

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

Objednatel:

**Město Lovosice**

Školní 407/2  
410 30 Lovosice

Zhotovitel DSP/PDPS:



**Valbek, spol. s r.o.**

Vaňurova 505/17  
460 02 Liberec 3

HIP:

ING. T. TRACHTA

	Vypracoval	Ing. T. Trachta		Zak. číslo	15-UL11-021
	Zodp. projektant	Ing. T. Trachta		Datum	01/2016
	Tech. kontrola			Stupeň	DSP/PDPS
	Akce <b>Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích</b>			Počet formátů	30 x A4
				Měřítko	
<b>Zhotovitel:</b> Valbek, spol. s r.o., stř. Ústí n. L. Děčínská 717/21 400 03 Ústí nad Labem	Příloha  <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>			Č. přílohy	Paré
				<b>A.</b>	

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

(dle vyhl. č. 146/2008 Sb., příloha č. 8)

## 1. Identifikační údaje

**Stavba:** Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích  
**Kraj:** CZ042 - Ústecký  
**Obec:** Lovosice (okres Litoměřice) - 565229  
**Katastrální území:** Lovosice (okres Litoměřice) - 687707

**Zadavatel:** **Město Lovosice**  
Školní 407/2  
410 30 Lovosice

**Stupeň dokumentace:** Dokumentace pro stavební řízení a pro provádění stavby

**Datum zpracování:** leden 2016

**Projektant:** VALBEK spol. s r. o.  
středisko Ústí nad Labem  
Děčínská 717/21  
400 03 Ústí nad Labem  
tel. 475 531 077, 475 534 112  
email: info.usti@valbek.cz

**Hlavní inženýr projektu:** Ing. Tomáš Trachta, Valbek, spol. s.r.o.

## Odpovědní zhotovitelé:

Průvodní zpráva  
Koordinační situace  
Objekty řady 100, 300, 700  
Objekty řady 400  
Objekty řady 800

Ing. Trachta, Valbek, spol. s.r.o.  
Ing. Trachta, Valbek, spol. s.r.o.  
Ing. Trachta, Valbek, spol. s.r.o.  
p. Živnůstka, Elpro s.r.o.  
Ing. Trachta, Valbek, spol. s.r.o.

## 2. Základní údaje o stavbě

- a) *stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění:* stavba řeší rekonstrukci autobusového nádraží v Lovosicích, při zachování přibližného rozsahu a funkčního rozložení stávajících ploch, a zachování stávající vzrostlé zeleně. V rámci rekonstrukce je navržena změna dokončené stavby – stávajícího autobusového nádraží, kde je navržena změna uspořádání jednotlivých autobusových stání a redukce jejich počtu (původně 7 stání + 1 výstupní) na 5 stání + 2 rezervní (pro náhradní dopravu ČD, atp.). Dále jsou v rámci stavby navrženy úpravy přilehlých komunikací, při zachování jejich stávajících tras, vč. úprav souvisejících komunikací pro pěší. Součástí stavby je rovněž úprava veřejného prostranství v přednádražním prostoru, vč. úpravy osvětlení a doplnění městského mobiliáře. U stávajících komunikací jsou navrženy změny vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a komfortu jejich uživatelů, včetně zkapacitnění ploch pro parkování vozidel a úpravy odvodnění. Dále stavba řeší doplnění komunikací pro chodce a odstranění bariér ve stávajících trasách.

Stavba je umístěna do prostoru stávajícího autobusového nádraží, které se nachází před výpravní budovou ČD v Lovosicích. Uvažované území je ohraničeno prostorem přednádraží a ul. Žižkova, v jeho blízkém okolí se dále nachází nízká bytová zástavba (3 – 4 patra).

- b) *předpokládaný průběh stavby:*

1. *zahájení:* v závislosti na uvolnění finančních prostředků ze strany města, nejdříve ve 2. čtvrtletí roku 2016
2. *etapizace a uvádění do provozu:* stavba není rozdělena na části, uvedení do provozu se předpokládá v celku, po dokončení výstavby
3. *dokončení stavby:* cca 6 měsíců po započetí výstavby, v závislosti na době zahájení prací a klimatických podmínkách

- c) *vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán):* Město Lovosice má pro své správní území platný územní plán, datum vydání 27.9.2012, č. usn. OST 808/2012 JM, PID: MULOP000WGB5. Dle tohoto jsou plochy dotčené stavbou označeny jako plochy veřejných prostranství a plochy dopravní infrastruktury. Záměr řeší rekonstrukci autobusového nádraží, ve stávajících plochách a jeho realizací nedojde ke změně využití území. Je tedy možné konstatovat, že záměr je v souladu s ÚPD. Na stavbu nebylo žádáno o vydání územního rozhodnutí, jedná se o rekonstrukci stávajícího autobusového nádraží, při zachování využívaných ploch, ve vlastnictví investora.

- d) *stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití:* řešené území je v současné době rovněž využíváno jako komunikace s plochami pro odstavování vozidel a autobusové nádraží se souvisejícími plochami veřejných prostranství. Autobusové nádraží se nachází v těsné blízkosti výpravní budovy ČD – železniční stanice Lovosice, v jeho blízkém okolí se dále nachází nízká bytová zástavba (3 – 4 patra). Nádraží je napojeno jednosměrným vjezdem a výjezdem na ulici Žižkova, mezi nimi je umístěna zpevněná plocha sloužící jako parkoviště s kolmým stáním. Po stranách přednádražního prostoru se nacházejí komunikace zpřístupňující areál bývalé pošty a areál nádraží ČD. V území jsou také vedeny trasy sítě technické infrastruktury, jejich průběhy jsou zakresleny v grafické části projektové dokumentace.

- e) *vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí:* stavba nebude mít zásadnější vliv na své okolí. V rámci rekonstrukce autobusového nádraží je přibližně zachováván stávající rozsah a funkční rozložení ploch. Opatření k ochraně okolí nejsou navržena, realizací záměru nedojde v území ke zvýšení dopravní zátěže. Díky zlepšení stavebně-technického stavu komunikací by po realizaci záměru mělo dojít k mírnému poklesu hlukové zátěže. Stavbou se nezhorší odtokové poměry v území, nepatrně bude navýšeno množství dešťových vod

odváděných kanalizací, naopak množství vod zasakujících na sousedních zelených plochách se sníží. Celkový dopad na životní prostředí, krajinu a zdraví z hlediska emisí způsobených dopravou bude neutrální. Stavba při svém provozu neprodukuje odpad ani odpadní vody.

f) *celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:*

*vztahy na dosavadní využití území:* realizací stavby nedojde ke změně ve využití území. V rámci stavby jsou zabírány pouze pozemky ve vlastnictví investora a jejich funkční využití nebude měněno. Stavbou nebudou zabírány plochy ZPF a PUPFL. Navrhovaná rekonstrukce je v souladu s regulativem území zakotveném v územním plánu.

*vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území:* související stavbou je investice SŽDC, s.o., jedná se o akci „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice“, stupeň DTD. Projektantem rekonstrukce žst. Lovosice je společnost SUDOP Praha, a.s., projektové středisko Ústí nad Labem. Časový odhad realizace záměru je 03-12/2017. Obě stavby jsou od sebe odděleny výpravní budovou a nejsou ve vzájemném konfliktu. V případě současně probíhající realizace bude nutné koordinovat průběh výstavby s ohledem na přístupové trasy staveništní dopravy.

V době zpracování dokumentace dále investor v rámci související stavby zadal doplnění kamerového a elektronického informačního systému pro cestující, v rámci kterého budou řešeny rovněž akustické majáčky vytyčující přístup k nádraží. Dokumentaci této související stavby pro investora zpracovává společnost Eltodo, a.s. pod názvem „Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích – informační systém“. Obě stavby jsou vzájemně koordinovány a v rámci PD této stavby budou pro související stavbu informačního systému připraveny kabelové rozvody, na které bude informační systém následně napojen.

*změny staveb dotčených navrhovanou stavbou:* v rámci stavby bude upraveno stávající autobusové nádraží, vč. přednádražního prostoru a přilehlých komunikací, dále pak část ulice Žižkova, přiléhající k autobusovému nádraží. Stavbou je rovněž upravován rozsah stávajících komunikací pro pěší a městského mobiliáře. V nutném rozsahu jsou rovněž upravovány některé stávající sítě technické infrastruktury (veřejné osvětlení). Obvod stavby pak kříží další vedení sítí technické infrastruktury, ale jejich úprava se nepředpokládá.

### 3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

*Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace*

- a) *dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby:* Na stavbu nebylo žádáno o vydání územního rozhodnutí, jedná se o rekonstrukci stávajícího autobusového nádraží, při zachování využívaných ploch, ve vlastnictví investora.
- b) *regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace:* plochy dotčené stavbou jsou v platném územním plánu města označeny jako plochy veřejných prostranství a plochy dopravní infrastruktury. Záměr řeší rekonstrukci autobusového nádraží, ve stávajících plochách a jeho realizací nedojde ke změně využití území. Záměr je v souladu s funkčním určením ploch dle územního regulativu, je tedy možné konstatovat, že záměr je v souladu s ÚPD.
- c) *mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady:* zaměření území bylo použito z dokumentace „Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích“, ZDS 10/2013, Valbek, spol. s.r.o., v rámci plnění zakázky pak byl prověřen aktuální stav. Průběhy sítí technické infrastruktury byly převzaty ze zákresů správců, se stavem k 01/2016

- d) *dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)*: v rámci plnění zakázky byl zpracován přehled počtu odjezdů a příjezdů autobusů v pětiminutových intervalech, na kterém bylo ověřeno, že v daném intervalu bude autobusové nádraží současně využívat maximálně 5 spojů. Na základě tohoto zjištění byl navržen počet odjezdových stání v počtu 5 ks. Návrh byl projednán s investorem a zástupci Krajského úřadu Ústeckého kraje dne 14.10.2015. Na jednání bylo konstatováno, že uvedený počet je dostačující a bude vyhovovat i pro výhledový stav.

#### Přehled spojů:

##### BusLine:

č. 552660 – Lovosice-Třebenice-Třebívlice-Libčeves-Most

pracovní dny: 16+17 (celkem spojů v obou směrech 33 spojů/den)

volné dny, svátky: 8+7 (celkem spojů v obou směrech 15 spojů/den)

č. 552661 – Litoměřice-Lovosice-Třebenice-Třebívlice-Libčeves

pracovní dny: 12+12 (celkem spojů v obou směrech 24 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 552662 – Lovosice-Třebenice, Kocourov

pracovní dny: 5+5 (celkem spojů v obou směrech 10 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 552663 – Lovosice-Velemín, Milešov-Velemín, Dobkovičky-Žalany

pracovní dny: 18+18 (celkem spojů v obou směrech 36 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 552664 – Lovosice-Klapý-Třebívlice, Skalice

pracovní dny: 7+6 (celkem spojů v obou směrech 13 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 552665 – Lovosice-Klapý-Libochovice-Peruc

pracovní dny: 7+8 (celkem spojů v obou směrech 15 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 552666 – Lovosice-Čížkovice, cementárna

pracovní dny: 2+2 (celkem spojů v obou směrech 4 spoje/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 558001 – MHD Lovosice

pracovní dny: 12+11 (celkem spojů v obou směrech 23 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

BusLine zajišťuje celkem 8 linek, vč. MHD, tj. celkem všechny spoje v pracovních dnech 158 v obou směrech, resp. 15 spojů o víkendech a svátcích

##### ČSAD Slaný:

č. 552651 – Litoměřice-Lovosice-Malé Žernoseky

pracovní dny: 12+12 (celkem spojů v obou směrech 24 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 552655 – Lovosice-Chotěšov-Libochovice

pracovní dny: 12+11 (celkem spojů v obou směrech 23 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 552679 – Lovosice-Libochovice-Mšené-lázně-Roudnice n. L.

