

DOKUMENTACE

PRO OHLÁŠENÍ A PROVEDENÍ STAVBY

Stavba :

OPRAVA MK V UL. J. STŘEDOVSKÉHO, BRUMOV - BYLNICE

Investor :

MĚSTO BRUMOV - BYLNICE

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Zpracovatel projektové dokumentace :

Antonín Žáček

Odpovědný projektant :
pro dopravní stavby

Antonín Žáček

Zakázkové číslo	-	Datum	Počet vyhotovení	Číslo vyhotovení
Archivní číslo	-	08/2020	6	

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1. Identifikační údaje

1.1. Údaje o stavbě

Název stavby : Oprava MK v ul. J. Středovského, Brumov-Bylnice

Místo stavby : Brumov-Bylnice

Katastrální území : parcely č. 33; 34; 89/1; 122; a 123 na k.ú. Brumov

Kraj : Zlínský

Označení PK : skupina C, obslužné komunikace –
označení v pasportu 43c (list 2-a-Brumov), 1c, 2c a 3c (list 1-a-Bylnice)
skupina D 2, chodníky - označení v pasportu 32d a 1d (list 1-a-Bylnice)

Předmět dokumentace : účel užívání stavby - dopravní infrastruktura města Brumov-Bylnice
Jedná se o opravu dokončené stavby.

1.2. Údaje o stavebníkovi

Městský úřad : Brumov - Bylnice
adresa : Město Brumov - Bylnice
nám. H. Synkové 942
763 31 Brumov - Bylnice
IČ : 00283819

1.3. Údaje o zpracovateli dokumentace

dopravní stavby : Žáček Antonín; Osvobození 256; 763 21 Slavičín
IČ : 14654971
ČKAIT 1300440

A.2. Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení

Jedná se o dopravní stavbu, která nevyžaduje technologická zařízení.
Po dohodě s oběma investory stavby a ostatními zainteresovanými organizacemi byly vytvořeny tyto stavební objekty :

SO 000.1 – Vedlejší a ostatní náklady	správce město Brumov-Bylnice
SO 100 – Komunikace	správce město Brumov-Bylnice
SO 110 – Chodník a sjezdy	správce město Brumov-Bylnice

A.3. Seznam vstupních podkladů

Tato PD byla vypracována na základě :

- požadavku investora stavby města Brumov-Bylnice
- schváleného ÚP města Brumov-Bylnice
- provedených místních šetření na staveništi
- provedených konzultací se správcí inž. sítí a dotčených státních organizací (např. Moravská vodárenská a.s. – ing. Mudrák – zaústění kanaliz. přípojek z DV do stávající jednotné kanalizace DN 300 mm, DI PČR – p. Kratochvíla – umístění dopravních značek a provedení vodorovného dopravního značení, atd.)

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1. Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba je umístěna v intravilánu města Brumov-Bylnice na k.ú. Brumov.

Staveniště pro navržené liniové stavby tvoří pruh tvaru T v ul. J. Středovského, ve kterém se v celé jeho délce nachází MK a chodníky. Oprava MK je plánována po začátek parkoviště u hřbitova. Napojení MK a oboustranných chodníků podél této MK v ul. J. Středovského na silnici I/57 tvoří začátek staveniště.

MK - větve A a B (označení dle pasportizace 2c – k.ú. Bylnice) jsou vedeny od místa napojení na silnici I/57 po začátek parkoviště u hřbitova nebo také konec zástavby RD.

V km 0,01342 je na MK větev „A“ připojena ÚK (označení dle pasportizace 1c), která vede rovněž do areálu hřbitova

Po 60 m je na tuto MK zprava připojena obslužná komunikace MK – větev C (v pasportu Bylnice označena jako 3c), která je od křižovatky vedena směrem k železniční trati ČD.

PD řeší úpravy křižovatky těchto MK včetně přilehlých chodníků, které jsou vedeny podél obou MK.

Stávající komunikace jsou navrženy se živičným povrchem, který je však po různých překopech pro IS ve špatném stavu a vyžaduje opravu obrusné vrstvy včetně zesílení konstrukce vozovky z důvodu zvýšení intenzity silničního provozu vzhledem k umístění parkoviště před hřbitovem.

Od napojení MK na silnici I/57 je podél levé i pravé strany silnice veden stávající chodník s povrchem z betonové deskové dlažby 30x30 cm.

Oba chodníky jsou ukončeny v prostoru křižovatky obou MK.

Zhruba uprostřed chodníku po pravé straně MK je podél chodníku plocha pro 7 kontejnerů z deskové dlažby 30x30 cm.

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

Územní plán Brumov – Bylnice byl vydán formou Opatření obecné povahy č. 01/2013

Zastupitelstvem města Brumov - Bylnice dne 18.9.2014 pod číslem usnesení 13/21/2014/298 a nabyl účinnosti dne 4.10.2014.

PD je navržena v souladu s územním plánem města Brumov-Bylnice.

V případě navržených stavebních úprav obslužných komunikací se jedná se o změnu dokončené stavby.

MK, která vede od křižovatky na hřbitov, bude rozšířena na 4,5 m (pro obousměrný průjezd osobních vozidel) s výhybnou uprostřed úseku mezi křižovatkou a parkovištěm.

Chodník podél pravé strany této MK od křižovatky je v délce 128 m znovu obnoven (již dříve zde byl mezi plotem a silniční obrubou MK).

Stávající oboustranné chodníky po křižovatku všech MK zůstávají délkově nezměněny, jejich šířka je navržena 1,5 m.

Zájmové území stavby je v současné době podle ÚP využíváno pro stavby dopravní infrastruktury.

c) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Brumov patří z hlediska geomorfologického členění ČR do provincie Západní Karpaty, subprovincie Vnější Západní Karpaty a do oblasti Slovensko-moravských Karpat, resp. do Bílých Karpat. Jedná se o oblast flyšového pásma v regionu magurské skupiny příkrovů, regionální jednotky bystrické s tradičním názvem flyšové vrstvy s vápnitými jílovci a glaukonitickými pískovci. Podle geologické mapy ČR se zájmové území stavby nachází v písčitohlinitém až hlinitopísčitém sedimentu zpevněném, s výskytem těchto hornin = pískovec, jílovec, slínovec. Zdroje nerostů se v dané lokalitě nevyskytují, případné zdroje podzemních vod stavbou nebudou dotčeny.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

Žádný z výše jmenovaných průzkumů a měření nebyl pro tuto stavbu proveden.

Pro zpracování PD byly použity výsledky z již dříve provedených staveb v nejbližším okolí staveniště.

Zemina je zaříděna do třídy těžitelnosti I, skupiny 3 (50%) a do třídy těžitelnosti II, skupiny 4 (50%).

Únosnost pláně vyjádřená modulem přetvárnosti $E_{d,e,f,2}$ musí být min. 45 Mpa.

Výškopisné a polohopisné zaměření staveniště bylo provedeno geodetickou firmou Geocité+ s.r.o. v červnu r. 2019.

Toto zaměření bylo zpracováno do situace 1:500, výškový systém Balt po vyrovnání.

Do této situace byly zakresleny trasy stávajících nadzemních a podzemních vedení inženýrských sítí z JD TM podle evidenčních map, které vedou jejich správci.

Do situace byla doplněna digitální katastrální mapa.

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

Území není chráněno podle jiných právních předpisů.

f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba je podle údajů z ÚP města Brumov-Bylnice umístěna mimo aktivní zónu záplav.

Poddolované území se v dané lokalitě nevyskytuje.

g) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba nijak zásadně neovlivní okolní stavby ani odtokové poměry v dané lokalitě.

Navržené stavební práce a úpravy, které jsou obsaženy v této PD, se žádným způsobem nedotknou okolní krajiny a nebudou mít negativní vliv na životní prostředí v dané lokalitě.

Navrženými stavebními úpravami všech MK včetně chodníků se značně zvýší bezpečnost provozu v dané lokalitě, protože dojde ke zkvalitnění povrchu vozovek MK, rozšíření příjezdové komunikace ke hřbitovu podél zástavby RD včetně obnovy chodníku po pravé straně silnice.

Při realizaci většiny stavebních prací budou prováděny běžné stavební práce, které jsou prováděny při výstavbě pozemních komunikací a zpevněných ploch a výstavbě inž. sítí.

Nepředpokládá se zvýšení emisí ani hladiny hluku z provozu vozidel.

K negativním vlivům, které by působily na okolní pozemky nedojde.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V průběhu stavby bude z důvodu rozšíření vozovky MK odstraněna 1 tuje ø kmene do 30 cm a poté odstraněn její kořen.

Požadavky na asanace a demolice nejsou.

i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery ZPF nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Na staveništi pod navrženými zpevněnými plochami trvalého charakteru vznikají trvalé zábery (jedná se o vozovky všech MK včetně chodníků a plochy pro kontejnery).

Tabulky trvalých záberů jsou doloženy jako příloha Průvodní zprávy nebo přímo ve výkresu Situace – zakreslení stavby do katastrální mapy.

Všechny navržené zpevněné plochy v PD jsou vedeny jako trvalá stavba a tvoří trvalé zábery.

Se sejmutím ornice se při stavbě nepočítá.

Při opravě stávajícího chodníku dojde k min. záberu 24 m² na parcele č. 123, která podléhá hospodaření se ZPF (parcels je dle způsobu využití vedena jako zahrada).

Tento pozemek je nutno vyčlenit ze ZPF a na katastru změnit druh pozemku (provede se v rámci inž. činnosti – např. f. Arvita – toto zajistí pracovníci investičního oddělení města Brumov-Bylnice).

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

PD řeší stavební úpravy MK v ul. J. Středovského včetně chodníků a sjezdů na pozemky.

Místní komunikace v š. 6 m je na silnici I/57 připojena v uzlovém staničení, č. úseku 136, v km 159,42431. Připojení je řešeno úpravou obou křižovatkových oblouků.

Označení PK : skupina C, obslužné komunikace – označení v pasportu 43c (list 2-a-Brumov), 1c, 2c a 3c (list 1-a-Bylnice)

skupina D 2, chodníky - označení v pasportu 32d a 1d (list 1-a-Bylnice)

Pojmenování MK a chodníků je převzato ze zpracované pasportizace zpevněných ploch na území města Brumov-Bylnice.

Plocha pro umístění kontejnerů na tuhý odpad je součástí pravostranného chodníku vedle křižovatky MK – větve „A a C“ a její střed je umístěn v km 0,00060 větve „C“.

Chodníky jsou umístěny po levé i pravé straně MK – větve „A“ (š. 6 m) v dl. 64,48 m (vlevo) a v dl. 70,29 m (vpravo). Oba chodníky částečně zasahují v křižovatce do MK – větví „B a C“.

Nejdelší chodník je veden podél plotových zídek zástavby RD v dl. 120,87 m (podél MK – větve „B i C“). Jeho šířka je proměnná od 1,50 do 1,96 m.

Dlážděná část za sjezdem do RD č. 1074 už není považována za chodník z důvodu nevyhovující min. šířky chodníku.

Stavební úpravy na všech MK a chodnicích jsou navrženy bezbariérově podle vyhl. č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, o obecně technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

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

Závazné termíny, vztahující se k opravám, nebyly po dohodě s investorem určeny přesně, byl pouze stanoven předběžně rok zahájení a dokončení navržených oprav.

zahájení stavby : 2020

dokončení stavby : 2020

Podmiňující, vyvolané nebo související investice nejsou žádné.

l) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Celá stavba bude realizována na parcelách č. 33; 34; 89/1; 122; a 123 na k.ú. Brumov.

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

Navrženými stavebními úpravami nevznikne žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo, protože navržené MK a parkoviště včetně chodníků půdorysně zůstávají nezměněny.

Ochranná pásma podzemních a nadzemních vedení sdělovacích nebo NN, proto nedoznají žádných změn.

Ostatní inž. sítě (např. vodovod, plynovod) se na území stavby vyskytují a stavbu MK a chodníků (včetně plochy pro kontejnery) několikrát křížují. Předpokládá se, že pokud byly tyto sítě provedeny podle příslušné normy, jejich hloubka krytí v místě křížení s navrženými zpevněnými plochami je dostatečná.

U plynovodu je podle ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení min. hloubka krytí 0,8 m ve volném terénu a pod chodníkem a min. 1,0 m pod zpev. plochami.

U vodovodu je min. hloubka krytí 1,5 m pod komunikacemi a 1 – 1,5 ve volném terénu.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou vyžadovány.

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Navržené stavební objekty jsou již součástí stávající dopravní a technické infrastruktury bud' ČR (silniční síť - silnice I/57) nebo města Brumov-Bylnice.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci

U SO 100 a 110 se jedná o změnu dokončené stavby.

Pro zpracování PD byly použity výsledky z již dříve provedených staveb v nejbližším okolí staveniště.

Zemina je zatříděna do třídy těžitelnosti I, skupiny 3 (50%) a do třídy těžitelnosti II, skupiny 4 (50%).

Únosnost pláně vyjádřená modulem přetvárnosti $E_{d,e,f,2}$ musí být min. 45 Mpa.

Historické průzkumy staveniště nejsou vyžadovány.

Údaje o stávajících MK:

MK – Větev „A“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,06148 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná dvoupruhová MK funkční skupiny "C", MO2 12/7/50 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, chodníky š. 1,5 m po obou stranách a bezpečnostním odstupem 0,50 m a je součástí dopravní infrastruktury ve městě Brumov-Bylnice.

