

# Rekonstrukce ul. V domkách, Hudcov



## Obsah

B.1	Popis území stavby .....	2
B.2	Celkový popis stavby .....	4
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	4
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	8
B.2.3	Celkové technické řešení .....	9
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	12
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	12
B.2.6	Základní technický popis stavebních objektů .....	13
B.2.7	Základní popis technických a technologických objektů .....	15
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	16
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	16
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	16
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	16
B.3	Připojení stavby na technickou infrastrukturu .....	17
B.4	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....	17
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	20
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	20
B.7	Ochrana obyvatelstva .....	21
B.8	Zásady organizace výstavby .....	21
B.8.1	Technická zpráva .....	21
B.8.2	Postup výstavby .....	23
B.8.3	Bilance zemních hmot .....	23
B.9	Celkové vodohospodářské řešení .....	23

## **B.1 Popis území stavby**

### **a) charakteristika území a stavebního pozemku**

Rekonstrukce dopravních ploch v ulici V domkách v obci Teplice [567442], k.ú. Hudcov [649228]. V rámci rekonstrukce dojde k obnově asfaltové vozovky v plné konstrukci a k obnově chodníků po obou stranách komunikace, dojde k vybudování tří dlážděných zpomalovacích prahů, přičemž první bude využit pro plnohodnotný přechod pro chodce. Po obou stranách komunikace budou vytvořeny podélné parkovací pruhy, po pravé straně (ve směru staničení) bude pro parkování částečně využit chodník se zesílenou konstrukcí, v opačném směru budou parkovací pruhy s asfaltovým krytem vyznačeny vodorovným dopravním značením. Stávající lampy veřejného osvětlení budou označeny a částečně ochráněny pomocí plastových flexibilních zahrazovacích sloupků oranžové barvy. U přechodu pro chodce bude vytvořeno nové nasvícení. V prostoru před řadovými garážemi bude vytvořen společný vjezd ze zasakovací dlažby. V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti, vzhledem k nevyhovujícím pozicím vůči novým obrubám. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí, v takových místech odkud není možné jiným způsobem odstranit srážkovou vodu.

### **b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací**

Dokumentace je v souladu.

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

Není řešeno.

### **d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření**

Není řešeno.

### **e) ochrana území podle jiných právních předpisů**

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů stanovená dle zák. č. 164/2001 Sb.-ochranné pásmo II. Stupně II C.

### **f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území**

Není.

### **g) vliv stavby na okolní stavby a pozemky**

Rekonstrukce dopravních ploch v ulici V domkách bude provedena přibližně ve stejných výměrách jako je stávající stav v ulici. Stavba tak nebude mít negativní dopad na stavby a pozemky v okolí. Dále budou jak tvarově, tak i materiálově sjednoceny dopravní plochy, což bude mít pozitivní vliv na celou dotčenou lokalitu.

**h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

V rámci návrhu bude provedeno odstranění stávajících zejména zpevněných ploch až po úroveň nově navrhované zemní pláň řešených komunikací a chodníkových ploch. Tedy budou odstraněny zejména stávající asfaltová vozovka a chodníky. V rámci projektu se předpokládá výměna aktivní vrstvy podloží o tloušťce 0,5 m v místě vozovek a 0,3 m v místě chodníkových ploch a vjezdů pod úroveň zemní pláň. Nevhodná zemina bude nahrazena šterkodrtí 0/63. Mezi rostlý terén a šterkodrt' bude umístěna separační geotextílie (min. 200 g/m<sup>2</sup>).

**i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Stavbou dojde k trvalému záboru plochy 12 m<sup>2</sup> z parcely číslo 133/13, která je vedena v zemědělském půdním fondu.

**j) územně technické podmínky**

Rekonstrukce je navržena přibližně ve stávajících výměrách uličního prostoru. Dotčená komunikace zůstane napojena na navazující komunikace ulic Hudcovská, Cihelní a pokračování ulice V domkách.

Likvidace srážkových vod z navržených komunikací, bude provedena směřováním vody výslednou kombinací podélných a příčných sklonů do nových uličních vpustí, případně na plochu ze zasakovací dlažby a následně do prostoru zeleně, kde bude volně zasakovat.

**k) věcné a časové vazby stavby**

Nejsou.

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

Výpis dotčených parcel							
Parcelní číslo	Katastrální území	Vlastnické právo	Výměra (m <sup>2</sup> )	Zábor (m <sup>2</sup> )	Způsob využití	Druh pozemku	Způsob ochrany
37/1	Hudcov [649228]	Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem; Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	8668	53	silnice	ostatní plocha	
97	Hudcov [649228]	Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice	9097	3594	ostatní komunikace	ostatní plocha	
133/13	Hudcov [649228]	Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice	52	12		orná půda	ZPF
192	Hudcov [649228]	Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice	599	18	ostatní komunikace	ostatní plocha	
170/1	Hudcov [649228]	Statutární město Teplice, náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice	534	6	ostatní komunikace	ostatní plocha	

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

Nevznikají ochranná, ani bezpečnostní pásma.

**n) požadavky na monitoring**

Nejsou.

**o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

U nového přechodu pro chodce budou umístěny dvě nové lampy veřejného osvětlení, které budou sloužit pro nasvícení přechodu. Napojení nových lamp je řešeno v rámci SO 02 Osvětlení přechodu.

Rekonstrukce je navržena přibližně ve stávajících výměrách uličního prostoru. Dotčená komunikace zůstane napojena na navazující komunikace ulic Hudcovská, Cihelní a pokračování ulice V domkách.

V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti, vzhledem k nevyhovujícím pozicím vůči novým obrubám. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí, v takových místech odkud není možné jiným způsobem odstranit srážkovou vodu.

**B.2 Celkový popis stavby****B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání****a) nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Rekonstrukce dopravních ploch v ulici V domkách v obci Teplice [567442], k.ú. Hudcov [649228]. V rámci rekonstrukce dojde k obnově asfaltové vozovky v plné konstrukci a k obnově chodníků po obou stranách komunikace, dojde k vybudování tří dlážděných zpomalovacích prahů. Po obou stranách komunikace budou vytvořeny podélné parkovací pruhy. U přechodu pro chodce bude vytvořeno nové nasvícení. V prostoru před řadovými garážemi bude vytvořen společný vjezd ze zasakovací dlažby. V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí.

**b) účel užívání stavby**

Řešené plochy budou užívané jako veřejně přístupné komunikace a chodníkové plochy. Veškeré rekonstruované plochy budou na svých zakončeních napojeny na stávající uliční prostory a vstupy do jednotlivých objektů.

**c) trvalá nebo dočasná stavba**

Trvalá stavba.

**d) informace o povolených výjimkách**

Nejsou.

**e) zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů**

Podmínky dotčených orgánů státní správy a správců sítí budou zapracovány do jednotlivých částí projektové dokumentace.