pracovní dny: 4+4 (celkem spojů v obou směrech 8 spojů/den)

volné dny, svátky: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

č. 582506 – Měřunice-Bílina-Lovosice

pracovní dny: 0+0 (celkem spojů v obou směrech 0 spojů/den)

volné dny, svátky: 6+6 (celkem spojů v obou směrech 12 spojů/den)

ČSAD Slaný zajišťuje celkem 4 linky, tj. celkem všechny spoje v pracovních dnech 31 v obou směrech, resp. 12 spojů o víkendech a svátcích

#### CELKOVÝ PŘEHLED:

-počet linek 12, vč. MHD

- počet spojů-v pracovních dnech 189, o víkendech a svátcích 27

- e) *geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum*: pro daný typ stavby není třeba
- f) *diagnostický průzkum konstrukcí*: pro daný typ stavby není třeba
- g) *hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech*: stavba se nenachází v záplavovém území
- h) *klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přizemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)*: pro daný typ stavby není rozhodující
- i) *stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně*: stavba se nenachází v památkové rezervaci nebo ochranném pásmu památkově chráněné stavby

#### 4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

- a) *způsob číslování a značení*: stavba je číslována dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., přílohy č. 8 v podrobnostech dokumentace pro provádění stavby dle přílohy č. 9
- b) *určení jednotlivých částí stavby*: stavba je členěna na 9 stavebních objektů, dle funkčního rozdělení. Některé tyto stavební objekty jsou dále děleny na podobjekty, dle souvislostí s ostatními stavebními objekty.
- c) *členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory*:  
stavba obsahuje 9 stavebních objektů a není dělena do provozních souborů:
  - SO 101 - Revitalizace autobusového nádraží – úprava stávajícího prostoru autobusového nádraží, vč. úpravy parkovacích stání v prostoru vjezdu a výjezdu
  - SO 102 - Úprava ulice Žižkova – úprava stávající komunikace v ul. Žižkova, včetně redukce parkovacích stání.
  - SO 103 - Úprava MK k vlakovému
  - SO 103.1 - Úprava MK vpravo od VB – úprava stávajících komunikací k ubytovně ČD (č.p. 919) a do prostoru bývalé pošty
  - SO 103.2 - Úprava MK vlevo od VB – úprava stávajících komunikací k služebnímu vjezdu vlakového nádraží a k obytným budovám na západní straně
  - SO 111 - Komunikace pro pěší – úpravy a doplnění stávajících komunikací pro pěší v řešeném prostoru
  - SO 131 - Dopravní značení – úpravy svislého a vodorovného dopravního značení v řešeném prostoru

SO 301 - Odvodnění komunikací – odvodnění zpevněných ploch do stávající kanalizace, objekt je rozdělen na SO 301.1 – 301.4, dle odvodňované komunikace

SO 421 - Veřejné osvětlení – úpravy doplnění osvětlovacích bodů k novým zpevněným plochám

SO 701 - Městský mobiliář – doplnění městského mobiliáře

SO 801 - Vegetační úpravy – dokončovací práce na úpravách povrchů zasažených stavbou, výsadba stromů a keřů

## 5. Podmínky realizace stavby

a) *věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků*: související stavbou je investice SŽDC, s.o., jedná se o akci „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Lovosice“, stupeň DTD. Projektantem rekonstrukce žst. Lovosice je společnost SUDOP Praha, a.s., projektové středisko Ústí nad Labem. Časový odhad realizace záměru je 03-12/2017. Obě stavby jsou od sebe odděleny výpravní budovou a nejsou ve vzájemném konfliktu. V případě současně probíhající realizace bude nutné koordinovat průběh výstavby s ohledem na přístupové trasy staveništní dopravy.

V době zpracování dokumentace dále investor v rámci související stavby zadal doplnění kamerového a elektronického informačního systému pro cestující, v rámci kterého budou řešeny rovněž akustické majáčky vytyčující přístup k nádraží. Dokumentaci této související stavby pro investora zpracovává společnost Eltodo, a.s. pod názvem „Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích – informační systém“. Obě stavby jsou vzájemně koordinovány a v rámci PD této stavby budou pro související stavbu informačního systému připraveny kabelové rozvody, na které bude informační systém následně napojen.

b) *uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti*: stavba bude probíhat na stávajících komunikacích. Postup výstavby jednotlivých stavebních objektů je odvislý od podmínky zachování veřejného provozu na silnicích spojující místní cíle s vyznačením provizorních odjezdových stání v době výstavby samotného autobusového nádraží. Předpokládá se vždy uzavření dotčené části (v případě uzavírky ul. Žižkova s vyznačením objízdné trasy) tak, aby byla zachována dopravní obsluha okolí, stavba zároveň zajistí přístup složek IZS a průchod pěších. Způsob a doba omezení provozu sítí technické infrastruktury během výstavby bude projednána s jejich správci. Délka omezení bude záviset na harmonogramu zhotovitele stavby. Přístup a průchod chodců bude zajištěn vždy, po okraji staveniště. Podrobně je navrhovaný postup výstavby, vč. dopravních opatření popsán v příloze E.- Zásady organizace výstavby.

c) *zajištění přístupu na stavbu*: stavba je veřejně přístupná ze sítě okolních komunikací

d) *dopravní omezení, objíždky a výluky dopravy*: viz. odstavec b, omezení provozu bude záviset na podrobném harmonogramu zhotovitele stavby. Zhotovitel zajistí v dostatečném předstihu informovanost místních obyvatel a v rámci přípravy stavby si zajistí rozhodnutí o zvláštním užívání komunikace a případně další povolení v návaznosti na svůj harmonogram stavebních prací. Podrobně je navrhovaný postup výstavby, vč. dopravních opatření popsán v příloze E.- Zásady organizace výstavby.

## 6. Přehled budoucích vlastníků a správců

- a) *seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, síť technické infrastruktury, oplocení apod.):* jednotlivé stavební objekty budou po dokončení předány příslušným správcům:

SO 101 - Revitalizace autobusového nádraží	Město Lovosice
SO 102 - Úprava ulice Žižkova	Město Lovosice
SO 103 - Úprava MK k vlakovému nádraží	Město Lovosice
SO 103.1 - Úprava MK vpravo od VB	
SO 103.2 - Úprava MK vlevo od VB	
SO 111 - Komunikace pro pěší	Město Lovosice
SO 131 - Dopravní značení	Město Lovosice
SO 301 - Odvodnění komunikací	Město Lovosice
SO 301.1 - Odvodnění komunikací	
SO 301.2 - Odvodnění komunikací	
SO 301.3 - Odvodnění komunikací	
SO 301.4 - Odvodnění komunikací	
SO 421 - Veřejné osvětlení	Město Lovosice
SO 701 - Městský mobiliář	Město Lovosice
SO 801 - Vegetační úpravy	Město Lovosice

- b) *způsob užívání jednotlivých objektů stavby:* síť místních, veřejně přístupných komunikací se smíšeným provozem a veřejné prostranství

## 7. Předávání částí stavby do užívání

- a) *možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání:* stavba bude předána do užívání jako celek, etapizace výstavby se nepředpokládá
- b) *zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby:* po dokončení úpravy ul. Žižkova bude uvedena do provozu tato část stavby, z důvodu zrušení omezení dopravy úplné uzavírky a objízdné trasy. Do trvalého užívání bude stavba uvedena jako celek. Přeložky sítě technické infrastruktury budou zprovozněny ihned po dokončení s ohledem na zajištění obsluhy území.

## 8. Souhrnný technický popis stavby

- 8.1. *Souhrnný technický popis uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby, začlenění stavby do území, tj. zejména vztah trasy a krajiny, vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů:*

Jedná se o změnu dokončené stavby, úpravy stávajících komunikací, ploch veřejného prostranství a nebezpečných ploch, včetně vybavení území – odvodnění, osvětlení, městský mobiliář a síť technické infrastruktury. V rámci rekonstrukce je navržena úprava stávajícího autobusového nádraží, kde je navržena změna uspořádání jednotlivých autobusových stání a redukce jejich počtu (původně 7 stání + 1 výstupní) na 5 stání + 2 rezervní (pro náhradní dopravu ČD, odstavení autobusů, atp.). Dále jsou v rámci stavby navrženy úpravy přilehlých komunikací, při zachování jejich stávajících tras, vč. úprav souvisejících komunikací pro pěší. Součástí stavby je rovněž úprava veřejného prostranství v přednádražním prostoru, vč. úpravy osvětlení a doplnění městského mobiliáře. U stávajících komunikací jsou navrženy změny vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a komfortu jejich uživatelů, včetně zkapacitnění ploch pro parkování vozidel a úpravy odvodnění. Dále stavba řeší



doplnění komunikací pro chodce a odstranění bariér ve stávajících trasách. V nutném rozsahu jsou rovněž upravovány některé stávající sítě technické infrastruktury.

## 8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

### 8.2.1. Pozemní komunikace

*výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby:* stavba je rozdělena na čtyři stavební objekty řešící komunikace a zpevněné plochy. Jedná se o SO 101, řešící úpravu stávajícího prostoru autobusového nádraží, vč. úpravy parkovacích stání v prostoru vjezdu a výjezdu. SO 102 řešící úpravu stávající komunikace v ul. Žižkova. SO 103, jenž je rozdělen na SO 103.1 – úprava stávajících komunikací k ubytovně ČD (č.p. 919) a do prostoru bývalé pošty a SO 103.2 – úprava stávajících komunikací k služebnímu vjezdu vlakového nádraží a k obytným budovám na západní straně. Dále pak SO 111, který řeší úpravy a doplnění stávajících komunikací pro pěší v řešeném prostoru.

#### Stávající stav:

Odjezdová stání autobusů jsou umístěna podél obvodové hrany zpevněné plochy, bez fyzického oddělení a bez dalšího vybavení, označeny jsou pouze svislou dopravní značkou (označníkem). Tímto způsobem je vytvořeno celkem 7 odjezdových stání a 1 výstupní stání. Zbývá část zpevněné plochy sloužící v současnosti pro odstavení autobusů. Vjezd do prostoru přednádraží je povolen pouze pro dopravní obsluhu. Vjezd, resp. výjezd je umožněn dopravním značením pouze jednosměrně, přičemž vjezd je před domem č.p. 323. Z plochy přednádraží je na jihozápadní straně stávající vjezd, který slouží pro služební účely ČD (směrem k odbavovací budově nádraží) a současně směrem k obytným budovám jako přístup na parkoviště. Podél vjezdu jsou vyznačena 3 parkovací stání pro vozidla taxi. Na severní straně, v ul. Žižkova je neoznačená zpevněná plocha, která slouží jako parkoviště s kolmým stáním (přibližně pro 12 osobních vozidel). Nad touto plochou jsou v ul. Žižkova vyznačeny řadící pruhy ve směru k ul. Tereziánská, pro směr vpravo a přímo. V blízkosti vjezdu do autobusového nádraží se v ulici Žižkova nachází přechod pro chodce délky přibližně 10 m, osvětlený pouze z jedné strany. Těsně za výjezdem z autobusového nádraží vpravo je pak situováno neosvětlené místo pro přecházení.

- a) *základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací, kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání:*

**SO 101 - Revitalizace autobusového nádraží:** Stavební objekt řeší rekonstrukci stávajícího prostoru autobusového nádraží a jeho dispoziční úpravu. Vjezd a výjezd autobusového nádraží zůstane zachován, stejně jako jednosměrný provoz v celém prostoru. Šířka vjezdu i výjezdu bude při rekonstrukci nádraží zmenšena. Vjezd bude upraven s rozjezdy o poloměru 9 m, respektive 6 m na straně přiléhající k parkovacím stáním, na protilehlé straně bude provedeno zmenšení šířky vjezdu pomocí pojížděné srpovité krajnice ze žulové dlažby (velké kostky, řádková). Zúžení šířky výjezdu bude provedeno vysazením chodníkové plochy podél nově navržených parkovacích stání, rozjezdy budou o poloměru 8 m, respektive 6 m na straně přiléhající k parkovacím stáním.

