

	Ing. Jiří Cihlář dopravní inženýr projektant dopravních staveb mobil: 604 982 826	Autorizoval	Ing. Jiří Cihlář	Profese	doprava
		Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	Číslo zakázky	201823-2
Místo stavby	ulice Palackého a Olbrachtova, dle přehledné mapy; město Lanškroun			Datum	12/2019
Stavebník	město Lanškroun			Stupeň	DPS
Objednatel dok.	město Lanškroun, Odbor majetku a investic			Revize	A
Název akce	LANŠKROUN, ULICE OLBRACHTOVA, PALACKÉHO STAVEBNÍ ÚPRAVY			Formát	A4
				Paré	
Název objektu	TEXTOVÁ ČÁST			Měřítko	- - -
Název přílohy	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo přílohy	B

1 OBSAH

1	Obsah	1
2	Identifikační údaje.....	2
2.1	Identifikační údaje stavby	2
2.2	Identifikační údaje projektu	2
3	Popis území stavby.....	3
3.1	Charakteristika stavebního pozemku	3
3.2	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	3
3.3	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika	3
3.4	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	3
3.5	Ochrana území.....	3
3.6	Poloha vzhledem k záplavovému, poddolovanému území	3
3.7	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	3
3.8	Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin.....	3
3.9	Požadavky na zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	3
3.10	Územně technické podmínky	3
3.11	Věcné a časové vazby stavby	3
3.12	Seznam pozemků a staveb dotčených umístěním stavby	4
3.13	Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	4
3.14	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.....	4
3.15	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní infrastrukturu	4
4	Celkový popis stavby	4
4.1	Celková koncepce řešení stavby.....	4
4.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	5
4.3	Celkové technické řešení.....	6
4.4	Bezbariérové užívání stavby	9
4.5	Bezpečnost při užívání stavby	10
4.6	Základní charakteristika objektů.....	11
4.7	Požárně bezpečnostní řešení.....	11
4.8	Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí.....	11
5	Připojení na technickou infrastrukturu.....	11
6	Dopravní řešení	12
6.1	Bezbariérové užívání stavby	12
6.2	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu.....	12
6.3	Doprava v klidu	12
6.4	Pěší a cyklistické stezky.....	12
7	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	12
7.1	Vliv na životní prostředí	12
7.2	Vliv na přírodu a krajinu	12
7.3	Natura 2000	12
7.4	Zohlednění podmínek posouzení vlivu záměru na životní prostředí.....	12
7.5	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma.....	12
8	Ochrana obyvatelstva	13
9	Zásady organizace výstavby.....	13
9.1	Stanovení podmínek pro provádění stavby	13
9.2	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.....	13
9.3	Zásady pro dopravní inženýrská opatření.....	13
9.4	Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska BOZP.....	13
9.5	Situační náčrtek a zařízení staveniště	14
9.6	Časový plán	14
9.7	Plán kontrolních prohlídek stavby	14
10	Závěr	15

2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

2.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Lanškroun, ulice Olbrachtova, Palackého – stavební úpravy	
Místo stavby:	Ulice Olbrachtova, Palackého, město Lanškroun, dle přehledné mapy	Pardubický kraj
Příslušný (speciální) stavební úřad	město Lanškroun	
Pozemky stavby	k.ú. Lanškroun [678929]	

INVESTOR STAVBY

Město	Lanškroun	
Sídlo	nám. J. M. Marků 12, 563 01 Lanškroun	
Kontaktní osoba	Jiří Zatloukal (odbor investic a majetku), tel.: 736 472 682, e-mail: jiri.zatloukal@lanskroun.eu	
IČ/DIČ	IČ: 00279102	DIČ: CZ699003828
Bankovní spojení	19–2725611/0100 (Komerční banka)	

2.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	DSP – Dokumentace pro provedení stavby
--------------------	---

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	Lanškroun	
Sídlo	nám. J. M. Marků 12, 563 01 Lanškroun	
Kontaktní osoba	Jiří Zatloukal (odbor investic a majetku), tel.: 736 472 682, e-mail: jiri.zatloukal@lanskroun.eu	
IČ/DIČ	IČ: 00279102	DIČ: CZ699003828
Bankovní spojení	19–2725611/0100 (Komerční banka)	

