

## Obsah

<b>B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....</b>	<b>4</b>
a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území .....	4
b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci ...	4
c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území .....	4
d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.....	4
e) Ochrana území podle jiných právních předpisů .....	6
f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.....	7
g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí .....	7
h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin .....	7
i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa .....	8
j) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	8
k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice .....	8
l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí .....	9
m) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření .....	9
n) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu ....	10
<b>B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY .....</b>	<b>10</b>
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	10
a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby: u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně tech., případně stavebně historického průzkumu a výsledky static. posouzení nosných konstrukcí.....	10
b) Účel užívání stavby.....	10
c) Trvalá nebo dočasná stavba .....	11
d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby .....	11
e) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	11
f) Základní technické parametry stavby – navrhovaná rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení atd. ....	11
g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.....	12
h) Základní bilance stavby.....	12

i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy .....	12
j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu dokončení a užívání stavby .....	12
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	12
a) Urbanismus – území regulace, kompozice prostorového řešení .....	12
b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení .....	13
B.2.3 Celkové technické řešení .....	14
d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí .....	17
e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě .....	18
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby .....	18
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby .....	18
B.2.6 Základní charakteristika objektů .....	18
a) Popis současného stavu .....	18
b) Popis navrženého řešení .....	19
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	20
B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení .....	21
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana .....	21
B.2.10 Hygienické požadavky stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	21
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	22
a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží .....	22
b) Ochrana před bludnými proudy .....	22
c) Ochrana před technickou seismicitou .....	22
d) Ochrana před hlukem .....	23
e) Protipovodňová opatření .....	23
f) Ochrana před sesuvy půdy .....	23
g) Ochrana před vlivy poddolování .....	23
h) Ostatní negativní vlivy .....	23
B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	23
b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky .....	23
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....	24
b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	24
c) Doprava v klidu .....	25
d) Pěší a cyklistické stezky .....	25
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....	25
B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....	26

a) Vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památkových stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.....	27
b) Vliv stavby na soustavu chráněných území Natura 2000 .....	28
c) Způsob zohlednění podmínek závaz. Stanoviska posouzení vlivu záměru na ŽP, je-li podkladem .....	28
d) 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 .....	28
e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.....	28
<b>B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA.....</b>	<b>28</b>
<b>B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>29</b>
a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.....	29
b) Přístup na stavbu, popřípadě přístupové trasy .....	29
c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.....	29
d) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště .....	30
e) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy .....	30
f) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.....	30
<b>B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>30</b>

## 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

Zájmové území se nachází na pozemcích ve vlastnictví Statutárního města Ústí nad Labem i v majetku třetích osob.

Území se nachází v městské části Střekov, je převážně zastavěno starší výstavbou panelových domů, v menší míře se zde nacházejí i vily a rodinné domy, v dolní části ulice je výstavba tvořena průmyslovým areálem bývalých Schichtových závodů nyní společnosti STZ a Vittera. V okolí se také nacházejí průmyslové areály Setuzy a.s. a spol. Severně od průmyslové části je vlakový přejezd směr Ústí nad Labem a Děčín s vlečkou.

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

Projekt je v souladu s platnou verzí územního plánu Statutárního města Ústí nad Labem.

### c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Projekt je zpracován v souladu s obecně platnými technickými požadavky na výstavbu, zejména se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb., s vyhláškou č. 268/2009 Sb. O technických požadavcích na stavby, s vyhláškou č. 146/2008 Sb. O rozsahu a obsahu proj. dokumentace dopravních staveb v platném znění.

### d) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

- Koordinační jednání se zástupci investora – místní šetření
- vyjádření příslušných správců k existenci inženýrských sítí
- **Geodetické zaměření – Vancl Promapy**

Geodetické zaměření zájmového území včetně nejbližších návazností bylo zhotoveno autorizovaným geodetem.

Textový i výkresový soubor zpracovaného geodetického zaměření jsou nedílnou součástí zpracované PD.

- Generel veřejného osvětlení Ústí nad Labem
- Studie – Revitalizace Žukovovy ulice – 5/2008 – Ing. Jiří Koudelka
- SUDOP EU a.s. – Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov – Děčín východ (mimo)
- Koordinační jednání se společností VITERRA

- Georadarový průzkum:

Upřesněné hodnoty hloubek byly vyneseny do grafů zvlášť pro pravou a levou stranu vozovky a jsou uvedeny v příloze 2. Tabulka 2 (a také protokol z měření) obsahuje statistické údaje: minimum, maximum a průměrnou hodnotu, stanovené v délkách po 50 metrech.

Tabulka 2: Základní údaje z georadarového měření tloušťek

Staničení [km]	Georadarový průzkum - Žukovova ulice, Ústí nad Labem								
	Tloušťky asfaltových vrstev vozovky [mm]								
	Pravá strana vozovky			Levá strana vozovky			Průměr	Max.	Min.
	Průměr	Max.	Min.	Průměr	Max.	Min.			
0,000 - 0,050	150	293	84	113	167	73	131	293	73
0,050 - 0,100	130	219	95	122	279	87	126	279	87
0,100 - 0,150	132	192	90	169	376	74	151	376	74
0,150 - 0,200	161	222	104	127	240	80	144	240	80
0,200 - 0,250	113	149	85	102	131	71	107	149	71
0,250 - 0,300	112	172	78	96	150	70	104	172	70
0,300 - 0,350	100	150	62	111	152	78	106	152	62
0,350 - 0,400	104	137	71	97	125	69	100	137	69
0,400 - 0,450	111	145	77	103	126	82	107	145	77
0,450 - 0,500	112	146	92	106	146	70	109	146	70
0,500 - 0,550	121	149	99	115	184	70	118	184	70
0,550 - 0,600	111	137	92	142	175	102	126	175	92
0,600 - 0,650	107	152	80	117	171	87	112	171	80
0,650 - 0,700	102	136	74	111	184	84	107	184	74
0,700 - 0,750	89	172	46	103	195	75	96	195	46
0,750 - 0,800	102	158	50	116	177	88	109	177	50
0,800 - 0,850	94	135	66	92	121	60	93	135	60
0,850 - 0,905	109	167	67	115	153	82	112	167	67
Celkový průměr							114	193	71

Úsek je porušen trhlinami (úzké, nepravidelné, mozaikové) na povrchu vozovky. Vyskytují se hrboly, poklesy, vyjeté koleje a četné vysprávkky. Kryt vozovky vykazuje poruchy makrotextury (pocení, vystoupení tmelu) a asfaltového tmelu s kavernami v obrusné vrstvě.

Konstrukce vozovky se skládá z asfaltových vrstev (AB), které překrývají původní dlážděnou vozovku uloženou na štěrkopísku a štěrkodrti.

- Dopravní průzkum – Artendr 6/2022:

V běžný pracovní den využije komunikaci v ulici Žukovova na místě stanoviště u Setuzy cca 3.150 voz/den a křižovatku ulic Žukovova/Purkyňova/Truhlářova cca 3.050 voz/den. V ulici Žukovova je vysoká intenzita automobilové dopravy, většinu těžké dopravy tvoří nákladní automobily z průmyslových areálů v ulici. V ulici nejsou zavedeny autobusové linky.

V projektové dokumentaci zamýšlené rekonstrukce ulice Žukovovy doporučujeme nasměrovat chodce do podchodu u železničního přejezdu P2965 – Setuza. V současné době chodci při přecházení železniční tratě podchod nevyužívají, přes tento přejezd průměrně v denní dobu vlak přejíždí 4x za hodinu. V noci je tato trať spíše využívaná nákladními soupravami.

Železniční přejezdy vleček (P10714 a P10713) jsou většinou nevyužívány, slouží pro nákladní dopravu do přilehlých průmyslových areálů.