V prostoru podél ulice Žižkova byla před vlastní plochou nádraží navržena nová parkovací stání (šikmá v úhlu 45°) s povrchem ze žulové dlažby (malé kostky, úhlopříčná), v režimu P+R, pro vozidla skupiny O1 s kapacitou 6 míst, z toho jedno bude vyhrazené pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Základní rozměr stání je navržen v délce 4,80 m, s šířkou 2,50 m, vyhrazená parkovací stání budou šířky 3,50 m, přičemž základní šířka se u krajních parkovacích stání zvětšuje o 0,25 m. Podél parkovacích stání je navržena jednosměrná komunikace šířky 4,00 m,

od provozu v ulici Žižkova budou stání oddělena chodníkem šířky 2,50 m (řeší SO 111).

Po obvodu plochy autobusového nádraží je vedena jednosměrná komunikace délky 150 m s šířkou jízdního pruhu 4,50 m. Komunikace je v začátku úseku napojena na SO 102 a je vedena v přímé, na kterou navazuje levostranný složený oblouk  $R_1 = 18,70$  m,  $R_2 = 18,25$  m, za kterým dále pokračuje přímá a v konci úseku je komunikace rovněž napojena na SO 102. V ploše ohraničené touto komunikací je pak umístěno 5 nástupních ostrůvků šířky 2,50 m s délkou nástupní hrany 15,00 m, šířka komunikace mezi nástupišti je 4,50 m. Konce nástupních ostrůvků budou zaobleny, s ohledem na průjezd vozidel. Podél komunikace je pak dále v km 0,096 – 0,146 vpravo navržen záliv šířky 3,00 m pro zřízení dvou rezervních autobusových stání. Stání budou s těsným podélným řazením, délka nástupní hrany bude  $2 \times 12$  m + zvětšení o 1 m, délka vyřazovacího pruhu  $L_v = 15$  m, délka zařazovacího pruhu  $L_z = 10$  m.

Na rozhraní vozovek a chodníků budou osazeny kamenné obruby OP6 s nášlapem 0,15 m, v místech pro přecházení bude osazena snížená obruba s nášlapem 0,02 m. Srpovitá krajnice bude ohraničena kamennou obrubou OP2, s nášlapem 0,05 m. Rozhraní mezi vozovkou a plochou parkovacích stání bude vytvořeno pomocí kamenných krajníků KS3, bez nášlapu a na rozhraní parkovacích stání a chodníků budou osazeny kamenné obruby OP6 s nášlapem 0,10 m. Podél nástupní hrany rezervních autobusových stání bude osazena kamenná obruba OP6 s nášlapem 0,20 m v délce 25 m. V místě nástupních ostrůvků autobusových stání bude na rozhraní vozovky a ostrůvků osazen betonový silniční obrubník s nášlapem 0,15 m, v místě nástupních hran autobusových stání bude osazen bet. bezbariérový obrubník s výškou nášlapu 0,20 m, podél nástupní hrany (souběžně s bezbariérovou obrubou, na straně odvrácené) bude z důvodu zachování normového příčného sklonu osazena bet. silniční obruba s nášlapem 200 mm, v místech pro přecházení bude osazena bet. silniční obruba s nášlapem 20 mm. Všechny obruby budou položeny do betonového lože s oporou tloušťky min. 0,10 m. Spáry na styku obrub s asfaltovou vozovkou budou proříznuty a ošetřeny asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Nové uspořádání autobusového nádraží bylo prověřeno pro průjezd linkového autobusu délky 15 m, přičemž výjezd vozidel z nádraží bude s najetím do protisměru, stejně jako je tomu při současném uspořádání. Návrhová rychlost komunikace je 30 km/h.

#### Ochránění optického vedení THML:

S ohledem na mírné rozšíření pojezdových ploch autobusového nádraží bude provedena dodatečná ochrana optického vedení společnosti Tepelné hospodářství města Lovosic s.r.o. Optické vedení bude v dostatečné délce (s ohledem na manipulaci) obnaženo, stávající ochránění bude prodlouženo půlenými chráničkami DN 110, včetně přiložené rezervní chráničky a obetonováno v délce 17,00 m. Trasa stávajícího vedení a dodatečného ochránění je zřejmá z výkresové části dokumentace. Ve stejné trase je pak veden teplovod stejné společnosti, u něj se ale s ohledem na umístění mezi dvěma stávajícími komunikacemi předpokládá dostatečná hloubka uložení.

**SO 102 - Úprava ulice Žižkova:** V začátku řešeného úseku bude upravena šířka komunikace na 6,00 m mezi obrubami (jízdní pruh  $2 \times 2,75$  m), rovněž budou zkráceny a fyzicky odděleny stávající parkovací pruhy tak, aby byl zajištěn rozhled z/na přechod pro chodce, který zůstane zachován v přibližně stejné poloze a bude v rámci SO 421 nasvícen. Osa komunikace zůstane v začátku úseku zachována a celý úsek je veden v přímé, až po průsečnou křižovatku, kde jsou z technických důvodů vloženy dva protisměrné oblouky  $R_1 = 30$  m a  $R_2 = 45$  m tak, aby v místě křižovatky bylo umožněno odsazení osy navazující části komunikace o přibližně 2,30 m. Toto odsazení je navrženo z důvodu zúžení komunikace v prostoru před autobusovým

nádražím šířka komunikace zde bude upravena na 6,00 m mezi obrubami (jízdni pruh 2x 2,75 m), bude zde sloučen pruh pro odbočení vpravo a průběžný jízdni pruh, stávající neoznačená plocha (řešená v rámci SO 101) sloužící pro parkování vozidel pak bude v rámci SO 111 fyzicky oddělena. Komunikace je v tomto úseku rovněž vedena v přímé, v místě stykové křižovatky výjezdu z autobusového nádraží pak toto přímou navazují dva protisměrné oblouky  $R_3 = 50\text{ m}$  a  $R_4 = 250\text{ m}$ , kterými navazuje komunikace zpět na původní trasu. Za stykovou křižovatkou výjezdu z autobusového nádraží (SO 101), je pak těsně situováno místo pro přecházení, osvětlené v rámci SO 421. Ve směrovém oblouku  $R_3$  je šířka komunikace zvětšena o 0,25 m na 6,50 m mezi obrubami (jízdni pruh 2x 3,00 m), dále je šířkové uspořádání upraveno pro napojení na stávající stav. V konci řešeného úseku je poslední styková křižovatka napojující komunikaci vedoucí k bývalé poště, řešenou v rámci SO 103.1.

Na rozhraní vozovek a chodníků budou osazeny kamenné obruby OP6 s nášlapem 0,15 m, u přechodu pro chodce a v místech pro přecházení bude osazena snížená obruba s nášlapem 0,02 m. Všechny obruby budou položeny do betonového lože s oporou tloušťky min. 0,10 m. Spáry na styku obrub s asfaltovou vozovkou budou proříznuty a ošetřeny asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Nové uspořádání komunikace bylo prověřeno pro průjezd linkového autobusu délky 15 m, přičemž výjezd vozidel z nádraží bude s najetím do protisměru, stejně jako je tomu při současném uspořádání. Návrhová rychlost komunikace je 30 km/h.

**SO 103 - Úprava MK k vlakovému nádraží:** Stavební objekt řeší dvě přístupové komunikace, vpravo a vlevo od výpravní budovy, z tohoto důvodu byl rozdělen do dvou podobjektů, z nichž každý řeší jednu komunikaci:

SO 103.1 - Úprava MK vpravo od VB – tento objekt řeší úpravu stávající komunikaci k ubytovně ČD (č.p. 919) a navazující přístup do prostoru bývalé pošty

SO 103.2 - Úprava MK vlevo od VB – tento objekt řeší úpravu stávající komunikaci k služebnímu vjezdu vlakového nádraží a navazující přístup obytným budovám na západní straně.

SO 103.1: Průběžná komunikace k ubytovně ČD je v začátku úseku z pravé strany napojena pomocí stykové křižovatky na SO 102, rozjezdy křižovatky jsou o poloměru 6,00 m. Komunikace bude vedena ve stejné trase, jako je tomu u stávajícího stavu a bude narovnána její šířka na 5,50 m mezi obrubami (jízdni pruh 2x 2,75 m). V začátku úseku je trasa komunikace vedena v přímé, při současném zachování levé hrany. Na přímý úsek navazuje pravostranný oblouk  $R_1 = 42,75\text{ m}$ , který trasu mírně vychyluje ze stávajícího průběhu. V oblouku je pak umístěna styková křižovatka, kde se na průběžnou komunikaci k ubytovně ČD napojuje komunikace k areálu bývalé pošty. Za křižovatkou se komunikace vrací do své původní trasy pomocí složeného levostranného oblouku  $R_2 = 20,00\text{ m}$  a  $R_3 = 27,75\text{ m}$  a zároveň se zde mění šířkové uspořádání na 4,50 m mezi obrubami a komunikace je dále navržena jako jednopruhá, obousměrná. Posledním, přímým úsekem je pak komunikace napojena na stávající stav. V km 0,011 – 0,066 jsou pak podél komunikace vpravo navržena nová parkovací stání (šikmá v úhlu  $75^\circ$ ) s povrchem ze žulové dlažby (malé kostky, úhlopříčná), v režimu P+R, pro vozidla skupiny O1 s kapacitou 19 míst, z toho jedno bude vyhrazené pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Základní rozměr stání je navržen v délce 5,30 m, s šířkou 2,50 m, vyhrazená parkovací stání budou šířky 3,50 m, přičemž základní šířka se u krajních parkovacích stání zvětšuje o 0,25 m. Před ubytovnou ČD je pak navrženo místo pro přecházení a stávající nebezpečný prostor před vlastní ubytovnou bude zpevněn ze žulové dlažby (malé kostky, úhlopříčná).

Komunikace napojující areál bývalé pošty je v začátku úseku z levé strany napojena pomocí stykové křižovatky na průběžnou komunikaci k ubytovně ČD, rozjezdy křižovatky jsou o poloměru 6,00 m a 9,00 m. Komunikace bude vedena ve stejné trase, jako je tomu u stávajícího stavu, pomocí zmenšení rozjezdových

poloměrů zmenšena plocha křižovatky. Šířka komunikace pak bude s ohledem na uvažovanou dostavbu záchytného parkoviště narovnána na 5,50 m mezi obrubami (jízdní pruh 2x 2,75 m). V začátku úseku je trasa komunikace vedena v přímé, na kterou navazuje pravostranný oblouk  $R_1 = 30,0$  m, následným přímým úsekem je pak komunikace napojena na stávající stav. V km 0,006 – 0,013 je pak podél komunikace vlevo navržena nová plocha pro umístění kontejnerů s povrchem ze žulové dlažby (malé kostky, úhlopříčná), s kapacitou 5 ks velkoobjemového kontejneru (1100 l). Plocha je navržena v délce 7,50 m, s šířkou 1,60 m.

Na rozhraní vozovek a chodníků budou osazeny kamenné obruby OP6 s nášlapem 0,15 m, v místech pro přecházení bude osazena snížená obruba s nášlapem 0,02 m. Rozhraní mezi vozovkou a plochou parkovacích stání bude vytvořeno pomocí kamenných krajníků KS3, bez nášlapu a na rozhraní parkovacích stání a chodníků budou osazeny kamenné obruby OP6 s nášlapem 0,10 m. Podél zpevněné plochy před ubytovnou ČD bude osazena kamenná obruba OP6 s nášlapem 0,05 m v délce 13 m. Podél zpevněné plochy kontejnerových stání bude osazena kamenná obruba OP6 s nášlapem 0,02 m v délce 7,6 m, zbytek plochy pak bude ohraničen záhonovou kamennou obrubou G3 s nášlapem 0,06 m, v délce 10,6 m. Všechny obruby budou položeny do betonového lože s oporou tloušťky min. 0,10 m. Spáry na styku obrub s asfaltovou vozovkou budou proříznuty a ošetřeny asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Nové uspořádání komunikace bylo prověřeno pro průjezd vozidla na svoz komunálního odpadu. Návrhová rychlost komunikace je 30 km/h.