ZHOTOVITEL DOKUMENTACE, ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Firma	Ing. Jiří Cihlář , dopravní inženýr, projektant dopravních staveb	
Vypracoval	Ing. Jiří Cihlář	
Autorizace v oboru	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@jiricihar.eu, web: www.jiricihar.eu	
Sídlo firmy	Orlické nábřeží 1029, 565 01 Choceň	
Sídlo provozovny	Vlastina 889/23, 161 00 Praha 6	
IČ/DIČ	IČ: 74598716	DIČ: CZ8112123701
Bankovní spojení	BRE Bank S.A. (mBank), č. účtu: 670100-2208803004/6210	

3 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

3.1 CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU

Stavbou dotčené pozemky jsou v současné době využívány ke stejnému účelu, jako je plánován po provedení rekonstrukce.

Rozdílem stávajícího a navrhovaného stavu je změna uspořádání jednotlivých funkčních ploch (začlenění zeleně) a celková změna vyplývající ze změny dopravního režimu (zavedení dopravně zklidněné zóny).

3.2 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

Stavba dopravní infrastruktury je v souladu s územním plánem města – ověřeno vyjádřením příslušného odboru.

3.3 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA

Bez průzkumu.

3.4 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 z technické mapy města.

Podrobné průzkumy daná stavba nevyžaduje.

Potřebné průzkumy pro zajištění dat ohledně dopravního fungování v oblasti, byly provedeny v rámci vypracování dopravní studie a během proběhlé rekonstrukce sousedních ulic Havlíčkova a Zborovská. Během té byly zkoumány dopravní zvyklosti, intenzity dopravy, apod.

3.5 OCHRANA ÚZEMÍ

Stavba se nenachází v územím chráněném jinými právními předpisy.

3.6 POLOHA VZHEDEM K ZÁPLAVOVÉMU, PODOLOVANÉMU ÚZEMÍ

Stavba se nenachází v záplavovém nebo poddolovaném území.

3.7 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY

Nové zpevněné plochy jsou navrženy tak, aby srážková voda nestékala na jiné pozemky. To je řešeno zachycením a odvedením zeleně, kde dojde ke vsaku nebo do kanalizace.

3.8 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE A KÁCENÍ DŘEVIN

Stavba nebude vyžadovat kácení významných dřevin.

3.9 POŽADAVKY NA ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Stavba zpevněných plocha zasahuje do pozemků chráněných ZPF. Jedná se o pozemky p.č. 2009/8, 2009/9 a 2036/7. Ke všem těmto pozemkům má stavebník právo provést vynětí o ochrany ZPF.

Pro stavbu VO se vyjmutí z ochrany ZPF neprovádí a pozemky tak nejsou uvedeny.

Stavba do pozemků určených k plnění funkcí lesa nezasahuje.

3.10 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Řešenými plochami jsou stávající zpevněné plochy, které budou dopravně napojeny ve stávajících připojovacích bodech.

Ostatní územně technické podmínky tak budou zachovány stávající.

Rekonstrukce dotčených ulic je provedena v souladu s nastavenou koncepcí, která byla realizována v ulicích Havlíčkova a Zborovská.

3.11 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY

Stavba nevyžaduje žádné podmiňující investice.

V době zpracování dokumentace nebyly známy žádné jiné související a podmiňující investice.

3.12 SEZNAM POZEMKŮ A STAVEB DOTČENÝCH UMÍSTĚNÍM STAVBY

Podrobný přehled vlastníků viz katastrální situace a příloha PD E.3 – Dotčené pozemky k.ú. Lanškroun [678929]

SO101 a SO102 (stavba zpevněných ploch)

2009/8 – Soukromé subjekty

2036/35 – Česká republika, Státní pozemkový úřad

2009/9, 2009/10, 2009/11, 2036/4, 2036/7, 2036/29, 2036/36, 2037/12, 2118/7, 3768/3, 3769/4, 3925 – Město Lanškroun

SO401 (veřejné osvětlení)

2009/8 – Soukromé subjekty

2009/9, 2009/10, 2009/11, 2036/3, 2036/4, 2036/29, 2118/7, 3768/3, 3769/4, 3925 – Město Lanškroun

3.13 SEZNAM POZEMKŮ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Ochranná pásma jsou stávající beze změny.

3.14 POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ

Stavba monitoring nevyžaduje.

