


#### SEZNAM PŘÍLOH

Číslo přílohy	Název přílohy
A	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
B	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
C.1	SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ
C.2	KATASTRÁLNÍ SITUACE
C.3	KOORDINAČNÍ SITUACE
C.4.1	SITUACE PŘÍSTUPNOSTI
C.4.2	SITUACE DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
C.4.3	OPTICKÉ VNÍMÁNÍ ULIČNÍHO PROSTORU
D.1.101.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA
D.1.101.2	SITUACE DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ
D.1.101.3	VZOROVÉ PŘÍČNÉ ŘEZY

#### REVIZE

Označení	Datum	Popis
[A]	09/2025	Původní verze PD

Podrobný popis vývoje revizí je uveden v příloze A Průvodní zpráva.

	Ing. Jiří Cihlář, aut. ing. ID00 dopravní inženýr, auditor bezpečnosti pozemních komunikací mail@jirichlar.eu; +420 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	202407-2
Místo stavby	Ulice U Ovčína, město Dobříš			Revize	[A]
Stavebník	Město Dobříš; IČ: 00242098			Stupeň	PDPS
Objednatel dok.	Město Dobříš; IČ: 00242098			Datum	09/2025
Název akce	DOBŘÍŠ, UL. U OVČÍNA STAVEBNÍ ÚPRAVY			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	TEXTOVÁ ČÁST			Měřítko	---
Název přílohy	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	B

# 1 OBSAH

<b>1</b>	<b>Obsah .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Identifikační údaje.....</b>	<b>4</b>
2.1	Identifikační údaje stavby a dokumentace .....	4
2.2	Údaje o stavebníkovi (investor stavby).....	4
2.3	Údaje o objednateli dokumentace.....	4
2.4	Zhotovitel dokumentace, zodpovědný projektant .....	4
<b>3</b>	<b>Celkový popis území a stavby .....</b>	<b>5</b>
3.1	Popis stavby.....	5
3.2	Charakteristika stavebního pozemku.....	5
3.3	Poloha vzhledem k záplavovému a poddolovanému území.....	5
3.3.1	Záplavové území .....	5
3.3.2	Poddolované území .....	5
3.4	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací.....	5
3.5	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření.....	5
3.6	Informace o nutnosti povolení výjimek.....	5
3.7	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika.....	5
3.8	Ochrana území .....	5
3.9	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky .....	6
3.9.1	Odtokové poměry.....	6
3.9.2	Kácení.....	6
3.9.3	Asanace.....	6
3.9.4	Demolice.....	6
3.10	Požadavky na zázemí zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa .....	6
3.10.1	Zemědělský půdní fond .....	6
3.10.2	Lesní pozemky.....	6
3.11	Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo .....	6
3.12	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření .....	6
3.13	Návrhové parametry pozemní komunikace.....	6
3.14	Vydané rozhodnutí o souhlasu s odchylným řešením .....	6
3.15	Základní bilance stavby – hospodaření s dešťovou vodou .....	6
3.15.1	Komunikace.....	6
3.16	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení .....	7
3.17	Věcné a časové vazby stavby .....	7
3.17.1	Hlavní stavba .....	7
3.17.2	Související stavby.....	7
3.18	Požadavky na předčasné užívání stavby .....	7
<b>4</b>	<b>Urbanistické a základní architektonické řešení.....</b>	<b>7</b>
4.1	Urbanismus .....	7
4.2	Architektonické řešení .....	7
<b>5</b>	<b>Základní stavebně technické a technologické řešení.....</b>	<b>7</b>
5.1	Celková koncepce řešení stavby .....	7
5.1.1	Celkový popis koncepce řešení stavby .....	7
5.1.2	Celková bilance nároků všech druhů energií .....	9
5.1.3	Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby .....	9
5.2	Bezpečnost při užívání stavby .....	11
5.3	Základní technický popis stavebních objektů .....	11
5.3.1	SO101 – Pozemní komunikace .....	11
5.4	Zásady požární bezpečnosti .....	11
5.5	Veřejné osvětlení .....	12
5.6	Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	12
<b>6</b>	<b>Připojení na technickou infrastrukturu .....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Dopravní řešení a základní údaje o provozu .....</b>	<b>12</b>
7.1	Popis dopravního řešení .....	12
7.2	Nápojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	12
7.3	Doprava v klidu.....	12
7.4	Pěší a cyklistické stezky .....	12
7.5	Řešení přístupnosti.....	12
7.5.1	Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....	13
7.5.2	Řešení pro osoby se zrakovým postižením .....	13
7.5.3	Řešení pro osoby se sluchovým postižením .....	13

7.5.4	Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek.....	13
7.5.5	Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení .....	13
7.5.6	Opatření v průběhu stavby .....	13
<b>8</b>	<b>Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....</b>	<b>13</b>
8.1	Příprava.....	13
8.2	Materiál pro setí .....	14
8.3	Pokyny pro výsev.....	14
8.4	Ochrana stromů při stavební činnosti .....	14
<b>9</b>	<b>Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....</b>	<b>15</b>
9.1	Vliv na životní prostředí .....	15
9.2	Vliv na přírodu a krajinu .....	15
9.3	Natura 2000.....	15
9.4	Zohlednění podmínek posouzení vlivu záměru na životní prostředí .....	15
<b>10</b>	<b>Celkové vodohospodářské řešení .....</b>	<b>15</b>
10.1	Zásobování stavby vodou.....	15
10.2	Zneškodňování odpadních vod.....	15
10.3	Využití a nakládání se srážkovými vodami .....	15
<b>11</b>	<b>Ochrana obyvatelstva .....</b>	<b>16</b>
<b>12</b>	<b>Zásady organizace výstavby .....</b>	<b>16</b>
12.1	Napojení staveniště na dopravní infrastrukturu .....	16
12.2	Ochrana okolí staveniště .....	16
12.3	Popis odvodnění staveniště .....	16
12.4	Dočasné a trvalé zábory pro staveniště.....	16
12.5	Požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě .....	16
12.6	Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....	16
12.7	Bilance zemních prací a přesuny ornice .....	16
12.8	Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu.....	16
12.9	Návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek .....	17
12.10	Dočasné objekty.....	17
12.11	Objízdné a náhradní trasy.....	17
12.12	Zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby.....	17
<b>13</b>	<b>Závěr .....</b>	<b>18</b>

## 2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### 2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY A DOKUMENTACE