**f) celkový popis koncepce řešení**

Rekonstrukce dopravních ploch v ulici V domkách v obci Teplice [567442], k.ú. Hudcov [649228]. V rámci rekonstrukce dojde k obnově asfaltové vozovky v plné konstrukci a k obnově chodníků po obou stranách komunikace, dojde k vybudování tří dlážděných zpomalovacích prahů, přičemž první bude využit pro plnohodnotný přechod pro chodce. Po obou stranách komunikace budou vytvořeny podélné parkovací pruhy, po pravé straně (ve směru staničení) bude pro parkování částečně využit chodník se zesílenou konstrukcí, v opačném směru budou parkovací pruhy s asfaltovým krytem vyznačeny vodorovným dopravním značením. Stávající lampy veřejného osvětlení budou označeny a částečně ochráněny pomocí plastových flexibilních zahrazovacích sloupků oranžové barvy. U přechodu pro chodce bude vytvořeno nové nasvícení. V prostoru před řadovými garážemi bude vytvořen společný vjezd ze zasakovací dlažby. V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti, vzhledem k nevyhovujícím pozicím vůči novým obrubám. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí, v takových místech odkud není možné jiným způsobem odstranit srážkovou vodu.

Rekonstrukce krytu ulice V domkách proběhne v délce 347,95 m, od napojení na ulici Hudcovská až na druhé napojení ulice Cihelní. Na počátku trasy bude vytvořeno nové nároží na křížení ulic Hudcovská a V domkách. Rekonstruovaný kryt bude napojen na stávající asfaltový kryt tak, aby se provázali jednotlivé konstrukční vrstvy a vzniklo plynulé výškové napojení původního a nového krytu. Rekonstruovaný asfaltový kryt bude v celé řešené délce upnut do převýšené (+12 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). V místech vstupů do vozovky a vjezdů bude kryt upnut do převýšené (+2/+5 cm) nájezdové betonové obruby (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). V místě zpomalovacích prahů bude asfaltový kryt upnut do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000). Ve staničení km 0,05436 – 0,06030 a km 0,30108 – 0,30762 bude kryt, vždy na jedné straně, upnut do převýšených (+10 cm) sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Ve staničení km 0,28038 bude vzhledem k většímu převýšení terénu kryt upnut do převýšených (+2 cm vůči asf. krytu) betonových palisád (160/160/600). U betonových palisád musí být jedna palisáda (jeden kus) na rozhraní mezi asfaltovým krytem a dlážděným chodníkem umístěna jako nepřevýšená vůči asf. krytu ( $\pm 0$  cm). V daném místě totiž vlivem kombinace příčného a podélného spádu vozovky vzniká místo, kde by se při dešti tvořila louže, a zapuštěním obruby na úroveň asfaltového krytu

zajistí odtok srážkové vody směrem do zeleně. Ve staničení km 0,00797 bude vytvořen zvýšený zpomalovací práh. Zpomalovací práh bude mít kryt z dlažby tvaru KOST (165x200 mm) tloušťky 100 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Na práh bude použita kombinace dvou barev, nájezdové rampy budou provedeny v červené dlažbě a vyvýšená část v barvě šedé. Nájezdové rampy i vyvýšená část prahu budou mít, v podélném směru, kryt upnutý do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000) a v příčném směru (ve směru na chodník) do převýšené (+2 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). zpomalovací práh bude vybaven vodorovným dopravním značením č. V7 (Přechod pro chodce). Ve staničení km 0,16912 a km 0,31173 budou vytvořeny další zpomalovací prahy, které budou konstrukčně totožné s prvním prahem, nebudou však využity pro přechody pro chodce. Chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby ve tvaru CIHLY (100x200 mm). Hmatové prvky na chodnících (varovné a signální pásy) budou vytvořeny z betonové reliéfní dlažby tvaru CIHLA pro nevidomé. Základní chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby tloušťky 60 mm a barevné schéma krytu bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. Část chodníkových ploch bude určena k částečnému podélnému parkování vozidel. Na tyto chodníkové plochy bude použita dlažba tloušťky 80 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Část chodníku pro parkování bude od části pro chodce oddělena v celé délce podélným varovným pásem šířky 0,40 m. barevné schéma zesílených chodníků bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. V místech vjezdů bude použita dlažba tloušťky 80 mm a barevné schéma na vjezdech mimo pruh částečného podélného parkování bude standardně → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. U vjezdů, umístěných v rámci pruhu s možností částečného podélného parkování na chodníku, musí být použito opačné barevné schéma → hladká dlažba ČERVENÁ a reliéfní dlažba ŠEDÁ, a zároveň varovný pás musí být umístěn přímo u nájezdové obruby, aby se zdůraznilo umístění vjezdu a nedocházelo zde k odstavování vozidel a tím k blokování vjezdů na soukromé parcely. Veškeré chodníkové plochy budou směrem do vozovky upnuty do betonových silničních obrub (150/250/1000), v místech vstupů do vozovky a v místech vjezdů bude dlážděný kryt upnut do nájezdových betonových obrub (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). Na opačné straně bude dlážděný kryt upnut do zdí přilehlých budov a podezdívek stávajících plotů. V místech podél zeleně bude dlážděný kryt upnut do převýšených (+7 cm) betonových obrub (80/250/1000), které budou vytvářet umělou vodící linii pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Vjezdové plochy budou směrem do komunikace upnuty do nájezdových (150/150/1000) a náběhových (150/150-250/1000) obrub, případně do sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Směrem na soukromé parcely bude kryt vjezdů upnut do betonových obrub (80/250/1000), případně dle potřeby do nájezdových betonových obrub (150/150/1000) převýšených dle aktuální potřeby o 0–5 cm tak, aby se zamezilo natékání srážkových vod směrem na soukromé parcely a zároveň se zajistilo co nejplynulejší napojení rekonstruovaných vjezdů a stávajících zpevněných ploch v rámci jednotlivých parcel. Ve staničení km 0,25793 – km 0,27918 bude

stávající hromadný vjezd k řadovým garážím proveden, vzhledem k velkému převýšení směrem do garáží, ze zasakovací dlažby, přičemž z dlažby bude vytvořeno úžlabí, aby se zajistilo odvedení přebytečné srážkové vody (která se stačí vsáknout) směrem do přilehlé zeleně. Na „dně“ vytvořeného úžlabí bude umístěna zapuštěná ( $\pm 0$  cm) betonová obruba (100/250/100), která zajistí plynulejší odtok srážkové vody. Veškerá obnovená zeleň vně rekonstruovaných zpevněných ploch bude provedena dosypáním vhodné zeminy v potřebné síle dle aktuálních podmínek a následné finální vrstvy (tl. 100 mm) zúrodnitelné zeminy, oseté travní vhodnou směsí v množství minimálně 40g travní směsi na 1 m<sup>2</sup> plochy zeleně. Vzhledem k potřebě zviditelnit a zároveň částečně ochránit stávající lampy veřejného osvětlení, umístěné v navrhovaném pruhu pro částečné podélné parkování na chodníku. Budou u každé dotčené lampy umístěny dva plastové flexibilní zahrazovací sloupky v oranžové barvě, s reflexními prvky. Sloupky budou umístěny v podélném směru vždy před a za lampu ve vzdálenosti 0,40 m, což je dostatečně blízko, aby se výrazně nezkracovalo parkovací stání, a zároveň do daleka od lampy, aby řidič stihl zareagovat při najetí na zahrazovací sloupek a nevrazil až do lampy. Flexibilní zahrazovací sloupky jsou konstruovány tak, aby se po případné deformaci, vlivem najetí vozidla, opět narovnaly do původního tvaru. Výškové řešení celé trasy je navrženo s ohledem na nutnost připojit na rekonstruovanou vozovku všechny stávající vstupy a vjezdy, a zároveň zajistit, aby nedocházelo k natékání dešťových vod na soukromé parcely. V rámci rekonstrukce dopravních ploch budou odstraněny stávající čtyři uliční vpusti, které jsou vzhledem k novému vedení obrub nevhodně umístěny. Tyto odstraněné vpusti nahradí nových celkem 7 uličních vpustí. Nové vpusti budou umístěny před zvýšenými zpomalovacími pásy, kde by jinak docházelo k akumulaci srážkové vody, která by neměla kam odtéct. Likvidace srážkových vod z navržených komunikací tak bude provedena směřováním vody výslednou kombinací podélných a příčných sklonů do nových uličních vpustí, případně na plochu ze zasakovací dlažby a následně do prostoru zeleně, kde bude volně zasakovat. V zeleni pod vjezdem ze zasakovací dlažby bude vytvořeno zasakovací žebro široké 2,00 m, dlouhé 6,85 m a hluboké 0,30 m, vyplněné štěrkodrtí frakce 32/63 obalenou ve všech stranách separační geotextilií. Tímto způsobem se zvýší retenční kapacita v daném místě.