SO 103.2: Komunikace napojující služební vjezd vlakového nádraží je v začátku úseku z pravé strany napojena pomocí stykové křižovatky na SO 101, rozjezdy křižovatky jsou o poloměru 6,00 m a 4,00 m. Komunikace bude vedena ve stejné trase, jako je tomu u stávajícího stavu, šířka komunikace pak bude na 4,00 m mezi obrubami (jednopruhová, obousměrná). V začátku úseku je trasa komunikace začíná levostranným obloukem  $R_1 = 15,0$  m, následným přímým úsekem a krátkým levostranným obloukem  $R_2 = 15,0$  m je pak komunikace napojena na stávající stav. V rámci objektu bude rovněž upraven rozjezd komunikace zajišťující přístup obytným budovám na západní straně. V km 0,016 – 0,025 jsou pak podél komunikace vpravo navržena úprava stávajících parkovacích stání (kolmá) s povrchem ze žulové dlažby (malé kostky, úhlopříčná), vyhrazených pro vozidla taxislužby s kapacitou 3 místa. Základní rozměr stání je navržen v délce 4,75 m (délka zvětšena s ohledem na šířku průběžné komunikace), s šířkou 2,80 m, u krajních parkovacích stání zvětšuje o 0,25 m.

Na rozhraní vozovek a chodníků budou osazeny kamenné obruby OP6 s nášlapem 0,15 m, v místech pro přecházení bude osazena snížená obruba s nášlapem 0,02 m. Rozhraní mezi vozovkou a plochou parkovacích stání bude vytvořeno pomocí kamenných krajníků KS3, bez nášlapu a na rozhraní parkovacích stání a chodníků budou osazeny kamenné obruby OP6 s nášlapem 0,10 m. Všechny obruby budou položeny do betonového lože s oporou tloušťky min. 0,10 m. Spáry na styku obrub s asfaltovou vozovkou budou proříznuty a ošetřeny asfaltovou modifikovanou zálivkou.

Nové uspořádání komunikace bylo prověřeno pro průjezd vozidla na svoz komunálního odpadu. Návrhová rychlost komunikace je 30 km/h.

**SO 111 – Komunikace pro pěší:** Stavební objekt řeší komunikace pro pěší podél upravovaných místních komunikací a v přednádražním prostoru. Tyto jsou navrženy v základní šířce 1,5 m (2x 0,75 m), podél místních komunikací a parkovacích stání se tato šířka dále zvětšuje o bezpečnostní odstup 0,5 m na 2,0 m. Odvodnění komunikací pro pěší je zajištěno pomocí podélného (max. 8,33 %) a příčného sklonu (max. 2,00 %) do přilehlé zeleně, případně do vozovky.

Povrch bude z kamenné, mozaikové dlažby tloušťky 50 mm, ohraničení bude pomocí kamenných obrub záhonového typu OP6, na jedné straně bez nášlapu, na protilehlé s nášlapem min. 0,06 m tak, aby byla vytvořena vodící linie ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. Podél komunikací s motorovým provozem a parkovacích stání budou chodci ochráněni kamennými obrubami silničního typu OP6 s nášlapem 0,15 m, podél šikmých a kolmých parkovacích stání bude výška nášlapu kamenných obrub 0,10 m. V místech pro přecházení, u přechodu pro chodce a v místě ukončení chodníku bude nášlap obrub snížen na 0,02 m. V místě kontejnerových stání bude rovněž osazena snížená obruba s nášlapem 20 mm.

V místě nástupních ostrůvků autobusových stání bude jejich povrch vytvořen ze zámkové dlažby tl. 60 mm do lože z kameniva. Na rozhraní vozovky a nástupních ostrůvků bude osazen bet. silniční obrubník do betonového lože s oporou, v místě nástupních hran autobusových stání bude osazen bet. bezbariérový obrubník do betonového lože s oporou. Výška nášlapu obrub bude 150 mm, výška nášlapu bezbariérové obruby podél nástupní hrany bude 200 mm. V místech pro přecházení bude osazena snížená obruba s nášlapem 20 mm, podél nástupní hrany (souběžně s bezbariérovou obrubou, na straně odvrácené) bude z důvodu zachování normového příčného sklonu osazena obruba s nášlapem 200 mm. V týlu 1. nástupiště bude před místem pro přecházení převrácen příčný sklon nástupiště a bude zde osazena obruba s nášlapem 150 mm tak, aby u místa pro přecházení bylo možné vytvořit lichoběžníkovou rampu.

Povrch komunikací pro pěší bude v místech úprav výšky nášlapu obrub plynule přizpůsoben jejímu průběhu. Přizpůsobení povrchu komunikací pro pěší k upravené výšce nášlapu obrub bude provedeno pomocí přímých nebo lichoběžníkových ramp, se sklonem rampové části max. 12,5 %, za rampovou částí (v případě lichoběžníkových ramp) musí vždy zůstat zachován průchozí prostor šířky min. 0,9 m, se sklonem max. 2,0 % - viz. příloha B.5.-Bezbariérové užívání.

#### Konstrukce vozovek:

Nové konstrukce asfaltových vozovek jsou navrženy dle TP 170, pro třídu dopravního zatížení III a návrhovou úroveň porušení D1 (D1-N-6-III-PIII) ve složení:

ASF. BETON PRO OBRRUSNOU VR.	ACO 11 S	PMB 45/80-60	40mm
POSTŘIK SPOJOVACÍ EMULZÍ	PSE	C 50 BP 5	0,20kg/m <sup>2</sup>
ASF. BETON PRO LONOU. VR.	ACL 16 S	PMB 45/80-60	60mm
POSTŘIK SPOJOVACÍ EMULZÍ	PSE	C 50 BP 5	0,20kg/m <sup>2</sup>
ASF. BETON PRO PODKLADNÍ VR.	ACP 16+	50/70	50mm
POSTŘIK INFILTRAČNÍ ASF.	PI, A	C 50 B 5	0,80kg/m <sup>2</sup>
VR. ZE SMĚSI STMEL. CEMENTEM	SC C8/10		130 mm
ŠTĚRKODRŤ (kamenivo fr. 0/63)	ŠDA		150 mm
KONSTRUKCE CELKEM			500 mm

předpokládá se zřízení aktivní zóny v tloušťce 0,30 m, použitý materiál bude hrubozrnný o objemové hmotnosti min. 1600 kg/m<sup>3</sup>. V úrovni parapláně bude separační geotextilie CBR min. 1,7 kN, pevnost min. 12/12 kN. Předepsaný minimální modul přetvárnosti na pláni je Edef,2 = min. 45 MPa.

Nové konstrukce asfaltových vozovek (SO 103) jsou navrženy dle TP 170, pro třídu dopravního zatížení III a návrhovou úroveň porušení D1 (D1-N-6-III-PIII) ve složení:

ASF. BETON PRO OBRRUSNOU VR.	ACO 11	PMB 50/70	40mm
POSTŘIK SPOJOVACÍ EMULZÍ	PSE	C 50 B 5	0,20kg/m <sup>2</sup>
ASF. BETON PRO PODKLADNÍ VR.	ACP 16+	50/70	60mm
POSTŘIK INFILTRAČNÍ ASF.	PI, A	C 50 B 5	0,80kg/m <sup>2</sup>
VR. ZE SMĚSI STMEL. CEMENTEM	SC C8/10		120mm
ŠTĚRKODRŤ (kamenivo fr. 0/63)	ŠDA		200mm
KONSTRUKCE CELKEM			420 mm

předpokládá se zřízení aktivní zóny v tloušťce 0,30 m, použitý materiál bude hrubozrnný o objemové hmotnosti min. 1600 kg/m<sup>3</sup>. V úrovni parapláně bude separační geotextilie CBR min. 1,7 kN, pevnost min. 12/12 kN. Předepsaný minimální modul přetvárnosti na pláni je Edef,2 = min. 45 MPa.

Nové konstrukce dlážděných vozovek parkovacích a kontejnerových stání jsou navrženy dle TP 170, pro třídu dopravního zatížení VI a návrhovou úroveň porušení D2 (D2-D-1-VI-PIII) ve složení:

KAMENNÁ DLAŽBA, úhlopříčná, drobné kostky	DL	100 mm
LOŽNÁ VRSTVA (kamenivo)	L	40 mm
ŠTĚRKODRŤ (kamenivo fr. 0/63)	ŠDB	250 mm
KONSTRUKCE CELKEM		390 mm

zřízení aktivní zóny se nepředpokládá. Předepsaný minimální modul přetvárnosti na pláni je Edef,2 = min. 30 MPa. Barva dlažby bude přírodní.

Nové konstrukce komunikací pro chodce jsou navrženy dle TP 170, pro třídu dopravního zatížení CH a návrhovou úroveň porušení D2 (D2-D-1-CH-PIII) ve složení:

konstrukce s kamennou dlažbou:

KAMENNÁ DLAŽBA, mozaikové kostky	DL	50 mm
LOŽNÁ VRSTVA (kamenivo)	L	30 mm
ŠTĚRKODRŤ (kamenivo fr. 0/63)	ŠDB	150 mm
KONSTRUKCE CELKEM		230 mm

konstrukce se zámkovou dlažbou:

DLAŽBA, zámková	DL	60 mm
LOŽNÁ VRSTVA (kamenivo)	L	30 mm
ŠTĚRKODRŤ (kamenivo fr. 0/63)	ŠDB	150 mm
KONSTRUKCE CELKEM		240 mm

zřízení aktivní zóny se nepředpokládá. Předepsaný minimální modul přetvárnosti na pláni je Edef,2 = min. 30 MPa. Barva dlažby bude přírodní.

Nové konstrukce dlážděných vozovek srpovité, pojížděné krajnice jsou navrženy dle TP 170, pro třídu dopravního zatížení VI a návrhovou úroveň porušení D2 (D1-D-1-VI-PIII) ve složení:

KAMENNÁ DLAŽBA, řádková, velké kostky	DL	160 mm
LOŽNÁ VRSTVA (malta cementová)	L	50 mm
VRSTVA ZE SMĚSI STMELENÉ CEMENTEM	SC C8/10	120 mm
ŠTĚRKODRTĚ (kamenivo fr. 0/63)	ŠD <sub>B</sub>	150 mm
KONSTRUKCE CELKEM		480 mm

zřízení aktivní zóny se nepředpokládá. Předepsaný minimální modul přetvárnosti na pláni je  $E_{def,2} = \min. 30 \text{ MPa}$ . Barva dlažby bude přírodní.

Aktivní zóna, vč. separační geotextilie je navržena pro případ, že na pláni nebude možné dosáhnout předepsaného modulu přetvárnosti. O jejím zřízení bude rozhodnuto na základě zkoušek hutnitelnosti pláně a souhlasu TDI.

Nezpevněná krajnice je tvořena dodatečným násypem, pokrytí humózní vrstvou a osetí travním semenem bude provedeno v rámci SO 801. Odvodnění pláně je zajištěno trativody PVC DN 150, které budou zaústěny do šachet uličních vpustí. Stávající zpevněné povrchy budou rozebrány v následujících tloušťkách: 0,50 m u komunikací s motorovým provozem, 0,25 m u komunikací pro pěší. V rámci objektu bude dále z nezpevněných ploch sejmut drn v tloušťce 0,15 m.

- *parametry a zdůvodnění trasy:* umístění je dáno rozsahem zadání, umístěním stávající uliční sítě a uspořádáním terénu. Jednotlivé parametry jsou popsány výše u jednotlivých stavebních objektů.