Název stavby	<b>Dobříš, ul. U Ovčina – Stavební úpravy</b>
Stupeň dokumentace	PDSP – Projektová dokumentace pro provedení stavby
Místo stavby	ul. U Ovčina, město Dobříš <span style="float: right;">Středočeský kraj</span>
Příslušný stavební úřad	města Dobříš
Pozemky stavby	dle příloh A Průvodní zpráva a C.2 Katastrální situace
Druh stavby	Změna dokončené stavby – stavební úprava; Trvalá stavba

### 2.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ (INVESTOR STAVBY)

Město	<b>Dobříš</b>
Sídlo	Mírové náměstí 119, 263 01 Dobříš
Kontaktní osoba	Mgr. Martin Švarc (vedoucí odboru místního rozvoje) Telefon: +420 770 196 123 Email: svarc@mestodobris.cz
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00242098      DIČ: CZ00242098      ISDS: pnxbx8u

### 2.3 ÚDAJE O OBJEDNATELI DOKUMENTACE

Město	<b>Dobříš</b>
Sídlo	Mírové náměstí 119, 263 01 Dobříš
Kontaktní osoba	Mgr. Martin Švarc (vedoucí odboru místního rozvoje) Telefon: +420 770 196 123 Email: svarc@mestodobris.cz
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 00242098      DIČ: CZ00242098      ISDS: pnxbx8u

### 2.4 ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	<b>Ing. Jiří Cihlář, dopravní inženýr, projektant dopravních staveb</b>
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář
Autorizace v oboru	ČKAIT, Dopravní stavby, 0701407
Vysokoškolské vzdělání	ČVUT Fakulta dopravní, program „dopravní inženýrství a spoje“
Další vzdělání	Auditor bezpečnosti pozemních komunikací, číslo povolení 0126
Kontaktní údaje	tel.: 604 982 826, e-mail: mail@jirichlar.eu, web: www.jirichlar.eu
Sídlo firmy	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň
Sídlo provozovny	Vlastina 889/23, 161 00 Praha 6
IČ/DIČ/ISDS	IČ: 74598716      DIČ: CZ8112123701      ISDS: t4kauhs
Bankovní spojení	mBank S.A., organizační složka, č. účtu: 670100-2208803004/6210

### **3 CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY**

#### **3.1 POPIS STAVBY**

Předmětem stavby je rekonstrukce uličního prostoru ulice U Ovčína ve městě Dobříš a to v celé její délce mezi ulice Pražská – U Pivovaru. Délka předpokládaného řešeného úseku je 534 m (v závislosti na rozsahu opravy asfaltového krytu).

Komunikace bude řešena jako dopravně-zklidněná s maximální povolenou rychlostí 30 km/h vybavená prvky pro zajištění povolené rychlosti (zvýšené plochy, zpomalovací polštáře). Komunikace bude s jedním jízdním pruhem obousměrně poježděným, doplněným o výhybny (cca. po 50 m, vždy však v místech se vzájemným rozhledem). Vyhnutí však bude možné i v souběžném pruhu krajnice (mezi vozovkou a chodníkem).

#### **3.2 CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU**

Dotčené plochy jsou v současné době využívány jako plochy pro dopravu. Projekt řeší rekonstrukci a modernizaci stávajících zpevněných ploch, resp. celého uličního prostoru.

#### **3.3 POLOHA VZHLEDY K ZÁPLAVOVÉMU A PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ**

##### **3.3.1 Záplavové území**

Hlavní stavba se dle Hydroekologického informačního systému VÚV TGM nenachází v žádném záplavovém území ani aktivní zóně.

##### **3.3.2 Poddolované území**

Stavba se v poddolovaném území nenachází.

#### **3.4 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ**

Jedná se o stavební záměr na stávajících pozemních komunikacích – soulad stavby s územně plánovací dokumentací byl prokázán v rámci povolení stavby.

#### **3.5 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ**

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně-technický průzkum potvrzující po stavební stránce možnost provedení stavby.

Situace stávajícího stavu byla získána poloho- a výškopisným geodetickým zaměřením.

Pro stanovení technických možností pro opravu vozovky byl proveden Průzkum konstrukce vozovky a podloží vozovky. Závěry z průzkumu byly s jeho zpracovatelem dále konzultovány. Doporučení pro stavbu jsou pak zapracována v projektu.

Dále byly ze získaných vzorků provedeny zkoušky asfaltové vrstvy pro zjištění hodnot PAU (asfaltová směs třídy ZAS-T1).

Další podrobné průzkumy daná stavba nevyžaduje.

#### **3.6 INFORMACE O NUTNOSTI POVOLENÍ VÝJIMEK**

Stavba nebude vyžadovat udělení výjimek z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících přístupnost stavby.

#### **3.7 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA**

Stavba je technologicky jednoduchá a její zhotovení je možné provést bez nutnosti vypracování podrobných průzkumů. Skutečnosti důležité pro návrh konstrukce zpevněných ploch budou sledovány v průběhu stavby a na zjištěné stavy bude reagováno.

Jedná se o rekonstrukci stávajícího historického usazeného stavu.

Dle webové aplikace ministerstva zemědělství Veřejný registr půdy – LPIS nejsou pro dané území evidovány žádné údaje o odvodnění, závlahách ani protierozních opatřeních.

Podrobněji jsou geologické poměry popsány v provedeném průzkumu, který je součástí této DP v rámci dokladové části.

#### **3.8 OCHRANA ÚZEMÍ**

Stavba se bude nacházet na pozemcích s ochrannou zemědělského půdního fondu, konkrétně se jedná o pozemky 1347/161 a 1347/87. Jedná se však o historicky nedořešené pozemky a určení jejich druhu. Na obou pozemcích se nacházejí stavby, sloužící pro dopravu nebo jinak zpevněné a využívané. Fakticky se tak bude jednat o práce spočívající v opravě stávající stavu/stávajících konstrukcí.

Stavba se nachází v širší oblasti památkově chráněné oblasti – konkrétně se jedná o pozemky 1335/11, 1347/161, 1347/87, 1351/37, 2478/1 a 2480.

Stavba se v území s jinou evidovanou ochrannou nenachází.

### **3.9 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky**

#### **3.9.1 Odtokové poměry**

Zpevněné plochy jsou navrženy tak, aby srážková voda nestékala na sousední pozemky nebo na jiné pozemky, které nejsou ve vlastnictví stavebníka.