#### **g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Není.

#### **h) základní bilance stavby**

Jedná se o rekonstrukci veřejně přístupných komunikací a zpevněných ploch, tedy není řešena třída energetické náročnosti ani množství produkovaných odpadů nebo spotřeba energií a hmot. Likvidace srážkových vod z navržených komunikací bude provedena směřováním vody výslednou kombinací podélných a příčných sklonů do nových uličních vpustí, případně na plochu ze zasakovací dlažby a následně do prostoru zeleně, kde bude volně zasakovat.

**i) základní předpoklady výstavby**

Harmonogram realizace je věcí dodavatele stavby, stavba v rozsahu zpracované dokumentace bude zhotovena najednou bez další etapizace.

**j) základní požadavky na předčasné užívání staveb**

Nejsou.

**k) orientační náklady stavby**

Orientační náklady stavby jsou zpracovány v příloze F. Soupis prací / Rozpočet.

**B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení****a) urbanismus**

Rekonstrukce dopravních ploch v ulici V domkách v obci Teplice [567442], k.ú. Hudcov [649228]. V rámci rekonstrukce dojde k obnově asfaltové vozovky v plné konstrukci a k obnově chodníků po obou stranách komunikace, dojde k vybudování tří dlážděných zpomalovacích prahů. Po obou stranách komunikace budou vytvořeny podélné parkovací pruhy. U přechodu pro chodce bude vytvořeno nové nasvícení. V prostoru před řadovými garážemi bude vytvořen společný vjezd ze zasakovací dlažby. V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí.

**b) architektonické řešení**

v celé řešené délce upnut do převýšené (+12 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). V místech vstupů do vozovky a vjezdů bude kryt upnut do převýšené (+2/+5 cm) nájezdové betonové obruby (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). V místě zpomalovacích prahů bude asfaltový kryt upnut do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000). Ve staničení km 0,05436 – 0,06030 a km 0,30108 – 0,30762 bude kryt, vždy na jedné straně, upnut do převýšených (+10 cm) sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Ve staničení km 0,28038 bude vzhledem k většímu převýšení terénu kryt upnut do převýšených (+2 cm vůči asf. krytu) betonových palisád (160/160/600). Navržené zpomalovací prahy budou mít kryt z dlažby tvaru KOST (165x200 mm) tloušťky 100 mm. Na práh bude použita kombinace dvou barev, nájezdové rampy budou provedeny v červené dlažbě a vyvýšená část v barvě šedé. Chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby ve tvaru CIHLY (100x200 mm). Hmatové prvky na chodnících (varovné a signální pásy) budou vytvořeny z betonové reliéfní dlažby tvaru CIHLA pro nevidomé. Základní chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby tloušťky 60 mm a barevné schéma krytu bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. Část chodníkových ploch bude určena k částečnému podélnému parkování vozidel. Na tyto chodníkové plochy



bude použita dlažba tloušťky 80 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Část chodníku pro parkování bude od části pro chodce oddělena v celé délce podélným varovným pásem šířky 0,40 m. barevné schéma zesílených chodníků bude -> hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. V místech vjezdů bude použita dlažba tloušťky 80 mm a barevné schéma na vjezdech mimo pruh částečného podélného parkování bude standardně -> hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. U vjezdů, umístěných v rámci pruhu s možností částečného podélného parkování na chodníku, musí být použito opačné barevné schéma -> hladká dlažba ČERVENÁ a reliéfní dlažba ŠEDÁ, a zároveň varovný pás musí být umístěn přímo u nájezdové obruby, aby se zdůraznilo umístění vjezdu a nedocházelo zde k odstavování vozidel a tím k blokování vjezdů na soukromé parcely.

### B.2.3 Celkové technické řešení

#### a) popis celkové koncepce technického řešení

Předmětem předložené dokumentace je rekonstrukce dopravních ploch v ulici V domkách v obci Teplice [567442], k.ú. Hudcov [649228]. V rámci rekonstrukce dojde k obnově asfaltové vozovky v plné konstrukci a k obnově chodníků po obou stranách komunikace, dojde k vybudování tří dlážděných zpomalovacích prahů, přičemž první bude využit pro plnohodnotný přechod pro chodce. Po obou stranách komunikace budou vytvořeny podélné parkovací pruhy, po pravé straně (ve směru staničení) bude pro parkování částečně využit chodník se zesílenou konstrukcí, v opačném směru budou parkovací pruhy s asfaltovým krytem vyznačeny vodorovným dopravním značením. Stávající lampy veřejného osvětlení budou označeny a částečně ochráněny pomocí plastových flexibilních zahrazovacích sloupků oranžové barvy. U přechodu pro chodce bude vytvořeno nové nasvícení. V prostoru před řadovými garážemi bude vytvořen společný vjezd ze zasakovací dlažby. V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti, vzhledem k nevyhovujícím pozicím vůči novým obrubám. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí, v takových místech odkud není možné jiným způsobem odstranit srážkovou vodu.