Dopravní průzkum byl částečně ovlivněn trvalou uzavírkou ulice Jeseninova.

## e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Pozemky dotčené stavbou jsou památkově chráněné.

Stavba se nenachází v chráněném ložiskovém území.

Z hlediska ochrany inženýrských sítí dle vyjádření a v souladu platnými právními předpisy se stavba nachází v ochranném pásmu:

- CETIN
- GasNet
- ČEZ Distribuce
- T-mobile
- TETA
- TPS
- Severočeské vodovody a kanalizace
- Ten Net
- Vodafone
- Dráhy ČD
- Energy Ústí nad Labem a.s.
- Veřejné osvětlení
- Tepelné hospodářství města Ústí nad Labem s.r.o.

Podmínky tepelné hospodářství:

- V trase našeho zařízení ani jeho ochranném pásmu nebude umístěno žádné zařízení. Vše bude umístěno mimo ně. V případě, že toto není možné dodržet, je nutné předem prokazatelně projednat podmínky vstupu zařízení do ochranného pásma se správcem oblasti.
- Dle energetického zákona č.458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů bude dodrženo ochranné pásmo pro rozvod tepelné energie: 2,5m po obou stranách zařízení
- Výkopové práce v ochranném pásmu našeho zařízení nepoužívat těžkou pozemní techniku, veškeré výkopové práce budou prováděny ručně.
- Veškeré práce v ochranném pásmu zařízení THMÚ budou po provedení a před záhozem vždy odsouhlaseny správcem oblasti THMÚ pro rozvod tepla. Zápis o provedené kontrole bude zapsán ve stavebním deníku. Pokud toto stavebník neprovede, vyhrazujeme si právo nechat inkriminované místo na náklady stavebníka znovu odkrýt.

Správce oblasti: Rozvod tepla: p. Smolej Marek tel. +420 724 057 495

- Při souběhu a křížení našich sítí je nutné respektovat příslušné normy a zákony, zvláště ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a zákona č. 458/2000 Sb., včetně jeho novelizací.
- V případě odkrytí našeho zařízení, zajistí zhotovitel akce jeho řádné zabezpečení proti poškození. Při odkrytí požadujeme prokazatelně informovat výše uvedeného správce, který před provedením zásypu provede jeho kontrolu.
- V případě poškození našeho zařízení bude neprodleně informován výše uvedený správce oblasti THMÚ a veškeré opravy provede investor výše uvedené akce na své náklady.

### **f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba se nachází mimo záplavové a poddolované území, není třeba zajišťovat zvláštní opatření.

### **g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí**

Stavba je navržena a provedena takovým způsobem, aby neohrožovala život, zdraví, zdravé životní podmínky jejich uživatelů ani uživatelů okolních staveb. Neohrožuje životní prostředí nad limity obsažené ve zvláštních předpisech.

V řešené lokalitě dojde ke zlepšení odtokových poměrů.

Odvodnění chodníku, vozovky a parkovacích stání je řešeno příčným a podélným sklonem do stávajících přemístěných uličních vpustí které jsou napojeny na stávající kanalizaci.

Při provádění stavby vzniknou pouze běžné, nijak závažné negativní účinky na okolí. Dojde pouze ke krátkodobému zvýšení hladiny hluku mechanizací a dopravou, dále ke zvýšení prašnosti při suchém a větrném počasí, nečistota komunikací v okolí, zvýšený provoz na místních komunikacích.

Projektová dokumentace řeší stavební úpravu stávajících komunikací a s tím vybudování nových parkovacích míst pro osobní vozidla. Nepředpokládá se rapidní zvýšení provozu. Dojde k jeho usměrnění a ke správnému navedení k parkovacím místům dle norem a zákonů. Stavba nebude mít negativní vliv na okolí.

Po dokončení nebude stavba nijak negativně ovlivňovat okolní pozemky a stavby.

Případné odvodnění stavby bude řešeno odčerpáním vody do stávající jednotné kanalizace.

Staveniště bude v průběhu stavby řádně zabezpečeno, bude zamezeno přístupu nepovolaným osobám na staveniště.

V průběhu stavby dojde k nepatrnému zvýšení bodové prašnosti a hlučnosti. Vzhledem k nepatrnému dopadu na okolní pozemky a stávající výstavbu nebylo nutné provádět ochranná opatření.

### **h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Ke kácení v dotčené oblasti nedojde.

Stávající stromy budou ochráněny dřevěným bedněním.

Budou vyfrézovány asfaltové plochy vozovky a chodníků, odstraněny betonové obruby, bude provedena úprava stávajících uličních vpustí včetně napojovacího potrubí. Stávající betonová a kamenná dlažba se rozebere a odveze se na příslušné místo, tato dlažba bude posouzena pro zpětné použití.

V současných konstrukčních vrstvách vozovky se nachází žulové kostky, je nutno ověřit jejich schopnost pro zpětné použití.

Na základě požadavku společnosti Viterra bude odstraněno kolejové vedení vlečky P10713 na pozemcích 1768/45 a 3041/95.

Demontáž současných svítidel VO umístěných na fasádách budov ve správě společnosti Viterra bude probíhat po předchozí domluvě. Současné metalické vedení pro tyto svítidla má přívodní napájení z administrativní budovy.

**Přílehlý podchod v dolní části ulice Žukovova bude rekonstruován dle plánované PD - SUDOP EU a.s. – Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov – Děčín východ (mimo). Současně je zkoordinováno dopravní napojení na tuto PD – viz. výkresová část.**

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

K trvalému ani dočasnému záboru nedojde. Bude provedeno částečné vynětí ze ZPF na p.č. 5 v majetku Římskokatolické farnosti – Ústí nad Labem.

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

Napojení nově zrekonstruovaných ploch v řešené lokalitě bude dodržovat šířkové a výškové parametry stávajících ploch.

Nové osvětlení bude dle požadavku správce veřejného osvětlení napojeno ze stávajících rozvodů VO, bude vysmyčkováno a propojeno mezi jednotlivými stožáry. Před připojení napájení VO ke stávajícímu rozvodu bude provedena revize přípojného bodu.

Přemístěné uliční vpusti se napojí na stávající kanalizaci.

Zpracování projektu je v souladu s ustanovení vyhlášky č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Podélné sklony chodníků nepřekročí 8,33 %. Místa pro přecházení, přechod pro chodce a vstupy na vozovku jsou opatřena varovnými a signálními pásy z reliéfní kontrastní dlažby.

#### **k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Projekt počítá s novým parkovištěm pro areál Viterra viz. výkresová část. Vjezd i chodník přílehlý u parkoviště je náležitě upraven.

Dále je potřeba výškově upravit vodovodní šoupě na pozemku č. 3040/3!



**Přílehlý podchod v dolní části ulice Žukovova bude rekonstruován dle plánované PD - SUDOP EU a.s. – Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov – Děčín východ (mimo). Současně je zkoordinováno dopravní napojení na tuto PD – viz. výkresová část.**

Před vytyčením inženýrských sítí je nutno pozvat zástupce společnosti Energy Ústí nad Labem a.s. a náležitě zkoordinovat rekonstrukci vodovodu ve správě této společnosti, jelikož se vodovod místy nachází v havarijním stavu a výška jeho krytí v současné době není 1 m:

„Ulicí Žukovova jsou vedeny řady rozvodu vody (řady DN 500 a DN 400). Tyto řady jsou litinové a existuje k nim pouze dokumentace z roku 1923. Z těchto řadů je provedeno několik odboček do výrobních areálů po obou stranách ulice Žukovova.“

Společnost Energy Ú. n. L. v ulici provozuje i kabely VN, na které je nutno také brát ohled.