#### **3.9.2 Kácení**

Kácení stavba vyžadovat nebude.

Stávající stromy v ulici U Ovčína budou po dobu stavby chráněny a prostředí kolem jejich kmenů bude výrazně zlepšeno lemováním obrubou a definováním zpevněných ploch.

#### **3.9.3 Asanace**

Stavba asanace nebude vyžadovat.

#### **3.9.4 Demolice**

Stavba demolice nebude vyžadovat.

### **3.10 POŽADAVKY NA ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA**

#### **3.10.1 Zemědělský půdní fond**

Stavba se bude nacházet na pozemcích s ochrannou zemědělského půdního fondu, konkrétně se jedná o pozemky 1347/161 a 1347/87. Jedná se však o historicky nedořešené pozemky a určení jejich druhu. Na obou pozemcích se nacházejí stavby, sloužící pro dopravu nebo jinak zpevněné a využívané. Fakticky se tak bude jednat o práce spočívající v opravě stávající stavu/stávajících konstrukcí.

#### **3.10.2 Lesní pozemky**

Stavba do pozemků určených k plnění funkcí lesa nezasahuje.

Stavba nezasahuje ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů, do 30ti metrového ochranného pásma lesa.

#### **3.11 SEZNAM POZEMKŮ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO**

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

Stávající ochranná pásma jsou beze změny.

#### **3.12 POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ**

Stavba monitoring nevyžaduje.

#### **3.13 NÁVRHOVÉ PARAMETRY POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Místní komunikace ulice U Ovčína s jedním jízdním pruhem šířky 3,5 m a výhybnami (základní) šířky 5,5 m, obousměrně pojížděná. V jednopruhovém úseku se zpevněnou krajnicí šířky 0,00 – 3,30 m (dle situace).

Dopravně-zklidněná zóna s povolenou rychlostí 30 km/h a prvky pro zajištění dodržování povolené rychlosti.

#### **3.14 VYDANÉ ROZHODNUTÍ O SOUHLASU S ODCHYLNÝM ŘEŠENÍM**

Stavba nevyžaduje žádné vydání souhlasu s odchylným řešením.

#### **3.15 ZÁKLADNÍ BILANCE STAVBY – HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVOU VODOU**

##### **3.15.1 Komunikace**

V současném stavu jsou veškeré srážkové vody spadlé do uličního prostoru ulice U Ovčína odvedeny do kanalizace. Jedná se o dotčených cca. 4.560 m<sup>2</sup> asfaltových ploch a ploch s velkoformátovou dlažbou kladenou na sraz (bez spar). Stávající zeleň podél vozovky v ploše cca. 75 m<sup>2</sup>, která je nyní zatravněna bude nově zatlážděna.

Nově budou plochy cca. 460 m<sup>2</sup> ze vsakovací dlažby (se širokými spárami), cca. 1.880 m<sup>2</sup> z dlažby se spárami a cca. 2.295 m<sup>2</sup> z asfaltového betonu (nebo jiného nepropustného materiálu).

Je tedy zřejmé, že nově bude polovina dotčených ploch z materiálu, který umožní částečný vsak srážkových vod v místě jejich spadu do podloží. Po vyhodnocení koeficientu propustnosti jednotlivých materiálů pak lze konstatovat, že do kanalizace bude odváděno o 1/4 množství vody méně (tato voda bude vsáknuta v místě spadu).

Stávající princip likvidace srážkových vod, tedy jejich přímé odvedení do odvodňovacích prvků a dále do kanalizace, bude zachován. Avšak vlivem provedení některých ploch z drenážní dlažby dojde ke snížení množství odváděné vody do kanalizace.

Výškové řešení asfaltové (nepropustné) vozovky a okolních (dlážděných) ploch je navrženo tak, že vozovka bude nejprve odvodněna do okolních dlážděných ploch a teprve v případě nasycení zemin bude voda odvedena uličními vpustmi do kanalizace.

Drenážní dlažba je výhodná zejména kolen stávající vzrostlé zeleně, kde umožní efektivnější přísun vody ke kořenům.

Výhodnější poměr vsakování srážkových vod nelze v dané lokalitě využít. Jak plyne z geologického posudku (příloha A, [5]; vizte také dokladovou část), je nezbytné chránit podloží vozovky před výrazným zvodněním. Hrozila by pak degradace skalního podloží, což by mělo výrazný vliv na životnost nové (i budoucí) vozovky.

Z tohoto důvodu je nutné návrh odvodnění doplnit o podélnou drenáž, která umožní odvedení nadbytečné vody z konstrukce vozovky.

### **3.16 POŽADAVKY NA KAPACITY VEŘEJNÝCH SÍTÍ KOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ**

Bez nároku, stavba je sama komunikačním vedením.

### **3.17 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY**

#### **3.17.1 Hlavní stavba**

Přesný časový harmonogram záměr není stanoven a bude definován v rámci výběrového řízení na zhotovitele. Předpokládá se realizace v jedné etapě s maximální délkou realizace 4 měsíce.

#### **3.17.2 Související stavby**

Jiné plánované ani probíhající akce v této oblasti nejsou zpracovateli PD známy.

### **3.18 POŽADAVKY NA PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Předčasné užívání stavby se nepředpokládá.

Bude-li z nějakého důvodu v průběhu stavby vyžadováno, bude postupováno dle pokynů příslušného (speciálního) stavebního úřadu a Policie ČR.

## **4 URBANISTICKÉ A ZÁKLADNÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ**

### **4.1 URBANISMUS**

Z hlediska urbanistického stavba na řešeném území nic nemění.

Jedná se o stávající komunikaci s daným uličním prostorem.

### **4.2 ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ**

Provedení povrchů zpevněných ploch bude reflektovat funkčnost dané plochy a bude shodné s principy rekonstrukcí, které stavebník pro dané stavby dlouhodobě dodržuje.

## **5 ZÁKLADNÍ STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ**

### **5.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY**

#### **5.1.1 Celkový popis koncepce řešení stavby**

Koncepce řešení vychází ze stávajícího stavu a ze způsobu užívání předmětných zpevněných ploch s modernizací v podobě vymezení jednotlivých funkčních ploch. Návrh ve formě studie pak byl prezentován rezidentům k jejichž požadavkům stavebník přihlédl. Byly diskutovány dvě varianty – nyní předložená a druhá (odmítnutá) s normovými parkovacími místy s podélným řazením podél oplocení pozemků p.č. 1340/2 a 1344/3.