Rekonstrukce krytu ulice V domkách proběhne v délce 347,95 m, od napojení na ulici Hudcovská až na druhé napojení ulice Cihelní. Na počátku trasy bude vytvořeno nové nároží na křížení ulic Hudcovská a V domkách. Rekonstruovaný kryt bude napojen na stávající asfaltový kryt tak, aby se provázali jednotlivé konstrukční vrstvy a vzniklo plynulé výškové napojení původního a nového krytu. Rekonstruovaný asfaltový kryt bude v celé řešené délce upnut do převýšené (+12 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). V místech vstupů do vozovky a vjezdů bude kryt upnut do převýšené (+2/+5 cm) nájezdové betonové obruby (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). V místě zpomalovacích prahů bude asfaltový kryt upnut do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000). Ve staničení km 0,05436 – 0,06030 a km 0,30108 – 0,30762 bude kryt, vždy

na jedné straně, upnut do převýšených (+10 cm) sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Ve staničení km 0,28038 bude vzhledem k většímu převýšení terénu kryt upnut do převýšených (+2 cm vůči asf. krytu) betonových palisád (160/160/600). U betonových palisád musí být jedna palisáda (jeden kus) na rozhraní mezi asfaltovým krytem a dlážděným chodníkem umístěna jako nepřevýšená vůči asf. krytu ( $\pm 0$  cm). V daném místě totiž vlivem kombinace příčného a podélného spádu vozovky vzniká místo, kde by se při dešti tvořila louže, a zapuštěním obruby na úroveň asfaltového krytu zajistí odtok srážkové vody směrem do zeleně. Ve staničení km 0,00797 bude vytvořen zvýšený zpomalovací práh. Zpomalovací práh bude mít kryt z dlažby tvaru KOST (165x200 mm) tloušťky 100 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Na práh bude použita kombinace dvou barev, nájezdové rampy budou provedeny v červené dlažbě a vyvýšená část v barvě šedé. Nájezdové rampy i vyvýšená část prahu budou mít, v podélném směru, kryt upnutý do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000) a v příčném směru (ve směru na chodník) do převýšené (+2 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). zpomalovací práh bude vybaven vodorovným dopravním značením č. V7 (Přechod pro chodce). Ve staničení km 0,16912 a km 0,31173 budou vytvořeny další zpomalovací prahy, které budou konstrukčně totožné s prvním prahem, nebudou však využity pro přechody pro chodce. Chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby ve tvaru CIHLY (100x200 mm). Hmatové prvky na chodnících (varovné a signální pásy) budou vytvořeny z betonové reliéfní dlažby tvaru CIHLA pro nevidomé. Základní chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby tloušťky 60 mm a barevné schéma krytu bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. Část chodníkových ploch bude určena k částečnému podélnému parkování vozidel. Na tyto chodníkové plochy bude použita dlažba tloušťky 80 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Část chodníku pro parkování bude od části pro chodce oddělena v celé délce podélným varovným pásem šířky 0,40 m. barevné schéma zesílených chodníků bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. V místech vjezdů bude použita dlažba tloušťky 80 mm a barevné schéma na vjezdech mimo pruh částečného podélného parkování bude standardně → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. U vjezdů, umístěných v rámci pruhu s možností částečného podélného parkování na chodníku, musí být použito opačné barevné schéma → hladká dlažba ČERVENÁ a reliéfní dlažba ŠEDÁ, a zároveň varovný pás musí být umístěn přímo u nájezdové obruby, aby se zdůraznilo umístění vjezdu a nedocházelo zde k odstavování vozidel a tím k blokování vjezdů na soukromé parcely. Veškeré chodníkové plochy budou směrem do vozovky upnuty do betonových silničních obrub (150/250/1000), v místech vstupů do vozovky a v místech vjezdů bude dlážděný kryt upnut do nájezdových betonových obrub (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). Na opačné straně bude dlážděný kryt upnut do zdí přilehlých budov a podezdívek stávajících plotů. V místech podél zeleně bude dlážděný kryt upnut do převýšených (+7 cm) betonových obrub (80/250/1000), které budou vytvářet umělou vodící linii pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Vjezdové plochy budou směrem do komunikace upnuty do

nájezdových (150/150/1000) a náběhových (150/150-250/1000) obrub, případně do sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Směrem na soukromé parcely bude kryt vjezdů upnut do betonových obrub (80/250/1000), případně dle potřeby do nájezdových betonových obrub (150/150/1000) převýšených dle aktuální potřeby o 0–5 cm tak, aby se zamezilo natékání srážkových vod směrem na soukromé parcely a zároveň se zajistilo co nejplynulejší napojení rekonstruovaných vjezdů a stávajících zpevněných ploch v rámci jednotlivých parcel. Ve staničení km 0,25793 – km 0,27918 bude stávající hromadný vjezd k řadovým garážím proveden, vzhledem k velkému převýšení směrem do garáží, ze zasakovací dlažby, přičemž z dlažby bude vytvořeno úžlabí, aby se zajistilo odvedení přebytečné srážkové vody (která se stačí vsáknout) směrem do přilehlé zeleně. Na „dně“ vytvořeného úžlabí bude umístěna zapuštěná ( $\pm 0$  cm) betonová obruba (100/250/100), která zajistí plynulejší odtok srážkové vody. Veškerá obnovená zeleň vně rekonstruovaných zpevněných ploch bude provedena dosypáním vhodné zeminy v potřebné síle dle aktuálních podmínek a následné finální vrstvy (tl. 100 mm) zúrodnitelné zeminy, oseté travní vhodnou směsí v množství minimálně 40g travní směsi na 1 m<sup>2</sup> plochy zeleně. Vzhledem k potřebě zviditelnit a zároveň částečně ochránit stávající lampy veřejného osvětlení, umístěné v navrhovaném pruhu pro částečné podélné parkování na chodníku. Budou u každé dotčené lampy umístěny dva plastové flexibilní zahrazovací sloupky v oranžové barvě, s reflexními prvky. Sloupky budou umístěny v podélném směru vždy před a za lampu ve vzdálenosti 0,40 m, což je dostatečně blízko, aby se výrazně nezkracovalo parkovací stání, a zároveň do daleka od lampy, aby řidič stihl zareagovat při najetí na zahrazovací sloupek a nevrazil až do lampy. Flexibilní zahrazovací sloupky jsou konstruovány tak, aby se po případné deformaci, vlivem najetí vozidla, opět narovnaly do původního tvaru. Výškové řešení celé trasy je navrženo s ohledem na nutnost připojit na rekonstruovanou vozovku všechny stávající vstupy a vjezdy, a zároveň zajistit, aby nedocházelo k natékání dešťových vod na soukromé parcely. V rámci rekonstrukce dopravních ploch budou odstraněny stávající čtyři uliční vpusti, které jsou vzhledem k novému vedení obrub nevhodně umístěny. Tyto odstraněné vpusti nahradí nových celkem 7 uličních vpustí. Nové vpusti budou umístěny před zvýšenými zpomalovacími pásy, kde by jinak docházelo k akumulaci srážkové vody, která by neměla kam odtéct. Likvidace srážkových vod z navržených komunikací tak bude provedena směřováním vody výslednou kombinací podélných a příčných sklonů do nových uličních vpustí, případně na plochu ze zasakovací dlažby a následně do prostoru zeleně, kde bude volně zasakovat. V zeleni pod vjezdem ze zasakovací dlažby bude vytvořeno zasakovací žebro široké 2,00 m, dlouhé 6,85 m a hluboké 0,30 m, vyplněné štěrkodrtí frakce 32/63 obalenou ve všech stranách geotextilií. Tímto způsobem se zvýší retenční kapacita v daném místě.

#### **b) celková bilance nároků energií**

Jedná se o dopravní stavbu bez těchto nároků.

**c) celková spotřeba vody**

Jedná se o dopravní stavbu bez nároku na spotřebu vody.

**d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí**

Množství předpokládaného odpadu je detailně zpracováno v rámci demoličních prací v příloze F. Soupis prací. Zatřídění předpokládaného odpadu je následující.

Katalogové číslo odpadu	Název druhu odpadu	Označení pro účely evidence
17 01 01	Beton	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O

Veškerý odpad bude průběžně odvážen na řízenou skládku odpadu.

**e) požadavky na kapacity veřejných sítí**

Není požadováno.