„Vedle vytyčení těchto sítí za přítomnosti pracovníků společnosti Energy Ú. n. L. a.s., společnost požaduje doplnit do dalšího stupně PD – DPS – následující: bude přesně specifikována technická, technologická a časová návaznost na rekonstrukci našich rozvodů, křížení a souběh s ostatními sítěmi TI vedených v ulici Žukovova, vč. konkretizace podmínek všech souvisejících nároků na provádění zemních, instalačních a stavebních prací v blízkosti vodovodních řadů a rozvodů VN tak, aby provoz našich sítí TI, zejména vodovodních řadů byl omezen jen na co možná nejkratší nezbytně nutnou dobu s ohledem na nepřetržitou výrobu v podnicích našich odběratelů.“

## i) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Ústí nad Labem, Revitalizace ulice Žukovova

Seznam pozemků dotčených stavbou							Katastrální území: Střekov; 775 258
Č.	Č. parc. dle KN	Celk.vým. dle KN [m <sup>2</sup> ]	LV dle KN/PK	Druh pozemku / Způsob využití	BPEJ	Výměra	Vlastnické právo / Vlastník, jiný oprávněný
1	2140/1	76441	4213	Dráha			Správa železnic, státní organizace
2	263	135578	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
3	1768/74	1493	4822	Manipulační plocha			SPL a.s.
4	1768/68	1691	4822	Manipulační plocha			SPL a.s.
5	3055	953	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
6	492	13295	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
7	1748	6956	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
8	344/7	583	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
9	3/1	963	590	Zeleň			Římskokatolická farnost Ústí nad Labem - Střekov
10	4	391	1	Zeleň			Statutární město Ústí nad Labem
11	303	897	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
12	5	1678	590	Trvalý travní porost	13755 + 24199	12 + 1666	Římskokatolická farnost Ústí nad Labem - Střekov
13	1445/1	14762	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
14	361	7403	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
15	320	735	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
16	332	27	1	Ostatní komunikace			Statutární město Ústí nad Labem
17	3/3	392	1	Jiná plocha			Statutární město Ústí nad Labem

## l) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou.

## **n) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu**

Nově zrekonstruované plochy chodníků i komunikací budou co nejbližší kopírovat navazující stávající stav.

Nové lampy VO budou napojeny na stávající rozvody VO.

Stávající dešťová kanalizace zůstává napojena stávajícím způsobem.

## **B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

#### **a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby: u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně tech., případně stavebně historického průzkumu a výsledky static. posouzení nosných konstrukcí**

Úsek je porušen trhlinami (úzké, nepravidelné, mozaikové) na povrchu vozovky. Vyskytují se hrboly, poklesy, vyjeté koleje a četné vysprávkky. Kryt vozovky vykazuje poruchy makrotextury (pocení, vystoupení tmelu) a asfaltového tmelu s kavernami v obrusné vrstvě.

Konstrukce vozovky se skládá z asfaltových vrstev (AB), které překrývají původní dlážděnou vozovku uloženou na štěrkopísku a štěrkodrti.

Současné chodníkové plochy jsou částečně z betonové dlažby, litého asfaltu nebo z asfaltového krytu.

Současné povrchy komunikace i chodníků vykazují značné poruchy konstrukčních vrstev jednotlivých vrstev. Objevují se viditelné propady v konstrukcích z důvodu rozpadu podkladních vrstev i výmoly v obrusných vrstvách komunikace i chodníků.

Stavební pozemky pro rekonstrukci ulice mají způsob využití ostatní komunikace. Vše je v souladu s charakterem území, jedná se o rekonstrukci – úpravu stávající stavby + částečné vybudování nových ploch.

Dotčené okolní povrchy budou po ukončení výstavby uvedeny do původního stavu.

#### **b) Účel užívání stavby**

Stavba bude i nadále využívána jako veřejné prostranství.

Stavba bude zajišťovat bezpečnost pro chodce (chodníky, varovné pásy, nové osvětlení) a vymezení se stavební úpravou podélná parkovací místa.

Zrekonstruuje se asfaltová vozovka včetně podkladních i obrusných vrstev.

Zlepší se nakládání s dešťovými vodami v lokalitě.

### **c) Trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o stavbu trvalou.

### **d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby**

Nejsou. Stavba bude zabezpečovat bezbariérové užívání.

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

Podmínky dotčených orgánů byly zkonzultovány a jsou již zapracovány v dokumentaci, pokud budou ve vyjádřeních ještě další podmínky, budou doplněny do této projektové dokumentace.

### **f) Základní technické parametry stavby – navrhovaná rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení atd.**

Navrhovaná komunikace má návrhovou rychlost po téměř celé svojí délce 40 km/h, toto snížení rychlosti platí od staničení 0,030km v rámci úseku SO1.

Minimální šířka jízdního pruhu je 3,75 m, avšak po většinou dosahuje 4,25m šířky.

Minimální šířka chodníků činí 1,5 m.

V běžný pracovní den využije komunikaci v ulici Žukovova na místě stanoviště u Setuzy cca 3.150 voz/den a křižovatku ulic Žukovova/Purkyňova/Truhlářova cca 3.050 voz/den. V ulici Žukovova je vysoká intenzita automobilové dopravy, většinu těžké dopravy tvoří nákladní automobily z průmyslových areálů v ulici. V ulici nejsou zavedeny autobusové linky.

Vzhledem k charakteru stavby (zemní práce, opravy komunikace, vytvoření parkoviště a přístřešku pro kontejnery) není potřeba zajišťovat dodávky vody a energií. Pro většinu stavebních činností budou používány běžné stavební mechanismy s vlastním pohonem.

Pouze pro dočasné stavební buňky je třeba zajistit dodávku el. energie, která ale bude řešena buďto napojením na stávající zdroje v okolí na základě smlouvy samostatně řešené zhotovitelem nebo pomocí dieselové elektrocentrály.

Bezpečnost provozu na komunikaci a stávajících přechodech pro chodce budou zajišťovat navržené lampy VO.

Stavba nebude mít nároky na dodávky tepla v průběhu realizace.

Stavba nebude mít nároky na dodávky teplé užitkové vody v průběhu realizace.

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

Netýká se řešené stavby

## **h) Základní bilance stavby**

V každém SO jsou přílohou výkazy výměr pro zlepšení odhadů na práce zahrnuté v rozpočtu.

## **i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Přesný termín zahájení a ukončení výstavby určí investor a prováděcí firma, po vzájemné dohodě se doloží smlouvou. Popis postupů výstavby bude dán harmonogramem dodavatelské firmy. Případné odchylky od předpokládaných termínů budou upřesňovány v rámci realizace stavby a aktuálních klimatických a hydrologických podmínek.

**Stavba bude rozdělena na dvě Etapy:**

**SO 01 – Revitalizace ulice od železničního přejezdu k ulici Truhlářova**

**SO 02 – Revitalizace ulice od křižovatky Žukovova / Truhlářova po ulici Karla IV.**

Předpokládané zahájení stavby: 2Q/2026

Předpokládané dokončení stavby: 4Q/2026

## **j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu dokončení a užívání stavby**

Stavební úřad může na žádost stavebníka vydat časově omezené povolení k předčasnému užívání stavby před jejím úplným dokončením, pokud to nemá podstatný vliv na užitelnost stavby, neohroží to bezpečnost a zdraví osob nebo zvířat anebo životní prostředí.

## **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

### **a) Urbanismus – území regulace, kompozice prostorového řešení**

Rekonstrukce ulice bude provedena tak, aby se začlenila do okolní zástavby a nevybočovala z charakteru této místní části.

Vše bude upraveno tak, aby to působilo příjemným dojmem na okolí. Prostorové řešení se částečně změní z důvodu vyhrazení ploch parkovacích stání, rozšíření chodníků a doplnění cyklistických piktogramů.

Návrh vychází z platných norem, stávajícího stavu, požadavků investora a zpracované studie.