- *návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací:* zemní práce jednotlivých SO jsou navrženy v minimálním rozsahu, převažujícími zemními pracemi je výkop pro aktivní zónu. U zeminy vytěžené v rámci zřízení aktivní zóny se předpokládá, že bude pro další použití na stavbě bez následné úpravy nevhodná, u zemin vytěžených v rámci odkopů pro spodní stavby řady 100 se nevhodnost pro zpětné užití na stavbě předpokládá z 50 %.

Bilance zemních prací je obsažena v samostatné příloze: B.4. Bilance zemních prací.

- *vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch:* skladba vozovek byla navržena dle TP170 – Katalog vozovek pozemních komunikací. Vzhledem k účelu komunikací se nepředpokládá zatížení konstrukce vozovky nákladní dopravou. Autobusová - pomalu jedoucí a zastavující doprava byla při návrhu konstrukcí zohledněna. Protože se jedná o skladby vozovek převzaté z Katalogu vozovek, nebylo provedeno posouzení jejich konstrukcí.

**8.2.2. Mostní objekty a zdi**

- a) výčet objektů a zdí: objekty mostů a zdí nejsou součástí stavby  
 b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména - základní údaje (rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory): netýká se

**8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace**

**Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah:** stávající zpevněné plochy jsou odvodněny pomocí uličních vpustí do stávající kanalizace, nezpevněné plochy jsou odvodněny vsakem. Úpravy odvodnění zpevněných ploch řeší **SO 301 - Odvodnění komunikací**: Stávající systém odvodnění zůstane zachován. Stávající uliční vpusti budou zrušeny a nahrazeny novými, které budou osazeny k novým hranám komunikací, vyústěny budou pomocí nových přípojek do stávající kanalizace. Do nových uličních vpustí budou rovněž vyústěny případné podélné drenáže, které odvodňují plášť jednotlivých komunikací. Stavební objekt je rozdělen na podobjekty, dle komunikace, kterou dané vpusti odvodňují.

**Požadavky na materiál:**

- o přípojky uličních vpustí jsou navrženy z PP potrubí v dimenzi DN 150, 200 s min. kruhovou tuhostí SN12, potrubí bude opatřeno integrovanými spoji.
- o uliční vpusti budou provedeny jako bet. celoprefabrikované.
- o uliční vpusti budou osazeny litinovou mříží pro třídu zatížení D400, uliční vpusti osazené v rámci SO 301.4 budou osazeny litinovou mříží pro třídu zatížení C250
- o uliční vpusti budou opatřeny košem na bahno.
- o minimální třída betonu pro prefabrikované výrobky je C 30/37 - XF4.

**Uložení potrubí (dle ČSN EN 1610):**

- o plastové potrubí PP bude uloženo do pažené rýhy minimální šířky 1,00 m na 0,10 m pískový podsyp a obsypáno štěrkopískem (zrna do 10 mm) 0,30 m nad vrchol potrubí. Zásyp rýhy je navržen hutněný při použití tříděného materiálu s vyloučením kamenů vhodného pro zásyp dle ČSN 72 1002.
- o uliční vpusti budou osazeny na podkladní vrstvu tloušťky 0,10 m z betonu C 12/15.
- o Po skončení výstavby bude provedena zkouška vodotěsnosti a TV prohlídka přípojek (dle ČSN EN 1610).

SO 301.1 - ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ	
PP DN150 SN12	7.00 m
PP DN200 SN12	93.00 m
POČET NOVÝCH VPUSTÍ	10 ks
POČET RUŠENÝCH VPUSTÍ	6 ks
SO 301.2 - ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ	
PP DN150 SN12	37.00 m
POČET NOVÝCH VPUSTÍ	8 ks
POČET RUŠENÝCH VPUSTÍ	3 ks
SO 301.3 - ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ	
PP DN150 SN12	11.00 m
PP DN200 SN12	10.00 m
POČET NOVÝCH VPUSTÍ	4 ks
POČET RUŠENÝCH VPUSTÍ	2 ks
SO 301.4 - ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ	
PP DN150 SN12	19.00 m
POČET NOVÝCH VPUST	3 ks



#### 8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

- a) *základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony):* stavba neobsahuje tunely ani jiné podzemní stavby
- b) *technické vybavení tunelu:* netýká se
- c) *navržená technologie výstavby:* netýká se
- d) *principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti:* netýká se

#### 8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

*Navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení:* stavba řeší úpravy místních komunikací a zpevněných ploch v intravilánu města, včetně ploch pro dopravu v klidu, jejich technické řešení je popsáno v rámci jednotlivých stavebních objektů. Stavba neobsahuje únikové zóny, protihlukové stěny ani další podobná vybavení.

#### 8.2.6. Vybavení pozemní komunikace

- a) *záchytná bezpečnostní zařízení:* vzhledem k umístění stavby v území s maximální dovolenou rychlostí 50 km/hod nejsou v dokumentaci navržena záchytná zařízení pro vozidla (svodidla, tlumiče nárazu). Na nástupních ostrůvcích autobusových stání bude (v rámci SO 111) na straně nástupiště protilehlé nástupní hraně osazeno ocelové třímadlové zábradlí výšky 1,10m. Spodní tyč tohoto zábradlí, osazená ve výšce 0,10 až 0,25 m slouží jako vodící prvek (zarážka) pro bílou hůl, tuto linii vodící pak doplní přístřešek nástupiště (SO 701) – jeho zadní stěna (boční stěny nebudou osazeny). Zábradlí bude rovněž osazeno při hraně komunikace pro pěší, podél domu č.p. 323, na základě požadavku organizace SONS ČR bude toto rovněž třímadlové viz předchozí popis.
- b) *dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku:* svislé i vodorovné dopravní značení je podrobně řešeno v rámci **SO 131 - Dopravní značení:** Stávající systém dopravního značení v území zůstane v podstatě zachován, svislé dopravní značky budou posunuty do nové polohy s ohledem na upravené hrany komunikací. Potřeba doplnění či zrušení některého svislého dopravního značení vyplývá z úpravy řešení nádražního prostoru. Stávající, nepoškozené svislé dopravní značení bude přednostně znovu užito. Součástí stavby nejsou velkoplošné značky. Ostatní zařízení nejsou v rámci stavby navržena.
- c) *veřejné osvětlení:* úpravy a doplnění veřejného osvětlení řeší samostatný **SO 421 - Veřejné osvětlení.** V rámci tohoto stavebního objektu bude kompletně rekonstruováno veřejné osvětlení v prostoru před výpravní budovou ČD. Stávající osvětlovací body budou demontovány (vč. základu, stožárů, svítidel, příslušenství atp.) a nahrazeny novými svítidly. Investor požaduje LED svítidly nasvětlit plochu, chodníky, nástupní prostory cestujících, komunikace autobusového nádraží, přechody a místa pro přecházení. V rámci SO 421 bude dále provedena příprava pro osazení informačního a kamerového systému v prostoru stavby.

Kabelové zemní vedení bude uloženo z části v chodníku a ve volném terénu, do pískového lože o celkové tloušťce 20 cm. Kabel bude v celé délce zatažen do chráničky DN63. V celé délce přechodu pod vozovkou bude kabelové vedení uloženo v kabelové rýze hluboké 1,2 m v obetonované kabelové chráničce např. Kopoflex DN110. Současně bude přiložena 1x rezervní chránička shodného typu.

Stožáry nového VO budou vybaveny stožárovou rozvodnicí s příslušným počtem jištěných okruhů. Ze stožárových rozvodnic budou jednotlivá svítidla připojena kabelem CYKY-J 3x1,5mm<sup>2</sup>, uloženým ve stožáru. Na části stávajících stožárů je umístěno vrchní vedení městského rozhlasu (již dříve byl částečně nahrazen bezdrátově). Toto stávající vrchní vedení bude v průběhu stavby při demontáži stáv. stožárů zrušeno. Stávající „nové“ bezdrátové jednotky městského rozhlasu budou

demontovány a po usazení nových stožárů opět nainstalovány na nejbližší osvětlovací bod. Rozhlasové jednotky budou napojeny ze stožárových rozvodnic jednotlivých svítidel kabelem CYKY-J 3x1,5mm<sup>2</sup>. Jako uzemnění bude proveden strojený zemnič – zemničí pásek FeZn 30x4. Zemnič bude uložen spolu s kabelem do kabelové rýhy v celé trase, musí být uložen na dno výkopu, a to nejméně 10cm pod nebo vedle kabelu. Z kabelové rýhy bude vyveden u stožáru (z venkovní strany) cca 0,3m nad upravený terén a pomocí sváru nebo šroubovým spojem M8 připojen na stožár.

Nová svítidla budou dle požadavku správce napojena samostatným vývodem ze stávajícího zapínacího bodu RVO na rohu č.p. 886 novým kabelovým vedením CYKY - J 4x10mm<sup>2</sup>. Návrh zapojení je patrný z výkresové části dokumentace. Pro případ poruchy, event. plánovaných oprav napájecího RVO bude provedeno napojení projektovaných rozvodů na nejbližší stávající svítidla v ul. Žižkova a Tereziánská, které jsou napojeny z ostatních RVO. Napojení bude provedeno zatažením stávajícího (event. v případě nevyhovující délky nového nebo naspojovaného) kabelu do nových osvětlovacích bodů.

V rámci tohoto SO bude provedena příprava pro napojení světelných označníků. Označníky budou napojeny samostatným kabelem CYKY - J 5x2,5mm<sup>2</sup> ze zapínacího bodu veřejného osvětlení na rohu č. p. 886. Kabelové vedení bude přiloženo do trasy VO. Pro budoucí rozvody informačního a kamerového systému, bude před budovou ČD zřízen informační kiosk. Dojde k přerušení stávající optotrubky a osazení kabelové komory. Od komory ke kiosku bude položena nová HDPE 40, do ní zafouknuta mikrotrubička. Od kiosku do nové komory budou zafouknuty dvě mikrotrubičky a dále do stávající mikrotrubičky zafouknut opt. kabel 24vl. Stávající optické vedení (HDPE 40, 3x mikrotrubička, FO 4 vlákna) THML bude přerušeno a odbočeno do informačního kiosku. Napájení kiosku bude realizováno ze zapínacího bodu VO kabelem CYKY - J 5x6mm<sup>2</sup>.

Z informačního kiosku budou realizovány datové i silové rozvody pro napojení kamerového a informačního systému. Datový přívod informačních tabulí bude proveden kabelem FTP cat. 5e. Datový přívod kamerového systému bude realizován optickým kabelem (4vl) v optotrubce HDPE 40/33. Silové rozvody inf. tabulí a kamer budou realizovány kabelem CYKY-J 3x2,5mm<sup>2</sup>.

Osazení jednotlivých informačních tabulí a kamer zpracovává ELTODO a.s. v rámci samostatné PD.