**B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Komunikace pro chodce kopírují podélný sklon vozovek, podél kterých jsou vedeny, přičemž nejnižší hodnota podélného sklonu je cca 1,42 % a nejvyšší hodnota podélného sklonu je 4,87 %. Příčný sklon na chodníkových ploch je 1,00 %. V místech vstupů a vjezdů do vozovky je navržena snížená obruba, převýšená +2 - 5 cm. Podél obruby s převýšením do +8 cm jsou navrženy varovné pásy v šířce 0,40 m. Přirozenou vodicí linii bude tvořit převýšená (+7 cm) betonová obruba, případně stávající podezdívky plotů a zdi domů. Vystupující reliéfní prvky musí odpovídat požadavkům technického návodu TN TZÚS 12.03.04).

**B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Stavba bude splňovat požadavek na bezpečné užívání při běžné údržbě a působení předvídatelných jevů po dobu plánované životnosti. Stavba je navržena takovým způsobem, aby při jejím užívání nebo provozu nevznikalo nepřijatelné nebezpečí nehod. Jedná se o návrh místních komunikací, kdy při jejich užívání bude platit zákon č. 361/200 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích).

## B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů

### a) popis současného stavu

V současné době jsou zpevněné povrchy již značně poškozené. Nachází se zde lokální promáčkliny a praskliny. Stávající chodníky nesplňují požadavky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Vstupy do vozovky nejsou opatřeny potřebnými varovnými pásy. Niveleta vozovky je umístěna nad niveletou chodníků, to znemožňuje efektivní likvidaci srážkových vod.

### b) popis navrženého řešení

Předmětem předložené dokumentace je rekonstrukce dopravních ploch v ulici V domkách v obci Teplice [567442], k.ú. Hudcov [649228]. V rámci rekonstrukce dojde k obnově asfaltové vozovky v plné konstrukci a k obnově chodníků po obou stranách komunikace, dojde k vybudování tří dlážděných zpomalovacích prahů, přičemž první bude využit pro plnohodnotný přechod pro chodce. Po obou stranách komunikace budou vytvořeny podélné parkovací pruhy, po pravé straně (ve směru staničení) bude pro parkování částečně využit chodník se zesílenou konstrukcí, v opačném směru budou parkovací pruhy s asfaltovým krytem vyznačeny vodorovným dopravním značením. Stávající lampy veřejného osvětlení budou označeny a částečně ochráněny pomocí plastových flexibilních zahrazovacích sloupků oranžové barvy. U přechodu pro chodce bude vytvořeno nové nasvícení. V prostoru před řadovými garážemi bude vytvořen společný vjezd ze zasakovací dlažby. V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti, vzhledem k nevyhovujícím pozicím vůči novým obrubám. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí, v takových místech odkud není možné jiným způsobem odstranit srážkovou vodu.

Rekonstrukce krytu ulice V domkách proběhne v délce 347,95 m, od napojení na ulici Hudcovská až na druhé napojení ulice Cihelní. Na počátku trasy bude vytvořeno nové nároží na křížení ulic Hudcovská a V domkách. Rekonstruovaný kryt bude napojen na stávající asfaltový kryt tak, aby se provázali jednotlivé konstrukční vrstvy a vzniklo plynulé výškové napojení původního a nového krytu. Rekonstruovaný asfaltový kryt bude v celé řešené délce upnut do převýšené (+12 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). V místech vstupů do vozovky a vjezdů bude kryt upnut do převýšené (+2/+5 cm) nájezdové betonové obruby (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). V místě zpomalovacích prahů bude asfaltový kryt upnut do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000). Ve staničení km 0,05436 – 0,06030 a km 0,30108 – 0,30762 bude kryt, vždy na jedné straně, upnut do převýšených (+10 cm) sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Ve staničení km 0,28038 bude vzhledem k většímu převýšení terénu kryt upnut do převýšených (+2 cm vůči asf. krytu)

betonových palisád (160/160/600). U betonových palisád musí být jedna palisáda (jeden kus) na rozhraní mezi asfaltovým krytem a dlážděným chodníkem umístěna jako nepřevýšená vůči asf. krytu ( $\pm 0$  cm). V daném místě totiž vlivem kombinace příčného a podélného spádu vozovky vzniká místo, kde by se při dešti tvořila louže, a zapuštěním obruby na úroveň asfaltového krytu zajistí odtok srážkové vody směrem do zeleně. Ve staničení km 0,00797 bude vytvořen zvýšený zpomalovací práh. Zpomalovací práh bude mít kryt z dlažby tvaru KOST (165x200 mm) tloušťky 100 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Na práh bude použita kombinace dvou barev, nájezdové rampy budou provedeny v červené dlažbě a vyvýšená část v barvě šedé. Nájezdové rampy i vyvýšená část prahu budou mít, v podélném směru, kryt upnutý do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000) a v příčném směru (ve směru na chodník) do převýšené (+2 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). zpomalovací práh bude vybaven vodorovným dopravním značením č. V7 (Přechod pro chodce). Ve staničení km 0,16912 a km 0,31173 budou vytvořeny další zpomalovací prahy, které budou konstrukčně totožné s prvním prahem, nebudou však využity pro přechody pro chodce. Chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby ve tvaru CIHLY (100x200 mm). Hmatové prvky na chodnících (varovné a signální pásy) budou vytvořeny z betonové reliéfní dlažby tvaru CIHLA pro nevidomé. Základní chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby tloušťky 60 mm a barevné schéma krytu bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. Část chodníkových ploch bude určena k částečnému podélnému parkování vozidel. Na tyto chodníkové plochy bude použita dlažba tloušťky 80 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Část chodníku pro parkování bude od části pro chodce oddělena v celé délce podélným varovným pásem šířky 0,40 m. barevné schéma zesílených chodníků bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. V místech vjezdů bude použita dlažba tloušťky 80 mm a barevné schéma na vjezdech mimo pruh částečného podélného parkování bude standardně → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. U vjezdů, umístěných v rámci pruhu s možností částečného podélného parkování na chodníku, musí být použito opačné barevné schéma → hladká dlažba ČERVENÁ a reliéfní dlažba ŠEDÁ, a zároveň varovný pás musí být umístěn přímo u nájezdové obruby, aby se zdůraznilo umístění vjezdu a nedocházelo zde k odstavování vozidel a tím k blokování vjezdů na soukromé parcely. Veškeré chodníkové plochy budou směrem do vozovky upnuty do betonových silničních obrub (150/250/1000), v místech vstupů do vozovky a v místech vjezdů bude dlážděný kryt upnut do nájezdových betonových obrub (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). Na opačné straně bude dlážděný kryt upnut do zdí přilehlých budov a podezdívek stávajících plotů. V místech podél zeleně bude dlážděný kryt upnut do převýšených (+7 cm) betonových obrub (80/250/1000), které budou vytvářet umělou vodící linii pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Vjezdové plochy budou směrem do komunikace upnuty do nájezdových (150/150/1000) a náběhových (150/150-250/1000) obrub, případně do sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Směrem na soukromé parcely bude kryt vjezdů upnut do betonových obrub (80/250/1000),