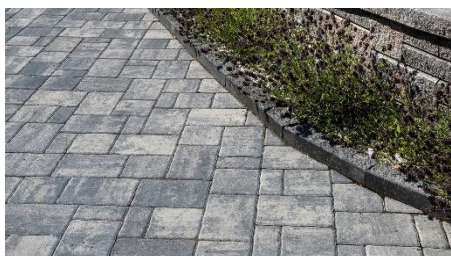
## b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Rekonstrukce je dělána ve stávající ploše, nebude nijak narušeno okolní prostředí, naopak vše svým charakterem lépe zapadne do okolí.

Materiálové a barevné řešení bude navazovat na už zrekonstruované části v okolí.

Nově zrekonstruovaná komunikace i parkovací stání budou mít finální obrusnou vrstvu z asfaltového betonu.

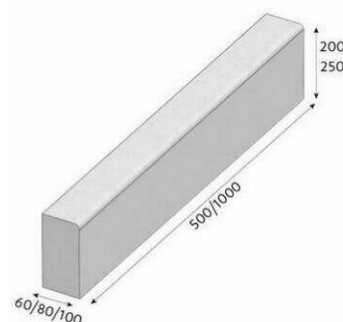
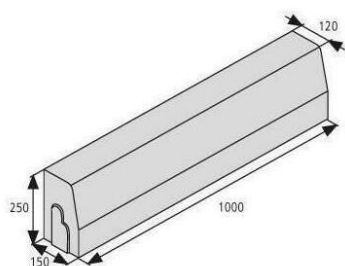
Pro chodníky i vjezdy byl zvolen systém pochozí/pojízdné vrstvy ze zámkové betonové dlažby dle požadavků investora. Chodník bude z dlažby tl. 6 cm, vjezdy budou z dlažby tl. 8cm a příslušné skladby podkladních vrstev (viz. vzorové příčné řezy).



*základní tvar zámkové dlažby, základní tvar zámkové dlažby-slepecké, základní tvar žulové dlažby*

**SILNIČNÍ ŽULOVÝ OBR.**

**PARKOVÝ OBR.**



## 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 nepřipustné přetvoření**

### SO 01:

Navržené řešení spočívá v komplexní rekonstrukci se zajištěním řádného odvádění srážkových vod do stávajících přemístěných uličních vpustí a se sjednocením povrchových úprav. V rámci rekonstrukce komunikace bude proveden nový živičný kryt včetně podloží a konstrukčních vrstev. Chodníky budou z betonové dlažby. Podélná parkovací místa budou mít povrch z žulové dlažby.

Niveleta vozovky a chodníků musí v maximální možné míře respektovat stávající stav a výškové uspořádání v ulicích. Na koncích úseků je navrženo plynulé směrové a výškové napojení na stávající stav.

***Zemina pro zakládání stavby parkoviště musí být náležitě zatříděna.***

Konstrukční vrstvy vozovky, chodníků a parkovacích stání jsou navrženy dle norem a předpokládaného zatížení.

#### **Komunikace:**

- 40 mm ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ ACO 11 ČSN EN 13108-1
- SPOJOVACÍ POSTŘIK 0,7kg/m<sup>2</sup> C60 BP5 ČSN 73 6129
- 70 mm ASFALTOVÝ BETON PODKLADNÍ ACP 16+ ČSN EN 13108-1
- INFILTRAČNÍ POSTŘIK 1,5kg/m<sup>2</sup> C50 BP4 ČSN 73 6129
- 150mm SMĚS STMELENÁ CEMENTEM SC0/45 C8/10 ČSN 73 6126-1
- 150mm ŠTĚRKODRŤ ŠDb 0/63 ČSN 73 6126-1
- 150 mm HRUBÉ DRCENNÉ KAMENIVO HDK 32/63 SANACE
- 50 mm ŠTĚRKOVÝ OBSYP PRO GEOTEXTÍLII ŠD 0/16
- NETKANÁ GEOTEX. 500 g/m<sup>2</sup> (MOKRUTEX PES 500 g/m<sup>2</sup>)
- 610 mm celkem

#### **Chodník:**

- 60 mm BETONOVÁ DLAŽBA DL60 ČSN 73 6131
- 30mm LOŽE L2/8 ČSN 73 6131
- 150 mm ŠTĚRKODRŤ ŠDb 0/32 ČSN 73 6126-1
- 100mm ŠTĚRKODRŤ ŠD 16/32 SANACE
- 340 mm celkem

#### **Sjezdy na pozemky:**

- 80 mm BETONOVÁ DLAŽBA 20/10/8 ČSN 73 6131
- LOŽE Z DRCENÉHO KAMENIVA L 40 mm ČSN 736131
- SMĚS STMELENÁ CEMENTEM SC 8/10 120 mm
- ŠTĚRKODRŤ 0/32 ŠDa 150 mm
- 390 mm celkem

### **Podélná parkovací místa:**

- 100mm BETON. DLAŽBA DL100 (ČSN 73 6131)
- 30mm KLADECÍ VRSTVA L 4/8 (ČSN 73 6131)
- 50mm DRCEN. KAMENIVO ŠD 8/16 (ČSN 73 6126 -1)
- 100mm DRCEN. KAMENIVO ŠD 16/32 (ČSN 73 6126-1)
- 180mm DRCEN. KAMENIVO ŠD 32/63 (ČSN 73 6126-1)
- 100mm ŠTĚRKOPÍSEK 0/8 (ČSN 73 6126-1)
- NETKANÁ GEOTEX. 500g/m2 (MOKRUTEX PES 500g/m2)
- 50mm ŠTĚRKOPÍSEK 0/8 (ČSN 73 6126-1)
- 610 mm celkem

Geotextílie při zabudování do stavby komunikace plní kromě separační funkce neoddělitelně i funkci filtrační. Filtrační geotextilie musí obecně umožňovat průchod vody, aniž dojde ke zvýšení tlaku vody v pórech před filtrem, musí zabraňovat pohybu částic chráněné zeminy (s výjimkou malého množství jemných částic zeminy přilehlých).

Do konstrukčních vrstev podle ČSN 73 6124-1 lze použít směsi, které se klasifikují podle pevnosti v prostém tlaku, přičemž smí být použito směsí s minimální třídou pevnosti C1,5/2,0. Směsi s třídou pevnosti nižší lze použít pouze pro úpravu zemin v aktivní zóně.

Betonové lože pro obrubníky bude provedeno z betonu C20/25 XF3.

Únosnosti podkladních vrstev dle TP 170.

Zemní plán Edef,2 = min. 45 MPa

ŠDB 0/63 Edef,2 = min. 60 MPa

SC 0/32 Edef,2 = min. 90 MPa

### **SO 02:**

Navržené řešení spočívá v komplexní rekonstrukci se zajištěním řádného odvádění srážkových vod do stávajících přemístěných uličních vpustí a se sjednocením povrchových úprav. V rámci rekonstrukce komunikace bude proveden nový živičný kryt včetně podloží a konstrukčních vrstev. Chodníky budou z betonové dlažby.

Podélná parkovací místa budou mít povrch z žulové dlažby.

Niveleta vozovky a chodníků musí v maximální možné míře respektovat stávající stav a výškové uspořádání v ulicích. Na koncích úseků je navrženo plynulé směrové a výškové napojení na stávající stav přilehlých povrchů.

Konstrukční vrstvy vozovky, chodníků a parkovacích stání jsou navrženy dle norem a předpokládaného zatížení – TP 170.