3.15 MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Body napojení projdou rekonstrukcí, která na nich (ani jejich počtu) nic nezmění.

Napojovací body jsou však stavebně přizpůsobeny tak, aby bylo možné bezpečné provozování jak za stavu po rekonstrukci, tak zejména i s ohledem na zájem s rekonstrukcí pokračovat i v dalších částech ulic (dle studie).

4 CELKOVÝ POPIS STAVBY

4.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

4.1.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o rekonstrukci již dokončené (stavebně-technicky dožitě) stavby.

4.1.2 Účel stavby

Účelem jsou stavby pro dopravu – motorovou i pěší (cyklistickou) – která slouží pro obsluhu (převážně) rezidenční části zastavěného území. S úpravou uličního prostoru – změnou rozvržení funkčních ploch, doplněním zeleně – souvisí i úprava poloh odvodňovacích prvků.

Součástí je i rekonstrukce veřejného osvětlení.

4.1.3 Trvala nebo dočasná stavby

Jedná se o trvalou stavbu.

4.1.4 Informace o vydaných výjimkách

Ke stavbě nebyly vydány a nejsou nutné žádné výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

4.1.5 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Součástí dokladové části je zpráva o splnění podmínek DOSS a správců sítí.

4.1.6 Celkový popis koncepce řešení stavby

V souladu s vypracovanou studií (příloha A Průvodní zpráva, kapitola 4, bod [3]) budou vjezdy do vnitřního území lemované ulicemi Nerudova, B. Smetany, Husova a Čelakovského označeny v dopravním režimu zóny s dopravním omezením. Toto omezení se bude týkat plošně snížené rychlosti, upozorněním na zklidňující prvky (zvýšené prahy) a chodce. V roce 2019 byla realizována I. etapa v podobě ulic Havlíčkova a Zborovská.

Stávající režim na vnitřních křižovatkách zůstane zachován – platí přednost vozidel přijíždějících zprava.

V souladu s koncepcí města ohledně krajinářského začlenění do uličního prostoru, budou na vhodných úsecích zřízeny nové zatravněné (či jinak krajinářsky zpracované) plochy s výsadbou vzrostlé zeleně.

V rámci tohoto projektu jsou řešeny ulice Palackého v úseku B. Smetany – Čelakovského (větev A) a Olbrachtova v úseku Havlíčkova – Nerudova (větev B). Řešeny jsou jak vjezdy do zóny, tak i příslušné křižovatky s ulicemi, které nejsou v této fázi rekonstrukce.

Délka větve A je 353 m a větve B je 209 m.

Součástí rekonstrukce uličního prostoru je rekonstrukce veřejného osvětlení.

4.1.7 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna.

4.1.8 Základní bilance stavby – hospodaření s dešťovou vodou

V současné době dochází k odvodu veškerých srážkových vod do kanalizace (uliční prostor bez zeleně, asfaltové povrchy zpevněných ploch).

V ulici Palackého budou zcela nově 14 % z celého uličního prostoru tvořit zatravněné plochy, které budou sloužit pro likvidaci (vsakování) srážkových vod. Ze zpevněných ploch bude 26 % tvořit dlažba s širokými spárami (vsakovací dlažba).

V ulici Olbrachtova bude ze zpevněných ploch tvořit 23 % dlažba s širokými spárami (vsakovací dlažba)

Celkově dojde k 32% poklesu zpevněných ploch, které jsou v dnešní době zcela odvedeny do kanalizace.

Další příznivý vliv bude mít skladebná dlažba na chodnících a sjezdech, které svými spárami část srážkových vod také umožní vsáknout.

Přesto jsou v ulici navrženy odvodňovací prvky, které jsou umístěny ve směru toku vody pod zelení a to pro případ vodou nasycené zeleně, která neumožní další vsak, či pro případ velmi vydatných krátkodobých srážek, kdy by naopak nedocházelo k dostatečně rychlému vsaku. Tyto případy však budou ojedinělé.

Celkově tedy dojde k pozitivnímu vlivu rekonstrukce na zachycení a udržení srážkových vod v území jejich spadu.