Označení této MK dle pasportizace je 2c – k.ú. Bylnice nebo 43c – k.ú. Brumov.

MK – Větev „B“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,10282 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná jednopruhá MK s výhybnou funkční skupiny "C", MO1 7/5/30 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, pravostranným chodníkem š. 1,5 m a bezpečnostním odstupem 0,25 m. Součástí této větve je i výhybna v km 0,07067 dl. 12,30 m a š. 1,47 m.

Označení této MK dle pasportizace je 2c – k.ú. Bylnice nebo 43c – k.ú. Brumov.

MK – Větev „C“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,01855 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná jednopruhá MK funkční skupiny "C", MO1 7/4,5/30 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, levostranným chodníkem š. 1,5 m a bezpečnostním odstupem 0,25 m.

Označení této MK dle pasportizace je 3c – k.ú. Bylnice.

PD řeší i úpravu napojení ÚK na MK - větev „A“, která slouží také jako příjezdová do areálu hřbitova od jeho spodní části.

Celková plocha všech 3 MK je 1028 m², plocha úpravy napojení ÚK na levé straně MK – větve „A“ je 8 m².

Chodníky

Chodníky jsou umístěny po levé i pravé straně MK – větve „A“ (š. 6 m) v dl. 64,48 m (vlevo) a v dl. 70,29 m (vpravo). Oba chodníky částečně zasahují v křižovatce do MK – větví „B a C“.

Nejdelší chodník je veden podél plotových zídek zástavby RD v dl. 120,87 m (podél MK – větve „B i C“). Jeho šířka je proměnná od 1,50 do 1,96 m.

Dlážděná část za sjezdem do RD č. 1074 už není považována za chodník z důvodu nevyhovující šířky.

Plocha pro umístění kontejnerů na tuhý odpad je součástí pravostranného chodníku vedle křižovatky MK – větve „A a C“ a její střed je umístěn v km 0,00060 větve „C“.

Její plocha je 19 m².

V km 0,01342 (staničení MK větve „A“) je levostranný chodník přerušen ÚK (označení dle pasportizace 1c), která je napojena na tuto větev.

Šířka chodníků podél všech tří MK je min. 1,5 m, celková plocha všech chodníků bez sjezdů do RD je 248 m².

Sjezdy, napojení ÚK

Počet napojení ÚK: 1 ks

Počet sjezdů do RD: 19 ks

Šířky sjezdů: 3 x 6m; 6 x 5 m; 1 x 4,5 m; 6 x 4 m a 3 x 3 m.

Styčná hrana ÚK a MK - větve „A“ je 6 m a je tvořena nájezdovou silniční obrubou, jejíž vrch je osazen 2 cm nad vozovku MK.

Plocha dlážděných sjezdů do RD nebo na budoucí parkoviště je 160 m².

b) účel užívání stavby

Celá stavba je součástí dopravní infrastruktury města Brumov – Bylnice.

Silnice I/57, na kterou je MK napojena, je součástí silniční sítě ČR.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Stavební objekty SO 100 a 110 jsou stavby trvalého charakteru.

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

Žádné nejsou.

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

Celá stavba je navržena v souladu s platnou legislativou ČR.

Požadavky dotčených orgánů státní správy mají charakter běžných požadavků, které upřesňují tech. parametry stávajících a navržených komunikací včetně šířkových rozměrů, úprav napojení MK na stávající silnici I/57, atd. včetně jejich umístění vůči stávajícím nebo navrženým inž. sítím ZTV města.

Požadavky na konečný stav silnice a připojení MK po provedení staveb. úprav z hlediska průjezdu požární techniky a vozidel a z hlediska nepřekročení max. hladiny hluku jsou splněny – oproti původnímu stavu se nic nemění.

Z hlediska civilní obrany žádné požadavky na tyto MK nejsou.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

SO 100 – Komunikace

MK – větev „A, B a C“; účelová komunikace – napojení na MK – větev „A“

Funkční skupina komunikací :

C

Poloha v obci :

mezi zónami obce a uvnitř těchto zón

Typické požadavky :

umožnění přímé obsluhy všech staveb

Skladební prvky šířkového uspořádání:

MK – Větev „A“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,06148 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná dvoupruhová MK funkční skupiny "C", MO2 12/7/50 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, chodníky š. 1,5 m po obou stranách a bezpečnostním odstupem 0,50 m a je součástí dopravní infrastruktury ve městě Brumov-Bylnice.

Označení této MK dle pasportizace je 2c – k.ú. Bylnice nebo 43c – k.ú. Brumov.

MK – Větev „B“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,10282 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná jednopruhá MK s výhybnou funkční skupiny "C",

MO1 7/5/30 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, pravostranným chodníkem š. 1,5 m a bezpečnostním odstupem 0,25 m. Součástí této větve je i výhybna v km 0,07067 dl. 12,30 m a š. 1,47 m.

Označení této MK dle pasportizace je 2c – k.ú. Bylnice nebo 43c – k.ú. Brumov.

MK – Větev „C“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,01855 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná jednopruhová MK funkční skupiny "C", MO1 7/4,5/30 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, levostranným chodníkem š. 1,5 m a bezpečnostním odstupem 0,25 m.

Označení této MK dle pasportizace je 3c – k.ú. Bylnice.

PD řeší i úpravu napojení ÚK na MK - větev „A“, která slouží také jako příjezdová do areálu hřbitova od jeho spodní části.

Celková plocha všech 3 MK je 1028 m², plocha úpravy napojení ÚK na levé straně MK – větve „A“ je 8 m².

SO 110 – Chodníky a sjezdy

Chodníky

Chodníky jsou umístěny po levé i pravé straně MK – větve „A“ (š. 6 m) v dl. 64,48 m (vlevo) a v dl. 70,29 m (vpravo). Oba chodníky částečně zasahují v křižovatce do MK – větví „B a C“.

Nejdelší chodník je veden podél plotových zídek zástavby RD v dl. 120,87 m (podél MK – větve „B i C“). Jeho šířka je proměnná od 1,50 do 1,96 m.

Dlážděná část za sjezdem do RD č. 1074 už není považována za chodník z důvodu nevyhovující šířky.

Plocha pro umístění kontejnerů na tuhý odpad je součástí pravostranného chodníku vedle křižovatky MK – větve „A a C“ a její střed je umístěn v km 0,00060 větve „C“.

Její plocha je 19 m².

V km 0,01342 (staničení MK větve „A“) je levostranný chodník přerušen ÚK (označení dle pasportizace 1c), která je napojena na tuto větev.

Šířka chodníků podél všech tří MK je min. 1,5 m, celková plocha všech chodníků bez sjezdů do RD je 248 m².

Chodníky jsou určeny výhradně pro pěší provoz a jsou konstruovány tak, aby jejich vozovka vydržela zatížení vozidel pro zimní údržbu (malotraktor s pluhem).

Sjezdy, napojení ÚK

Počet napojení ÚK: 1 ks

Počet sjezdů do RD: 19 ks

Šířky sjezdů: 3 x 6m; 6 x 5 m; 1 x 4,5 m; 6 x 4 m a 3 x 3 m.

Styčná hrana ÚK a MK - větve „A“ je 6 m a je tvořena nájezdovou silniční obrubou, jejíž vrch je osazen 2 cm nad vozovku MK.

Plocha dlážděných sjezdů do RD nebo na budoucí parkoviště je 160 m².

Šířka sjezdů v místě připojení na MK nebo budoucí parkoviště je 2,5 m až max. 6 m podle původní šířky sjezdu na pozemek.

V místech sjezdů na pozemky je konstrukce chodníku zesílena o jednu vrstvu ŠD tl. 15 cm oproti vozovce chodníku.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů.

h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Potřeba vody pro výstavbu bude velmi malá – bude jí třeba hlavně při zalévání čerstvých betonů při osazování sil. obrub.

Odhad potřeby vody na celou stavbu je cca 2 m³.

Voda pro potřeby stavby bude dovážena cisternou - zajistí zhotovitel stavby.

Bilance splaškových vod

Výstavbou navržené dopravní infrastruktury nedojde k produkci splaškových vod.

Bilance odtoku odpadních dešťových vod:

Množství srážkových vod, které odvede stávající jednotná kanalizace, je vypočítáno podle ČSN 75 6101 - Stokové sítě a kanalizační přípojky.

Kromě těchto opravovaných ploch je do výpočtu zahrnuta i plocha parkoviště u hřbitova, protože povrchové vody z vozovky budou podle podélného sklonu ploch stékat na příjezdovou vozovku opravované MK.

Ostatní nezpevněná vegetační plocha (upravené svahy kolem parkovišť a ÚK) není do výpočtu zahrnuta, protože sklon území nepřevyšuje 5%).

intenzita 15-minutového deště $i = 142 \text{ l/s/ha}$

- periodičita $n = 1$
- odtokové koeficienty: živичný povrch, dlažba $= 0,80$ (sklon terénu do 5 %)
- rozsah zpevněných ploch: $2274 \text{ m}^2 = 0,23 \text{ ha}$

$$Q_d = 0,23 \times 142 \times 0,8 = 26,13 \text{ l/s}$$

Tyto srážkové vody ze všech navržených zpevněných ploch budou svedeny pomocí stávajících i 6 nově navržených dešťových vpustí do stávající jednotné kanalizace DN 300 mm ve správě Moravské Vodárenské a.s. Stávající DV (MK větev „A a C“) budou nahrazeny za nové (5 ks) a zbývající stávající DV (4 ks), které slouží spíše jako revizní šachty, budou zakryty litinovými poklopy DN 600 mm.

Množství vod ze všech zpevněných ploch zůstává nezměněno, protože zpevněná plocha MK, parkoviště a chodníků je stejná jako stávající!

6 nových DV je navrženo z důvodu lepšího odvodnění vozovky plochy parkoviště nebo z důvodu měnících se příčných sklonů vozovky tak, aby srážkové vody odtékaly do většího množství DV stejnoměrně a z důvodu nedostatečné hltnosti DV nevytvářely na vozovce proud vody, který by pro projíždějící vozidla byl nebezpečný a hrozil by aquaplaning!

Bilance elektro

Předpokládaný zdroj el. energie pro stavbu je z přenosné elektrocentrály nebo použitím benzinových motorových pil s normálními nebo diamantovými kotouči.

Způsob získání el. energie a vody si určí dodavatel stavby.

Nakládání s odpady

Při realizaci stavby budou vznikat odpady běžné ze stavební činnosti.

Nakládání s těmito odpady se bude řídit podle nového zákona č. 223/2015 Sb. O odpadech a prováděcí vyhl. 503/2004 Sb.

Odpady z provozu budou mít převážně charakter komunálních odpadů.

V PD se **sejmutím ornice** nepočítá.

Vybourané živичné vrstvy (odtěžené kusy asfaltu) z MK budou odvezeny na funkční skládku tuhých odpadů. Orientačně se jedná o 118 t.

Odfrezované živичné vrstvy (orientačně 152 t z MK) budou odvezeny na recyklační skládku investora stavby. Tato suť může být později použita pro další výstavbu vozovek PK použitím do podkladních nebo obrusných vrstev vozovek nebo může být přímo použita jako recyklát přimícháním do podkladních vrstev vozovek PK.

Vybouraná betonová a železobetonová suť (orientačně cca 133 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná litina z mříží DV (orientačně cca 2 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná suť z kameniva (orientačně 178 t) bude odvezena na recyklační skládku investora nebo použita do zásepů.

Odtěžená hornina z odkopávek a hloubených rýh - orientačně se jedná o cca 254 t - její část bude zpětně použita do terénních úprav kolem MK a chodníku.

Ostatní přebytečná zemina bude odvezena na recyklační skládku TO.

Za nakládání s odpady po zahájení provozu odpovídá jejich původce, tedy provozovatel.

Odpady budou zneškodňovány na zařízeních k tomu určených, případně budou předány jiné odborné firmě ke zneškodnění nebo přepracování (Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb).

Provozovatel je povinen vést evidenci odpadů, které budou shromažďovány podle druhů ve vhodných nádobách.

Odpadový materiál, který má nebo může mít nebezpečné vlastnosti (N) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu Vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

Domovní odpad z provozu (papír, sklo, železo) bude odvážen do Sběrných surovin.

Likvidaci a manipulaci odpadů zajistí provozovatel u odborných firem smluvně před uvedením stavby do provozu.

Se všemi odpady bude nakládáno ve smyslu zákona 185/2001 a souvisejících příloh.

Dodavatel musí zajistit kontrolu práce a údržby stav. strojů, aby nedocházelo k úniku ropných látek do zeminy. Pokud k tomu dojde, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby (kontejneru).

U malých nepropustných ploch je možno provést dekontaminaci vapexem.

U stacionárních strojů bude osazena olejová vana pro zachyt unikajících olejů.

Při kolaudačním řízení předloží dodavatel stavby doklady o způsobu likvidace odpadů.

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

Závazné termíny, vztahující se k opravám, nebyly po dohodě s oběma investory určeny přesně, byl pouze stanoven předběžně rok zahájení a dokončení navržených oprav.

zahájení stavby : 2020

dokončení stavby : 2020

Stavba bude provedena jako celek, budování po etapách se nepředpokládá.

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

Stavba bude vzhledem k nízké intenzitě provozu běžných vozidel prováděna za plného silničního provozu s omezením vjezdu vozidel skupiny N1 a větších.

S úplnou uzávěrou MK – větve „B“ je možné počítat pouze na omezenou dobu, kdy bude prováděna konstrukce vozovky v místě rozšíření (předpoklad je max. několik dní – toto upřesní prováděcí firma v rámci časového harmonogramu prací a dle svých možností).

Uzávěra musí být v předstihu min. 2 dní oznámena všem obyvatelům dotčených RD.

O zkušebním provozu na MK po dokončení stavby se neuvažuje.

Stavba bude ukončena položením obrusné živичné vrstvy a vyznačením vodorovného dopravního značení na vozovku (parkoviště) a dokončením dlažby chodníku a tím bude zároveň zahájeno užívání stavby.

Oficiální provoz stavby bude až po dokončení kolaudace stavby.

k) orientační náklady stavby

ZRN = 2.775,3 tis. Kč

VRN = 86,0 tis. Kč

Celkové náklady bez DPH = 2.861,3 tis. Kč

DPH 21% = 600,9 tis. Kč

Cena s DPH = 3.462,2 tis. Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Urbanistické a architektonické řešení stavebních úprav v této PD, tj. umístění MK a chodníků, bylo v této lokalitě řešeno již v minulosti a proto tento projekt žádné řešení nevyžaduje, protože se jedná se o změnu dokončené stavby.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

Celá koncepce stavby spočívá v odstranění obrusných vrstev vozovky na stávajících zpevněných plochách MK, které jsou určeny k opravě.

Poté budou vozovky MK zesíleny o 1 živičnou vrstvu. MK – větev „B“ bude v celé délce rozšířena tak, aby byly splněny šířkové parametry vozovek MK alespoň pro obousměrnou jízdu osobních automobilů.

U chodníků bude rozebrána dlažba stávajících chodníků včetně vybourání stávající silniční a chodníkové obruby a dále vybourání části konstrukce vozovky MK v místě navržených chodníků mezi silniční obrubou a oplocením jednotlivých parcel zástavby, zvláště v prostoru sjezdů do RD, kde se uvažuje se zesílením konstrukce vozovky oproti standardnímu chodníku.

Součástí chodníku je i vybudování dlážděné plochy pro 5 kontejnerů.

Území staveniště má hornatý charakter o max. podélném sklonu 9,80% a postupně stoupá od místa napojení MK na silnici I/57 až k parkovišti u hřbitova (větev „A + B“) nebo směrem ke dráze (větev „C“).

Nadmořská výška staveniště se pohybuje v rozmezí 327 – 343 m n.m.

Popis navrhovaných řešení jednotlivých stavebních objektů :

SO 000.1 – Vedlejší a ostatní náklady

Jedná se o práce a činnosti, které jsou nutné k zajištění chodu stavby.

Jedná se především o:

- geodetické práce – vytýčení inž. sítí, vytýčení stavby, zaměření skutečného provedení stavby, doměření DS
- provedení zkoušek materiálů zhotovitele
- dokumentace skutečného provedení stavby
- geometrický plán provedený na základě skutečného provedení stavby
- zařízení stavby – zřízení, provoz a likvidace
- zajištění dokladů nezbytných k vydání kolaudačního rozhodnutí
- návrh, projednání a zajištění vydání stanovení přechodného DZ a vydání rozhodnutí o uzavírce

Tato část se týká stavebních objektů ve správě města Brumov-Bylnice.

SO 100 – Komunikace

MK – větev „A, B a C“; účelová komunikace – napojení na MK – větev „A“

Funkční skupina komunikací :

C

Poloha v obci :

mezi zónami obce a uvnitř těchto zón

Typické požadavky :

umožnění přímé obsluhy všech staveb

Skladební prvky šířkového uspořádání:

MK – Větev „A“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,06148 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná dvoupruhová MK funkční skupiny "C", MO2 12/7/50 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, chodníky š. 1,5 m po obou stranách a bezpečnostním odstupem 0,50 m a je součástí dopravní infrastruktury ve městě Brumov-Bylnice.

Označení této MK dle pasportizace je 2c – k.ú. Bylnice nebo 43c – k.ú. Brumov.

MK – Větev „B“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,10282 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná jednopruhá MK s výhybnou funkční skupiny "C", MO1 7/5/30 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, pravostranným chodníkem š. 1,5 m a bezpečnostním odstupem 0,25 m. Součástí této větve je i výhybna v km 0,07067 dl. 12,30 m a š. 1,47 m.

Označení této MK dle pasportizace je 2c – k.ú. Bylnice nebo 43c – k.ú. Brumov.

MK – Větev „C“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,01855 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná jednopruhá MK funkční skupiny "C", MO1 7/4,5/30 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, levostranným chodníkem š. 1,5 m a bezpečnostním odstupem 0,25 m.

Označení této MK dle pasportizace je 3c – k.ú. Bylnice.

PD řeší i úpravu napojení ÚK na MK - větev „A“, která slouží také jako příjezdová do areálu hřbitova od jeho spodní části.

Celková plocha všech 3 MK je 1028 m², plocha úpravy napojení ÚK na levé straně MK – větve „A“ je 8 m².

SO 110 – Chodníky a sjezdy

Chodníky

Chodníky jsou umístěny po levé i pravé straně MK – větve „A“ (š. 6 m) v dl. 64,48 m (vlevo) a v dl. 70,29 m (vpravo). Oba chodníky částečně zasahují v křižovatce do MK – větví „B a C“.

Nejdelší chodník je veden podél plotových zídek zástavby RD v dl. 120,87 m (podél MK – větve „B i C“). Jeho šířka je proměnná od 1,50 do 1,96 m.

Dlážděná část za sjezdem do RD č. 1074 už není považována za chodník z důvodu nevyhovující šířky.

Plocha pro umístění kontejnerů na tuhý odpad je součástí pravostranného chodníku vedle křižovatky MK – větve „A a C“ a její střed je umístěn v km 0,00060 větve „C“.

Její plocha je 19 m².

V km 0,01342 (staničení MK větve „A“) je levostranný chodník přerušen ÚK (označení dle pasportizace 1c), která je napojena na tuto větev.

Šířka chodníků podél všech tří MK je min. 1,5 m, celková plocha všech chodníků bez sjezdů do RD je 248 m².

Chodníky jsou určeny výhradně pro pěší provoz a jsou konstruovány tak, aby jejich vozovka vydržela zatížení vozidel pro zimní údržbu (malotraktor s pluhem).

Sjezdy, napojení ÚK

Počet napojení ÚK: 1 ks

Počet sjezdů do RD: 19 ks

Šířky sjezdů: 3 x 6m; 6 x 5 m; 1 x 4,5 m; 6 x 4 m a 3 x 3 m.

Styčná hrana ÚK a MK - větve „A“ je 6 m a je tvořena nájezdovou silniční obrubou, jejíž vrch je osazen 2 cm nad vozovku MK.

Plocha dlážděných sjezdů do RD nebo na budoucí parkoviště je 160 m².

Šířka sjezdů v místě připojení na MK nebo budoucí parkoviště je 2,5 m až max. 6 m podle původní šířky sjezdu na pozemek.

V místech sjezdů na pozemky je konstrukce chodníku zesílena o jednu vrstvu ŠD tl. 15 cm oproti vozovce chodníku.

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

Netýká se.

c) celková spotřeba vody

Odhad potřeby vody na celou stavbu je cca 2 m³.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

V PD se **sejmutím ornice** nepočítá.

Vybourané živičné vrstvy (odtěžené kusy asfaltu) z MK budou odvezeny na funkční skládku tuhých odpadů. Orientačně se jedná o 118 t.

Odfrézované živičné vrstvy (orientačně 152 t z MK) budou odvezeny na recyklační skládku investora stavby. Tato suť může být později použita pro další výstavbu vozovek PK použitím do podkladních nebo obrusných vrstev vozovek nebo může být přímo použita jako recyklát přimícháním do podkladních vrstev vozovek PK.

Vybouraná betonová a železobetonová suť (orientačně cca 133 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná litina z mříží DV (orientačně cca 2 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná suť z kameniva (orientačně 178 t) bude odvezena na recyklační skládku investora nebo použita do zásypů.

Odtěžená hornina z odkopávek a hloubených rýh - orientačně se jedná o cca 254 t - její část bude zpětně použita do terénních úprav kolem MK a chodníku.
Ostatní přebytečná zemina bude odvezena na recyklační skládku TO.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Navržená PD vyhovuje takřka v celém úseku ČSN 736110 a ČSN 73 6110 Z 1 a také vyhlášce MMR ČR č. 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ s výjimkou 2 krátkých úseků chodníků.

Max. normový podélný sklon chodníku 8,33% je všude dodržen s výjimkou úseku u MK – větev „A“, kde je v dl. 34,48 m navržen 8,96% a s výjimkou úseku u MK – větev „B“, kde je v dl. 30,50 m navržen 9,80%.

Max. navržený příčný sklon chodníku 2% splňuje podmínky vyhlášky i ČSN.

Sjezdy přes chodník jsou řešeny buď pomocí ramp dl. 1 m v délce chodníku nebo pomocí lichoběžníkových ramp.

U všech těchto sjezdů jsou navrženy varovné pásy z hmatné (slepecké) dlažby.

Tyto varovné pásy jsou navrženy i v místech ukončení chodníku v podélném směru, kde chodec vstupuje do vozovky.

U sjezdů jsou navrženy snížené nájezdové obrubníky, jejichž vrch je umístěn 2 cm nad niveletu vozovky.

Místa pro přecházení nebyla po konzultaci s DI PČR nijak vyznačena, kromě již zmíněných varovných pásů a snížené silniční obruby na výšku 2 cm.

Pevnou vodící linii chodníků většinou tvoří opěrná zídka podél chodníku nebo navržená chodníková obruba.

Varovné pásy - v místech, kde chodníky navazují na asfaltové plochy MK, jsou navrženy bezbariérové úpravy vstupu na vozovku – tj. formou zapuštěné silniční obruby (vrch obruby bude 2 cm nad povrchem vozovky) a dále ve vybudování varovných pásů š. 0,4 m z hmatné slepecké dlažby červené barvy s pravidelnými výstupky na povrchu podle TN TZÚS 12.03.04 na celou šířku chodníku.

Barva hmatné dlažby varovného pásu je navržena vždy odlišné barvy jako chodníková dlažba.

Varovný pás je ukončen v rampové části chodníku tak, aby výška obrubníku v místě ukončení pásu byla min. 8 cm nad vozovkou.

Sjezdy na pozemky ležící mimo MK - každý dlážděný sjezd z MK přes chodník do RD nebo napojení chodníku na MK nebo parkoviště bez chodníku je řešen osazením zapuštěné betonové obruby 100x15x15 cm, která je uložena do betonového lože tl. 100 mm, přičemž oba náběhové klíny z přechodové obruby 100x15x15/25 cm budou provedeny v délce 1 m na každou stranu. Vrch zapuštěné obruby je osazen max. 2 cm nad povrchem vozovky místní komunikace nebo jiných ploch charakteru pozemních komunikací.

V místě napojení chodníku do vozovky MK nebo v napojení sjezdu do RD se silnicí je navržen varovný pás z hmatné dlažby š. 40 cm, který je ukončen v rampové části chodníku tak, aby výška obrubníku byla min. 8 cm nad vozovkou.

Hmatná dlažba varovného pásu je navržena vždy odlišné barvy jako chodníková dlažba.

Napojení sjezdu na vozovku silnice je navrženo pomocí lichoběžníkových ramp nebo rampami v celé šířce chodníku.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost provozu stavby - jednotlivých stavebních objektů, je garantována dodržením zákonů, vyhlášek, norem a nařízení ze stávající platné legislativy, které stanovují podmínky pro jejich výstavbu a pozdější užívání při výstavbě.

Některé vybrané legislativní předpisy a normy :

- Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky
- Zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích , ve znění zákona č. 102/2000 Sb.
- Zákon č. 361/2000 Sb. , O provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- Vyhláška č. 294/2015 Sb. , kterou se provádějí pravidla provozu na pozem. komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, o obecně tech. požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami se sníženou schopností pohybu a orientace, ČSN 736101, ČSN 736110, ČSN 73 6109 a další - dopravní stavby
- ČSN 34 3100, ČSN 33-2000-4-41, ČSN 33 2000-3., ČSN 33 2000-7-701 a ČSN 33 2140 - elektroenergetické stavby
- Vodní zákon 254/2001 Sb., Zákon o vodovodech a kanalizacích 274/2001 Sb., ČSN 75 6101, ČSN 75 5401, ČSN 73 6005 a ČSN 73 3050 a další - vodohosp. stavby
- Zákon o odpadech 185/2001 Sb., Zákon o životním prostředí 17/1992 Sb., Zákon o ochraně ovzduší 86/2002 Sb., a další
- Zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy
- Zákon č. 133/1985 Sb. O požární ochraně

K negativním vlivům, které by působily na okolní stavby a pozemky nedojde.

Požární bezpečnost navrhovaných stavebních úprav, které mají charakter staveb pozemních komunikací, není posuzována, protože od nich nehrozí žádné nebezpečí vzniku požáru.

MK – větev „A“ má min. průjezdnou šířku 6 m, MK – větev „B“ má min. průjezdnou šířku 4,5 m a MK – větev „C“ má min. průjezdnou šířku 3,5 m.

Všechny navržené šířky vozovky zaručují průjezd vozidel hasičské techniky při požárním zásahu.

Hydranty a šoupátka, které se v trase chodníku a MK vyskytují je nutné výškově upravit vůči niveletě MK a chodníku.

Plán BOZP bude vypracován a doložen k PD na základě požadavku stavebníka.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Stavba je umístěna v intravilánu města Brumov-Bylnice na k.ú. Brumov.

Staveniště pro navržené liniové stavby tvoří pruh tvaru T v ul. J. Středovského, ve kterém se v celé jeho délce nachází MK a chodníky. Oprava MK je plánována po začátek parkoviště u hřbitova.

Napojení MK a oboustranných chodníků podél této MK v ul. J. Středovského na silnici I/57 tvoří začátek staveniště.

MK - větve A a B (označení dle pasportizace 2c – k.ú. Bylnice) jsou vedeny od místa napojení na silnici I/57 po začátek parkoviště u hřbitova nebo také konec zástavby RD.

V km 0,01342 je na MK větev „A“ připojena ÚK (označení dle pasportizace 1c), která vede rovněž do areálu hřbitova

Po 60 m je na tuto MK zprava připojena obslužná komunikace MK – větev C (v pasportu Bylnice označena jako 3c), která je od křižovatky vedena směrem k železniční trati ČD.

PD řeší úpravy křižovatky těchto MK včetně přilehlých chodníků, které jsou vedeny podél obou MK.

Stávající komunikace jsou navrženy se živičným povrchem, který je však po různých překopech pro IS ve špatném stavu a vyžaduje opravu obrusné vrstvy včetně zesílení konstrukce vozovky z důvodu zvýšení intenzity silničního provozu vzhledem k umístění parkoviště před hřbitovem.

Od napojení MK na silnici I/57 je podél levé i pravé strany silnice veden stávající chodník s povrchem z betonové deskové dlažby 30x30 cm.

Oba chodníky jsou ukončeny v prostoru křižovatky MK.

Zhruba uprostřed chodníku po pravé straně MK je podél chodníku plocha pro 7 kontejnerů z deskové dlažby 30x30 cm.

Souběžně s MK jsou vedeny i nadzemní rozvody NN společně se sdělovacím vedením a VO, které jsou umístěny na betonových sloupech v dostatečné vzdálenosti od kraje vozovky.

Ostatní inž. sítě (např. vodovod, plynovod) se na území stavby vyskytují a stavbu MK a chodníků

U plynovodu je podle ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení min. hloubka krytí 0,8 m ve volném terénu a pod chodníkem a min. 1,0 m pod zpev. plochami. U vodovodu je min. hloubka krytí 1,5 m pod komunikacemi a 1 – 1,5 ve volném terénu.

MK – Větev „B“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,10282 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná jednopruhová MK s výhybnou funkční skupiny "C", MO1 7/5/30 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, pravostranným chodníkem š. 1,5 m a bezpečnostním odstupem 0,25 m. Součástí této větve je i výhybna v km 0.07067 dl. 12,30 m a š. 1,47 m.

Označení této MK dle pasportizace je 2c – k.ú. Bylnice nebo 43c – k.ú. Brumov.

MK – Větev „C“ je zařazena v úseku 0,000 – 0,01855 podle ČSN 73 6110 podle kategorie jako obslužná, směrově nerozdělená, obousměrná jednopruhová MK funkční skupiny "C", MO1 7/4,5/30 s oboustrannou silniční obrubou, se základní šířkou vozovky 4,5 m, levostranným chodníkem š. 1,5 m a bezpečnostním odstupem 0,25 m.

Označení této MK dle pasportizace je 3c – k.ú. Bylnice.

PD řeší i úpravu napojení ÚK na MK - větev „A“, která slouží také jako příjezdová do areálu hřbitova od jeho spodní části.

Celková plocha všech 3 MK je 1028 m², plocha úpravy napojení ÚK na levé straně MK – větve „A“ je 8 m².

Směrové vedení trasy všech tří MK zůstávají zachovány beze změn v celém úseku navržených stavebních úprav.
Délky a šířky komunikací:

větev „A“ – 61,48 m; šířka vozovky 6 m

větev „B“ – 102,82 m celkem; šířka 4,50 m

větev „C“ – 18,55 m; šířka 3,50 m

Výškové vedení nová niveleta vozovky bude zvýšena oproti původní cca o 7 cm.
Nová niveleta vozovky dodržuje min. a max. podélný sklon silnice z důvodu dokonalého odvodnění povrchu vozovky a z návrhu jednostranného příčného sklonu vozovky 2,5% k hranám vozovky MK.
Po odfrézování stávající obrusné bude provedena podrovnávka ze směsi typu ACP 16 a na tuto podrovnávku položena živичná podkladní a obrusná vrstva z ACP 16 (7 cm) a ACO 11 (5 cm).
Pro lepší spojení navržených vrstev ze živic a stávajících podkladních vrstev je navržen infiltrační postřik.

Šířkové poměry Základní šířka MK:
větev „A“ – šířka vozovky 6 m
větev „B“ – šířka 4,50 m
větev „C“ – šířka 3,50 m
Sklon vozovky je navržen v přímé buď střežovitý 2,5 % (větev „A“) nebo jednostranný 2,5% (větev „B a C“) anebo ve směrových obloucích v křižovatce jednostranný 6,07% a 5% k hranám vozovky MK.
Šířka vozovek všech MK ohraničena z obou stran silničním obrubníkem 100x15x25 cm nebo v případě navazujících ploch sjezdů silničním nájezdovým obrubníkem 100x15x15 cm.
Obrubníky jsou osazeny do beton. lože z betonu C 12/15.
U zapuštěných nájezdových obrubníků bude jejich horní hrana přecházet 2 cm nad povrch vozovky.

Konstrukce vozovky S ohledem na zjištěný stav (rozsáhlé porušení, snížená únosnost, nedostatečná tloušťka konstrukčních vrstev vozovky) je navržena oprava s využitím stávající konstrukce vozovky – sanace poškozených okrajů vozovky s následným vyrovnaním v úrovni ložní vrstvy a pokládkou nových živичných vrstev.

1) stavební úprava vozovky, kde dochází pouze k výměně ložné a obrusné vrstvy

- odfrézování obrusné vrstvy vozovky ze všech MK a parkoviště
- provedení infiltračního postřiku
- provedení vyrovnávací vrstvy povrchu odfrézované vozovky z ACP 16
- položení ložné vrstvy z ACP 16+ v tl. 70 mm
- položení obrusné vrstvy z ACO 11 v tl. 50 mm

2) nová vozovka (D1-N-2-V-PIII dle katalogu vozovek TP 170)

- asfalt. beton pro obrusnou vrstvu, ACO 11, 50/70, 50 mm, ČSN EN 13 108-1 tl. 5 cm

- asfalt. beton pro podkl. vrstvu, ACP 16+, 70/100, 70 mm, ČSN EN 13 108-1 tl. 7 cm
- vyrovnávací vrstvy vozovky z ACP 16, ČSN EN 13 108-1
- infiltrační postřik ze silničního asfaltu 2 kg/m², PI, ČSN EN 13 808
- šterkodrt' 0-32 mm, ŠD_A, 150 mm, ČSN 73 6126-1 tl. 15 cm
- šterkodrt' 32-63 mm, ŠD_A, 200 mm, ČSN 73 6126-1 tl. 20 cm
- celkem min. 45 cm

Zabezpečení únosnosti pláňě únosnost pláňě musí po zhutnění vykazovat min. modul přetvárnosti E_{def,2} = min. 45 MPa.

Upozornění :

Zemní pláň je nutno řádně zhutnit a vyrovnat s přesností stanovenou v ČSN 73 6133.

Při návrhu hutnění je třeba přihlédnout ke skutečnému stavu zeminy a případně upřesnit parametry jejího zhutnění tak, aby nejmenší hodnota koeficientu kvality zhutnění D činila 100% a požadovaný koeficient účinnosti zhutňovacího stroje C činil rovněž 100%.

Postupy jsou předepsány v ČSN 72 1006 a ČSN 73 6133.

Modul přetvárnosti zemní pláňě musí mít minimální hodnotu $E_{def2} = 45 \text{ Mpa}$.

V případě, že při měření nebude dosaženo této hodnoty, bude nutné podložit zpevnit jinými způsoby (přidání vápna do rozryté podkladní vrstvy a následné hutnění při dodržení optimální vlhkosti, přidání další vrstvy z kameniva drceného, atd.)

Výhybna je navržena po levé straně MK – větve „B“, střed výhybny je v km 0,07067. Její délka je 12,30 m, šířka 1,47 m. Od vozovky MK je oddělena zapuštěnou silniční obrubou z nájezdových obrubníků včetně přídlažby. Připojení výhybny na MK je řešeno z obou stran klíny o dl. 1,10 m a 1,04 m (dle staničení MK) a je ohraničena ze všech stran silniční nájezdovou obrubou

Odvodnění pláňě je provedeno do navržených podélných trativodů z flexibilních trub z PVC DN 100 mm, které jsou obaleny drenážní geotextilií 200g/m². Délka trativodů je 101,50 m.

Odvodnění povrchu vozovky je provedeno navrženým podélným sklonem a příčným sklonem vozovky (střechovitým nebo dostředným 2,5 % až 6,07%) k oběma hranám vozovky do dešťových vpustí z beton. prefabrikátů a s litinovým rámem a mříží o rozměrech 500x500 mm, D 400.

Dešťová vpust je navržena typová z betonových prefabrikovaných dílců a je zakryta mříží o rozměrech 500x500 mm. Celkem je navrženo 11 nových dešťových vpustí – některé z nich nahrazují stávající, jejichž stav je už nevyhovující (5 ks), další stávající DV (4 ks), které slouží jako revizní šachta, budou zakryty litinovými poklopy D 600 mm. Všechny vpusti jsou napojeny buď do kanalizace pomocí trub z PVC SN 8, DN 150 mm shora do vyvrtaného otvoru v potrubí přes flexibilní sedlo. Mříž litinová 500x500 mm bez vložky s litinovým rámem, pro uliční vpusti třídy D 400, dle DIN 19583, díl 1. a 2. Mříž a rám, co do konstrukčních zásad, zkoušení a označování musí odpovídat ČSN EN 124. Žebra mříže se vždy z bezpečnostních důvodů osazují v kolmém směru k ose komunikace. Každá vpust je opatřena bahenním košem pro rám 50x50 cm!

Přípojky z dešťových vpustí jsou navrženy z trub z PVC DN 150 mm, SN 8 v celkové délce 16 m. Trouby jsou pod vozovkou silnice uloženy do zemní rýhy š. 0,8 m na pískové lože tl. 10 cm a jsou obsypány pískem do výše 15 cm nad horní líc potrubí. Zemní rýha je poté zasypána šterkopískem netříděným až po pláň vozovky.

Zásyp je prováděn po vrstvách max. 30 cm s řádným hutněním!

Přípojky jsou připojeny do kanalizace shora pomocí flexibilních sedel

Silniční obruba **je součástí SO 110 – Chodníky a sjezdy!**

Přídlažba je navržena podél silniční obruby všech MK, celková délka přídlažby je 291 m. Přídlažba je navržena z betonových krajníků 50x25x10 cm, které jsou osazeny na šířku 0,25 m do lože z betonu C 12/15.

Bourací práce patří zde především odfrézování obrusných vrstev živičných ploch MK, prořezání konstrukční vrstvy na MK, rozebrání dlažby stávajících chodníků, vybourání silniční a chodníkové obruby, odstranění stávajících DV (těch, které budou nahrazeny novými), a další běžné přípravné a bourací práce.

Součástí je také odstranění tuhy před výhybnou, která by zavazela při výstavbě MK.

Dopravní značení trvalé stávající svislé dopravní značení zůstane v trase silnice zachováno beze změn, ale dopravní značky budou nahrazeny retroreflexními. Svislé dopravní značení upravující přednost v místě křižovatky všech tří MK nebude provedeno, silniční provoz je zde navržen podle Zákona o provozu na PK – platí zde tzv. „pravidlo pravé ruky“, kdy vozidlo přijíždějící zprava má přednost v jízdě.

Základní tvary dopravních značek a jejich umístění stanoví vyhláška č. 30/2001 Sb.

Funkční požadavky (geometrickou přesnost, viditelnost, drsnost, trvanlivost, koloritu, retroreflexní vlastnosti a činitele jasu) stanoví ČSN 01 8020 a ČSN EN 1436.

Dopravní značení přechodné

Před zahájením zemních prací musí dodavatel stavby na ODaSH ve Val. Kloboukách předložit žádost o zvláštní užívání komunikací dle § 25 zákona o pozemních komunikacích a vyhl. 104/1997 Sb.

Součástí této žádosti bude i vypracovaný koncept přechodného dopravního značení po čas stavby, který vypracuje odborná firma na dopravní značení (zajistí dodavatel stavby)

Při umísťování přechodných dopravních značek po dobu výstavby projektant doporučuje postupovat podle TP 66 – Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích v obci.

Přechodné dopravní značení bude po dohodě s investorem a DI PČR zpracováno samostatně odbornou firmou a dodáno samostatně.

Na nezbytně krátkou dobu bude provoz v úseku navržených oprav na MK úplně vyloučen. Jedná se hlavně o překopy silnice pro uložení přípojek pro dešťové vpusti nebo při provádění rozšíření vozovky MK větve „B“.