**Komunikace:**

- 40 mm ASFALTOVÝ BETON OBRUSNÝ ACO 11 ČSN EN 13108-1
  - SPOJOVACÍ POSTŘÍK 0,7kg/m<sup>2</sup> C60 BP5 ČSN 73 6129
  - 70 mm ASFALTOVÝ BETON PODKLADNÍ ACP 16+ ČSN EN 13108-1
  - INFILTRAČNÍ POSTŘÍK 1,5kg/m<sup>2</sup> C50 BP4 ČSN 73 6129
  - 150mm SMĚS STMELENÁ CEMENTEM SC0/45 C8/10 ČSN 73 6126-1
  - 150mm ŠTĚRKODRŤ ŠDb 0/63 ČSN 73 6126-1
  - 150 mm HRUBÉ DRCENNÉ KAMENIVO HDK 32/63 SANACE
  - 50 mm ŠTĚRKOVÝ OBSYP PRO GEOTEXTÍLI ŠD 0/16
  - NETKANÁ GEOTEX. 500 g/m<sup>2</sup> (MOKRUTEX PES 500 g/m<sup>2</sup>)
- 610 mm celkem

**Chodník:**

- 60 mm BETONOVÁ DLAŽBA DL60 ČSN 73 6131
  - 30mm LOŽE L2/8 ČSN 73 6131
  - 150 mm ŠTĚRKODRŤ ŠDb 0/32 ČSN 73 6126-1
  - 100mm ŠTĚRKODRŤ ŠD 16/32 SANACE
- 340 mm celkem

**Podélná parkovací místa:**

- 100mm BETON. DLAŽBA DL100 (ČSN 73 6131)
  - 30mm KLADECÍ VRSTVA L 4/8 (ČSN 73 6131)
  - 50mm DRCEN. KAMENIVO ŠD 8/16 (ČSN 73 6126 -1)
  - 100mm DRCEN. KAMENIVO ŠD 16/32 (ČSN 73 6126-1)
  - 180mm DRCEN. KAMENIVO ŠD 32/63 (ČSN 73 6126-1)
  - 100mm ŠTĚRKOPÍSEK 0/8 (ČSN 73 6126-1)
  - NETKANÁ GEOTEX. 500g/m<sup>2</sup> (MOKRUTEX PES 500g/m<sup>2</sup>)
  - 50mm ŠTĚRKOPÍSEK 0/8 (ČSN 73 6126-1)
- 610 mm celkem

**Sjezdy na pozemky:**

- 80 mm BETONOVÁ DLAŽBA 20/10/8 ČSN 73 6131
  - 40mm LOŽE Z DRCENÉHO KAMENIVA ČSN 73 6131
  - 120 mm SMĚS STMELENÁ CEMENTEM SC 8/10 ČSN 73 6124-1
  - 150mm ŠTĚRKODRŤ ŠD 0/32 ČSN 73 6126-1
- 390 mm celkem

*Geotextílie při zabudování do stavby komunikace plní kromě separační funkce neoddělitelně i funkci filtrační. Filtrační geotextílie musí obecně umožňovat průchod vody, aniž dojde ke zvýšení tlaku vody v pórech před filtrem, musí zabraňovat pohybu částic chráněné zeminy (s výjimkou malého množství jemných částic zeminy přilehlých).*

Do konstrukčních vrstev podle ČSN 73 6124-1 lze použít směsi, které se klasifikují podle pevnosti v prostém tlaku, přičemž smí být použito směsí s minimální třídou pevnosti C1,5/2,0. Směsi s třídou pevnosti nižší lze použít pouze pro úpravu zemin v aktivní zóně. Betonové lože pro obrubníky bude provedeno z betonu C20/25 XF3.

Únosnosti podkladních vrstev dle TP 170.

Zemní plán Edef,2 = min. 45 MPa

ŠDB 0/63 Edef,2 = min. 60 MPa

SC 0/32 Edef,2 = min. 90 MPa



**b) Celková bilance nároků všech druhů energií**

Nepředpokládá se.

**c) Celková spotřeba vody**

Počítá se pouze potřebná voda pro technologie dle uvážení dodavatele.

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

Při stavebních pracích nevznikají žádné škodliviny nebo zvláštní odpadní látky. Na staveništi se nepředpokládá výskyt nebezpečného odpadu. S případným nebezpečným odpadem bude na staveništi nakládáno podle zákona, nebude zde skladován a bude okamžitě odvezen k ekologické likvidaci na příslušné místo. Odpadní materiál ze staveniště bude důsledně roztríděn a uložen v souladu se zákonnými předpisy o nakládání s odpady, kovové části budou odvezeny do sběrných surovin, nadbytečný nezávadný materiál (cihly, beton, přebytečný výkopek) bude odvezen na skládku.

<b>Kategorie odpadů</b>		<b>způsob likvidace</b>	<b>kategorie</b>	<b>množství max.</b>
17 01 01	Beton	podrcení, recyklace, využití k zásypu výkopů	O	150 m3
17 01 02	Cihly	podrcení, recyklace, využití k zásypu výkopů	O	20 m3
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků	recyklace, uložení na skládce S-OO	O	20 m3
17 01 07	Nekontaminované směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel atd. neuvedené pod č. 170106	recyklace, využití k zásypu výkopů	O	20 m3
17 03 02	Asfaltové směsi	surovinové využití, uložení na skládce S-OO, S-NO	O, N	1500 m3
17 05 04	Zemina a kamení	zpětný zásyp	O	500 m3
17 09 03	Stavební a demoliční odpady obsahující nebezpečné látky	biodegradace, uložení na skládce S-NO	N	15 m3
17 09 04	Nekontaminované směsné stavební a demoliční odpady	uložení na skládce S-OO	O	150 m3

Dokončená stavba komunikací nebude produkovat žádné odpady ani emise (ty zůstanou na komunikacích stejné).

## **e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Nejsou.

### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Komunikace a chodníky budou provedeny jako bezbariérové. Obruby u míst na přecházení budou sníženy, místa pro přecházení pro chodce budou patřičně vyznačeny varovným pásem z reliéfní dlažby.

U podchodu pod železniční tratí je zřízeno již stávající řešení bezbariérovému využívání.

### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Požadavky na bezpečnost při provádění staveb, nebo jejich částí jsou upraveny zvláštním předpisem. Při provádění ani provozu stavby nesmí být ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích. Pro pohyb mechanismů při realizaci budou stanoveny základní bezpečnostní podmínky.

- Ochrana před vniknutím nepovolaných osob – bude provedena v rozsahu zařízení staveniště pomocí mobilních oplocení.
- Bezpečnost práce při realizaci

### **B.2.6 Základní charakteristika objektů**

#### **a) Popis současného stavu**

##### **SO 01:**

Jedná se o rekonstrukci chodníků, komunikace a veřejného osvětlení. Současné chodníkové plochy jsou částečně z betonové dlažby, litého asfaltu nebo z asfaltového krytu. Úsek SO1 v celkové délce 420 m začíná u přejezdu P2965 a končí za křižovatkou s ulicí Truhlářova. Stavební pozemky pro rekonstrukci ulice mají způsob využití ostatní komunikace. Vše je v souladu s charakterem území, jedná se o rekonstrukci – úprava stávající stavby a částečně se vybudují nové plochy. Dotčené okolní povrchy budou po ukončení výstavby uvedeny do původního stavu.

Úsek je porušen trhlinami (úzké, nepravidelné, mozaikové) na povrchu vozovky. Vyskytují se hrboly, poklesy, vyjeté koleje a četné vysprávk. Kryt vozovky vykazuje poruchy makrotextury (pocení, vystoupení tmelu) a asfaltového tmelu s kavernami v obrusné vrstvě. Konstrukce vozovky se skládá z asfaltových vrstev (AB), které překrývají původní dlážděnou vozovku uloženou na štěrkopísku a štěrkodrti.