Komunikace bude v celém řešené délce nově uvedena do dopravního režimu zóny s povolenou maximální rychlostí 30 km/h. Zpracované řešení bylo zvoleno na základě skutečností, že se jedná o:

- komunikaci s celodenní intenzitou <500 vozidel,

- komunikaci s hodinovou intenzitou <100 vozidel (ověřeno při místní prohlídce) → komunikace s velmi nízkou intenzitou dopravy,
- komunikaci v rezidenční nízkopodlažní obytné zástavbě,
- komunikaci s četnými a zejména vzájemně blízkými jednotlivými sjezdy na pozemky.

Navržené uspořádání je:

- jednopruhová obousměrná komunikace s výhybnami (cca. po 50 m),
- vozovka (šířky 3,50 m), krajnice (proměnné šířky), chodník (proměnné šířky, min. však 1,50 m)

Umístění krajnice mezi vozovku a chodník umožňuje provedení chodníku v jedné výškové úrovni bez nutnosti jeho snižování u každého sjezdu. Takové provedení to totiž znamenalo, že chodník bude velmi často „skákat nahoru a dolů“. Takové řešení by postrádalo uživatelský komfort a ve svém důsledku by bylo pro pěší značně bezpečné.

V rámci krajnice tak bude docházet k výškovému propojení vozovky a sjezdů. Krajnice zároveň umožní zastavení vozidla pro nakládku/vykládku bez vlivu na plynulost provozu na vozovce.

Navržené řešení s pak opírá (krom jiného) o tato normová a zákonná ustanovení:

- TP 132, kapitola 4.2.2  
Fyzické zúžení vozovky liniové: vozovka stavebně provedená „v klasickém provedení“ z asfaltového betonu; liniově ve stejné šířce 3,50 m; zpomalovací prahy, zpomalovací polštáře, zvýšené křižovatkové plochy
- TP 179, kapitola 6.4.4.1  
Specifikované podmínky pro „cykloobousměrky“ lze obdobně aplikovat i na jednopruhové obousměrné komunikace. Pro jednosměrnou komunikaci s povoleným vjezdem cyklistů v protisměru je při rychlosti <30 km/h postačující šířka vozovka cca. 3,00 m.  
Navrhovaná šířka 3,50 m je tak v tomto kontextu na stranu větší bezpečnosti.
- ČSN 736110/Z1, kapitola 3.1.13  
Část přidruženého prostoru určená zejména pro chodce. Chodník je oddělen od hlavního prostoru vertikálně a/nebo horizontálně. Vertikální oddělení tvoří zvýšená obruba případně doplněná zábradlím, sloupky apod., horizontální oddělení může tvořit postranní dělící (zelený) pás do šířky 3,00 m případně odvodňovací proužek... Jednotlivé možnosti oddělení se mohou užít samostatně nebo společně.
- ČSN 736110/Z1, kapitola 3.1.15  
Šířkový prvek místní komunikace sloužící k podélnému odvodnění povrchu komunikace... Obdobně bude sloužit krajnice provedená z materiálově odlišného povrchu (vsakovací dlažba).
- ČSN 736110/Z1, kapitola 5.1.10, poznámka  
Komunikace bez samostatných (zvýšených) chodníků se smíšeným provozem podle zvláštního předpisu se může zřizovat při intenzitě <500 vozidel/24 h v obou směrech.  
Jedná se o související normový parametr, z něhož vyplývá, že návrh chodníku je pro danou lokalitu na stranu větší bezpečnosti.
- ČSN 73 4001, kapitoly 4.2, 8.2  
Při návrhu řešení se vychází z předpokladu, že se osoba se zrakovým postižením pohybuje ve známém prostředí...  
Hledisko přístupnosti bude řešeno v rámci dalšího projektového stupně. Základní podmínky sklonů a vodicích linií však budou dodrženy. Na začátku zóny bude chodník vybaven příčně umístěným varovným pásem, kterým bude osoba se zrakovým postižením upozorněna, že vstupuje do pro něj nebezpečného prostoru (opět, ale platí, že má místní znalost; což je u těchto lidí běžné).
- Zákon č. 361/2000 Sb., §20  
Provoz na jednopruhové obousměrné komunikaci probíhá na základě § 20 Vyhýbání.

Prvky pro zajištění dodržování maximální povolené rychlosti jsou:

- zvýšené plochy na začátcích/koncích dopravní zóny,
- zvýšená křižovatková plocha v křižovatce ulic U Ovčina x Na Ligruse,
- zvýšená plocha před objektem č.p. 1489, kde je křížení s komunikací na pozemku p.č. 1347/2; důvodem je nepřehlednost daného místa v podobě umístění za směrovým obloukem a v místě vycházejících lidí z objektu (řešení v podobě zpomalovacího polštáře by zde nebylo bezpečnostně vhodné),
- zpomalovací polštáře v prostorech výhyben a to pouze ve stopě vozidel v přímém směru; zpomalený průjezd bude zajištěn i v případě, kdy se řidič bude chtít vyhnout polštáři a využít tak rozšíření výhybny,
- a směrová šikana vytvořená stavebním provedením v úseku mezi ulicemi Na Ligruse – U Pivovaru.



### 5.1.2 Celková bilance nároků všech druhů energií

Případná potřeba energie bude zajištěna mobilními zařízeními. Pro výstavbu komunikací není potřeba elektrické energie nijak výrazná.

Nepředpokládá se zřizování vodovodní přípojky pro zařízení staveniště. Případná potřeba bude zajištěna mobilní cisternou. Budou přistavené mobilní WC.

### 5.1.3 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. „Zákon o odpadech“.

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 odpovědná obec (městská část) na kterou 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 (komunikace, budovy, inženýrské sítě), 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 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 zejména v souladu s platnou legislativou tj. se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Výstavbou záměru budou z hlediska objemového množství vznikat odpady zejména kategorie – O – ostatní odpad – které budou v maximální míře recyklovány. Stavba se nevyhne ani tvorbě odpadů N – nebezpečných. Jejich množství lze však předpokládat v podstatně menších objemech.