Specifikace světelných bodů veřejného osvětlení:

osvětlovací bod pro osvětlení chodníků a komunikací	18 ks
---	-------

osvětlovací bod pro osvětlení přechodů pro chodce	6 ks
---	------

sdužený osvětlovací bod pro osvětlení chodníků, komunikací a přechodů pro chodce	2 ks
--	------

Kabelová vedení:

kabelové vedení CYKY-J 4x10mm <sup>2</sup> (páteřní kabel. rozvod VO)	807m
---	------

kabelové vedení CYKY-J 5x2,5mm <sup>2</sup> (napájecí vedení pro označníky)	235m
---	------

kabelové vedení CYKY-J 3x2,5mm <sup>2</sup> (napájecí vedení pro inf. syst.)	609m
--	------

kabelové vedení CYKY-J 5x6mm <sup>2</sup> (napájecí vedení pro inf. kiosk)	150m
--	------

kabelové vedení CYKY-J 3x1,5mm <sup>2</sup> (kabel. vedení uvnitř stožáru)	379m
--	------

optotrubka HDPE 40/33 (napojení informačního kiosku a kamer)	205m
--	------

mikrotrubička (napojení informačního kiosku)	78m
--	-----

optický kabel 24 vláken (datové napojení informačního kiosku)	350m
---	------

optický kabel 4 vlákna (datové napojení kamer)	200m
--	------

datový kabel FTP CAT 5E (datové napojení informačních tabulí)	413m
---	------

Demontáže

Demontáž stávajícího osvětlovacího bodu VO v celém rozsahu	12 ks
--	-------

- d) *ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace*: ve stavbě nejsou navrženy
- e) *clony a sítě proti oslnění*: ve stavbě nejsou osazeny

#### 8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů

- a) *výčet objektů*: stavba dále obsahuje objekt řešící městský mobiliář (SO 701) a objekt vegetačních úprav (SO 801).
- b) *základní charakteristiky*:

SO 701 - Městský mobiliář – doplnění laviček, odpadkových košů, informačních tabulí, stojanů na kola, kontejnerů na zeleň, zábradlí a přístřešků pro cestující

SO 801 - Vegetační úpravy – osetí ploch narušených výstavbou a zelených ploch, výsadba stromů a keřových pásů

- c) *související zařízení a vybavení*: netýká se
- d) *technické řešení*:

**SO 701 - Městský mobiliář**: objekt řeší úpravu a doplnění městského mobiliáře spolu s úpravou polohy stávajících informačních tabulí umístěných před č.p. 323. Ostatní stávající, odstraňovaný mobiliář a další příslušenství bude demontováno v rámci objektů pozemních komunikací. V rámci osazení nového mobiliáře se doporučuje zvolit jednotlivé prvky stejné výrobní řady, které budou vzhledově kompaktní. Jednotlivé prvky jsou popsány níže, konkrétní typy jsou věcí nabídky zhotovitele stavby a podléhají schválení investora.

##### **přístřešky pro cestující:**

Na nástupních ostrůvcích číslo 1 – 5 budou osazeny přístřešky pro cestující, tyto budou sloužit k ochraně vyčkávajících a nastupujících cestujících. Přístřešky jsou navrženy pouze se střešou a zadní stěnou, boční stěny nebudou z důvodu zachování průchozího prostoru osazeny. Přístřešek bude typový a nebude osazen v celé délce nástupní hrany, bude použita modulová skladba (dle výrobce), s lavičkou v každém druhém modulu.

##### **označník zastávky:**

Na nástupních ostrůvcích číslo 1 – 5 budou osazeny zastávkové označníky. Tyto jsou navrženy s osvětlenou vitrínou (pomocí LED diod) pro vyvěšení jízdních řádů a integrovaným odpadkovým košem. Označník bude typový a bude osazen vždy v čele nástupní hrany, ve vzdálenosti lince označníku min. 0,6 m od hrany vozovky a 0,8 m od signálního pásu.

##### **informační tabule:**

Na hlavních přístupech k autobusovému nádraží budou umístěny informační tabule s informacemi o dispozičním uspořádání autobusového nádraží a směry odjezdů z jednotlivých nástupišť. Grafická podoba informačních tabulí bude navržena zhotovitelem stavby a podléhá schválení investora, informace o směrech odjezdů budou dle linek provozovaných v době výstavby. Informační tabule budou typové a budou osazeny min. 0,25 m za obrubou podél chodníků a min. 0,5 m za obrubou podél vozovek. Umístění informačních tabulí je patrné z grafické části projektové dokumentace.

##### **stojany na kola:**

V přednádražním prostoru budou v řadě souběžné s hranou komunikace umístěny stojany na kola. Stojany budou typové a od hrany komunikace budou osazeny min. o 1,00 m. Jejich umístění je patrné z grafické části projektové dokumentace.

##### **odpadkové koše:**

V řešené oblasti budou podél komunikací pro pěší umístěny odpadkové koše. Koše budou typové a budou osazeny min. 0,25 m za záhonovou obrubou. Koše budou osazeny ve dvou provedeních: koš na komunální odpad a koš na tříděný odpad.

**lavičky:**

V řešené oblasti budou v plochách veřejných prostranství umístěny lavičky, které budou sloužit k odpočinku nejen cestujících, ale i ostatní veřejnosti. Lavičky budou typové, jejich umístění je patrné z grafické části projektové dokumentace.

**kontejnery na zeleň:**

V řešené oblasti budou v plochách veřejných prostranství umístěny typové kontejnery na mobilní zeleň, pomocí kterých budou v přednádražním prostoru vytvořeny 3 klidové zóny které budou sloužit k odpočinku nejen cestujících, ale i ostatní veřejnosti:

- před nádražní restaurací, kde je pomocí kontejnerů na zeleň vymezen prostor (šířky 3,25 m od fasády budovy) letní „zahrádka“ pro hosty, s ohledem na vedení nevidomých a slabozrakých osob
- vlevo od vstupu do budovy ČD je pak pomocí kontejnerů na zeleň vymezen odpočinkový prostor s lavičkami
- u vjezdu do autobusového nádraží je poslední odpočinkový prostor s trojúhelníkovými kontejnery na zeleň a lavičkami

Jejich rozmístění je pak dále patrné z grafické části projektové dokumentace.

SO 701 – Městský mobiliář	
druh	počet kusů
přístřešky pro cestující	5
označnick zastávky	5
informační tabule	2
stojany na kola	11
odpadkový koš	
komunální odpad	9
tříděný odpad	8
lavičky	8
kontejnery na zeleň	
čtverec	9
obdélník	9
trojúhelník	3

**SO 801 - Vegetační úpravy:** objekt řeší ozelenění všech nezpevněných ploch, spočívající v pokrytí humózními vrstvami v tloušťce 0,15 m a osetím travními porosty, ve vhodných lokalitách i výsadbou dřevin. Dále objekt řeší ozelenění mobilních kontejnerů na zeleň umístěných v rámci SO 701, do těchto budou doplněny vhodné druhy stromů a keřů tak, aby byl podtržen návrh klidových zón. Součástí objektu je rovněž následná údržba jak dřevin, tak trávníku.

**Trávník**

Nezpevněné plochy budou po provedení ohumusování tloušťky 0,15 m zatravněny. Základní informace jsou uvedeny v TKP 13 – vegetační úpravy a v dalších předpisech v TKP uvedených. Trávník je nutno založit tak, aby při předání splňoval parametry stanovené v TKP.

**Zakládání trávníku:**

Před založením trávníku bude na nezpevněných plochách rozprostřena vrstva ornice o tloušťce minimálně 15 cm, na podkladu, který umožní pohyb vody, vzduchu a živin. Plochy pro výsev musí být bez nerovností a erozních rýh. Před výsevem je nutné vysbírat kameny s průměrem větším než 5 cm, odstranit z povrchu veškeré stavební zbytky, útržky tkanin, obaly, obtížně zetlívající rostlinné zbytky a jiné odpady. Trávník bude založen výsevem travní směsi. Nejvhodnější doba pro založení trávníku výsevem je na jaře v dubnu až v červnu a potom od poloviny srpna do konce září. Výsev se provádí ručně nebo pomocí zakladače trávníku. Po výsevu se semeno zapraví a povrch půdy se uvalí.

**Travní směs:**

Při výběru travní směsi je třeba brát ohled na klimatické podmínky oblasti a řídit se vlastnostmi druhů trav, velikostí semen a užitnou hodnotou osiva. Travní směs byla vybrána dle vzorů v TP 99 Vysazování a ošetřování silniční vegetace. Pro danou lokalitu je navržena travní směs pro sušší středně těžké půdy s výslunnou polohou s následujícím složením:

kostřava červená trsnatá 20 %

kostřava červená krátce výběžkatá 10 %

kostřava červená výběžkatá 20 %

kostřava ovčí 10 %

lipnice luční 20 %

psineček tenký 10 %

jílek vytrvalý 10 %

Doporučený výsevek je 15 g na 1 m<sup>2</sup>, pro klíčivost a čistotu 80-100 %. Návrh travní směsi je předběžný, před zahájením prací je možno její složení upřesnit podle konkrétních podmínek. Nově navržená travní směs musí být odsouhlasena správcem stavby.

**Chemické odplevelení:**

V projektu je počítáno s průměrným chemickým odplevelením 1,5x. Pokud nelze založit trávník hned po rozprostření ornice (nevhodné vegetační období) a připravené plochy se zaplevelí vytrvalými plevely, použije se pro odplevelení totální herbicid. Plochy zaplevelené jednoletými plevely stačí posekat. Toto se však musí provést dříve, než se jednoleté plevely vysemení. Zakládat trávník na plochách se vzrostlým hustým plevellem není přípustné. V případě, že se trávník založí ihned po rozprostření ornice a je zaplevelený i po pokosení, použijí se pro odplevelení trávníku vhodné selektivní herbicidy. Na ložiska vytrvalých plevelů se použije přípravek opakovaně. V zásadě je nutno technologický postup při zemních pracích a zakládání trávníku organizovat tak, aby se použití chemických prostředků minimalizovalo a použilo hlavně opakovaně na odstranění ložisek vytrvalých plevelů. Odstranění vytrvalých plevelů je jedna ze základních podmínek převzetí trávníku. Je nutno počítat s tím, že část odplevelení bude nutno provádět i ve výsadbách. Zhotovitel rozhodne o použití vhodného přípravku pro odplevelení ve výsadbách podle konkrétní situace. Chemické odplevelení výsadeb není proto uváděno zvlášť. Použití jiných povolených přípravků se stejným účinkem je možné.

**Ošetřování trávníku:**

Zakládání trávníku zahrnuje také první posekání. Dále je navrženo ošetřování trávníku do doby převzetí stavby. V projektu je počítáno s ošetřením 2x. Ošetřování trávníku zahrnuje kosení trávy se shrabáním a odvozem na skládku, případně dosev nevzešlých míst apod. tak, aby trávník při předání splňoval parametry dle TKP. Kosí se 2x za rok.

**Zálivka:**

Zálivka trávniku bude provedena v závislosti na aktuálních klimatických podmínkách celkem 3x. Množství jedné zálivky je navrženo 5 l/m<sup>2</sup>. Celkové množství a četnost zalévání může být upraveno podle aktuálních klimatických podmínek.

**Výsadby**

Druhovú skladbu a prostorové uspořádání výsadeb jsou navrženy tak, aby vhodně doplnily stávající vzrostlou zeleň v řešené lokalitě. Druhovú skladbu je navržena s ohledem k požadavkům na odolnost dřevin pro daný vegetační stupeň, při výběru dřevin je dána přednost nenáročným druhům. Důležitá je schopnost dřevin odolávat vlivům městského prostředí. S ohledem na umístění záměru je také zohledněn estetický dojem z výsadeb. Vzhledem k charakteru lokality jsou pro vegetační úpravy navrženy především výsadby keřů a nízkých stromů. Mobilní kontejnery na zeleň umístěvané v rámci SO 701 budou v rámci tohoto objektu doplněny výsadbou, číslování výsadeb odpovídá číslování prvků městského mobiliáře. Ve volných plochách autobusového nádraží (bez sítí tech. infrastruktury) byly navrženy výsadby keřů v řadách, jejich rozmístění je patrné z grafické části dokumentace. Plochy A a B budou doplněny keřovou výsadbou (v řadách), stejným druhem, jako je již vysázen v plochách C, D, E (dřívšál). Do ploch C, D, E pak budou znovu použity stávající keře ve stávajícím uspořádání, které budou po dobu výstavby deponovány na místě určeném zadavatelem.

Požadavky na materiál:

Stromy: pro všechny výsadby, 4x přesazované o obvodu kmene min. 14-16 cm, výška nasazení koruny nejméně 200 cm, balové.

Keře – horní patro: výšky 60-80 cm, v kontejneru o objemu 2 l, nejméně 3 výhony, před zakrácením.

Keře – spodní patro: výšky 20-30 cm, v kontejneru o objemu 2 l, nejméně 3 výhony, před zakrácením.

Okrasné rostliny: výšky 20-30 cm, v kontejneru o objemu 2 l, nejméně 3 výhony, před zakrácením.

Stromy musí mít hlavní osu koruny jen jednu, a to v prodloužení osy kmene, s větvemi rovnoměrně rozdělenými po celé délce terminálu. Koruna nesmí být založena v patrech a terminál se nesmí zakracovat. Ostatní kvalitativní parametry, které je nutno dodržet, jsou uvedeny v TKP 13.

Technologie, uspořádání a vzdálenosti výsadeb:

Zeleň musí respektovat ochranná pásma sítí technického vybavení (inženýrské sítě). Rovněž musí být v dostatečné vzdálenosti od konstrukčních prvků, součástí a příslušenství stavby (oplocení, odvodňovací příkopy a rigoly, zárubní a opěrné zdi apod.). Výsadby jsou navrženy s ohledem na tyto podmínky, při realizaci se musí dbát na dodržování vzdáleností. Vedení sítí technického vybavení musí být před výsadbami prověřeno.

Postup při výsadbě - technologie

Na ploše výsadeb keřů nelze zakládat trávník. Pokud se tak stane, před výsadbou se odstraní. Půda se před výsadbou obdělá (založí se záhon pro výsadbu) a teprve pak se sází. Nakonec se výsadby namulčují. Pro výsadbu keřů v řadě bude upraven záhon o šířce 0,5 m, který se po výsadbě namulčuje. Výsadba stromů a keřů horního patra bude doplněna v kontejnerech na zeleň doplněna keři spodního patra.

Uspořádání a vzdálenosti

Výsadby stromů jsou navrženy pouze do mobilních kontejnerů na zeleň, jejichž rozmístění je patrné z grafické části dokumentace. Keře budou vysazeny v řadě, vzdálenost jednotlivých rostlin bude 0,25 m. Dále musí být zachována dostatečná vzdálenost od mobiliáře a dalších prvků umístěných na nezpevněných plochách. Konkrétní uspořádání výsadeb je patrné z výkresové dokumentace.

Hnojení a přidávání pomocných půdních látek

Jednotlivé dřeviny budou po výsadbě přihnojeny, a to následovně:

stromy: 5 tablet hnojiva Silvamix (1 tableta = 10 g), celá nádoba kontejneru (1134 l) bude vyplněna vhodným substrátem, vč. přidání 10 kg kompostu

keře – horní patro: 1 tableta hnojiva Silvamix, celá nádoba kontejneru (567 l nebo 1134 l, dle typu) bude vyplněna vhodným substrátem, vč. přidání 3 kg kompostu

keře – spodní patro: 1 tableta hnojiva Silvamix

okrasné rostliny: 1 tableta hnojiva Silvamix, celá nádoba kontejneru (487 l) bude vyplněna vhodným substrátem, vč. přidání 1 kg kompostu

Zhotovitel může přizpůsobit hnojení konkrétním podmínkám na stanovišti po dohodě se správcem stavby.

Ochrana stromů

Stromy budou opatřeny chráničkou z bambusové rohože.

Kůly ke stromům

Každý strom bude stabilizován kůly přiměřené velikosti, 3 kůly délky min. 2,0 m s třemi příčkami. Kůly budou vyrobeny z ořezované kulatiny, musí vydržet po dobu nejméně 4 let. Po čtyřech letech budou odstraněny. Stromy budou ke kůlům připevněny pomocí pružných úvazků tak, aby nedošlo k poškození kmene. Vazba musí fixovat strom proti pohybům do stran, ale nesmí bránit pohybu směrem dolů z důvodu sesedání substrátu.

Mulčování výsadeb

Všechny výsadby budou mulčovány. Mulčovací materiál nesmí poškozovat rostliny a bránit pronikání vody a vzduchu do půdy (ČSN DIN 18 916). Jednotlivé skupiny výsadeb budou mulčovány takto:

Výsadby keřů v řadách – záhon o šířce 0,5 m, výsadby v kontejnerech na zeleň budou mulčovány v celé ploše. Pro mulčování bude použita středně hrubá borka ve vrstvě 10 cm (po slehnutí). Doporučuje se využití nerozložené středně hrubé borky s kousky kůry do 8 cm. Alternativní mulčování jiným vhodným materiálem (např. štěpky) je možné po projednání s následným správcem. Mulčování je nutné provádět materiálem, u kterého je předpokládána rozložitelnost do 5 let

Chemické odplevelení

Viz chemické odplevelení trávníku. Je nutno počítat s tím, že část chemického odplevelení se bude provádět ve výsadbách. Druh přípravku zvolí zhotovitel podle konkrétní situace a seznamu registrovaných přípravků na ochranu rostlin. Odstranění vytrvalých plevelů je jedním z předpokladů převzetí výsadeb.

Zálivka

Voda pro zálivku nesmí poškozovat rostliny, může být použita voda pitná nebo z přírodních vodních zdrojů. Zálivka vysazených dřevin proběhne ihned po výsadbě k jednotlivým rostlinám v množství 50 l/ks pro stromy a 10 l/ks pro keře a okrasné rostliny. Následně bude zálivka prováděna v závislosti na klimatických podmínkách do doby předání výsadeb. V projektu je počítáno se zálivkou celkem 3x.

Seznam dřevin navržených pro výsadby je uveden v následující tabulce:

Označení	Vědecký název	Český název	Počet (ks)
<b>Stromy (umístěné v kontejnerech na zeleň)</b>			
umístěn v kont. č. 13, 15, 17, 19, 21	<i>Acer platanoides 'Golden Globe'</i>	Javor mléč	5
<b>Stromy celkem</b>			<b>5</b>
<b>Keře (umístěné v kontejnerech na zeleň)</b>			
umístěn v kont. č. 4, 6, 8, 10	<i>Aronia melanocarpa</i>	Černý jeřáb	4
umístěn v kont. č. 4, 6, 8, 10	<i>Calluna vulgaris</i>	Vřes	16
umístěn v kont. č. 5, 7, 9, 11	<i>Rhododendron impeditum</i> Azurika	Pěnišník obtížený	16
umístěn v kont. č. 13, 15, 17, 19, 21	<i>Cotoneaster horizontalis</i>	Skalník vodorovný	10
umístěn v kont. č. 12, 14, 16, 18, 20	<i>Euonymus alatus 'Compactus'</i>	Brslen křídlatý	9
<b>Keře celkem</b>			<b>55</b>
<b>Okrasné rostliny (umístěné v kontejnerech na zeleň)</b>			
umístěn v kont. č. 1, 2, 3	<i>Levandule</i>	Lavandula	27
<b>Okrasné rostliny celkem</b>			<b>27</b>
<b>Keře (výsadba v řadách)</b>			
v ploše A a B	<i>Berberis thunbergii</i> DC.	dříšťál Thunbergův	143
<b>Okrasné rostliny celkem</b>			<b>143</b>

### DOKONČOVACÍ PÉČE – OŠETŘOVÁNÍ

V době od založení výsadeb do jejich předání je nutné o vegetační úpravy pečovat. V projektu je počítáno s ošetřováním celkem 2x, ošetřuje se 2x za rok. Ošetřování výsadeb zahrnuje mechanické odplevelení mulčovaných ploch (odstranění nežádoucích rostlin i s kořeny), udržování mulče ve funkčním stavu (odstraňování napadané zeminy, odstraňování organického mulče od krčku stromů apod.), odstraňování suchých a poškozených částí rostlin, výchovný řez stromů, kontrolu a opravu kotvení a úvazků a nahrazování uhynulých dřevin, udržování výsadbové mísy stromů.

### OCHRANA STÁVAJÍCÍCH DŘEVIN

Před zahájením stavební činnosti bude nutno dřeviny v blízkosti staveniště, u kterých bude hrozit poškození během stavebních prací, zajistit dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména je nutné minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, zabránit mechanickým poškozením kmenů a větví a zamezit skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny. Stromy rostoucí poblíž staveniště, u kterých bude hrozit poškození, budou chráněny bedněním, případně bude oplocena kořenová zóna. Tyto stromy a způsob opatření budou určeny na základě místního šetření před zahájením stavebních prací.



e) *postup a technologie výstavby*: Trasa vedení v zemi bude provedena pokud možno přímá a co nejkratší, tak aby:

- veškeré práce při zřizování, rekonstrukcích, opravách a údržbě byly snadno proveditelné
- zásahy do místních komunikací mimo hranici stavby byly co nejmenší
- nemohlo docházet k poruchám, které by ohrožovaly bezpečnost

Veškeré práce spojené s inženýrskými sítěmi všech správců (práce v ochranném pásmu, manipulace s vedením, ...) budou včas ohlášeny a práce budou probíhat dle požadavků a pokynů jednotlivých správců uvedených v dokladové části dokumentace. Při montážních pracích je nutno dodržet všechna ustanovení o bezpečnosti práce.

## 9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

*Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby*: geodetické zaměření území bylo převzato z dokumentace „Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích“, ZDS 10/2013, Valbek, spol. s r.o., v rámci plnění zakázky pak byl prověřen aktuální stav. Průzkum vedení sítí technické infrastruktury byl proveden v rámci zpracování zakázky. Vedení sítí technické infrastruktury je zaneseno v grafické části dokumentace a střety stávajících sítí s komunikací jsou ochráněny. Zhotovitel je povinen před započatím stavebních prací sítě prokazatelně vytyčit. Při práci v ochranných pásmech sítí je povinen dodržovat podmínky jednotlivých správců a přijmout taková opatření, která zabrání narušení vedení.

## 10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

a) *rozsah dotčení*: stavba se bude nacházet v ochranném pásmu několika sítí technické infrastruktury, nenachází se ani v chráněném ani v zátopovém území, ani v památkové zóně. Zhotovitel bude respektovat podmínky pohybu a provádění prací v ochranných pásmech, se zřetelem na pohyb těžké techniky, strojně prováděné zemní práce a hutnění.

b) *podmínky pro zásah*: netýká se

c) *způsob ochrany nebo úprav*: vynucené přeložky sítí technické infrastruktury, které jsou součástí stavby, jsou řešeny samostatnými stavebními objekty.

d) *vliv na stavebně technické řešení stavby*: nemá vliv na stavebně technické řešení stavby

## 11. Zásah stavby do území

*Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou*

a) *bourací práce*: pro stavbu nejsou třeba bourací práce

b) *kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada*: v rámci stavby není navrženo kácení mimolesní zeleně, okrasné křoviny dotčené stavbou budou po dobu stavby deponovány a v rámci dokončovacích prací znovu osazeny v území

c) *rozsah zemních prací a konečná úprava terénu*: zemní práce jsou navrženy v minimálním rozsahu, pouze výkopy a násypy pro nové konstrukce. Narušené plochy okolního terénu budou uvedeny do původního stavu.

d) *ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch*: narušené zelené plochy budou kryty humózní vrstvou a osety travním semenem v rámci SO 801.

e) *zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace*: v rámci stavby nejsou zabírány pozemky zemědělského fondu.

f) *zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa*: stavba nezasahuje do pozemků PUPFL

## g) zásah do jiných pozemků:

Revitalizace autobusového nádraží v Lovosicích		
SO	KAT. ÚZEMÍ	PARCELY
101	Katastrální území: Lovosice (okres Litoměřice) - 687707	478/1, 504/1
102		671, 672/2, 478/1
103.1		478/1, 504/1
103.2		504/1, 507/2, 509/10
111		478/1, 504/1, 507/2, 671, 672/2
131		478/1, 504/1, 507/2, 671, 672/2
301		478/1, 504/1, 672/2
421		478/1, 504/1, 672/2, 686/1
701		504/1, 507/2
801		478/1, 504/1, 507/2, 509/10, 672/2

zákres stavby do katastrální mapy je doložen v grafické části dokumentace. Pro realizaci stavby není třeba jiných pozemků, než výše uvedených.

**12. vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků:** stavba nevyvolala jiné přeložky a úpravy dopravní a technické infrastruktury než ty, které jsou řešeny v dokumentaci

### 13. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Určení a zdůvodnění nároků stavby na

- všechny druhy energií:* stavba nevyžaduje připojení nových energetických rozvodů
- telekomunikace:* stavba nevyžaduje telekomunikační rozvody
- vodní hospodářství:* dešťová voda ze zpevněných ploch je odváděna do stávající dešťové kanalizace, z nezpevněných ploch je likvidována zasakováním. Stavba nepotřebuje zdroje vody a ani neprodukuje splašky.
- připojení na dopravní infrastrukturu a parkování:* stavba sama řeší odstavování vozidel a napojení stávající dopravní infrastruktury.
- možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě):* stavba nevyžaduje nová napojení na síť technické infrastruktury. Nové rozvody veřejného osvětlení jsou náhradou za stávající.
- druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby:* stavba při svém provozu nebude produkovat odpady.

### 14. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí

Vyhodnotí se vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání a uvedou se návrhy na stavební opatření k jejich prevenci, eliminaci, případně minimalizaci v souladu s příslušnými právními předpisy

- ochrana krajiny a přírody:* jedná se o úpravu stávajících ploch dopravní infrastruktury v intravilánu města, způsob jejich využití není v rámci stavby měněn. Při projednání projektové dokumentace nebyly vzneseny zásadní podmínky pro realizaci.
- hluk:* stavba řeší úpravu stávajících ploch dopravní infrastruktury v intravilánu města, způsob jejich využití není v rámci stavby měněn. Vlivem stavby nedojde k nárůstu dopravy v území a tím ke zvýšení hlukové zátěže. Počet přijíždějících vozidel se realizací stavby nezvýší.
- emise z dopravy:* realizací stavby se nezmění počet cest v území, vliv stavby bude neutrální.

- d) *vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje*: stavba neprodukuje splaškové vody, stavba se nedotýká vodních zdrojů
- e) *ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby*: při užívání stavby není třeba zvláštních opatření k zajištění bezpečnosti uživatelů.
- f) *nakládání s odpady*: stavba nebude produkovat odpady, odpady vzniklé při realizaci stavby zlikviduje zhotovitel stavby dle platných předpisů. Využitelné části stávajících konstrukcí musí být přednostně nabídnuty k recyklaci.

### Souhrnný přehled, zařazení a způsob likvidace odpadů vznikajících při výstavbě a provozu:

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Druh odpadu
01 05 00	Vrtné kaly a ostatní vrtné odpady*			
01 05 99	odpad druhově blíže neurčený – vrtné kaly	O	uložení na skládku (po vysušení)	vrtnání hlubinných základů
05 01 00	Odpady s obsahem ropných látek			
05 01 05	únik ropných látek	N	Biodegradace	úkapy, havárie
08 01 00	Odpady z výroby, ze zpracování, z distribuce a používání barev a laků*			používané nátěrové materiály
13 01 00	Hydraulické oleje, brzdové kapaliny*		zneškodnění oprávněnou osobou	ze stavebních strojů
13 02 00	Motorové, převodové a mazací oleje			
13 02 03	ostatní motorové, převodové a/nebo mazací oleje	N	deponování, spalování	olej, Vapex, znečištěné piliny
15 01 00	Odpady obalů			
15 01 06	směs obalových materiálů	O, N	deponování, spalování	
15 02 00	Sorbenty, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné tkaniny			
15 02 01	Sorbent, upotřebená čisticí tkanina	N	spalování	dřevní piliny, písek, hadry, fibroil – úkapy, havárie
16 01 00	Vyřazená vozidla			
16 01 03	pneumatika	O	recyklace, skládkování	
16 06 00	Galvanické články			
16 06 01	sekundární: olověný akumulátor	N	recyklace	baterie z aut a stav. strojů
17 00 00	Stavební a demoliční odpady			
17 01 00	Beton, hrubá a jemná keramika a výrobky ze sádky a azbestu			
17 01 01	beton	O	recyklace	
17 02 00	Dřevo, sklo, plasty			
17 02 01	dřevo	O	štěpkování	stromy – kácení
17 02 02	sklo	O	recyklace	
17 02 03	plast	O	recyklace, skládkování	směrové sloupky apod.
17 03 00	Asfalt, dehet, výrobky z dehtu			
17 03 02	asfalt bez dehtu	O	recyklace	materiál z demolice vozovky
17 04 00	Kovy, slitiny kovů			
17 04 05	železo a nebo ocel	O	recyklace	výztuž
17 04 08	kabely	O	recyklace, skládkování	přeložky sítí
17 05 00	Zemina vytěžená			

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kateg. odpadu	Způsob nakládání s odpadem	Druh odpadu
17 05 01	zemina a/nebo kameny	O	deponování	výkopová zemina nevhodná do násypu, sejmutá ornice, rozebíraný podsyp vozovky
19 08 00	<i>Odpady z čistíren odpadních vod jinde neuvedené</i>			
19 08 01	shrabky z česlí	O	deponování, spalování, kompostování	odpad z vpustí
20 01 00	<i>Odpad získaný odděleným sběrem</i>			
20 01 01	papír a/nebo lepenka	O	recyklace	sběrový papír (ZS)
20 01 07	dřevo	O	štěpkování	dřevní odřezky
20 01 12	barva, lepidlo, pryskyřice	N	spalování, deponování	nátěrové hmoty a odpad z nich
20 01 21	zářivka a/nebo ostatní odpad s obsahem rtuti	N	recyklace, deponování	výbojky a zářivky (ZS)
20 02 00	<i>Odpady z údržby zeleně v zahradách a parcích - údržba zeleně podél komunikace</i>			
20 02 01	kompostovatelný odpad	O	kompostování	údržba zeleně
20 02 02	zemina a nebo kameny	O	deponování	údržba krajnice
20 02 03	ostatní nekompostovatelný odpad	O	deponování	odpad z údržby zeleně, nevhodný pro kompostování
20 03 00	<i>Ostatní odpad z obcí</i>			
20 03 01	směsný komunální odpad	O	skládování, spalování	údržba komunikace, ZS
20 03 03	uliční smetky	O	skládování, spalování	údržba komunikace

Pozn.: O - ostatní odpad  
N - nebezpečný odpad  
\* - není možné zařadit podle Katalogu odpadů, bude podrobně zaříděno původcem odpadu  
ZS - zařízení staveníště

### 15. Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti

*Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou*

- mechanická odolnost a stabilita:* nejsou zvláštní požadavky na odolnost a stabilitu
- požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.):*

*Výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů:* v rámci stavby jsou řešeny veřejně přístupné komunikace pro motorovou a nemotorovou dopravu. Stavba neobsahuje požárně nebezpečné prostory. Výpočet odstupových vzdáleností není vzhledem k charakteru stavby relevantní.

*Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva:* vzhledem k charakteru stavby nejsou požární voda ani jiná hasiva zajišťovány

*Předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby:* stavba, s ohledem na její charakter nebude vybavena vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními

*Zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany:* jedná se o stavbu na veřejně přístupné komunikační síti a další plochy veřejných prostranství, hlavní přístupovou komunikací je silnice I/15 (ulice Terežinská) spolu s ulicí Žižkova, tyto ústí přímo do řešené lokality, mají dostatečné parametry pro požární techniku a splňují požadavky ČSN 73 0804. Nástupní plochy nejsou vzhledem k charakteru stavby budovány. Rekonstrukce autobusového nádraží nezhorší stávající stav silniční sítě v případě

potřeby zásahu při požáru. Stavba nezasahuje do stávajících hydrantů pro účely HZS, jejich seznam je přílohou této zprávy.

- c) *ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí*: stavba svým charakterem neohrožuje zdraví osob ani živočichů
- d) *ochrana proti hluku*: stavbu není třeba chránit proti hluku
- e) *bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)*: je třeba dodržovat obecná pravidla pro provoz na pozemních komunikacích, zvláštní požadavky na zajištění bezpečnosti nejsou kladeny.
- f) *úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)*: vzhledem k účelu stavby není relevantní

## 16. Další požadavky

*Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení*

- a) *užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.)*: stavba splňuje obecné požadavky na životnost a údržbu, zvláštní požadavky nejsou kladeny
- b) *zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace*: části stavby, určené pro pohyb pěších, jsou navrženy jako bezbariérové. Jsou zde osazeny signální a varovné pásy, a stavba je vybavena vodícími liniemi. Stavba splňuje obecné technické požadavky pro daný druh stavby, jenž jsou dané vyhláškou 398/2009 Sb. V rámci stavby se rovněž počítá s dalšími nezbytnými úpravami, jedná se zejména o vyhrazená parkovací stání a zajištění bezbariérového přístupu k nim.
- c) *ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy)*: stavba se nenachází v záplavové oblasti, ochrana stavby proti škodlivým účinkům okolí není navržena. Zabudované betonové prvky musí být odolné vůči účinkům chemických rozmrazovacích látek.
- d) *splnění požadavků dotčených orgánů*: dokumentace byla opakovaně projednána s dotčenými orgány státní správy a samosprávy a jejich požadavky byly zapracovány do projektové dokumentace.

**Tato dokumentace neslouží pro realizaci stavby. Na zpracovaný projekt ve stupni dokumentace pro zadání stavby bude navazovat realizační dokumentace stavby (RDS).**

Přílohy:

Přehled požárních hydrantů

# Přehled požárních hydrantů

## OBEC: Lovosice

Severo-české vodovody a kanalizace, a.s. Teplice se sídlem Teplice, Pítkovská 1869, IČ 49099451

Seznam hydrantů pro účely HZS a projektování staveb

Kontrola provozuschopnosti dle § 5, odst. 1 písm. a) zákona o požární ochraně

ID GIS	Okres	Obec	Část obce	Ulice	Souřadnice X	Souřadnice Y	Funkce hydrantu	Nadzemní	DN_MAT potrubí	DN hydrantu	Dne	Měření provedl	Tlak hs [MPa]	Tlak hd [MPa]	Průtok [l/s]	Provozu-schopnost	Závady	Odkaz
391473	Litoměřice	Lovosice	Lovosice	Tereziánská-naproti OKIMU	-761564.1	-992803.4	Požární hydrant	Ano	PVC 225	80	29.04.2013	Fajt	0,54	0,62	7,25	Ano	Ne	Mapa
14593	Litoměřice	Lovosice	Lovosice	Zámecká -u plaveckého bazénu	-761966.94	-992433.1	Požární hydrant	Ano	PE 110	80	29.04.2013	Fajt	0,58	0,64	7,25	Ano	Ne	Mapa
397729	Litoměřice	Lovosice	Lovosice	Zámecká-naproti Orbisu	-762155.44	-992231.3	Požární hydrant	Ano	PE 110	80	29.04.2013	Fajt	0,58	0,64	7,95	Ano	Ne	Mapa
558404	Litoměřice	Lovosice	Lovosice	Průmyslová- u TRCZ	-763071.3	-992687.6	Požární hydrant	Ano	PE 160	80	29.04.2013	Fajt	0,5	0,58	6,5	Ano	Ne	Mapa
145857	Litoměřice	Lovosice	Lovosice	Ústecká .p. 911/95	-762579.6	-991327.2	Požární hydrant	Ne	LT 100	80	27.05.2015	Hranička	0,26	0,42	4,5	-	-	Mapa
466097	Litoměřice	Lovosice	Lovosice	Wolkerova .p. 736/9	-762729.0	-991878.6	Požární hydrant	Ne	LT 80	80	27.05.2015	Hranička	0,25	0,6	4,8	-	-	Mapa
179121	Litoměřice	Lovosice	Lovosice	Pod Vinicí .p. 1145/4	-763339.0	-991873.9	Požární hydrant	Ne	PVC 110	80	27.05.2015	Hranička	0,26	0,51	4,8	-	-	Mapa

Vygenerováno: 01.04.2016 13:47:20