**SO 02:**

Jedná se o rekonstrukci chodníků, komunikace a veřejného osvětlení. Současné chodníkové plochy jsou částečně z betonové dlažby, litého asfaltu nebo z asfaltového krytu. Úsek SO2 v celkové délce 428 m začíná u křižovatky s ul. Purkyňova a končí u křižovatky s ulicí Karla IV. Stavební pozemky pro rekonstrukci ulice mají způsob využití ostatní komunikace. Vše je v souladu s charakterem území, jedná se o rekonstrukci – úprava stávající stavby a částečně se vybudují nové plochy. Dotčené okolní povrchy budou po ukončení výstavby uvedeny do původního stavu

Úsek je porušen trhlinami (úzké, nepravidelné, mozaikové) na povrchu vozovky. Vyskytují se hrboly, poklesy, vyjeté koleje a četné vysprávkky. Kryt vozovky vykazuje poruchy makrotextury (pocení, vystoupení tmelu) a asfaltového tmelu s kavernami v obrusné vrstvě. Konstrukce vozovky se skládá z asfaltových vrstev (AB), které překrývají původní dlážděnou vozovku uloženou na štěrkopísku a štěrkodrti.

**b) Popis navrženého řešení****SO 01:**

Rekonstrukce je dělána ve stávající ploše, nebude nijak narušeno okolní prostředí, naopak vše svým charakterem lépe zapadne do okolí. Materiálové a barevné řešení bude navazovat na už zrekonstruované části v okolí.

Nově zrekonstruovaná komunikace bude mít finální obrusnou vrstvu z asfaltového betonu.

Pro chodníky byl zvolen systém pochozí/pojízdné vrstvy ze zámkové betonové dlažby dle požadavků investora. Chodník bude z dlažby tl. 6 cm a příslušné skladby podkladních vrstev (viz. vzorové příčné řezy).

Vjezdy budou z betonové dlažby tl. 8 cm. Rekonstrukce ulice bude provedena tak, aby se začlenila do okolní zástavby a nevybočovala z charakteru této místní části. Vše bude upraveno tak, aby to působilo příjemným dojmem na okolí.

Návrh vychází z platných norem, stávajícího stavu, požadavků investora.

Jedním z hlavních návrhových parametrů byl požadavek na maximalizaci a usměrnění parkovacích stání v řešeném území. Současný režim dopravy v klidu je nevyhovující.

V rámci SO1 jsou navrženy odbočovací pruhy v dolní části ulice Žukovova pro těžkou dopravu, která ústí do přilehlých průmyslových areálů. V rámci této úpravy se počítá se širšími jízdními pruhy. Návrh se snaží co nejvíce upřednostnit bezpečnost chodců: vytvořením přechodů a míst pro přecházení, náležitými bezbariérovými úpravami a novým veřejným osvětlením.

Navržené řešení spočívá v komplexní rekonstrukci se zajištěním řádného odvádění srážkových vod do stávajících přemístěných uličních vpustí a se sjednocením povrchových úprav. V rámci rekonstrukce komunikace bude proveden nový živičný kryt včetně podloží a konstrukčních vrstev. Chodníky budou z betonové dlažby. Podélná parkovací místa budou mít povrch z žulové dlažby.

Niveleta vozovky a chodníků musí v maximální možné míře respektovat stávající stav a výškové uspořádání v ulicích. Na koncích úseků je navrženo plynulé směrové a výškové napojení na stávající stav přilehlých povrchů.

Konstrukční vrstvy vozovky, chodníků a parkovacích stání jsou navrženy dle norem a předpokládaného zatížení – TP 170

#### **SO 02:**

Rekonstrukce je dělána ve stávající ploše, nebude nijak narušeno okolní prostředí, naopak vše svým charakterem lépe zapadne do okolí. Materiálové a barevné řešení bude navazovat na už zrekonstruované části v okolí.

Nově zrekonstruovaná komunikace bude mít finální obrusnou vrstvu z asfaltového betonu.

Pro chodníky byl zvolen systém pochozí/pojízdné vrstvy ze zámkové betonové dlažby dle požadavků investora. Chodník bude z dlažby tl. 6 cm a příslušné skladby podkladních vrstev (viz. vzorové příčné řezy).

Vjezdy budou z betonové dlažby tl. 8 cm. Rekonstrukce ulice bude provedena tak, aby se začlenila do okolní zástavby a nevybočovala z charakteru této místní části. Vše bude upraveno tak, aby to působilo příjemným dojmem na okolí.

Návrh vychází z platných norem, stávajícího stavu, požadavků investora.

Jedním z hlavních návrhových parametrů byl požadavek na maximalizaci a usměrnění parkovacích stání v řešeném území. Současný režim dopravy v klidu je nevyhovující.

Navržené řešení spočívá v komplexní rekonstrukci se zajištěním řádného odvádění srážkových vod do stávajících přemístěných uličních vpustí a se sjednocením povrchových úprav. V rámci rekonstrukce komunikace bude proveden nový živičný kryt včetně podloží a konstrukčních vrstev. Chodníky budou z betonové dlažby. Podélná parkovací budou mít povrch z žulové dlažby.

Niveleta vozovky a chodníků musí v maximální možné míře respektovat stávající stav a výškové uspořádání v ulicích. Na koncích úseků je navrženo plynulé směrové a výškové napojení na stávající stav přilehlých povrchů.

Konstrukční vrstvy vozovky, chodníků a parkovacích stání jsou navrženy dle norem a předpokládaného zatížení – TP 170

### **B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

Vzhledem k charakteru stavby není relevantní.

## **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Stavba žádným způsobem nezvyšuje požární nebezpečí.

### **Komunikace zajišťuje přístup složek IZS.**

K zabránění ztrát na životech a zdraví osob, popřípadě zvířat a ztrát na majetku, musí být stavba podle druhu a potřeby navržena, provedena, užívána a udržována tak, aby:

- zůstala zachována stabilita a únosnost konstrukcí
- bránila vzniku a šíření požáru a jeho zplodin mezi jednotlivými požárními úseky uvnitř stavby,
- bránila šíření požáru mimo stavbu, například na sousední stavbu nebo její část,
- umožnila bezpečnou evakuaci osob a evakuovatelných zvířat z hořící nebo požárem ohrožené stavby, popřípadě její části na volné prostranství nebo do jiného požárem neohroženého prostoru,
- umožnila účinný a bezpečný zásah požárních jednotek při hašení a zásahových pracích.

Vzhledem k charakteru stavby je možno konstatovat, že z hlediska požární bezpečnosti je stavba bezpečná a je v souladu s požadavky vyhlášky MMR ČR č.268/2009Sb.

**Kategorie stavby je 0.**

## **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Stavba se z těchto hledisek neřeší.

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

Jedná se o dopravní stavbu – komunikaci, parkovací stání a chodníky.

Zásobování pitnou vodou pro pracovníky v průběhu realizace bude zajištěno dovozem balené vody, sociální zařízení bude přivezeno mobilní chemické WC.

Při provádění stavby vzniknou pouze běžné, nijak závažné negativní účinky na okolí. Dojde pouze ke krátkodobému zvýšení hladiny hluku mechanizací a dopravou, dále ke zvýšení prašnosti při suchém a větrném počasí, nečistoty komunikací v okolí a zvýšenému provozu na místních komunikacích.

Hlučnost bude eliminována omezeným používáním mechanismů na nezbytně nutnou míru a také s časovým omezením prací.

Při větrném počasí a suchém počasí může být prašnost zmírněna kropením vodou.

Nečistota na místních komunikacích bude odstraňována pravidelným úklidem po skončení stavebních prací.

Zvýšený provoz na komunikacích v okolí stavby bude eliminován omezením rychlosti a frekvence nákladní dopravy dodržováním dopravních předpisů.

Při stavebních pracích nevznikají žádné škodliviny nebo zvláštní odpadní látky.

Na staveništi se nepředpokládá výskyt nebezpečného odpadu. S případným nebezpečným odpadem bude na staveništi nakládáno podle zákona, nebude zde skladován a bude okamžitě odvezen k ekologické likvidaci na příslušné místo.