Přehled druhů odpadů, které lze předpokládat, že vzniknou při výstavbě a provozu:

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Výskyt	Množství	Nakládání
08 01 99 08 02 99 08 04 99	Odpad z distribuce a z používání nátěrových hmot, lepidel, těsnících materiálů – nádoby ze železných kovů se zbytkovým obsahem škodlivin, odpad z používání nátěrových barev	nádoby ze železných kovů se zbytkovým obsahem škodlivin – zařízení staveniště – povrchová úprava železových konstrukcí	-	*)
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	zařízení staveniště – z technického vybavení – výskyt zařízení staveniště	12 kg	*)
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	zařízení staveniště – z technického vybavení – výskyt v zařízení staveniště	-	*)
17 01 01	Beton	při výstavbě, a beton při demolicích neznečištěný, recyklace	40 m <sup>3</sup>	*)

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Výskyt	Množství	Nakládání
17 01 02	Cihla	při demolicích a výstavbě, recyklace	-	*)
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	demolice	-	*)
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedených pod č. 17 01 06	demolice stávajících objektů – neznečištěné	-	*)
17 02 01	Dřevo	stavební dřevo – pomocný materiál při výstavbě, dřevo při demolicích	-	*)
17 02 03	Plasty	odpad ze svařování izolací, odpadní obal, ochranná tkanina apod.	-	*)
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	Asfaltové směsi obsahující dehet	-	*)
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	dtto – event. zbytkové suroviny	-	*)
17 04 11	Kabely	kabelová síť – přeložky, nová síť, demolice	-	*)
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	znečištěná zemina, potvrzená průzkumem kontaminace a analýzou rizik	-	*)
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	přebytek zeminy, nevhodná zemina a hornina z hlediska IG poměrů do zpětných zásypů, neznečištěná	-	*)
17 06 04	Izolační materiály	geotextilie, zbytky izolací při nové výstavbě, demolice	-	*)
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	nevytříditelný stavební odpad – z demolice – krátkodobé soustředování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem – zařízení staveniště	-	*)
20 03 01	Směsný komunální odpad	v místech zařízení staveniště	5 kg	*)

\*) Nakládat s odpadem bude zhotovitel stavby (který vzejde z výběrového řízení na zhotovení stavby) a to na základě smlouvy s pověřenou firmou, která bude oprávněna s daným odpadem nakládat, a které odpad předá, případně s ním bude nakládat v souladu s pravidly svého odpadového hospodářství.

Pozn.: Uvedené množství „-“ znamená, že se nepřepokládá, že daný odpad bude na stavbě zastižen. V případě, že tak nastane, bude postupováno v souladu se zákonem.

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.
- štěrk a kamenivo – přebytek zemního kameniva při stavbě. Využitelnost pro další aktivity a pro potřeby 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 aktivit, 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.
- živichá 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 bude prověřen průzkumem kontaminace a analýzou rizik. 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.

## **5.2 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Dopravní režim na komunikacích se řídí podle platných pravidel silničního provozu daných zákonem č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Projekt řeší výstavbu úprav veřejného prostoru, a 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 (příp. městská) Policie.

## **5.3 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ**

### **5.3.1 SO101 – Pozemní komunikace**

Základní popis a důvody řešení jsou uvedeny v kapitole 5.1.1 této zprávy.

## **5.4 ZÁSADY POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI**

Vzhledem k charakteru stavby jako dopravní stavby nevzniká během výstavby požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany během výstavby.

Výška průjezdu na stávajících komunikacích není v žádném místě komunikace omezena a je minimálně 4,1 m. Šířka zpevněné pojezdové části vozovky je v každém místě min. 3,0 m. Únosnost vozovky je navržena na pojezd min. 15 těžkých nákladních vozidel za den (minimální únosnost vozovky 80 kN/nápravu je tak zajištěna).

Rastr komunikací zůstává zachován stávající.

Nástupní plochy pro požární techniku nejsou dotčeny. Stavbou nejsou dotčeny zdroje požární vody.

Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost průjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

Z hlediska zákona č. 415/2021 Sb., který mění zákon 133/1985 Sb., o požární ochraně a vyhlášky č. 460/2021 Sb. o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva, kterými se mění postupy ve věci požární ochrany staveb, se předmětná stavba kategorizuje takto:

Místní komunikace je stavbou pozemní komunikace [kategorie 0, bod (1), písmeno e)], která však může plnit funkci přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární techniku. Jedná se však o stavbu, která není budovou a je do výšky 9 m [kategorie I [bod (2), písmeno a)]. Z daných důvodů je tak daná stavba zatříděna na stranu bezpečnosti do kategorie I [bod (2), písmeno a)].

Pro kategorii I se dle výše uvedeného zákona státní požární dozor nevykonává.

## **5.5 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ**

Bude zachováno stávající. Veřejné osvětlení není předmětem projektu.

## **5.6 OCHRANA STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Jedná se o stavbu přímo vystavenou povětrnostním vlivům a není možné ji celkově chránit. Ochrana stavby bude zajištěna volbou vhodných materiálů povrchů.

# **6 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Napojovací místa technické infrastruktury nebudou nijak měněna.

Napojovací místa komunikací budou také stávající, stavebně upravená dle návrhu.

Stavba bude umístěna v ochranném pásmu dotčených sítí. Správci a vlastníci ve svých vyjádření specifikovali parametry ochrany jejich sítí, která budou při stavbě dodržena. 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.

# **7 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU**

## **7.1 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ**

Základní popis a důvody řešení jsou uvedeny v kapitole 5.1.1 této zprávy.

Po dobu stavby budou po dohodě se zhotovitelem zajištěny přístupy na pozemky sousedící se stavbou.

## **7.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU**

Body napojení (křižovatky i připojení sousedních nemovitostí) budou zachovány stávající a budou odpovídajícím způsobem rekonstruovány.

Napojovací body na okolní dopravní infrastrukturu jsou stávající.

## **7.3 DOPRAVA V KLIDU**

Dopravu v klidu řeší projekt v úseku mezi ulice Na Ligruse a U Pivovaru a to v podobě tří parkovacích stání s podélným řazením vozidel. Stávají budou provedena ve stavebně odlišném provedení oproti vozovce, čímž bude zajištěno vytvoření šikany pro zklidnění dopravy.

## **7.4 PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY**

Pěší ani cyklistické stezky se na dané stavbě nevyskytují.

V rámci stavby budou rekonstruovány chodníkové plochy.