4.1.9 Základní předpoklady výstavby

Stavba bude vybudována v etapách dle harmonogramu stavby, který bude stanoven zhotovitelkou firmou, a který bude součástí smluvního vztahu zhotovitele a investora.

Maximální doba stavby se předpokládá 5 měsíců (při kontinuální výstavbě). Délka stavby však bude záviset na termínu zahájení (vliv zimního období) a smluvním vztahu mezi stavebníkem a zhotovitelem.

4.1.10 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.

4.1.11 Orientační náklady stavby

Následující odhad se týká (projektových) nákladů na zpevněné plochy v případě kompletní rekonstrukce podkladních vrstev. To se však v reálu nepředpokládá – při stavbě bude možné některé podkladní vrstvy recyklovat. Také jsou počítány náklady na rekonstrukci veřejného osvětlení. Do nákladů nejsou započítány investice za vzrostlou zezeň.

Cca. 11 mil Kč bez DPH.

4.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

4.2.1 Urbanismus

Z hlediska urbanistického stavba na řešeném území nemění nic.

Jedná se o stávající rastr komunikací s daným uličním prostorem, definovaným ploty či budovami.

V území se nachází převážně zóny pro bydlení, výjimkou jsou dvě plochy školních zařízení v jižním kvadrantu křižovatky ulic Palackého x Olbrachtova.

Navržené řešení uspořádání uličního prostoru na toto reflektuje a komunikace budou řešeny jako dopravně zklidněné.

4.2.2 Architektonické řešení

Architektonický záměr rekonstrukce je minimalizace výškových rozdílů mezi jednotlivými plochami, avšak se zajištěním normových požadavků na jejich oddělení. Toto se týká zejména rozhraní mezi chodníkem a vozovkou.

Materiálové a barevné řešení zpevněných bude navrženo dle požadavků investora a dle již realizované I. etapy.

Zeleň bude řešena podle samostatného projektu zeleně.

4.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.3.1 SO101 – Ulice Palackého

Stavební objekt SO101 – Ulice Palackého, řešený v této dokumentaci v přílohách D.1.101, řeší rekonstrukci stávajících ploch uličního prostoru v ulici Palackého, v úseku B. Smetany – Čelakovského.

V souladu s jinými schválenými dokumenty města je do uličního prostoru navrženo doplnění zeleně spočívajícího v zatravněném pruhu doplněného o vzrostlou zeleň (kde je možné).

S ohledem na tuto skutečnost a dopravně-inženýrské charakteristiky komunikace je pak navrženo následující příčné uspořádání uličního prostoru:

- chodník min. šířky 1,50 m
- zatravněný pruh ±2,00 m
- parkovací pruh (podélné řazení) 2,00 m
- jednopruhovú obousměrně pojížděná vozovka 3,50 m (v místech výhyben 5,60 m)
- parkovací pruh (podélné řazení) 2,00 – 2,40 m

Součástí parkovacích pruhů jsou plochy před vstupy na pozemky, které budou vyznačeny jinak pro odlišení nechtěného parkování v tomto prostoru.

Na začátku a konci jsou navrženy dlouhé zvýšené plochy, které definují vjezd do dopravně zklidněné zóny. Křižovatky s ulicemi Zborovská (již stávající stavební úprava) a Olbrachtova jsou navrženy jako zvýšené.

Jako zklidňující opatření jsou v určených místech navrženy plochy z kamenné dlažby, které simulují zpomalovací polštáře. Ty nebudou provedeny ve zvýšené podobě z důvodu časté zimní údržby. Psychologický (zpomalovací) efekt tak bude docílen pouhým výskytem jinak provedené části plochy vozovky.

Délka řešeného úseku je 353 m.

4.3.2 SO102 – Ulice Olbrachtova

Stavební objekt SO102 – Ulice Olbrachtova, řešený v této dokumentaci v přílohách D.1.102, řeší rekonstrukci stávajících ploch uličního prostoru v ulici Olbrachtova, v úseku Havlíčkova – Nerudova.

V souladu s jinými schválenými dokumenty města je snaha do uličního prostoru navrhnout maximum zeleně. Prostorové řešení a zejména jiné technické skutečnosti (vedení podzemních tras sítí) bohužel v daném úseku neumožňují umístění zeleně.

S ohledem na tuto skutečnost a dopravně-inženýrské charakteristiky komunikace jsou pak úseky Havlíčkova – Palackého:

- chodník šířky >2,00 m
- parkovací pruh (podélné řazení) 2,00 m
- jednopruhovú obousměrně pojížděná vozovka 3,50 m (v místech výhyben 5,60 m)
- parkovací pruh (podélné řazení) >2,00 m

a Palackého – Nerudova řešeny rozdílně:

- oboustranný chodník šířky >1,50 m
- parkovací pruh (podélné řazení) 2,00 m
- jednopruhovú obousměrně pojížděná vozovka 3,50 m (v místech výhyben 5,60 m)
- parkovací pruh (podélné řazení) 2,00 m
- oboustranný chodník šířky >1,50 m.

Součástí parkovacích pruhů jsou plochy před vstupy na pozemky, které budou vyznačeny jinak pro odlišení nechtěného parkování v tomto prostoru.

Na vjezdu z ulice Nerudova je navržen dlouhá zvýšená plocha, která definuje vjezd do dopravně zklidněné zóny. Plocha křižovatky s ulicí Palackého (a Havlíčkova – ta je již stávající) je řešena jako zvýšená.

Jako zklidňující opatření jsou v určených místech navrženy plochy z kamenné dlažby, které simulují zpomalovací polštáře. Ty nebudou provedeny ve zvýšené podobě z důvodu časté zimní údržby. Psychologický (zpomalovací) efekt tak bude docílen pouhým výskytem jinak provedené části plochy vozovky.

Délka řešeného úseku je 209 m.

4.3.3 SO401 – Veřejné osvětlení

Stavební objekt SO401 – Veřejné osvětlení, řešený v této dokumentaci v přílohách D.1.401, řeší rekonstrukci stávajícího technicky dožitého (nebo nevyhovujícího z hlediska osvětlení uličního prostoru) veřejného osvětlení.

Rozsah je totožný s rozsahem oprav zpevněných ploch.

Rekonstrukce se týká jak kabelového vedení, tak i vlastních nasvětlovacích bodů. Dle normalizovaného výpočtu osvětlení uličního prostoru je oproti stávajícímu stavu upravena poloha jednotlivých sloupů. S výhodou se k umístění sloupů a kabelového vedení využívá zatravněných úseků.

4.3.4 SO801 – Zeleň

Stavební objekt SO801 – Zeleň není předmětem této dokumentace, je uvedeno pro koordinaci a celkovou představu rozsahu projektu. Odpovídající skutečnosti jsou však převzaty a začleněny do této dokumentace.

Jeho součástí bude definování jednotlivých typů stromů, způsob jejich zasazení a zejména pak přijatá opatření proti prorůstání kořenů.

4.3.5 Celková bilance nároků všech druhů energií

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

4.3.6 Celková spotřeba vody

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

4.3.7 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. „Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů“.

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 v souladu s platnou legislativou tj. se zákonem č. 188/04 Sb., kterým se mění zákon č. 185/01Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů 07/2005 Sb., a úplného znění zákona o odpadech tj.106/2005 a jeho novely 314/2006 Sb. a dále se souvisejícími vyhláškami č. 381/01, 383/01, a dalšími ve znění pozdějších předpisů např. 41/2005, 294/2005 Sb.

Výstavbou záměru – oprava živičných ploch vozovky a chodníků – 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	Kat. odpadu	Výskyt
17 05 04	Zemina a kamení	O	přebytek zeminy, nevhodná zemina a hornina z hlediska IG poměrů do zpětných zásypů, neznečištěná
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	znečištěná zemina, potvrzená průzkumem kontaminace a analýzou rizik
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N	demolice

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kat. odpadu	Výskyt
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedených pod č. 17 01 06	O	demolice stávajících objektů – neznečištěné
17 01 01	Beton	O	při výstavbě, a beton při demolicích neznečištěný, recyklace
17 01 02	Cihla	O	při demolicích a výstavbě, recyklace
17 02 01	Dřevo	O	stavební dřevo – pomocný materiál při výstavbě, dřevo při demolicích
17 02 03	Plasty	O	odpad ze svařování izolací, odpadní obal, ochranná tkanina apod.
17 04 11	Kabely	O	kabelová síť – přeložky, nová síť, demolice
17 06 04	Izolační materiály	O	geotextilie, zbytky izolací při nové výstavbě, demolice
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	dtto – event. zbytkové suroviny
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	v místech zařízení staveniště,
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	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
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	N	nádoby ze železných kovů se zbytkovým obsahem škodlivin – zařízení staveniště – povrchová úprava železových konstrukcí
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	N, O	nevytříditelný stavební odpad – z demolice – krátkodobé soustředování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem – zařízení staveniště

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. 185/01 Sb. ve znění pozdějších předpisů a s ohledem na typ stavby – výstavba administrativního a bytového komplexu – 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 potřeby dalších podnikatelských subjektů.
- beton, cihly, ocel, dřevo, plasty, izolační materiál, papír apod. – separovatelný odpad využitelný k recyklaci. Vznik při výstavbě a demolcích. Beton, cihly – drčení – 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.
- živичná směs – vznik při demolcích 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.

4.3.8 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení

Bez nároku.

4.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Navržené prostorové a výškové řešení jednotlivých funkčních ploch vychází z těchto skutečností:

I. etapa (ulice Havlíčkova a Zborovská) byly v roce 2019 rekonstruovány do shodného řešení. Pokračováním daného smyslu tak bude zajištěna homogenita dopravního významu a působení uličního prostoru (důležité pro vnímání významu a zařazení daných úseků komunikací).

ČSN 736110 V PLATNÉM ZNĚNÍ

3.1.13 Chodník

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.

3.1.15 Odvodňovací proužek

Šířkový prvek místní komunikace sloužící k podélnému odvodnění povrchu komunikace...

VYHLÁŠKA 398/2009 SB., kapitola 1.2.4 Varovný pás

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, ...

Komunikace v rámci navržené zklidněné zóny jsou navrženy v následujícím uspořádání:

- jednopruhová obousměrná komunikace s výhybnami
- omezená povolená rychlost na 30 km/h
- součástí jízdního pruhu jsou zklidňující prvky – šikany, zpomalovací polštáře
- parkování řešeno pomocí podélných pruhů s podélným řazením vozidel
- chodník horizontálně oddělen zatravněným pásem nebo odvodňovacím proužkem = tedy bez obrubníku
- důsledně řešené barevné materiálové řešení, které definuje jednotlivé funkční plochy
- vstup do zóny pro zcela nevidomé je definován jako místo pro osoby se zrakovým postižením nebezpečné

Principiálně je řešení obdobné s řešením v rámci Obytných zón. V daném prostoru však není možné uvažovat s funkcí hraní na vozovce a dále se zřízením pobytového prostoru. Problematické by také byl soulad s řešením souladu návrhových prvků Obytné zóny a zvýšení bezpečnosti v prostoru kolem školy.

Proto bylo po konzultaci s Policií ČR rozhodnuto řešit tyto komunikace (v rámci I. etapy, řešení se přebírá i do té další) jako Zóna s dopravním omezením rychlosti na 30 km/h (zvažuje se 20km/h), která umožňuje vybudování chodníků (což je potřebné zejména v prostoru škol).

V souladu s architektonickým záměrem je tedy navrženo řešení, které chodníky a vozovku (parkovací pruh) dělí horizontálně a to pomocí odvodňovacího proužku bez obruby.

Z tohoto důvodu jsou tedy chodníky na vstupu do Zóny vybaveny (v celé šířce chodníku) upozorňujícím prvkem (varovným pásem), který v souladu s kapitolou 1.2.4 Varovný pás vyhlášky 398/2009 Sb. vyznačuje nebezpečné místo pro osoby se zrakovým postižením (obdobně jako se vyznačuje vstup do obytných zón).

4.4.1 Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodníkové plochy, budou s příčným sklonem do 2 % a podélným sklonem do 5 % (převážně pak kolem 3 %). Výjimkou jsou úseky maximálních délek 2 m podél ramp zvýšených ploch, které mohou být do 8% podélného sklonu.

Podél ramp zvýšených ploch jsou navrženy dělicí obrubníky, které jsou delší než vlastní rampy a umožňují tak na delší vzdálenosti překonat výškový rozdíl daný zvýšenou plochou a vozovkou před rampami. Tím bude vždy dodrženo maximální podélný pod úrovní 8 %.

4.4.2 Řešení pro osoby se zrakovým postižením

Na vstupech do zón, které projdou rekonstrukcí v navrženém uspořádání, budou přes celou šířku chodníku umístěny varovné pásy šířky 0,40 m. Ty upozorní procházejícího, že vstupuje do pro něj nebezpečného prostoru a je tak vhodné využít při pohybu asistenci.

Vodící linie budou i uvnitř zóny zajištěny. A to formou plotových podezdívek, nebo zvýšených hran obrubníků.

4.4.3 Řešení pro osoby se sluchovým postižením

Neřeší se.

4.4.4 Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek

Neřeší se.

4.4.5 Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení

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

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

4.4.6 Opatření v průběhu stavby

Staveniště bude řádně ohraničeno a zabezpečeno pro vstupu neoprávněných osob. Chodci budou značkami a příslušným i cedulemi upozorněny na stavbu 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.

4.5 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.

4.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ

4.6.1 Pozemní komunikace

Viz kapitola 4.3.1 a 4.3.2 této zprávy.

4.6.2 Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění bude zajištěno převážně vsakem do zeleně a zatravnovací dlažby (s pojistkou svedení do uličních vpustí), nebo z části, kde to technicky možné není, přímo do uličních vpustí s následným svedením do kanalizace.

Celkem bude umístěno 16 uličních vpustí a jedna řada odvodňovacího obrubníku.

4.6.3 Mostní objekty a zdi

V dané stavbě se nevyskytují.

4.6.4 Tunely, podzemní stavby a galerie

V dané stavbě se nevyskytují.

4.6.5 Obslužná (dopravní) zařízení

V dané stavbě se nevyskytují.

4.6.6 Vybavení pozemní komunikace

Záchytná bezpečnostní zařízení.

V dané stavbě se nevyskytují.

Dopravní značky

V rámci této výstavby se žádné umístění dopravního značení nepředpokládá. Širší území jako výše komentovaná zóna dopravního omezení bylo označeno v rámci rekonstrukce ulic Havlíčkova a Zborovská a je tak již stávající.

Veřejné osvětlení

Součástí stavby je i rekonstrukce veřejného osvětlení. To je řešeno v samostatné výkresové příloze a stavebním objektu.

Ochrana proti vniku volně žijících živočichů

Bez ochrany.

Clony a sítě proti oslnění

V dané stavbě se nevyskytují.

Objekty ostatních skupin objektů

V dané stavbě se nevyskytují.

4.7 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

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 pojížděné části vozovky je v každém místě min. 3,5 m. Únosnost vozovky je navržena na pojezd alespoň 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 ani zdroje požární vody nejsou dotčeny.

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

4.8 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI 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.

5 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

V dané stavbě se nevyskytují.

6 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

6.1 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Viz odstavec 4.4 této zprávy.

6.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Napojovací body na okolní dopravní infrastrukturu jsou stávající.

6.3 DOPRAVA V KLIDU

Projekt celkově reaguje na stávající neutěšenou situaci dopravy v klidu. Vlivem neuspořádání jednotlivých stání dochází k nezákonnému parkování v místech, ve kterých zaparkovaná vozidla vytvářejí překážku v provozu, případně omezují vjezdy na soukromé pozemky.

Cílem projektu je při zachování maximální možné kapacity, kterou uliční prostor pro dopravu v klidu nabízí, definovat plochy pro parkování a tím dopravu v klidu v ulicích regulovat (usměrňovat).

Počet řešených stání nevychází ze žádného normového výpočtu. Návrh reaguje na stávající zdokumentovaný stav (počty parkujících vozidel v nočních hodinách) a probíhající provoz ve dne.

6.3.1 Ulice Palackého

V ulici Palackého jsou všechna stání navržena s podélným řazením. Celkem je navrženo 76 normových stání určených pro osobní vozidla.

6.3.2 Ulice Olbrachtova

V ulici Palackého jsou všechna stání navržena s podélným řazením. Celkem je navrženo 34 normových stání určených pro osobní vozidla.

6.4 PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY

Řešené plochy pro pěší budou rekonstruovány a vybudovány v rozsahu, který reflektuje stávající pěší trasy – viz situační výkresy.

Příčný sklon bude do 2 % a podélný do 5 % (lokálně pak do 8 %).

7 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

7.1 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba řeší plochy s vyloučeným přístupem motorové dopravy, případně pak plochy pro parkování (včetně přístupové komunikace), kde vlivem velmi nízkých rychlostí není generována zatěžující hluková zátěž. Dotčená část komunikace není vystavena tranzitní, tedy zbytné, dopravě. Vliv hlukové zátěže bude rekonstrukci nižší než v současné době, protože dochází ke snížení povolené rychlosti, které bude podpořeno jednotlivými dopravními opatřeními.

Vlastní stavba pak není hlukovou zátěží.

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.

Řešení odvodu srážek je popsána v kapitolách 4.1.8 a 4.6.2 této zprávy.

Užíváním a provozováním stavby nevznikají žádné odpady.

7.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU

Veškerá stávající vzrostlá zeleň (nacházející se v okolí stavby) určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN DIN 18920.

7.3 NATURA 2000

Bez nutnosti posouzení.

7.4 ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Není podkladem.

7.5 NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA

Bez návrhu.

8 **OCHRANA OBYVATELSTVA**

Bez návrhu.

9 **ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

9.1 **STANOVENÍ PODMÍNEK PRO 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 správcí 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.

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.

Před započatím 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.

Asfaltové směsi musí mít požadované vlastnosti.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně ztuhlenné 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 jakýchkoliv 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 hluk a prašnost.

9.2 **VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY**

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).

Zdroje vody a elektrické energie musí zhotovitel zajistit z mobilních zařízení.

Odpady budou likvidovány v zařízení staveniště, kde budou umístěny příslušné kontejnery.

9.3 **ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ**

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.

9.4 **STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BOZP**

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

9.5 SITUAČNÍ NÁKRES A ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

Situační náčrtek zařízení staveniště bude vypracován hlavním zhotovitelem při zahájení stavby a budou s ním seznámeni všichni podzhotovitelé. Aktualizace bude prováděna dle výstavby. Situační náčrtek 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.

9.6 ČASOVÝ PLÁN

Časový plán pro stavbu bude zpracován hlavním zhotovitelem před započítáním vlastní výstavby a bude předán koordinátorovi BOZP nebo zodpovědné osobě. Po jeho odsouhlasení s ním budou seznámeni všichni podzhotovitelé a veškeré změny musí být projednány a odsouhlaseny.

9.7 PLÁN KONTROLNÍCH PROHLÍDEK STAVBY

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 vytýčen tvar stavby a odsouhlasen investorem.
- 3) Kontrolní prohlídka – dokončení výkopů, zahájení pokládky trubních a kabelových vedení
Dodavatel vyzve investora ke kontrolní prohlídce výkopů a pískových loží pro pokládku trubních vedení
- 4) Kontrolní prohlídka – dokončení pokládky trubních a kabelových vedení, osazení armatur, tlakové kamerové a zkoušky těsnosti potrubí
Dodavatel vyzve investora ke kontrolní prohlídce pokládky potrubí a k účasti při provádění tlakových a kamerových zkouškách a zkouškách těsnosti potrubí
- 5) Kontrolní prohlídka – obsyp potrubí
Dodavatel vyzve investora ke kontrolní prohlídce pískových obsypů trubních vedení a uložení výstražných a signalizačních prvků
- 6) Kontrolní prohlídka – dokončení zásypu výkopů, kontrola hutnění pláně
Po provedení pláně a zatěžovacích zkoušek vyzve dodavatel investora k převímce pláně
- 7) Kontrolní prohlídka – osazení obrub

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

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

9) 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.

10 ZÁVĚR

Tato dokumentace bude sloužit pouze pro povolení stavby. V případě realizace stavby dle této dokumentace nemůže zhotovitel dokumentace nést odpovědnost za průběh realizace a skutečné provedení stavby.

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru na telefonním čísle uvedeném v zápatí.

Praha 17. prosince 2019

Vypracoval: Ing. Jiří Cihlář