### **Ochrana před hlukem**

Podrobnější hodnocení hlukových poměrů není v současné době možno provést, protože projektantovi není známo nasazení a druh stavební techniky, který použije zhotovitel stavebních prací.

Z orientačního posouzení na základě obdobných staveb vyplývá, že při realizaci nebudou překročeny limitní hodnoty průměrných ekvivalentních hladin hluku. Nelze však vyloučit, že jestliže budou práce probíhat v malé vzdálenosti před jedním objektem, vzroste krátkodobě hladina hluku nad limit.

V souladu s §77 zákona č.258/2000 Sb. – hygienický limit akustického tlaku ze stavební činnosti nesmí ve venkovním chráněném prostoru staveb přesahovat v době od 7,00 do 21,00 hodin LAeqT 65 dB.

Pro dodržení těchto hladin hluku je nutné, aby stavební stroje (kompresory, nakladače, rýhovače atp.) byly používány pouze v normální pracovní době od 7 do 16 hod., mimo tuto dobu pouze ve výjimečných případech (překopy důležitých komunikací apod.).

K omezení zátěže hlukem je nutné dodržovat tyto zásady:

- práce nebudou prováděny ve dnech pracovního klidu a pracovního volna bez předchozího souhlasu městského odboru dopravy

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

### **a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Není nutná.

### **b) Ochrana před bludnými proudy**

Není nutná, bludné proudy se nevyskytují.

### **c) Ochrana před technickou seizmicitou**

Není.

#### **d) Ochrana před hlukem**

Není, jedná se o komunikaci.

#### **e) Protipovodňová opatření**

Nejsou.

#### **f) Ochrana před sesuvy půdy**

V oblasti nejsou zaznamenány.

#### **g) Ochrana před vlivy poddolování**

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

#### **h) Ostatní negativní vlivy**

Nejsou zjištěny jiné negativní vlivy.

### **B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

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

Nové osvětlení bude dle požadavku správce veřejného osvětlení napojeno na stávající VO.

Komunikace, chodníky i podchod se napojí na dopravní infrastrukturu, tak aby nebyla v rozporu směrově i výškově.

Napojení na stávající asfaltové plochy bude provedeno asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Všechna křížení a souběhy sítí budou zhotoveny v souladu se zásadami dotčených sítí, které vyplynuly z vyjádření správců sítí.

#### **b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

**Řešeno v samostatné části projektové dokumentace - Viz. D.1.4.1 a D.1.4.2.**

## B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

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

Předmětem projektové dokumentace je navržení rekonstrukce komunikace a přilehlých ploch v Žukovově ulici.

Hlavním stavebním záměrem rekonstrukce je:

- výměna povrchu vozovky a podkladních vrstev v řešené ulici Žukovova
- navržení a ohraničení parkovacích ploch
- vybudování nových chodníků z betonové dlažby s vyspádovanými vjezdy a výjezdy
- přemístění vpustí na likvidaci srážkových vod, dle nově navrženého dispozičního uspořádání ulice
- umístění nového veřejného osvětlení (VO)
- přidání piktogramového koridoru pro cyklisty, dle územního plánování
- nové dopravní a vodorovné značení
- vjezdy z ulic Truhlářova, Jeseninova, Rozkošná, Puškinova, Purkyňova, Bří Mrštíků
- dopravní řešení k zajištění správného přístupu do areálů firem: Setuza A.s, Oleochem A.s.,.....

Bezbariérovost je řešena dle příslušné vyhlášky.

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

Vzhledem k tomu, že stavba navazuje na další komunikace, zasahuje stavba provozně i technicky do stávajících komunikací.

Provozně bude zásah stavby řešen dopravně inženýrskými opatřeními (DIO), které musí předložit zhotovitel stavby. DIO bude součástí DPS, musí zůstat zachován přístup pro těžkou dopravu do výrobních areálů ve spodní části ulice.

DIO musí být předloženo k odsouhlasení příslušným osobám společnosti Viterra, Energy Ú. n. L. a.s. a STZ!

Technicky v rámci stavby je nutno jako závěrečnou část realizovat konečné povrchové úpravy v dotčeném prostoru stavby.

Doprava materiálu a zeminy bude vedena po stávajících komunikacích.



**Porušené části povrchů budou co nejdříve uváděny do původního stavu.**

**Rozsah zařízení staveniště bude v ploše nezbytné pro umístění kontejneru, stavební buňky, skladu materiálu a mobilního chemického WC.**

**Při rekonstrukci se počítá s úpravou povrchových znaků inž. sítí dotčených při provádění stavbou.**

**Stavba musí umožnit přístup pohotovostním vozidlům.**

**Vstupy a vjezdy dotčených objektů budou vybaveny lávkami pro pěší (vyhovující pro použití invalidními vozíky) a mobilními přejezdy.**

**Stavební činnost musí umožnit vjezd a výjezd z vjezdů a vrat dotčených pozemků a domů. V případě krátkodobé uzavírky vjezdů je nutná dohoda s vlastníky, resp. uživateli dotčených nemovitostí.**

**Bezbariérové opatření (vyjme lávek přes výkop i pro invalidní vozíky) není řešeno, neboť se na stavbě nepočítá s pohybem osob se sníženou pohyblivostí.**

Vše je navrženo tak, aby se stavba bezproblémově napojila na stávající infrastrukturu.

### **c) Doprava v klidu**

**Jelikož v územním plánu města a cílem investora nebylo hlavním účelem revitalizace zvýšit počet parkovacích stání. Z tohoto důvodu byly přidány pouze tam, kde byly uliční prostory šířkově vyhovující (viz. Výkresová část).**

### **d) Pěší a cyklistické stezky**

**Zrekonstruují se stávající asfaltové a betonové chodníky. Nový povrch bude sjednocen do betonové dlažby. Na komunikaci bude umístěn cyklistický piktogram pro zlepšení bezpečnosti cyklistů.**

## **B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

**V rámci PD se řeší vegetační úpravy pouze jako finální úpravy navazující zeleně.**

Ochrana stromů při stavebních činnostech se řídí normou ČSN 83 9061.

V okapové linii koruny se nesmí provádět práce mechanizací.

Zelené plochy budou pouze zatravněny bez přidávání dřevin z důvodu rozsáhlého vedení inženýrských sítí.

## B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Stavba je navržena a bude provedena takovým způsobem, aby neohrožovala život, zdraví, zdravé životní podmínky jejich uživatelů ani uživatelů okolních staveb a aby neohrožovala životní prostředí nad limity obsažené ve zvláštních předpisech, zejména následkem:

- a. uvolňování látek nebezpečných pro zdraví a životy osob a zvířat
- b. přítomnosti nebezpečných částic v ovzduší
- c. uvolňování emisí nebezpečných záření, zejména ionizujících
- d. znečištění vzduchu a půdy
- e. nepříznivých účinků elektromagnetického záření
- f. nedostatečného zneškodňování odpadních vod, kouře, tuhých nebo kapalných odpadů,
- g. výskytu vlhkosti v konstrukcích nebo na povrchu konstrukcí uvnitř staveb
- h. nedostatečných zvuko-izolačních vlastností

Stavba všechny výše uvedené požadavky splňuje.

**Body a. – h. se na stavbě nebudou vyskytovat. vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,**

Při stavbě je nutné omezit v co největší míře případný hluk, vibrace a otřesy, prašnost a negativní účinky z provozu mechanismů.

### • ochrana ovzduší

Rekonstrukce komunikace nepodléhá oznamovací povinnosti ve smyslu zákona č.

86/2002 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

Při realizaci prací dle této dokumentace se jedná o emise škodlivin především v souvislosti s dopravou a odvozem materiálů.