## **7.5 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPNOSTI**

Chodníková plocha v úseku cca. km 0,020 – 0,380 bude řešena dle principů, které jsou popsány v kapitole 5.1.1. Chodník bude bez kolmého oddělení obrubníkem od vozovky. Místo souvislého vyznačení varovného pásu podél kraje chodníku (rozhraní chodníku a krajnice), bude tento úsek opatřen varovným pásem ve zmíněných staničních, které budou kolmo na chodníkovou plochu a vstupujícím ta vyznačení začátek takového úseku (obdoba řešení vstupu do obytné zóny). Takové řešení je esteticky vhodnější a zajistí běžně schůdnou šířku chodníku po standardní dlažbě. Souvislý podélný pohyb po dlažbě pro nevidomé by mohl být pro určité osoby až nebezpečný. Tímto řešením však není dotčena povinnost na zřízení vodících linií, neboť i nadále platí základní předpoklad, že se osoby se zrakovým postižením pohybují v pro ně známém prostředí.

V prostoru křižovatky ulice U Ovčína x Na Ligruse a poté dále k ulici U Pivovaru pak budou již prvky pro osoby se zrakovým postižením použity standardně.

### 7.5.1 Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Řešené chodníkové plochy budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 5 % (dáno stávajícím výškovým uspořádáním vozovky).

Ve vhodných místech jsou navrženy úseky se sníženou podsádkou obruby (do +2 cm), která umožní bezbariérový nášlap na chodníky. Toto snížení však bude převážně realizováno zvýšením plochy vozovky, chodník tak bude probíhat v jedné výškové úrovni, bez rampových částí. V místech s rampovými úseky chodníku budou tyto rampy do sklonu 12 %.

V případě územních vhodných podmínek jsou sjezdy na soukromé pozemky řešeny nesníženým chodníkovým přejezdem využívající obrubník s šikmou nájezdovou hranou (ve sklonu větším jak 1:3) nebo s řešenou výškovou změnou v pruhu pro parkování.

Základní šířka chodníku je (min.) 1,5 m.

### 7.5.2 Řešení pro osoby se zrakovým postižením

Podél obrub s podsádkou nižší jak 8 cm budou umístěny varovné pásy šířky 0,40 m. Toto neplatí pro úsek km 0,020 – 0,380, do kterého bude vstup přes kolmo umístěným varovným pásem (obdobu řešení vstupu do obytné zóny).

Místa pro přecházení a vstupy do vozovky budou bez signálních pásů (ČSN 736110/Z1, čl. 10.1.3.1.14).

Vodící linie budou zajištěny a to formou zvýšených hran obrubníků na rozhraní chodníku a zeleně nebo podezdívkou oplocení.

Veškeré prvky pro nevidomé budou lemovány hladkou deskou bez fazety v šířce min. 25 cm.

### 7.5.3 Řešení pro osoby se sluchovým postižením

Není předmětem.

### 7.5.4 Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek

Není předmětem.

### 7.5.5 Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení

Použitý materiál bude vyhovovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a příslušným technickým návodům TZÚS.

Varovné, případně i signální pásy budou zhotoveny z reliéfní dlažby pro nevidomé v kontrastní barvě oproti barvě okolních ploch.

### 7.5.6 Opatření v průběhu stavby

Staveniště bude řádně ohraničeno a zabezpečeno pro vstupu neoprávněných osob. Po dobu oprav bude zabezpečen přístup osob do přilehlých nemovitostí. Chodci budou značkami a příslušným i cedulemi upozorněny na stavby a příslušnými cedulemi budou vyzváni k použití alternativní trasy.

Výkopy budou zajištěny proti pádu. Případné lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pochozí rošt musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. Zábradlí či jiné označení výkopu musí mít pevnou ochranu ve výšce 1100 mm.

## 8 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

### 8.1 PŘÍPRAVA

Plochy zeleně, které jsou projektem řešeny (a to jak stávající tak i nové) a jsou skloněny ke zpevněným plochám, budou provedeny tak, aby bylo vytvořeno úžlabí, které bude mít dno vždy níže (min. cca. 3-5 cm) jak okolní zpevněné plochy. Tím bude zajištěno, aby nedošlo k vytékání vody z ploch zeleně do ploch zpevněných.

Stávající zeď, pokud bude v kolizi se stavbou, bude vykáčena. Z celého území bude sejmuta ornice a uložena na deponii ke zpětnému ohumusování.

Před zahájením ohumusování je třeba zbavit veškeré plochy určené k ozelenění postavebních zbytků a ztuhlé podloží rozrušit z důvodu navázání půdní kapilarity. Všechny upravované plochy budou důkladně obdělány a vyrovnané. Ohumusování bude provedeno kvalitní zeminou v mocnosti min. 15 cm do výšky 2 cm pod horní hranu obruby.

Před založením trávníku budou plochy odpleveleny. Založení trávníku bude provedeno vysetím semene a jeho zalitím.

## 8.2 MATERIÁL PRO SETÍ

Pro vysetí do zatravněných ploch je navržena vhodná směs travního semena.

## 8.3 POKYNY PRO VÝSEV

Základním předpokladem úspěchu je důkladné odplevelení pozemku. Je doporučeno dvojí pletí – cca. začátkem dubna a pak před výsadbou od druhé poloviny dubna, když se na pozemku objeví případně nový plevel.

Pro setí je třeba vyčkat, až bude půda dobře prohřátá – teplota by měla přesáhnout 8 °C v noci a 18 °C přes den. V našich klimatických podmínkách je možno set už od poloviny dubna do začátku léta. Není doporučeno set na pozemek již porostlý, jako např. na louku nebo trávník. Semínko potřebuje maximální kontakt s vlhkou zemínou a pro správné vzklíčení musí být do ní lehce vnořeno.

Pro setí jsou potřeba rýcí vidle/kultivátor, hrábě, válec a konev/hadici s přívodem vody pro kropení. Zryjte pozemek do hloubky cca. 15 – 20 cm pomocí rýcích vidlí nebo kultivátoru v závislosti na velikosti osevní plochy. Nakypřete zeminu, zjemněte její strukturu a srovnejte ji pomocí hrábí.