případně dle potřeby do nájezdových betonových obrub (150/150/1000) převýšených dle aktuální potřeby o 0–5 cm tak, aby se zamezilo natékání srážkových vod směrem na soukromé parcely a zároveň se zajistilo co nejplynulejší napojení rekonstruovaných vjezdů a stávajících zpevněných ploch v rámci jednotlivých parcel. Ve staničení km 0,25793 – km 0,27918 bude stávající hromadný vjezd k řadovým garážím proveden, vzhledem k velkému převýšení směrem do garáží, ze zasakovací dlažby, přičemž z dlažby bude vytvořeno úžlabí, aby se zajistilo odvedení přebytečné srážkové vody (která se stačí vsáknout) směrem do přilehlé zeleně. Na „dně“ vytvořeného úžlabí bude umístěna zapuštěná ( $\pm 0$  cm) betonová obruba (100/250/100), která zajistí plynulejší odtok srážkové vody. Veškerá obnovená zeleň vně rekonstruovaných zpevněných ploch bude provedena dosypáním vhodné zeminy v potřebné síle dle aktuálních podmínek a následné finální vrstvy (tl. 100 mm) zúrodnitelné zeminy, oseté travní vhodnou směsí v množství minimálně 40g travní směsi na 1 m<sup>2</sup> plochy zeleně. Vzhledem k potřebě zviditelnit a zároveň částečně ochránit stávající lampy veřejného osvětlení, umístěné v navrhovaném pruhu pro částečné podélné parkování na chodníku. Budou u každé dotčené lampy umístěny dva plastové flexibilní zahrazovací sloupky v oranžové barvě, s reflexními prvky. Sloupky budou umístěny v podélném směru vždy před a za lampu ve vzdálenosti 0,40 m, což je dostatečně blízko, aby se výrazně nezkracovalo parkovací stání, a zároveň do daleka od lampy, aby řidič stihl zareagovat při najetí na zahrazovací sloupek a nevrazil až do lampy. Flexibilní zahrazovací sloupky jsou konstruovány tak, aby se po případné deformaci, vlivem najetí vozidla, opět narovnaly do původního tvaru. Výškové řešení celé trasy je navrženo s ohledem na nutnost připojit na rekonstruovanou vozovku všechny stávající vstupy a vjezdy, a zároveň zajistit, aby nedocházelo k natékání dešťových vod na soukromé parcely. V rámci rekonstrukce dopravních ploch budou odstraněny stávající čtyři uliční vpusti, které jsou vzhledem k novému vedení obrub nevhodně umístěny. Tyto odstraněné vpusti nahradí nových celkem 7 uličních vpustí. Nové vpusti budou umístěny před zvýšenými zpomalovacími pásy, kde by jinak docházelo k akumulaci srážkové vody, která by neměla kam odtéct. Likvidace srážkových vod z navržených komunikací tak bude provedena směřováním vody výslednou kombinací podélných a příčných sklonů do nových uličních vpustí, případně na plochu ze zasakovací dlažby a následně do prostoru zeleně, kde bude volně zasakovat. V zeleni pod vjezdem ze zasakovací dlažby bude vytvořeno zasakovací žebro široké 2,00 m, dlouhé 6,85 m a hluboké 0,30 m, vyplněné štěrkodrtí frakce 32/63 obalenou ve všech stranách separační geotextilií. Tímto způsobem se zvýší retenční kapacita v daném místě.

### B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

U nového přechodu pro chodce budou umístěny dvě nové lampy veřejného osvětlení, které budou sloužit pro nasvícení přechodu. Napojení nových lamp je řešeno v rámci SO 02 Osvětlení přechodu.

### B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Rekonstruovaná vozovka je obousměrná. Šířka asfaltového krytu je 4,50 m a po obou stranách vozovky se nachází chodníky, vjezdy, a travnaté plochy.

Možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany jsou v souladu se současnými požadavky ČSN 73 0802. Stavba je navržena v souladu s požadavky norem požární bezpečnosti staveb a splňuje požadavky vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb.

### B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

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

Vyhláška MMR č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby je v předkládané dokumentaci v plném rozsahu splněna, tedy splňuje i obecné požadavky na bezpečnost a užitě vlastnosti staveb i ochranu zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.

Pro zajištění bezpečnosti práce a technologických zařízení je třeba v průběhu výstavby i vlastního provozování dodržovat základní požadavky stanovené předpisy pro zajištění ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků, tj. zejména zákona č.309/2006 Sb. „o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci“; nařízení vlády č.591/2006 Sb. „o bližších min. požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích“; nařízení vlády č.362/2005 Sb. „o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky; nařízení vlády č.101/2005 Sb. „o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí“ a nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

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

#### a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

#### b) ochrana před bludnými proudy

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

#### c) ochrana před technickou seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

#### d) ochrana před hlukem



Není uplatněno.

**e) protipovodňová opatření**

Protipovodňová opatření nejsou navržena.

**f) vliv poddolování**

Není.

### **B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu**

U nového přechodu pro chodce budou umístěny dvě nové lampy veřejného osvětlení, které budou sloužit pro nasvícení přechodu. Napojení nových lamp je řešeno v rámci SO 02 Osvětlení přechodu.

V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí.

### **B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

**a) popis dopravního řešení**

Rekonstrukce dopravních ploch v ulici V domkách v obci Teplice [567442], k.ú. Hudcov [649228]. V rámci rekonstrukce dojde k obnově asfaltové vozovky v plné konstrukci a k obnově chodníků po obou stranách komunikace, dojde k vybudování tří dlážděných zpomalovacích prahů, přičemž první bude využit pro plnohodnotný přechod pro chodce. Po obou stranách komunikace budou vytvořeny podélné parkovací pruhy, po pravé straně (ve směru staničení) bude pro parkování částečně využit chodník se zesílenou konstrukcí, v opačném směru budou parkovací pruhy s asfaltovým krytem vyznačeny vodorovným dopravním značením. Stávající lampy veřejného osvětlení budou označeny a částečně ochráněny pomocí plastových flexibilních zahrazovacích sloupků oranžové barvy. U přechodu pro chodce bude vytvořeno nové nasvícení. V prostoru před řadovými garážemi bude vytvořen společný vjezd ze zasakovací dlažby. V rámci rekonstrukce budou odstraněny 4 stávající vpusti, vzhledem k nevyhovujícím pozicím vůči novým obrubám. Nově bude umístěno celkem 7 uličních vpustí, v takových místech odkud není možné jiným způsobem odstranit srážkovou vodu.