Emise do ovzduší během stavby a dopravy s ní spojené lze podstatně ovlivnit:

- kvalitním seřazením motorů použité dopravy a stavební mechaniky a omezením manipulace s materiály na minimum.
- v období suchého, slunečního a větrného počasí bude prováděno jemné skrápění pracovní plochy
- automobily odvázející materiál, u něhož lze předpokládat vznik prašnosti, budou všechny zaplachtovány.
- technická zařízení využívající spalovací motory by měla splňovat minimální emisní normu EURO3.
- při výběru dopravců materiálů se zohlední kvalita vozového parku (emise škodlivin, hluk)

Vzhledem k povaze stavby se nepředpokládá vznik havárie či poruchy s dopadem na kvalitu ovzduší.

### • Ochrana vod

Z hlediska ochrany povrchových a podzemních vod se oproti současnému stavu nebude nic měnit.

Stavbou nedojde ke zhoršení při nakládání s dešťovými vodami.

- **Ochrana před hlukem, vibracemi a otřesy**

Zhotovitel bude provádět a zajistí stavbu tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb vyhověla požadavkům stanoveným v Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. „O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“.

- **Ochrana před prachem**

Zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno:

- důsledným dočištěním nákladních automobilů před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci na určených plochách tak, aby splňovala podmínky § 52 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů;
- používané veřejné komunikace musí být po dobu stavby udržovány v pořádku a čistotě. Při znečištění komunikací vozidly stavby je nutné v souladu s § 28 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění znečištění neprodleně a bez průtahů odstranit a uvést komunikaci do původního stavu na náklady stavebníka;
- uložení sypkého nákladu musí být zakryto plachtami dle § 52 zák. č. 361/2000 Sb.;
- v případě dlouhodobého sucha skrápěním staveniště;
- po celou dobu stavební činnosti bude použito postupů a prostředků zajišťujících minimální možnou produkci prachu.

- **Ochrana vod před negativními účinky z provozu stavebních mechanismů**

- Stavební mechanizace bude odstavována na náležitě zpevněné části plochy pro zařízení staveniště.
- Na staveništi nebude zřizována čerpací stanice PHM. PHM do stavebních strojů bude doplňováno na staveništi dovozem z autocisterny.
- Zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku. Po dobu provádění stavebních prací je třeba výhradně používat vozidla a stavební mechanismy, které splňují příslušné emisní limity na základě platné legislativy pro mobilní zdroje.
- Použité mechanismy budou povinně vybaveny prostředky k zachycení příp. úkapů či úniků olejů a ropných látek do terénu; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné vany.  
Stavbu je nutno provádět takovým způsobem, aby nedošlo ke kontaminaci půdy, povrchových a podzemních vod cizorodými látkami.
- Stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek, např. stacionární havarijní sady PROPACK 280 (PROBOX).
- Jakékoliv znečištění bude okamžitě asanováno.

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

Na stávající stromy po dobu rekonstrukce bude použita dřevěná ochrana.

Z hlediska ochrany fauny se nic nemění, jedná se o rekonstrukci.

## b) Vliv stavby na soustavu chráněných území Natura 2000

Jedná se o rekonstrukci. Netýká se.

## c) Způsob zohlednění podmínek závaz. Stanoviska posouzení vlivu záměru na ŽP, je-li podkladem

Závazné stanovisko posouzení vlivu záměru na životní prostředí (EIA) není podkladem.

V PD se zahazuje a bude provedeno částečné vynětí ze ZPF u parc. č. 5.

## d) 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

Není.

## e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Vzhledem k charakteru stavby budou ochranná pásma (OP) navrhována – VO.

## B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

### **Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.**

Charakter stavby vyvolá významné ovlivnění obyvatelstva během výstavby. Bude se hlavně jednat o zvýšení hlukové zátěže, emisí prachu a omezení přístupu a příjezdu k nemovitostem

Negativní účinky staveb a jejich zařízení na životní prostředí, zejména škodlivé exhalace, hluk, teplo, otřesy, vibrace, prach, zápach, znečišťování vod a pozemních komunikací a zastínění budov, nesmí překročit limity uvedené v příslušných předpisech - např. zákon č.28/2008 Sb. (O péči o zdraví lidu), zákon č. 100/2001 Sb. (upravuje zákon č.49/2010 Sb. O posuzování vlivů na ŽP), nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Vzhledem k charakteru stavby (zemní práce, oprava komunikace atd.) je možno konstatovat, že z hlediska vlivu na životní prostředí bude stavba v mezích běžných stavebních činností.

## **B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

### **a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

- napojení na dopravní infrastrukturu – jelikož se stavba se nachází ve veřejných komunikacích, bude napojení na dopravní infrastrukturu bezproblémové, bude však docházet k ovlivnění dopravy.
- napojení na technickou infrastrukturu – stavba bude mít takový charakter, že nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu (napojení na energie, vodu a kanalizaci)
- Přesné místo zařízení staveniště (ZS) bude určeno zhotovitelem stavby po dohodě s investorem.
- Stavba je rozdělena na tři etapy dle stavebních objektů

### **b) Přístup na stavbu, popřípadě přístupové trasy**

Na stavbu bude přístupová trasa z ulice Děčínská.

Během stavebních úprav SO 01 nesmí dojít k omezení provozu výrobního závodu Vittera Czech s.r.o. Zejména se jedná o přístupové cesty k výrobnímu areálu společnosti na pozemcích č. 3040/3 a 3041/95, které musí být přístupné po celou dobu realizace stavby. Výrobní závod provozuje v nepřetržitém režimu a při realizaci stavby je potřeba počítat s vysokou frekvencí nákladní automobilové dopravy a také s pohybem souprav po stávajících vlečkách ve spodní části v ulici Žukovova.

Stejné podmínky budou zachovány pro závod „Výroba biodiesel FAME“ a jeho dva sjezdy na stávajících pozicích (p.p.č. 1768/ 1; 1768/ 74); podmínky budou splněny zejména pro hlavní vjezd do areálu, kterým projíždějí tahače s cisternovým návěsem.

Na hranici sousedních pozemků bude navrženo takové opatření, aby voda z veřejných ploch po úpravě nestékala na sousední pozemky, případně smáčela povrch staveb a konstrukcí, které jsou umístěny na samé hranici pozemků.

Podrobně bude řešeno v dokumentaci pro provedení stavby, která bude v potřebném rozsahu a podrobnosti předána k potvrzení souhlasu SPL a.s., jako účastníka řízení a vlastníka dotčeného pozemku.

### **c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Rekonstrukce bude probíhat na stávající komunikaci, odstraní se stávající nevyhovující povrchy a budou nahrazeny novými. Vzhledem k výskytu stromů v blízkosti stavby, bude provedena jejich dočasná dřevěná ochrana, která bude po skončení rekonstrukce odstraněna.

#### **d) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Během stavebních úprav SO 01 bude trvalý zábor dočasný a částečný, aby nebyl narušen provoz a dodávky průmyslovým objektům. U SO 02 bude zábor částečný. Komunikace bude průjezdná pomocí stacionárních semaforů.

#### **e) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Přes výkopové rýhy budou osazeny lávky pro pěší (vyhovující pro použití invalidními vozíky). Musí se umožnit vstup a vjezd do dotčených objektů, průjezd ulicí apod. Ale během stavby se nepředpokládá pohyb osob se sníženou schopností pohybu (nikdo místní).

#### **f) Balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Zemní práce budou prováděny v potřebném rozsahu dle požadovaného spádu a sklonu podkladních vrstev navržené komunikace.

Během stavebních prací se nepředpokládá zásah do větších ploch zeminy.

Doplní se v DPS.

### **B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

V ulici je dešťová kanalizace řešena stávajícím způsobem. Uliční vpusti budou přemístěny dle nového dopravního uspořádání.

Červen 2023

Vypracovali: Michal Douša

Benjamin Erben