Dvojí pletí:

- zryjte parcelu a zalijte ji
- nechte vyrůst nový plevel – cca 10 dní
- vyhrabte jej, odstraňte jej

Nejvhodnější je ruční setí:

- před výsevem dobře promíchejte směs semen
- sejte ručně rozhozem a dbejte na rovnoměrnost
- vhodné je setí diagonálním postupem s křížením
- plná dlaň promíchané směsi odpovídá rozhozu na 1 – 2 m<sup>2</sup>
- sejete-li na velkou plochu, rozdělte parcelu na stejné, menší části a dbejte na rovnoměrné rozdělení secí směsi
- osetou plochu srovnejte hráběmi a uválcujte
- práci ukončete zalitím pozemku jemným dešťovým kropením

Naplánujte časté zalití během prvních 15-ti dní po výsevu (podle počasí), abyste podpořili dobré klíčení semen.

Osetou plochu můžete pokrýt netkanou textilí jako ochranu i před mlsnými ptáky i pro lepší zadržení vody.

Hustota setí bude vyšší, pokud:

- plochu nemůžete zalít
- pokud je půda více propustná
- nebo pokud sejete před doporučeným termínem.

## 8.4 OCHRANA STROMŮ PŘI STAVEBNÍ ČINNOSTI

Stávající stromy jsou v současné době obklopeny zpevněnou plochou i v jejich chráněném kořenovém prostoru. Při stavebních úpravách v ulici dojde ke zlepšení podmínek pro jejich další setrvání na stanovišti a růst, je ale nutné, aby byla zajištěna v maximální míře jejich ochrana před dalším zhutněním půdy poježděním, odstavováním strojů a vozidel, zařízením staveníště, skladováním stavebních materiálů a odpadu, je třeba zabránit poškození kořenového systému i nadzemních částí stromů.

Protože v tomto případě je stavba umístěna v chráněném kořenovém prostoru, je třeba veškeré výkopové práce provádět šetrnou technologií, např. supersonickým vzduchovým rýčem, tlakovou vodou nebo ručním výkopem s opatrným postupem. Při provádění výkopových prací v kořenovém prostoru bude prováděna pravidelná kontrola pověřenou osobou, zhotovitel je povinen v maximální míře předejít poškození kořenů.

Práce prováděné v kořenovém prostoru stávajících stromů musí respektovat platné normy a postupy (ČSN 83 9061, SPPK A01 002).

Kořeny s průměrem do 30 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu je možné hladce přerušit. Kořeny s průměrem 31-50 mm budou zachovány. V případě nutnosti jejich přerušení je nutné individuální posouzení pověřeným odborným dozorem. V případě nutného přerušení musí být přeříznuty hladkým řezem a ošetřeny adekvátním způsobem proti vysychání a mrazu. Kořeny s průměrem nad 50 mm je třeba zachovat bez poškození a chránit je proti vysychání a účinkům mrazu. Ve výjimečných případech může odborný dozor rozhodnout o jejich přerušení, a to včetně analýzy stability stromu.

K ochraně před mechanickým poškozením stromů vozidly, stavebními stroji a stavebními postupy (např. pohmožděním a potrháním kůry, dřeva a kořenů, poškozením koruny) je třeba kolem kmenů stromů před zahájením stavby vytvořit bednění, do výšky 2 m. Ochrana kmene se instaluje za kořenovými náběhy stromu, konstrukce musí být pevná a musí zasahovat alespoň do výšky 2 m nebo do výšky spodního kosterního větvení

stromu. Ochrana kmene nesmí být v kontaktu s povrchem kmene, kořenových náběhů ani větví. Mezi kmen a ochrannou konstrukci je třeba vložit odpovídající polstrování tlumící případné nárazy.

Přesah stavebních mechanismů do korun stromů musí řešit plán organizace výstavby vytýčením pracovních zón. Případné konflikty lze řešit citlivou lokální redukcí korun na základě odsouhlasení odborného dozoru. Veškeré zásahy tohoto typu musí odpovídat ustanovením SPPK A02 002 – Řez stromů. Je nutné, aby ošetření provedla kvalifikovaná arboristická firma.

V kořenovém prostoru stromů nemají být zřizovány základy stavebních prvků. Nelze-li tomu v určitých případech zabránit, je třeba místo základových pásů základové patky. Patky je třeba uspořádat tak, aby kořeny s důležitou statickou funkcí zůstaly zachovány.

Současný, již zmenšený kořenový prostor nebude (nesmí být) plánovanou stavební činností dále zmenšován.

Jakýkoliv případný zásah do dřeviny (před tím odsouhlasený odborným dozorem) bude bezodkladně zapsán do stavebního deníku či jinou obdobnou formou písemně zaznamenán.

## **9 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA**

### **9.1 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Řešená stavba díky svému charakteru dopravní stavby negeneruje škodlivé látky pro ovzduší. Pěší doprava škodlivé emise neprodukuje. Emise z motorové dopravy jsou řešeny příslušnými normami o provozu motorových vozidel.

Užíváním a provozováním stavby nevznikají žádné odpady.

### **9.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU**

Bez vlivu.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň (nacházející se v okolí stavby) určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 83 9061.

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).

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.

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

Záměr je situován v intravilánu města.“

### **9.3 NATURA 2000**

Bez nutnosti posouzení.

### **9.4 ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Podmínky nejsou stanoveny.

## **10 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

### **10.1 ZÁSOBOVÁNÍ STAVBY VODOU**

Stavba systémové zásobování vodou nevyžaduje. Bude-li během stavby voda potřebná, bude zhotovitelem na stavenišťe dopravena ve vhodných nádržích.

### **10.2 ZNEŠKODŇOVÁNÍ ODPADNÍCH VOD**

Odpadní vody na dané stavbě nevznikají.

### **10.3 VYUŽITÍ A NAKLÁDÁNÍ SE SRÁŽKOVÝMI VODAMI**

Opatření pro využívání srážkových vod nelze v dané stavbě instalovat (podzemní trasy inženýrských sítí).

Nakládání tak bude dle stávajícího stavu, dojde však ke zlepšení. Zlepšení bude spočívat v provedení části ploch ze vsakovací dlažby, která umožní částí srážkových vod vsáknutí v místě spadu.

Podrobněji je hospodaření popsáno v kapitole 3.15 této zprávy.

## **11 OCHRANA OBYVATELSTVA**

Bez návrhu, není předmětem stavba, která by zřízení ochrany obyvatelstva umožňovala.

## **12 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

### **12.1 NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU**

Protože se jedná o záměr rekonstrukce stávající komunikace, budou napojovací body staveniště definovány stávajícími křižovatkami, případně místy ukončení etapové výstavby. Jejich konkrétní místo a označení bude předmětem dopravně-inženýrského opatření, které bude zpracovávat zhotovitel stavby.