Rekonstrukce krytu ulice V domkách proběhne v délce 347,95 m, od napojení na ulici Hudcovská až na druhé napojení ulice Cihelní. Na počátku trasy bude vytvořeno nové nároží na křížení ulic Hudcovská a V domkách. Rekonstruovaný kryt bude napojen na stávající asfaltový kryt tak, aby se provázali jednotlivé konstrukční vrstvy a vzniklo plynulé výškové napojení původního a nového krytu. Rekonstruovaný asfaltový kryt bude v celé řešené délce

upnut do převýšené (+12 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). V místech vstupů do vozovky a vjezdů bude kryt upnut do převýšené (+2/+5 cm) nájezdové betonové obruby (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). V místě zpomalovacích prahů bude asfaltový kryt upnut do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000). Ve staničení km 0,05436 – 0,06030 a km 0,30108 – 0,30762 bude kryt, vždy na jedné straně, upnut do převýšených (+10 cm) sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Ve staničení km 0,28038 bude vzhledem k většímu převýšení terénu kryt upnut do převýšených (+2 cm vůči asf. krytu) betonových palisád (160/160/600). U betonových palisád musí být jedna palisáda (jeden kus) na rozhraní mezi asfaltovým krytem a dlážděným chodníkem umístěna jako nepřevýšená vůči asf. krytu ( $\pm 0$  cm). V daném místě totiž vlivem kombinace příčného a podélného spádu vozovky vzniká místo, kde by se při dešti tvořila louže, a zapuštěním obruby na úroveň asfaltového krytu zajistí odtok srážkové vody směrem do zeleně. Ve staničení km 0,00797 bude vytvořen zvýšený zpomalovací práh. Zpomalovací práh bude mít kryt z dlažby tvaru KOST (165x200 mm) tloušťky 100 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Na práh bude použita kombinace dvou barev, nájezdové rampy budou provedeny v červené dlažbě a vyvýšená část v barvě šedé. Nájezdové rampy i vyvýšená část prahu budou mít, v podélném směru, kryt upnutý do nepřevýšené ( $\pm 0$  cm) betonové obruby (100/250/1000) a v příčném směru (ve směru na chodník) do převýšené (+2 cm) betonové silniční obruby (150/250/1000). zpomalovací práh bude vybaven vodorovným dopravním značením č. V7 (Přechod pro chodce). Ve staničení km 0,16912 a km 0,31173 budou vytvořeny další zpomalovací prahy, které budou konstrukčně totožné s prvním prahem, nebudou však využity pro přechody pro chodce. Chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby ve tvaru CIHLY (100x200 mm). Hmatové prvky na chodnících (varovné a signální pásy) budou vytvořeny z betonové reliéfní dlažby tvaru CIHLA pro nevidomé. Základní chodníkové plochy budou vytvořeny z dlažby tloušťky 60 mm a barevné schéma krytu bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. Část chodníkových ploch bude určena k částečnému podélnému parkování vozidel. Na tyto chodníkové plochy bude použita dlažba tloušťky 80 mm, včetně zesílené podkladní konstrukce. Část chodníku pro parkování bude od části pro chodce oddělena v celé délce podélným varovným pásem šířky 0,40 m. barevné schéma zesílených chodníků bude → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. V místech vjezdů bude použita dlažba tloušťky 80 mm a barevné schéma na vjezdech mimo pruh částečného podélného parkování bude standardně → hladká dlažba ŠEDÁ a reliéfní dlažba ČERVENÁ. U vjezdů, umístěných v rámci pruhu s možností částečného podélného parkování na chodníku, musí být použito opačné barevné schéma → hladká dlažba ČERVENÁ a reliéfní dlažba ŠEDÁ, a zároveň varovný pás musí být umístěn přímo u nájezdové obruby, aby se zdůraznilo umístění vjezdu a nedocházelo zde k odstavování vozidel a tím k blokování vjezdů na soukromé parcely. Veškeré chodníkové plochy budou směrem do vozovky upnuty do betonových silničních obrub (150/250/1000), v místech vstupů do vozovky a v místech vjezdů bude dlážděný kryt upnut do

nájezdových betonových obrub (150/150/1000) a do náběhových betonových obrub (150/150-250/1000). Na opačné straně bude dlážděný kryt upnut do zdí přilehlých budov a podezdívek stávajících plotů. V místech podél zeleně bude dlážděný kryt upnut do převýšených (+7 cm) betonových obrub (80/250/1000), které budou vytvářet umělou vodící linii pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Vjezdové plochy budou směrem do komunikace upnuty do nájezdových (150/150/1000) a náběhových (150/150-250/1000) obrub, případně do sklopených betonových obrub (300/195/600) a do přechodových sklopených obrub (150-300/250-195/600). Směrem na soukromé parcely bude kryt vjezdů upnut do betonových obrub (80/250/1000), případně dle potřeby do nájezdových betonových obrub (150/150/1000) převýšených dle aktuální potřeby o 0–5 cm tak, aby se zamezilo natékání srážkových vod směrem na soukromé parcely a zároveň se zajistilo co nejplynulejší napojení rekonstruovaných vjezdů a stávajících zpevněných ploch v rámci jednotlivých parcel. Ve staničení km 0,25793 – km 0,27918 bude stávající hromadný vjezd k řadovým garážím proveden, vzhledem k velkému převýšení směrem do garáží, ze zasakovací dlažby, přičemž z dlažby bude vytvořeno úžlabí, aby se zajistilo odvedení přebytečné srážkové vody (která se stačí vsáknout) směrem do přilehlé zeleně. Na „dně“ vytvořeného úžlabí bude umístěna zapuštěná ( $\pm 0$  cm) betonová obruba (100/250/100), která zajistí plynulejší odtok srážkové vody. Veškerá obnovená zeleň vně rekonstruovaných zpevněných ploch bude provedena dosypáním vhodné zeminy v potřebné síle dle aktuálních podmínek a následné finální vrstvy (tl. 100 mm) zárodnitelné zeminy, oseté travní vhodnou směsí v množství minimálně 40g travní směsi na 1 m<sup>2</sup> plochy zeleně. Vzhledem k potřebě zviditelnit a zároveň částečně ochránit stávající lampy veřejného osvětlení, umístěné v navrhovaném pruhu pro částečné podélné parkování na chodníku. Budou u každé dotčené lampy umístěny dva plastové flexibilní zahrazovací sloupky v oranžové barvě, s reflexními prvky. Sloupky budou umístěny v podélném směru vždy před a za lampu ve vzdálenosti 0,40 m, což je dostatečně blízko, aby se výrazně nezkracovalo parkovací stání, a zároveň do daleka od lampy, aby řidič stihl zareagovat při najetí na zahrazovací sloupek a nevrazil až do lampy. Flexibilní zahrazovací sloupky jsou konstruovány tak, aby se po případné deformaci, vlivem najetí vozidla, opět narovnaly do původního tvaru. Výškové řešení celé trasy je navrženo s ohledem na nutnost připojit na rekonstruovanou vozovku všechny stávající vstupy a vjezdy, a zároveň zajistit, aby nedocházelo k natékání dešťových vod na soukromé parcely. Výškové řešení maximálně respektuje úroveň a návaznosti stávajících zpevněných ploch a vstupů. Minimální podélný sklon je 1,42 %, maximální sklon je 4,87 % (nejvyšší podélný sklon v rámci nájezdových ramp zpomalovacích prahů je 13,92%). Příčný sklon na chodníkových ploch je 1,00 %.

#### **b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Rekonstrukce je navržena přibližně ve stávajících vymezeních uličního prostoru. Dotčená komunikace zůstane napojena na navazující komunikace ulic Hudcovská, Cihelní a pokračování ulice V domkách.

**c) doprava v klidu**

Po obou stranách komunikace budou vytvořeny podélné parkovací pruhy, po pravé straně (ve směru staničení) bude pro parkování částečně využit chodník se zesílenou konstrukcí, v opačném směru budou parkovací pruhy s asfaltovým krytem vyznačeny vodorovným dopravním značením.

**d) pěší a cyklistické stezky**

Chodníky a plochy pro chodce budou zrekonstruovány po obou stranách dotčené komunikace. Na začátku trasy bude na zvýšeném zpomalovacím prahu vytvořen plnohodnotný přechod pro chodce se signálním a varovným pásem, včetně nového nasvícení. V rámci rekonstrukce budou vytvořeny jednoznačné vstupy do vozovky, vybavené sníženými obrubami a varovnými pásy. Chodník určený pro částečné podélné parkování vozidel bude v celé délce vybaven varovným pásem z reliéfní dlažby. Pohyb pěších nebude nijak omezen a rekonstrukce naopak povede ke zvýšení bezpečnosti chodců.

Cyklistické trasy v dotčené lokalitě nejsou řešeny.

**B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

Veškerá obnovená zeleň vně rekonstruovaných zpevněných ploch bude provedena dosypáním vhodné zeminy v potřebné síle dle aktuálních podmínek a následné finální vrstvy (tl. 100 mm) zúrodnitelné zeminy, oseté travní vhodnou směsí v množství minimálně 40g travní směsi na 1 m<sup>2</sup> plochy zeleně. V rámci stavby se nepředpokládá kácení vzrostlé zeleně.

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

Neposuzuje se.

**b) vliv na přírodu a krajinu**

Neposuzuje se.

**c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Neposuzuje se.

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

Posouzení vlivu není podkladem stavebního záměru.

**e) naplnění závěrů integrované prevence**

Není.

**f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma**

Nejsou navrhována ochranná pásma.

**B.7 Ochrana obyvatelstva**

Objekt není určen pro ochranu obyvatelstva, nová opatření pro ochranu obyvatelstva nejsou navrhována. Obyvatelé v případě ohrožení budou využívat místní systém ochrany obyvatelstva.

**B.8 Zásady organizace výstavby****B.8.1 Technická zpráva****a) potřeby a spotřeby rozhodujících medií a hmot**

Staveniště bude zajištěno dodávkou elektrické energie a vody, napojovací body a kapacity si zajistí dodavatel stavby.

**b) odvodnění staveniště**

Bude využitý stávající systém odvedení povrchových vod z lokality.

**c) napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu**

Rekonstrukce je navržena přibližně ve stávajících vymezeních uličního prostoru. Dotčená komunikace zůstane napojena na navazující komunikace ulic Hudcovská, Cihelní a pokračování ulice V domkách.

**d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Při realizaci stavby bude zhotovitel minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod.

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

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma jsou stanovena příslušnými správci sítí a dotčenými orgány v jednotlivých vyjádřeních, která jsou přiložena v dokladové části. Pokud není staveniště zajištěno jiným způsobem, musí být oploceno tak, aby byla zajištěna ochrana staveniště a byl oddělen prostor staveniště od okolí. Pro ochranu okolí stavby z hlediska hlukových poměrů je potřeba důsledně postupovat podle nařízení vlády ze dne 7. 12. 2022, kterým se mění nařízení

vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nebezpečnými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a zejména § 11 – Hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb a § 12 – Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru. Dopravní prostředky musí mít ložnou plochu zakrytu plachtou nebo musí být uzavřeny. Zároveň budou při odjezdu na veřejnou komunikaci očištěny. Odpady, které vzniknou při výstavbě, budou likvidovány v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech. Při veškerých pracích je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy, zejména vyhlášku č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Staveniště se musí zařídit, uspořádat, označit a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět.

V rámci návrhu bude provedeno odstranění stávajících zejména zpevněných ploch až po úroveň nově navrhované zemní pláně řešených komunikací a chodníkových ploch. Tedy budou odstraněny zejména stávající asfaltová vozovka a chodníky. V rámci projektu se předpokládá výměna aktivní vrstvy podloží o tloušťce 0,5 m v místě vozovek a 0,3 m v místě chodníkových ploch a vjezdů pod úroveň zemní pláně. Nevhodná zemina bude nahrazena štěrkodrtí 0/63. Mezi rostlý terén a štěrkodrt' bude umístěna separační geotextilie (min. 200 g/m<sup>2</sup>). V rámci stavby se nepředpokládá kácení vzrostlé zeleně.

#### **f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Trvalý zábor staveniště je vymezen vnější hranicí stavebních pozemků.

#### **g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Nejsou.

#### **h) maximální produkovaná množství odpadu a druhy odpadů a emisí při výstavbě**

Odpady, které vzniknou při stavbě, budou v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. „O odpadech“, likvidovány na stavbě, odvozem do sběrných surovin nebo na skládku k tomu určenou.

Zatřídění předpokládaného odpadu:

Katalogové číslo odpadu	Název druhu odpadu	Označení pro účely evidence
17 01 01	Beton	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O

Veškerý odpad bude průběžně odvážen na řízenou skládku odpadu.

#### **I) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Nejsou navrženy úpravy.

**m) zásady pro dopravně inženýrská opatření**

Standardní pracovní místo na místní komunikaci bude značeno dle „Zásad pro označování pracovních míst na PK – II. vydání – TP 66. Dopravně inženýrské opatření průběhu výstavby je věcí dodavatele stavby.

Dodavatelská firma je povinná zajistit dopravně inženýrské opatření a následně požádat o zvláštní užívání pozemní komunikace v souladu s aktuálními místními podmínkami v době realizace.

**n) speciální podmínky pro provádění stavby**

Nejsou.

**o) zařízení staveniště**

Pro stavbu jako celek nebude zřizováno zařízení staveniště. Investor určí plochu k umístění pojízdné maringotky dodavatele, která bude mít šatnové zázemí a hygienické WC pro pracovníky dodavatele. Vjezd na staveniště bude realizován ze stávající místní komunikace.

**p) harmonogram výstavby**

Harmonogram výstavby bude předán zhotovitelem stavby před zahájením výstavby.

**B.8.2 Postup výstavby**

Doba výstavby se předpokládá v trvání cca 3 měsíců od započetí stavby. Stavba není členěna na etapy, bude provedena formou jediné etapy.

**B.8.3 Bilance zemních hmot**

V rámci návrhu bude provedeno odstranění stávajících zejména zpevněných ploch až po úroveň nově navrhované zemní pláň řešených komunikací a chodníkových ploch. Tedy budou odstraněny zejména stávající asfaltová vozovka a chodníky. V rámci projektu se předpokládá výměna aktivní vrstvy podloží o tloušťce 0,5 m v místě vozovek a 0,3 m v místě chodníkových ploch a vjezdů pod úroveň zemní pláň. Nevhodná zemina bude nahrazena štěrkodrtí 0/63. Mezi rostlý terén a štěrkodrt' bude umístěna separační geotextilie (min. 200 g/m<sup>2</sup>).

**B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Navrhované zpevněné plochy budou odvodněné výslednou kombinací podélných a příčných sklonů do nových uličních vpustí, případně na plochu ze zasakovací dlažby a následně do prostoru zeleně, kde bude volně zasakovat. V zeleni pod vjezdem ze zasakovací dlažby bude

vytvořeno zasakovací žebro široké 2,00 m, dlouhé 6,85 m a hluboké 0,30 m, vyplněné štěrkodrtí frakce 32/63 obalenou ve všech stran do separační geotextilie. Tímto způsobem se zvýší retenční kapacita v daném místě.