Plánovaná výluka provozu na této MK bude obyvatelům RD v ulici oznámena v dostatečném předstihu.

SO 110 – Chodníky a sjezdy

Chodníky

Chodníky jsou umístěny po levé i pravé straně MK – větve „A“ (š. 6 m) v dl. 64,48 m (vlevo) a v dl. 70,29 m (vpravo). Oba chodníky částečně zasahují v křižovatce do MK – větví „B a C“.

Nejdelší chodník je veden podél plotových zídek zástavby RD v dl. 120,87 m (podél MK – větve „B i C“). Jeho šířka je proměnná od 1,50 do 1,96 m.

Dlážděná část za sjezdem do RD č. 1074 už není považována za chodník z důvodu nevyhovující šířky.

Plocha pro umístění kontejnerů na tuhý odpad je součástí pravostranného chodníku vedle křižovatky MK – větve „A a C“ a její střed je umístěn v km 0,00060 větve „C“.

Její plocha je 19 m².

V km 0,01342 (staničení MK větve „A“) je levostranný chodník přerušen ÚK (označení dle pasportizace 1c), která je napojena na tuto větev.

Šířka chodníků podél všech tří MK je min. 1,5 m, celková plocha všech chodníků bez sjezdů do RD je 248 m².

Chodníky jsou určeny výhradně pro pěší provoz a jsou konstruovány tak, aby jejich vozovka vydržela zatížení vozidel pro zimní údržbu (malotraktor s pluhem).

Skladba vozovky chodníku je navržena v tomto složení:

- betonová zámková dlažba 200x100x60 mm, šedá, DL I, 60 mm, ČSN 73 6131-1	tl. 60 mm
- lože ze štěrkodrti, frakce kameniva 8-11 mm, ŠD, 40 mm, ČSN 73 6126	tl. 40 mm
- štěrkodrt' frakce 0-32 mm, ŠD _A , 150 mm, ČSN 736126	tl. 150 mm
celkem	tl. 250 mm

Chodníky jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6110 a Z1 s dodržáním všech požadovaných bezbariérových prvků (varovné pásy před napojením dlažby na vozovku silnice nebo MK, výškové osazení obruby v místě sjezdů, atd.).

Sjezdy, napojení ÚK, zesílení konstrukce vozovky chodníku v místě budoucího parkoviště

Počet napojení ÚK: 1 ks

Počet sjezdů do RD: 19 ks

Šířky sjezdů: 3 x 6m; 6 x 5 m; 1 x 4,5 m; 6 x 4 m a 3 x 3 m.

Šířka sjezdů v místě připojení na MK jsou navrženy podle původní šířky sjezdu na pozemek.

V místech sjezdů na pozemky je konstrukce chodníku zesílena o jednu vrstvu ŠD tl. 15 cm oproti vozovce chodníku.

Plocha dlážděných sjezdů do RD nebo na pozemky ležící mimo komunikaci je 113 m².

Konstrukce vozovky chodníku v místě budoucího parkoviště je v předstihu zesílena o 15 cm vrstvu ze ŠD v dl. 31,30 m a šířce 1,5 m. Plocha je 47 m².

Styčná hrana ÚK a MK - větve „A“ je 6 m a je tvořena nájezdovou silniční obrubou, jejíž vrch je osazen 2 cm nad vozovku MK.

V místech sjezdů na pozemky a v místě budoucího parkoviště je konstrukce chodníku zesílena.

Skladba zesílené vozovky je navržena v tomto složení:

- betonová zámková dlažba 200x100x80 mm, šedá, DL I, 80 mm, ČSN 73 6131-1	tl. 80 mm
- lože ze štěrkodrti, frakce kameniva 8-11 mm, ŠD, 40 mm, ČSN 73 6126	tl. 40 mm
- štěrkodrt' frakce 0-32 mm, ŠD _A , 150 mm, ČSN 736126	tl. 150 mm
- štěrkodrt' frakce 0-63 mm, ŠD _A , 140 mm, ČSN 736126	tl. 150 mm
celkem	tl. 420 mm

Součástí tohoto objektu je i silniční obruba po obou stranách MK – větvi „A, B i C“ v celkové délce 463 m.

Chodníky jsou ze strany od vozovky silnice odděleny silniční obrubou 100x15x25 cm (dl. 179 m) nebo v místech sjezdů do RD silniční nájezdovou obrubou 100x15x15 cm (dl. 241 m).

Navazující místa na sníženou obrubu jsou řešeny přechodovými obrubníky 100x15x25-15 cm (dl. 44 m).

Z druhé strany chodníku je dlažba ukončena buď plotovými zídkami nebo chodníkovou obrubou 100x10x25 cm.

Z druhé strany sjezdů je dlažba ukončena silniční obrubou 100x15x25 cm a 100x15x30 cm (cca 34 m a 1 m – výškové vyrovnání mezi stávajícím a novým povrchem) nebo 100x15x15 cm (cca 51 m – oddělení navržené dlažby od stávajícího povrchu).

Celá výhybna je od stávajícího terénu oddělena silniční obrubou 100x15x15 cm v dl. 14 m.

Chodníky jsou od stávajícího terénu odděleny chodníkovou obrubou.

Celková délka chodníkové obruby je 124 m.

Napojení sjezdů na MK nebo na pozemky ležící mimo komunikaci je řešeno bezbariérovým způsobem, tj. vrch silniční obruby bude osazen 2 cm nad úroveň vozovky silnice.

V místech sjezdů, které jsou umístěny v chodníku, je podél silniční obruby navržen varovný pás š. 0,4 m z hmatné zámkové dlažby odlišné barvy jako chodníková dlažba. Tento varovný pás je po obou stranách ukončen v místě, kde výškový rozdíl mezi povrchem vozovky u silniční obruby a niveletou chodníku dosáhne 8 cm.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Technické a technologické zařízení nejsou předmětem stavby.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Požární bezpečnost navrhovaných stavebních úprav, které mají charakter staveb pozemních komunikací, není posuzována, protože od nich nehrozí žádné nebezpečí vzniku požáru.

Požadavky na konečný stav MK po provedení staveb. úprav z hlediska průjezdu požární techniky a vozidel a z hlediska nepřekročení max. hladiny hluku jsou splněny – oproti původnímu stavu se šířky všech MK nezmění.

MK mají min. průjezdnou šířku 6 m (větev „A“), 4,5 m (větev „B“) a 3,50 m (větev „C“) a zaručují průjezd vozidel hasičské techniky při požárním zásahu.

Hydranty a šoupátka, které se v trase chodníku nebo MK vyskytují, je nutné výškově upravit vůči nové niveletě MK a chodníku.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

PD toto neřeší – jedná se o dopravní stavbu.

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

PD toto neřeší – jedná se o dopravní stavbu.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Jedná se o dopravní stavbu.

PD neřeší – pronikání radonu z podloží, ochranu před bludnými proudy, ochranu před technickou seizmicitou,

d) ochrana před hlukem

Hluk z dopravy v dané lokalitě je vzhledem k velmi nízké intenzitě provozu na PK minimální. Stavebními úpravami se naopak hladina hluku sníží, protože bude vyměněna hlučná stávající obrusná vrstva za nový asfaltový beton a nová vozovka bude bez výmolů a jam, které způsobovaly při průjezdu vozidel nadměrný hluk.

e) protipovodňová opatření

Nejsou v PD řešena – stavební úpravy PK je nevyžadují.

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Nejsou v PD řešeny – v lokalitě se nevyskytují.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba PK není připojena na tech. infrastrukturu.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Nejsou.

B.4 Dopravní řešení

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

Všechny tři MK, ÚK a chodníky patří do dopravní infrastruktury města Brumov-Bylnice.

MK-větev „A“ je napojena na silnici I/57, ostatní MK a ÚK jsou obslužné komunikace města Brumov-Bylnice.

PD je navržena v souladu s platnou legislativou a plně respektuje požadavky na bezbariérové opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Tyto požadavky jsou uvedeny především v ČSN 736110 a ČSN 73 6110 Z 1 a také vyhlášce MMR ČR č. 398/2009 Sb „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“.

Některé základní a zásadní požadavky pro bezbariérové opatření, které byly v PD použity:

- max. podélný sklon silnice 8,33% (a tím i chodníku) je dodržen s výjimkou úseku u MK – větev „A“, kde je v dl. 34,48 m navržen 8,96% a s výjimkou úseku u MK – větev „B“, kde je v dl. 30,50 m navržen 9,80%.
- max. navržený příčný sklon chodníku je 2%
- v místech sjezdu, který se vyskytuje v chodníku, jsou podél silniční obruby vždy navrženy varovné pásy š. 40 cm z hmatné (slepecké) reliéfní dlažby odlišné barvy od přírodní dlažby chodníku
- tyto varovné pásy jsou navrženy i v případě připojení chodníku na vozovku MK v jeho podélném směru
- napojení sjezdu na vozovku silnice je navrženo pomocí lichoběžníkových ramp nebo rampami na celou šířku chodníku.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Navržená stavba tvoří dopravní infrastrukturu města Brumov-Bylnice a silnice I/57 je součástí silniční sítě ČR.

c) doprava v klidu

Místní komunikace navazuje na stávající parkoviště před hřbitovem. Oprava tohoto parkoviště není plánována.

d) pěší a cyklistické stezky

Nevyskytují se s výjimkou navržených chodníků podél MK.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Terénní úpravy v PD spočívají v urovnání a zatravnění nejbližšího okolí kolem MK a chodníků. Rozsah těchto prací je minimální, protože je na levé straně MK – větev „A a B“ omezen stávajícím oplocením zastavěných pozemků. Celkový rozsah úprav zatravněním je 179 m².

b) použité vegetační prvky

Na zatravnění je použito pouze travní semeno – směs krajinná technická. Vegetační prvky použity nejsou.

c) biotechnická, protierozní opatření

Stavba nevyžaduje žádné biotechnické a protierozní opatření.

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

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

Jedná se o stavební práce, které jsou charakteristické pro výstavbu PK.

Nepředpokládá se výrazné zvýšení emisí ani hladiny hluku z provozu vozidel, které by nesplňovalo limitní ukazatele.

Stavba se svým charakterem nijak nedotkne okolní krajiny a nebude mít negativní vliv na životní prostředí v dané lokalitě.

Rovněž stavba nijak neovlivní kapacitu jednotné kanalizace z bet. trub DN 300, do které jsou zaústěny všechny DV, které jsou navrženy pro odvod srážkových povrchových vod z vozovek MK a chodníků, protože velikost ploch vozovek MK, parkoviště a chodníků zůstává nezměněna.

Srážková voda z povrchu vozovek MK, parkoviště a chodníků je do kanalizace svedena pomocí 11 DV, z toho 5 DV je původních (jsou pouze vyměněny za nové) a 6 nových DV je navrženo z důvodu lepšího odvodnění vozovky plochy parkoviště nebo z důvodu měnících se příčných sklonů vozovky tak, aby srážkové vody odtékaly do většího množství DV stejnoměrně a z důvodu

nedostatečné hltnosti DV nevytvářely na vozovce proud vody, který by pro projíždějící vozidla byl nebezpečný a hrozil by aquaplaning!

Při realizaci stavby budou vznikat odpady běžné ze stavební činnosti.

Nakládání s těmito odpady se bude řídit podle nového zákona č. 223/2015 Sb. O odpadech a prováděcí vyhl. 503/2004 Sb.

Odpady z provozu budou mít převážně charakter komunálních odpadů.

V PD se **sejmutím ornice** nepočítá.

Vybourané živičné vrstvy (odtěžené kusy asfaltu) z MK budou odvezeny na funkční skládku tuhých odpadů. Orientačně se jedná o 118 t.

Odfrezované živičné vrstvy (orientačně 152 t z MK) budou odvezeny na recyklační skládku investora stavby. Tato suť může být později použita pro další výstavbu vozovek PK použitím do podkladních nebo obrusných vrstev vozovek nebo může být přímo použita jako recyklát přimícháním do podkladních vrstev vozovek PK.

Vybouraná betonová a železobetonová suť (orientačně cca 133 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná litina z mříží DV (orientačně cca 2 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná suť z kameniva (orientačně 178 t) bude odvezena na recyklační skládku investora nebo použita do zásypů.

Odtěžená hornina z odkopávek a hloubených rýh - orientačně se jedná o cca 254 t - její část bude zpětně použita do terénních úprav kolem MK a chodníku.

Ostatní přebytečná zemina bude odvezena na recyklační skládku TO.

Se sejmutím ornice se při stavbě nepočítá.

Při opravě stávajícího chodníku dojde k min. záboru 24 m² na parcele č. 123, která podléhá hospodaření se ZPF (parcela je dle způsobu využití vedena jako zahrada).

Tento pozemek je nutno vyčlenit ze ZPF a na katastru změnit druh pozemku (provede se v rámci inž. činnosti – např. f. Arvita – toto zajistí pracovníci investičního oddělení města Brumov-Bylnice).

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

Navrhovaná stavba nevyžaduje žádné výše uvedené požadavky.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Území na kterém bude stavba prováděna se nevyskytuje na chráněném území Natura 2000.

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

Podmínky závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí nejsou podkladem pro tuto PD a proto nejsou vyžadovány.

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

Stavba nepatří do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Stavba je umístěna v CHKO Bílé Karpaty v zastavěné části města Brumov-Bylnice.

Místo stavby není umístěno v záplavovém území ani na poddolovaném území, nenachází se v památkové rezervaci ani památkové zóně.

Přímo na staveništi se nacházejí tyto inž. sítě :

sdělovací kabely bez rozlišení – trasa podzemního sdělovacího kabelu několikrát kříží zpevněné plochy a chodníky. Jejich kabely by měly být v dostatečné hloubce krytí a v případě položení pod zpevněnými plochami uloženy dle ČSN 73 6005 v chráničkách.

Vzhledem k navrženým stavebním pracím (odfrézování živičného povrchu vozovek do hl. 5 cm a v případě chodníků rozebrání stávajících konstrukcí do hl. cca 27 cm v místě sjezdů do RD) by podzemní vedení sdělovacích kabelů nemělo být stavbou dotčeno!

Poznámka: Před započítáním zemních prací nutno požádat správce sítí o jejich přesné vytýčení včetně určení hloubky krytí těchto sítí!

Pokud při provádění zemních prací (hlavně při provádění překopů pro přípojky DV) dojde k obnažení jednotlivých kabelů, je nutné tyto kabely řádně zajistit proti poškození!

Při realizaci chodníku v případě, že kabely nejsou umístěny v dostatečné hloubce a dojde k jejich obnažení, je nutno volat jejich správce a dohodnout se na způsobu jejich zabezpečení proti poškození!

Stávající jednotná kanalizace z beton. trub DN 300 mm - je podle evidence Moravské vodárenské a.s. umístěna podél levé hrany vozovky MK – větve „B“ až po křižovatku všech MK.

Poté je kanalizace vedena částečně pod chodníkem a potom v zahradách přes pozemky č.p. 37, 36 a 32.

Na staveništi se vyskytuje ještě 1 kanalizace DN 300 mm ve správě města Brumov-Bylnice, která vede ve vozovce MK – větve „B“ při její pravé hraně. Kanalizace je v křižovatce MK napojena do jednotné kanalizace ve správě Moravské Vodárenské a.s.

Tato „městská“ kanalizace je také jednotná, i když původně měla sloužit k odvedení srážkových vod z povrchu MK, ale později do ní byly svedeny také odpady z RD.

Místo revizních šachet jsou zde proto použity DV, které jsou zakryty litinovými mřížemi.

Vodovod ve správě Moravské Vodárenské a.s. – 4x křížuje trasu MK, chodníků a odstavnou plochu pro kontejnery (LT 100 mm).

Částečně je trasa vodovodu LT 80 mm vedena ve vzdálenosti cca 10 m pod parkovištěm a v dl. cca 35 m pod chodníkem mezi oplocení RD a silniční obrubou MK – větve „B“.

Vodovodní potrubí by vzhledem k dostatečné hloubce krytí potrubí nemělo být stavbou dotčeno.

Před započítáním zemních prací nutno požádat správce vodovodu o přesné vytýčení jeho trasy včetně určení hloubky krytí!

Plynovod – trasa plynovodu 1x kříží MK – větev „A“ včetně chodníků po její levé i pravé straně a 1x plochu pro kontejnery.

Plynovodní potrubí by vzhledem k dostatečné hloubce krytí potrubí nemělo být stavbou dotčeno.

Před započítáním zemních prací nutno požádat správce plynovodu o přesné vytýčení jeho trasy včetně určení hloubky krytí!

nadzemní vedení NN – vedení silových rozvodů NN je umístěno na betonových sloupech a je vedeno přes MK – větev „A i C“. Navrženými stavebními pracemi není toto vedení ohroženo, protože sloupy jsou umístěny v dostatečné vzdálenosti od navržené silniční obruby (více jak 1 m od líce sloupu) a vodiče jsou v dostatečné výšce nad vozovkou. Zde je však nutné dávat pozor při hloubení rýh nebo jam, aby strojní mechanismy nezavadily svým výsuvným ramenem o vodiče.

podzemní vedení NN – vedení silových rozvodů NN několikrát kříží MK – větev „A i B“.

Kabely by měly být v dostatečné hloubce krytí a v případě položení pod zpevněnými plochami uloženy dle ČSN 73 6005 v chráničkách.

Vzhledem k navrženým stavebním pracím (odfrézování živičného povrchu vozovek do hl. 5 cm) by podzemní vedení sdělovacích kabelů nemělo být stavbou dotčeno!

Poznámka: Před započítáním zemních prací nutno požádat správce sítí o jejich přesné vytýčení včetně určení hloubky krytí těchto sítí!

Pokud při provádění zemních prací (hlavně při provádění překopů pro přípojky DV) dojde k obnažení jednotlivých kabelů, je nutné tyto kabely řádně zajistit proti poškození!

Při realizaci chodníku v případě, že kabely nejsou umístěny v dostatečné hloubce a dojde k jejich obnažení, je nutno volat jejich správce a dohodnout se na způsobu jejich zabezpečení proti poškození!

Kabely VO – jsou majetkem města Brumov-Bylnice.

Jejich rozvody jsou vedeny částečně jako nadzemní na sloupech pro rozvod NN od silnice I/57 po sloup NN na zahradě RD č.p. 1080. Od tohoto sloupu je trasa vedena v zahradách až do rozvodné skříňe u parkoviště.

Z této skříňe vedou kabely přes parkoviště jako podzemní společně s kabely f. Eon a.s..

Poznámka: Před započítáním zemních prací nutno požádat správce sítí o jejich přesné vytýčení včetně určení hloubky krytí těchto sítí!

Pokud při provádění zemních prací (hlavně při provádění překopů pro přípojky DV) dojde k obnažení jednotlivých kabelů, je nutné tyto kabely řádně zajistit proti poškození!

Při realizaci chodníku v případě, že kabely nejsou umístěny v dostatečné hloubce a dojde k jejich obnažení, je nutno volat jejich správce a dohodnout se na způsobu jejich zabezpečení proti poškození!

B.7 Ochrana obyvatelstva

Na nezbytně krátkou dobu bude provoz na všech MK v úseku navržených oprav úplně vyloučen. Jedná se hlavně o překopy vozovek MK pro uložení přípojek pro dešťové vpustí.

Plánovaná výluka provozu na silnici bude obyvatelům RD v ulici oznámena v dostatečném předstihu.

Před zahájením zemních prací musí investor nebo dodavatel stavby na ODaSH ve Val. Kloboukách předložit žádost o zvláštní užívání komunikací dle § 25 zákona o pozemních komunikacích a vyhl. 104/1997 Sb.

Součástí této žádosti bude i vypracovaný koncept přechodného dopravního značení po čas stavby, který vypracuje odborná firma na dopravní značení (zajistí dodavatel stavby)

Při umísťování přechodných dopravních značek po dobu výstavby projektant doporučuje postupovat podle TP 66 – Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích v obci.

Přechodné dopravní značení bude po dohodě s investorem a DI PČR zpracováno samostatně odbornou firmou a dodáno samostatně.

Zabezpečení staveniště po čas výstavby zajistí dodavatelská firma viditelnými pevnými zábranami, které budou doplněny výstražnými cedulemi, varujícími nepovolané osoby před vstupem na staveniště.

S označením provizorních tras pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace se neuvažuje, protože samostatný a volný pohyb takové osoby na staveništi během stavby se nepředpokládá. Pohyb postižené osoby na staveništi je možný pouze za doprovodu odpovědné osoby stavby (dodavatele stavby nebo investora nebo jiných pověřených a k tomu určených osob).

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

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

Předpokládaný zdroj el. energie pro stavbu je z přenosné elektrocentrály nebo použitím benzinových motorových pil s normálními nebo diamantovými kotouči.

Způsob získání el. energie a vody si určí dodavatel stavby.

Potřeba vody pro výstavbu bude velmi malá – bude jí třeba hlavně při zalévání čerstvých betonů při osazování sil. ohrub.

Odhad potřeby vody na celou stavbu je cca 2 m³.

Voda pro potřeby stavby bude dovážena cisternou - zajistí zhotovitel stavby.

Zajištění dovozu materiálu a hmot nutných do výstavby provede zhotovitel stavby u svých dodavatelů.

b) odvodnění staveniště,

Zůstává zachováno – nemění se.

Navržené odvodňovací prvky budou napojeny do stávající jednotné kanalizace tak, jako v současné době.

Srážkové vody ze všech vozovek opravovaných MK budou svedeny pomocí 11 nově navržených dešťových vpustí do stávající jednotné kanalizace DN 300 mm ve správě Moravské Vodárenské a.s.

Stávající DV v MK – větve „A a C“ budou nahrazeny za nové (5 ks) a zbývající bývalé stávající DV (4 ks), které slouží spíše jako revizní šachty, budou zakryty litinovými poklopy DN 600 mm.

Množství vod ze všech zpevněných ploch zůstává nezměněno, protože zpevněná plocha MK, parkoviště a chodníků je stejná jako stávající!

Nové DV jsou navrženy z důvodu lepšího odvodnění vozovky plochy parkoviště nebo z důvodu měnících se příčných sklonů vozovky tak, aby srážkové vody odtékaly do většího množství DV

stejněměrně a z důvodu nedostatečné hltnosti DV nevytvářely na vozovce proud vody, který by pro projíždějící vozidla byl nebezpečný a hrozil by aquaplaning!

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Navržená stavba tvoří dopravní infrastrukturu města Brumov-Bylnice.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Jedná se o stavební práce, které jsou charakteristické pro výstavbu PK.

Nepředpokládá se výrazné zvýšení emisí ani hladiny hluku z provozu vozidel, které by nesplňovalo limitní ukazatele.

Stavba se svým charakterem nijak nedotkne okolní krajiny a nebude mít negativní vliv na životní prostředí v dané lokalitě.

Stavba nijak zásadně neovlivní okolní stavby ani odtokové poměry v dané lokalitě.

Navržené stavební práce a úpravy, které jsou obsaženy v této PD, se žádným způsobem nedotknou okolní krajiny a nebudou mít negativní vliv na životní prostředí v dané lokalitě.

Navrženými stavebními úpravami všech MK včetně chodníků se značně zvýší bezpečnost provozu v dané lokalitě, protože dojde ke zkvalitnění povrchu vozovek MK, rozšíření příjezdové komunikace ke hřbitovu podél zástavby RD včetně opravy chodníku po pravé straně silnice v místě napojení MK – větve „A“.

Při realizaci většiny stavebních prací budou prováděny běžné stavební práce, které jsou prováděny při výstavbě pozemních komunikací a zpevněných ploch a výstavbě inž. sítí.

Nepředpokládá se zvýšení emisí ani hladiny hluku z provozu vozidel.

K negativním vlivům, které by působily na okolní pozemky nedojde.

Při realizaci stavby budou vznikat odpady běžné ze stavební činnosti.

Nakládání s těmito odpady se bude řídit podle nového zákona č. 223/2015 Sb. O odpadech a prováděcí vyhl. 503/2004 Sb.

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

Stavba nijak zásadně neovlivní okolní stavby ani odtokové poměry v dané lokalitě.

Navržené stavební práce a úpravy, které jsou obsaženy v této PD, se žádným způsobem nedotknou okolní krajiny a nebudou mít negativní vliv na životní prostředí v dané lokalitě.

Při realizaci většiny stavebních prací budou prováděny běžné stavební práce, které jsou prováděny při výstavbě pozemních komunikací a zpevněných ploch a výstavbě inž. sítí.

Nepředpokládá se zvýšení emisí ani hladiny hluku z provozu vozidel.

K negativním vlivům, které by působily na okolní pozemky nedojde.

V průběhu stavby bude provedeno kácení 1 thuje ø kmene do 20 cm.

Požadavky na související asanace a demolice nejsou.

f) maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

Na staveništi pod navrženými zpevněnými plochami trvalého charakteru vznikají **trvalé zábery** (jedná se o vozovky všech MK včetně chodníků a plochy pro kontejnery).

Tabulky trvalých záberů jsou doloženy jako příloha Průvodní zprávy nebo přímo ve výkresu Situace – zakreslení stavby do katastrální mapy.

Všechny navržené zpevněné plochy v PD jsou vedeny jako trvalá stavba a tvoří trvalé zábery.

Se sejmutím ornice se při stavbě nepočítá.

Při opravě stávajícího chodníku dojde k min. záberu 24 m² na parcele č. 123, která podléhá hospodaření se ZPF (parcela je dle způsobu využití vedena jako zahrada).

Tento pozemek je nutno vyčlenit ze ZPF a na katastru změnit druh pozemku (provede se v rámci inž. činnosti – např. f. Arvita – toto zajistí pracovníci investičního oddělení města Brumov-Bylnice).

Seznam dotčených pozemků a velikost trvalých i dočasných záberů na pozemcích je doložen jako příloha Průvodní zprávy anebo je uveden ve výkresu Situace – zakreslení stavby do katastrální mapy.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

S označením provizorních tras pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace se neuvažuje, protože samostatný a volný pohyb takové osoby na staveništi během stavby se nepředpokládá. Pohyb postižené osoby na staveništi je možný pouze za doprovodu odpovědné osoby stavby (dodavatele stavby nebo investora nebo jiných pověřených a k tomu určených osob).

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

V PD se **sejmutím ornice** nepočítá.

Vybourané živičné vrstvy (odtěžené kusy asfaltu) z MK budou odvezeny na funkční skládku tuhých odpadů. Orientačně se jedná o 118 t.

Odfrézované živičné vrstvy (orientačně 152 t z MK) budou odvezeny na recyklační skládku investora stavby. Tato suť může být později použita pro další výstavbu vozovek PK použitím do podkladních nebo obrusných vrstev vozovek nebo může být přímo použita jako recyklát přimícháním do podkladních vrstev vozovek PK.

Vybouraná betonová a železobetonová suť (orientačně cca 133 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná litina z mříží DV (orientačně cca 2 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná suť z kameniva (orientačně 178 t) bude odvezena na recyklační skládku investora nebo použita do zásypů.

Odtěžená hornina z odkopávek a hloubených rýh - orientačně se jedná o cca 254 t - její část bude zpětně použita do terénních úprav kolem MK a chodníku.

Ostatní přebytečná zemina bude odvezena na recyklační skládku TO.

Za nakládání s odpady po zahájení provozu odpovídá jejich původce, tedy provozovatel.

Odpady budou zneškodňovány na zařízeních k tomu určených, případně budou předány jiné odborné firmě ke zneškodnění nebo přepracování (Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb).

Provozovatel je povinen vést evidenci odpadů, které budou shromažďovány podle druhů ve vhodných nádobách.

Odpadový materiál, který má nebo může mít nebezpečné vlastnosti (N) bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti ve smyslu Vyhlášky MŽP č. 381/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

Domovní odpad z provozu (papír, sklo, železo) bude odvážen do Sběrných surovin.

Likvidaci a manipulaci odpadů zajistí provozovatel u odborných firem smluvně před uvedením stavby do provozu.

Se všemi odpady bude nakládáno ve smyslu zákona 185/2001 a souvisejících příloh.

Dodavatel musí zajistit kontrolu práce a údržby stav. strojů, aby nedocházelo k úniku ropných látek do zeminy. Pokud k tomu dojde, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby (kontejneru).

U malých nepropustných ploch je možno provést dekontaminaci vapexem.

U stacionárních strojů bude osazena olejová vana pro zachyt unikajících olejů.

Při kolaudačním řízení předloží dodavatel stavby doklady o způsobu likvidace odpadů.

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

V PD se **sejmutím ornice** nepočítá.

Vybourané živičné vrstvy (odtěžené kusy asfaltu) z MK budou odvezeny na funkční skládku tuhých odpadů. Orientačně se jedná o 118 t.

Odfrézované živičné vrstvy (orientačně 152 t z MK) budou odvezeny na recyklační skládku investora stavby. Tato suť může být později použita pro další výstavbu vozovek PK použitím do podkladních nebo obrusných vrstev vozovek nebo může být přímo použita jako recyklát přimícháním do podkladních vrstev vozovek PK.

Vybouraná betonová a železobetonová suť (orientačně cca 133 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná litina z mříží DV (orientačně cca 2 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná suť z kameniva (orientačně 178 t) bude odvezena na recyklační skládku investora nebo použita do zásypů.

Odtěžená hornina z odkopávek a hloubených rýh - orientačně se jedná o cca 254 t - její část bude zpětně použita do terénních úprav kolem MK a chodníku.
Ostatní přebytečná zemina bude odvezena na recyklační skládku TO.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Jedná se o stavební práce, které jsou charakteristické pro výstavbu PK.

Nepředpokládá se výrazné zvýšení emisí ani hladiny hluku z provozu vozidel, které by nesplňovalo limitní ukazatele.

Stavba se svým charakterem nijak nedotkne okolní krajiny a nebude mít negativní vliv na životní prostředí v dané lokalitě.

Při realizaci stavby budou vznikat odpady běžné ze stavební činnosti.

Nakládání s těmito odpady se bude řídit podle nového zákona č. 223/2015 Sb. O odpadech a prováděcí vyhl. 503/2004 Sb.

Navrhovaná stavba nevyžaduje ochranu dřevin, protože se zde kromě 1 tuje žádný porost nevyskytuje.

Ochrana památných stromů, rostlin a živočichů rovněž není vyžadována, protože se na stavbě nevyskytují.

Navrženou stavbou zůstanou zachovány všechny ekologické funkce a jejich vazby v krajině.

Území na kterém bude stavba prováděna se nevyskytuje na chráněném území Natura 2000.

Podmínky závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí nejsou podkladem pro tuto PD a proto nejsou vyžadovány.

Stavba nepatří do režimu zákona o integrované prevenci.

Ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavba je umístěna v CHKO Bílé Karpaty v zastavěné části města Brumov-Bylnice.

Místo stavby není umístěno v záplavovém území ani na poddolovaném území, nenachází se v památkové rezervaci ani památkové zóně.

Přímo na staveništi se nacházejí tyto inž. sítě :

sdělovací kabely bez rozlišení – trasa podzemního sdělovacího kabelu několikrát kříží zpevněné plochy a chodníky. Jejich kabely by měly být v dostatečné hloubce krytí a v případě položení pod zpevněnými plochami uloženy dle ČSN 73 6005 v chráničkách.

Vzhledem k navrženým stavebním pracím (odfrézování živичného povrchu vozovek do hl. 5 cm a v případě chodníků rozebrání stávajících konstrukcí do hl. cca 27 cm v místě sjezdů do RD) by podzemní vedení sdělovacích kabelů nemělo být stavbou dotčeno!

Poznámka: Před započatím zemních prací nutno požádat správce sítí o jejich přesné vytýčení včetně určení hloubky krytí těchto sítí!

Pokud při provádění zemních prací (hlavně při provádění překopů pro přípojky DV) dojde k obnažení jednotlivých kabelů, je nutné tyto kabely řádně zajistit proti poškození!

Při realizaci chodníku v případě, že kabely nejsou umístěny v dostatečné hloubce a dojde k jejich obnažení, je nutno volat jejich správce a dohodnout se na způsobu jejich zabezpečení proti poškození!

Stávající jednotná kanalizace z beton. trub DN 300 mm - je podle evidence Moravské vodárenské a.s. umístěna podél levé hrany vozovky MK – větve „B“ až po křižovatku všech MK.

Poté je kanalizace vedena částečně pod chodníkem a potom v zahradách přes pozemky č.p. 37, 36 a 32.

Na staveništi se vyskytuje ještě 1 kanalizace DN 300 mm ve správě města Brumov-Bylnice, která vede ve vozovce MK – větve „B“ při její pravé hraně. Kanalizace je v křižovatce MK napojena do jednotné kanalizace ve správě Moravské Vodárenské a.s.

Tato „městská“ kanalizace je také jednotná, i když původně měla sloužit k odvedení srážkových vod z povrchu MK, ale později do ní byly svedeny také odpady z RD.

Místo revizních šachet jsou zde proto použity DV, které jsou zakryty litinovými mřížemi.

Vodovod ve správě Moravské Vodárenské a.s. – 4x křížuje trasu MK, chodníků a odstavnou plochu pro kontejnery (LT 100 mm).

Částečně je trasa vodovodu LT 80 mm vedena ve vzdálenosti cca 10 m pod parkovištěm a v dl. cca 35 m pod chodníkem mezi oplocení RD a silniční obrubou MK – větve „B“.

Vodovodní potrubí by vzhledem k dostatečné hloubce krytí potrubí nemělo být stavbou dotčeno.

Před započítáním zemních prací nutno požádat správce vodovodu o přesné vytýčení jeho trasy včetně určení hloubky krytí!

Plynovod – trasa plynovodu 1x kříží MK – větev „A“ včetně chodníků po její levé i pravé straně a 1x plochu pro kontejnery.

Plynovodní potrubí by vzhledem k dostatečné hloubce krytí potrubí nemělo být stavbou dotčeno.

Před započítáním zemních prací nutno požádat správce plynovodu o přesné vytýčení jeho trasy včetně určení hloubky krytí!

nadzemní vedení NN – vedení silových rozvodů NN je umístěno na betonových sloupech a je vedeno přes MK – větev „A i C“. Navrženými stavebními pracemi není toto vedení ohroženo, protože sloupy jsou umístěny v dostatečné vzdálenosti od navržené silniční obruby (více jak 1 m od líce sloupu) a vodiče jsou v dostatečné výšce nad vozovkou. Zde je však nutné dávat pozor při hloubení rýh nebo jam, aby strojní mechanismy nezavadily svým výsuvným ramenem o vodiče.

podzemní vedení NN – vedení silových rozvodů NN několikrát kříží MK – větev „A i B“.

Kabely by měly být v dostatečné hloubce krytí a v případě položení pod zpevněnými plochami uloženy dle ČSN 73 6005 v chráničkách.

Vzhledem k navrženým stavebním pracím (odfrézování živičného povrchu vozovek do hl. 5 cm) by podzemní vedení sdělovacích kabelů nemělo být stavbou dotčeno!

Poznámka: Před započítáním zemních prací nutno požádat správce sítí o jejich přesné vytýčení včetně určení hloubky krytí těchto sítí!

Pokud při provádění zemních prací (hlavně při provádění překopů pro přípojky DV) dojde k obnažení jednotlivých kabelů, je nutné tyto kabely řádně zajistit proti poškození!

Při realizaci chodníku v případě, že kabely nejsou umístěny v dostatečné hloubce a dojde k jejich obnažení, je nutno volat jejich správce a dohodnout se na způsobu jejich zabezpečení proti poškození!

Kabely VO – jsou majetkem města Brumov-Bylnice.

Jejich rozvody jsou vedeny částečně jako nadzemní na sloupech pro rozvod NN od silnice I/57 po sloup NN na zahradě RD č.p. 1080. Od tohoto sloupu je trasa vedena v zahradách až do rozvodné skříňe u parkoviště.

Z této skříňe vedou kabely přes parkoviště jako podzemní společně s kabely f. Eon a.s..

Poznámka: Před započítáním zemních prací nutno požádat správce sítí o jejich přesné vytýčení včetně určení hloubky krytí těchto sítí!

Pokud při provádění zemních prací (hlavně při provádění překopů pro přípojky DV) dojde k obnažení jednotlivých kabelů, je nutné tyto kabely řádně zajistit proti poškození!

Při realizaci chodníku v případě, že kabely nejsou umístěny v dostatečné hloubce a dojde k jejich obnažení, je nutno volat jejich správce a dohodnout se na způsobu jejich zabezpečení proti poškození!

B.7 Ochrana obyvatelstva

Na nezbytně krátkou dobu bude provoz na všech MK v úseku navržených oprav úplně vyloučen. Jedná se hlavně o překopy vozovek MK pro uložení přípojek pro dešťové vpusti.

Plánovaná výluka provozu na silnici bude obyvatelům RD v ulici oznámena v dostatečném předstihu.

Před zahájením zemních prací musí investor nebo dodavatel stavby na ODaSH ve Val. Kloboukách předložit žádost o zvláštní užívání komunikací dle § 25 zákona o pozemních komunikacích a vyhl. 104/1997 Sb.

Součástí této žádosti bude i vypracovaný koncept přechodného dopravního značení po čas stavby, který vypracuje odborná firma na dopravní značení (zajistí dodavatel stavby)

Při umísťování přechodných dopravních značek po dobu výstavby projektant doporučuje postupovat podle TP 66 – Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích v obci.

Přechodné dopravní značení bude po dohodě s investorem a DI PČR zpracováno samostatně odbornou firmou a dodáno samostatně.

Zabezpečení staveniště po čas výstavby zajistí dodavatelská firma viditelnými pevnými zábranami, které budou doplněny výstražnými cedulemi, varujícími nepovolané osoby před vstupem na staveniště.

S označením provizorních tras pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace se neuvažuje, protože samostatný a volný pohyb takové osoby na staveništi během stavby se nepředpokládá. Pohyb postižené osoby na staveništi je možný pouze za

doprovodu odpovědné osoby stavby (dodavatele stavby nebo investora nebo jiných pověřených a k tomu určených osob).

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Bezpečnost provozu stavby - jednotlivých stavebních objektů, je garantována dodržením zákonů, vyhlášek, norem a nařízení ze stávající platné legislativy, které stanovují podmínky pro jejich výstavbu a pozdější užívání při výstavbě.

Některé vybrané legislativní předpisy a normy :

- Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky
- Zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích , ve znění zákona č. 102/2000 Sb.
- Zákon č. 361/2000 Sb. , O provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- Vyhláška č. 294/2015 Sb. , kterou se provádějí pravidla provozu na pozem. komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, o obecně tech. požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami se sníženou schopností pohybu a orientace, ČSN 736101, ČSN 736110, ČSN 73 6109 a další - dopravní stavby
- ČSN 34 3100, ČSN 33-2000-4-41, ČSN 33 2000-3., ČSN 33 2000-7-701 a ČSN 33 2140 - elektroenergetické stavby
- Vodní zákon 254/2001 Sb., Zákon o vodovodech a kanalizacích 274/2001 Sb., ČSN 75 6101, ČSN 75 5401, ČSN 73 6005 a ČSN 73 3050 a další - vodohosp. stavby
- Zákon o odpadech 185/2001 Sb., Zákon o životním prostředí 17/1992 Sb., Zákon o ochraně ovzduší 86/2002 Sb., a další
- Zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy
- Zákon č. 133/1985 Sb. O požární ochraně

K negativním vlivům, které by působily na okolní stavby a pozemky nedojde.

Požární bezpečnost navrhovaných stavebních úprav, které mají charakter staveb pozemních komunikací, není posuzována, protože od nich nehrozí žádné nebezpečí vzniku požáru.

MK – větev „A“ má min. průjezdnou šířku 6 m, MK – větev „B“ má min. průjezdnou šířku 4,5 m a MK – větev „C“ má min. průjezdnou šířku 3,5 m.

Všechny navržené šířky vozovky zaručují průjezd vozidel hasičské techniky při požárním zásahu. Hydranty a šoupátka, které se v trase chodníku a MK vyskytují je nutné výškově upravit vůči niveletě MK a chodníku.

Plán BOZP bude vypracován a doložen k PD na základě požadavku stavebníka.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Navržená PD vyhovuje takřka v celém úseku ČSN 736110 a ČSN 73 6110 Z 1 a také vyhlášce MMR ČR č. 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ s výjimkou 2 krátkých úseků chodníků.

Max. normový podélný sklon chodníku 8,33% je všude dodržen s výjimkou úseku u MK – větev „A“, kde je v dl. 34,48 m navržen 8,96% a s výjimkou úseku u MK – větev „B“, kde je v dl. 30,50 m navržen 9,80%.

Max. navržený příčný sklon chodníku 2% splňuje podmínky vyhlášky i ČSN.

Sjezdy přes chodník jsou řešeny buď pomocí ramp dl. 1 m v délce chodníku nebo pomocí lichoběžníkových ramp.

U všech těchto sjezdů jsou navrženy varovné pásy š. 0,40 m z hmatné (slepecké) dlažby.

Tyto varovné pásy jsou navrženy i v místech ukončení chodníku v podélném směru, kde chodec vstupuje do vozovky.

U sjezdů jsou navrženy snížené nájezdové obrubníky, jejichž vrch je umístěn 2 cm nad niveletu vozovky.

Na parkovišti bylo zřízeno dvojité stání pro osoby pohybově postižené hned u chodníku podél hřbitovní zdi. Vstup z parkoviště na chodník je zde navržen sníženou obrubou, která je umístěna

2 cm nad vozovkou a v prostoru nástupu je zřízen na celou jeho délku varovný pás ze slepecké dlažby.

Místa pro přecházení nebyla po konzultaci s DI PČR nijak vyznačena, kromě již zmíněných varovných pásů a snížené silniční obruby na výšku 2 cm.

Pevnou vodící linii chodníků většinou tvoří opěrná zídka podél chodníku nebo navržená chodníková obruba.

Varovné pásy - v místech, kde chodníky navazují na asfaltové plochy MK, jsou navrženy bezbariérové úpravy vstupu na vozovku – tj. formou zapuštěné silniční obruby (vrch obruby bude 2 cm nad povrchem vozovky) a dále ve vybudování varovných pásů š. 0,4 m z hmatné slepecké dlažby červené barvy s pravidelnými výstupky na povrchu podle TN TZÚS 12.03.04 na celou šířku chodníku.

Barva hmatné dlažby varovného pásu je navržena vždy odlišné barvy jako chodníková dlažba. Varovný pás je ukončen v rampové části chodníku tak, aby výška obrubníku v místě ukončení pásu byla min. 8 cm nad vozovkou.

Sjezdy na pozemky ležící mimo MK - každý dlážděný sjezd z MK přes chodník do RD nebo napojení chodníku na MK nebo parkoviště bez chodníku je řešen osazením zapuštěné betonové obruby 100x15x15 cm, která je uložena do betonového lože tl. 100 mm, přičemž oba náběhové klíny z přechodové obruby 100x15x15/25 cm budou provedeny v délce 1 m na každou stranu s výjimkou sjezdů, které jsou umístěny ve vzdálenosti do 2 m od sebe.

Vrch zapuštěné obruby je osazen max. 2 cm nad povrchem vozovky místní komunikace nebo jiných ploch charakteru pozemních komunikací.

V místě napojení chodníku do vozovky MK nebo v napojení sjezdu do RD se silnicí je navržen varovný pás z hmatné dlažby š. 40 cm, který je ukončen v rampové části chodníku tak, aby výška obrubníku byla min. 8 cm nad vozovkou.

Hmatná dlažba varovného pásu je navržena vždy odlišné barvy jako chodníková dlažba.

Napojení sjezdu na vozovku silnice je navrženo pomocí lichoběžníkových ramp nebo rampami v celé šířce chodníku.

Chodníky jsou ze strany od vozovky silnice odděleny silniční obrubou 100x15x25 cm (dl. 179 m) nebo v místech sjezdů do RD silniční nájezdovou obrubou 100x15x15 cm (dl. 241 m).

Navazující místa na sníženou obrubu jsou řešeny přechodovými obrubníky 100x15x25-15 cm (dl. 44 m).

Z druhé strany chodníku je dlažba ukončena buď plotovými zídkami nebo chodníkovou obrubou 100x10x25 cm.

Z druhé strany sjezdů je dlažba ukončena silniční obrubou 100x15x25 cm a 100x15x30 cm (cca 34 m a 1 m – výškové vyrovnání mezi stávajícím a novým povrchem) nebo 100x15x15 cm (cca 51 m – oddělení navržené dlažby od stávajícího povrchu).

Celá výhybna je od stávajícího terénu oddělena silniční obrubou 100x15x15 cm v dl. 14 m.

Chodníky jsou od stávajícího terénu odděleny chodníkovou obrubou.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Při realizaci PD a po provedení stavby budou použity dopravní značky základních rozměrů, barev a jejich provedení je v souladu s požadavky současných platných norem a vyhlášek.

Jejich osazení bude provedeno podle TP 65 – Zásady pro dopravní značení na PK a TP 66 - Zásady pro přechodné dopravní značení na PK.

Před zahájením prací budou dopravní inž. opatření znovu projednána na DI PČR a s příslušným silničním úřadem.

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

Stavba bude vzhledem k nízké intenzitě provozu běžných vozidel prováděna za plného silničního provozu s omezením vjezdu vozidel skupiny N1 a větších.

S úplnou uzávěrou MK – větve „B“ je možné počítat pouze na omezenou dobu, kdy bude prováděna konstrukce vozovky v místě rozšíření (předpoklad je max. několik dní – toto upřesní prováděcí firma v rámci časového harmonogramu prací a dle svých možností).

Uzávěra musí být v předstihu min. 2 dní oznámena všem obyvatelům dotčených RD.

O zkušebním provozu na MK po dokončení stavby se neuvažuje.

Stavba bude ukončena položením obrusné živичné vrstvy a vyznačením vodorovného dopravního značení na vozovku (parkoviště) a dokončením dlažby chodníku a tím bude zároveň zahájeno užívání stavby.

Oficiální provoz stavby bude až po dokončení kolaudace stavby.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Jedná se o stavbu malého rozsahu a proto jako zařízení staveniště bude sloužit mobilní buňka dodavatele stavebních prací, která bude na staveniště dovezena a osazena na vhodném místě (na zpevněné ploše před hřbitovem).

U hřbitova jsou umístěny veřejné WC, které bude možné použít pro zaměstnance zhotovitele stavby.

Skladovací prostory pro navážku materiálů – kameniva, obrub, přídlažby, kanalizačních trub, prefabrikovaných dílců DV, atd. musí být zabezpečeny před krádeží – tj. musí být uloženy na oploceném místě, které určí stavebník (město Brumov-Bylnice), kamenivo je možno složit na parkovišti u hřbitova anebo navážet přímo do hloubených odkopávek pro rozšíření vozovky.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Postup prováděných stavebních úprav :

- přípravné a bourací práce budou zahájeny vytýčením všech podzemních kabelů a inž. sítí
- provedení odfrézování obrusného povrchu vozovky do hl. 5 cm
- provedení prořezání vozovky MK dle jednotlivých výkresů (příčné řezy, bourací práce)
- vybourání stávající konstrukce vozovky (podle jednotlivých řezů), provedení odkopávek a prokopávek v celé trase MK v místě rozšíření vozovky
- odstranění 1 tuje a jejích kořenů
- provedení rýh pro kanalizační potrubí přípojek z dešťových vpustí
- únosnost pláně po sanaci podloží musí po zhutnění vykazovat min. modul přetvárnosti $E_{def,2} = 45 \text{ MP}$
- provedení levostranné drenáže DN 100 mm podél MK – větev „B“ s vyústěním drenáže do DV
- provedení 2 podkladních vrstev ze štěrkodrti pod vozovky MK v místě rozšíření
- osazení silniční a chodníkové obruby
- provedení infiltračního postřiků na stávající vyčištěný povrch vozovky a rozprostření vyrovnávací živичné vrstvy pod ložnou vrstvu vozovky
- položení a zhutnění ložné a obrusné vrstvy vozovky MK
- provedení pokládky zámkové dlažby do chodníků a sjezdů s oddělením chodníkové dlažby a plotových zídek nopovou fólií
- provedení a výměna vodorovného dopravního značení u MK
- dokončovací práce, úprava okolního terénu kolem zpevněných ploch, zatravnění (osetí travním semenem)

Realizaci stavby bude dodavatelsky provádět renomovaná firma v oboru dopravní stavby, která splní nejlépe všechny požadavky uvedené ve výběrovém řízení.

Předpokládá se, že všechny stavební práce bude provádět vítězná firma.

Plynulost a koordinaci stavebních prací zajistí dodavatelská firma již ve výběrovém řízení předložením přesného harmonogramu prací po dobu výstavby.

B.8.2 Výkresy

Výkresy organizace výstavby nebudou vzhledem k jednoduchosti stavby zpracovány.

Přístup na staveniště je pouze ze silnice I/57, umístění stavební buňky a umístění skládky kameniva je možné na parkovišti u hřbitova.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby provede až dodavatel stavby ve své cenové nabídce, protože v této fázi PD je pro projektanta známý pouze přibližný termín zahájení a ukončení prací – tj. rok 2020.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Rovněž schéma stavebních prací a postupů zpracuje dodavatel stavby společně s harmonogramem výstavby.

B.8.5 Bilance zemních hmot

V PD se **sejmutím ornice** nepočítá.

Vybourané živičné vrstvy (odtěžené kusy asfaltu) z MK budou odvezeny na funkční skládku tuhých odpadů. Orientačně se jedná o 118 t.

Odfrezované živičné vrstvy (orientačně 152 t z MK) budou odvezeny na recyklační skládku investora stavby. Tato suť může být později použita pro další výstavbu vozovek PK použitím do podkladních nebo obrusných vrstev vozovek nebo může být přímo použita jako recyklát přimícháním do podkladních vrstev vozovek PK.

Vybouraná betonová a železobetonová suť (orientačně cca 133 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná litina z mříží DV (orientačně cca 2 t) bude odvezena na recyklační skládku investora.

Vybouraná suť z kameniva (orientačně 178 t) bude odvezena na recyklační skládku investora nebo použita do zásypů.

Odtěžená hornina z odkopávek a hloubených rýh - orientačně se jedná o cca 254 t - její část bude zpětně použita do terénních úprav kolem MK a chodníku.

Ostatní přebytečná zemina bude odvezena na recyklační skládku TO.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Stavba MK a chodníků nevyžaduje napojení na zdroj vody.

Provozem nevznikají splaškové vody nebo jinak kontaminované vody.

Dešťové vody z povrchu vozovky silnice jsou po konzultaci s ing. Mudrákem z f. Moravská

Vodárenská a.s. svedeny z dešťových svodů do jednotné kanalizace DN 300 mm, protože se jejich objem nezvýší (zpevněná plocha zůstává nezměněna).

Slavičín, srpen 2020

Vypracoval : Žáček Antonín

Přílohy:

- kontrolní prohlídky stavby dle § 133 Zákona č.183/2006 Sb.

Kontrolní prohlídky stavby (dle § 133 Zákona č.183/2006 Sb.) pro stavbu „Stavební úpravy MK v ul. J. Středovského, Brumov-Bylnice“

Projektant při realizaci stavby doporučuje provádět kontrolní prohlídky stavby při těchto stavebních činnostech a přibližně v tomto časovém sledu :

1. zahájení stavební činnosti - vytýčení stavby přímo v terénu dle PD
2. vytýčení inž. sítí před započítím zemních prací
3. kontrola osazení provizorního dopravního značení po dobu stavby
4. kontrola správnosti položení silniční obruby – postupně v průběhu provádění jednotlivých úseků stavby
5. kontrola položení ostatních trubních vedení z jednotlivých dešťových vpustí a jejich napojení na stávající potrubí kanalizace včetně kontroly těsnosti spojů těchto potrubí
6. kontrola únosnosti podloží silnice, MK v místě rozšíření vozovky MK
7. dodržení tloušťky předepsaných podkladních vrstev vozovky (pokládka ostatních projektem předepsaných podkladních vrstev)
8. kontrola položení dlažby chodníků se zaměřením na bezbariérové řešení a správné použití navržených prvků a materiálů
9. kontrola předepsaných materiálů varovných pásů a zámkové dlažby u chodníků a sjezdů do RD
10. kontrola správného provedení dopravního značení
11. ukončení stavební činnosti - kontrola vizuálního stavu stavby a závěrečných terénních úprav před kolaudací

Kontrola provádění stavebních prací bude zaručena ze strany stavebníka technickým dozorem investora, popř. autorským dozorem stavby ze strany projektanta.

Každodenní stavební činnost bude zapisována pravidelně do stavebního deníku stavby, který je dodavatel stavby povinen řádně vést a kdykoliv předložit ke kontrole.

Stavební úřad bude o kontrolních prohlídkách stavby vždy upozorněn v dostatečném předstihu od investora stavby (po dohodě s úřady buď písemně, elektronickou poštou nebo telefonicky).