Dopravně-inženýrská opatření závisí na projednání POV s dodavatelem stavby a Policií ČR.

Veškeré svislé provizorní dopravní značení bude osazeno v souladu se zákonem 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích), TP 66 MDS a MV (Zásady pro přechodné dopravní značení) a ČSN 01 8020 (Dopravní značení na pozemních komunikacích). Svislé provizorní dopravní značky budou plechové v reflexní úpravě.

### **12.2 OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ**

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. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v rámci prováděcí dokumentace.

### **12.3 POPIS ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ**

Odvodnění staveniště je dáno stávajícím stavem odvodnění komunikace. Při provedených zemních pracích je pouze nutné zajistit odvodnění i dotčených ploch – v případě nutnosti například i přečerpání vod z výkopů.

### **12.4 DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ**

Staveniště nebude zasahovat do jiných pozemků, než je v projektu uvedených. Zařízení staveniště bude umístěno na stávajících zpevněných plochách, případně po dohodě investora se zhotovitelem (dle jejich potřeb).

### **12.5 POŽADAVKY NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ**

Při výstavbě je nutné chránit veškerou vzrostlou zeleň určenou k zachování před poškozením – jak nadzemní tak zejména i podzemní části.

Nezbytné práce v okolí vzrostlé zeleně bude nutné provádět ručně.

### **12.6 ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI**

Práce prováděné na stavbě je nutné dle Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. příloha č. 5 zařadit mezi práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, následující vykonávané pracovní činnosti:

Číslo činnosti    Popis

4. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení
5. Studnařské práce, zemní práce prováděné protlačováním nebo mikrotunelováním z podzemního díla, práce při stavbě tunelů, pokud nepodléhají doзору orgánů státní báňské správy
11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb

### **12.7 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ A PŘESUNY ORNICE**

V rámci stavby se přesuny ornice neočekávají – nebudou dotčeny žádné plochy s úrodnou půdou.

V rámci stavby se neočekávají zemní práce – veškeré práce budou probíhat do hloubky konstrukce stávající vozovky.

### **12.8 POŽADAVKY NA POSTUPNÉ UVÁDĚNÍ STAVBY DO PROVOZU**

Stavba bude uvedena do provozu jako celek.



## 12.9 NÁVRH FÁZÍ VÝSTAVBY ZA ÚČELEM PROVEDENÍ KONTROLNÍCH PROHLÍDEK

Projektant navrhuje následující plán kontrolních prohlídek stavby:

1) Kontrolní prohlídka – předání staveniště

Investor předá dodavateli místo stavby, seznámí ho s provedenými průzkumy, vyjádřeními dotčených orgánů a správců sítí

2) Kontrolní prohlídka – vytýčení inženýrských sítí a vlastní stavby

V místě stavby budou vytýčeny podzemní sítě a vyznačeny v terénu. Bude vytyčen tvar stavby a odsouhlasen investorem.

3) Kontrolní prohlídka – dokončení zásypu výkopů, kontrola hutnění pláň

Po provedení pláň a zatěžovacích zkoušek vyzve dodavatel investora k přejímce pláň

4) Kontrolní prohlídka – osazení ohrub

Před prováděním zpevněných ploch bude odsouhlasena poloha ohrub. Kontrola ohrub může být provedena současně s kontrolou zhutnění pláň.

5) Kontrolní prohlídka – provedení konstrukcí podkladních vrstev zpevněných ploch, včetně kontroly hutnění

6) Kontrolní prohlídka – závěrečná

Bude provedena před nebo v průběhu kolaudace. Staveb bude provedena včetně sadových úprav a svislého a vodorovného značení

Poznámka: 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.

## 12.10 DOČASNÉ OBJEKTY

Během realizace bude umístěn dočasný objekt v podobě buňkoviště pro uskladnění materiálu a nářadí a to ve vhodně stanovením zařízení staveniště.

Situační náčrt zařízení staveniště bude vypracován hlavním zhotovitelem při zahájení stavby a budou s ním seznámeni všichni podzhotovitelé. Aktualizace bude prováděna dle výstavby. Situační náčrt staveniště bude vyvěšen v kanceláři stavbyvedoucího jako součást plánu BOZP a bude v něm vyznačeno:

- buňkoviště a sklady
- umístění lékárničky a hasicích přístrojů
- komunikační a dopravní trasy, prostory pro manipulaci s materiálem
- vjezdy a výjezdy z parkovišť, odstavných ploch a zařízení řízení staveniště
- stávající inženýrské sítě (podzemní a nadzemní elektrické vedení, telekomunikačních vedení, plyn, voda a kanalizace atd.)
- nové inženýrské sítě
- ochranná pásma všech inženýrských sítí s vymezením rizikového prostoru pro pohyb mechanizace a pracovníků
- kontejnery na odpad
- sklady PHM a hořlavých látek
- sklady hořlavých plynů
- skládky trvalého a dočasného uložení stavebního materiálu

Pravidelné upřesňování dopravních tras je nedílnou součástí koordinace mezi zhotovitelem a podzhotoviteli. Jiné dočasné objekty nejsou předpokládány.

## 12.11 OBJÍZDNÉ A NÁHRADNÍ TRASY

Objízdne ani náhradní trasy se nepředpokládají.

## 12.12 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP) v pracovně právních vztazích.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být předem vytyčena jejich správci a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečími. Dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

Před započítím zemních prací je třeba nechat vytyčit všechna podzemní vedení a jejich polohu zřetelně stabilizovat v terénu. V případě jejich kolize se stavbou zajistit ochranu.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do šterkového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování.

Je nutno dodržet příčné sklony a rovinnost vrchní vrstvy, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Před zahájením jakýkoliv zemních prací je nutné dle pokynů a zákresů vytyčit veškeré inženýrské sítě, které se v dotčené oblasti nacházejí.

V průběhu prací bude stavbou umožněn průjezd vozidel IZS koridorem širokým min. 3 m.

Během výstavby zajistí dodavatel, aby nedocházelo k znečištění komunikací, a v maximální možné míře omezí hluchnost a prašnost.

## **13 ZÁVĚR**

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru na telefonních číslech uvedených v zápatí.

Autor projektu si vyhrazuje právo kontroly skutečného stavu na stavbě. O nejasnostech v projektové dokumentaci, či nesouladu PD se skutečným stavem bude projektant bezprostředně informován.

Praha 10. září 2025

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář