

B. Souhrnná technická zpráva

B.1. Popis území stavby

B.2. Celkový popis stavby

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

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

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

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

B.7. Ochrana obyvatelstva

B.8. Zásady organizace výstavby

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

B. Souhrnná technická zpráva

B.1. Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba „Parkoviště na p. č. 382/3, 382/58 a 382/59 v Kaznějově“ je situována na pozemcích v návaznosti na Drahotínskou ulici dle výkresové části a záborové dokumentace. Plocha určená ke stavbě parkoviště dále navazuje na stavbu a oplocení rodinného domu, areál kotelny a průmyslové a výrobní objekty v okolí. Plocha je v celém rozsahu pokryta zejména náletovou zelení a v některých částech vzrostlou zelení. Plocha je kompletně zatravněna. Porosty jsou vesměs nekvalitní a neudržované. Komunikace Drahotínské ulice je místní komunikací s návrhovou rychlostí 50 km/hod a prošla v minulém období rekonstrukcí.

Na řešené ploše se nachází sloup a nadzemní vedení vysokého napětí. Dále se zde nachází další stávající inženýrské sítě zakreslené ve výkresové části projektové dokumentace. Plocha je v podstatě nepřístupná pro dopravní obsluhu, jsou zde pouze pěší průšlapy. Odvodnění celého území je plošným zasakováním do povrchových vrstev. Veřejné osvětlení se na ploše nenachází.

Předmětem návrhu je napojení parkoviště na Drahotínskou ulici pro automobilovou osobní dopravu a napojení parkoviště na chodníkové úpravy Drahotínské ulice. Předmětem návrhu jsou dále parkovištní komunikace a kolmá parkovací stání včetně parkovacích stání pro zdravotně postižené. Prostor je doplněn nezbytnými chodníkovými úpravami a zelení. Částečné úpravy jsou provedeny v přilehlé Drahotínské ulici. Jedná se o napojení, zrušení a doplnění parkovacích stání pro osobní automobily v přímé návaznosti na řešené plochy.

Parkoviště je navrženo čistě pro parkování osobních automobilů. Komunikace parkoviště jsou navrženy vždy obousměrné, na koncích zaslepené a s návrhovou rychlostí 20 km/hod. V příslušném rozsahu jsou nově navrženy inženýrské sítě, případně rekonstruovány a doplněny sítě stávající. Součástí prací je návrh dopravního značení v příslušném rozsahu. Součástí prostorového řešení je na koncích všech úprav důsledné napojení na předpokládaný stávající stav. Prvky bezbariérových úprav jsou navrženy v příslušných místech dle výkresové části. Navržené úpravy umožňují bezbariérový přístup v rámci celého parkoviště.

Z hlediska řešení inženýrských sítí bude v rámci objektu komunikací řešeno odvodnění. Toto odvodnění je vzhledem k požadavkům dotčených orgánů a správců sítí řešeno plošným zasakováním v celém rozsahu parkoviště. Částečně je doplněno podpovrchovým zasakováním v rámci navržených průlehlů a zasakovacích rýh. Rozsah bude potvrzen při realizaci příslušnými zasakovacími zkouškami.

Nově je v celém prostoru navrženo veřejné osvětlení s napojením na stávající rozvody. Ostatní sítě jsou respektovány. Nucené přeložky zejména ČEZ budou řešeny samostatně. Část sítí bude uložena do chrániček, rozvody tepla budou ochráněny roznášecími prvky nad rozvody.

Stavba „Parkoviště na p. č. 382/3, 382/58 a 382/59 v Kaznějově“ je umístěna na pozemcích uvedených v příloze této zprávy a dále ve výkrese C.2. Katastrální situační výkres.

b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba řeší novostavbu parkoviště pro osobní automobily s napojením na stávající místní komunikaci Drahotínské ulice. Rekonstrukce je v souladu s územně plánovací dokumentací města Kaznějov.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o stavbu dopravní, která doplní stávající dopravní infrastrukturu o další parkovací plochy, nedochází k významným změnám ani ke změnám ve využití území ani k porušení požadavků na využití území. Stavba není v rozporu s územním plánem města.

c) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, nerosty a podzemní vody

Stavba je situována do prostoru proluky stávající zástavby. Nachází se mimo záplavové území a dle dostupných podkladů i mimo poddolované území. Z hlediska geologie území se nedají předpokládat sesuvy půdy. V prostoru plocha a řešeného území se nepředpokládá výskyt nerostného bohatství. Hladina podzemní vody nebude stavbou dosažena.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

Pro potřeby zpracování projektové dokumentace bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření předmětné lokality a dendrologický průzkum zeleně. Tyto průzkumy jsou uvedeny v projektové dokumentaci a jejich závěry jsou zpracovány a dále budou rozpracovány v dalších stupních projektové dokumentace. Dále byl pochůzkou na místě ověřen stávající stavebnětechnický stav všech povrchů, viditelných prvků inženýrských sítí a stav navazujících ploch a objektů.

V průběhu zpracování projektových prací nebyl požadován a prováděn geologický průzkum. Veškeré vody budou plošně povrchově zasakovány. Jsou ale navrženy další podpůrné způsoby zasakování formou průlehu a zasakovacích rýh. **Zde je nutné v rámci realizační dokumentace nebo při vlastní realizaci posoudit geotechnické poměry v příslušných místech a případně zkorigovat navržené řešení. Současně budou provedeny základní zasakovací zkoušky, které prokáží vhodnost a účinnost navržených opatření.**

e) ochrana území podle jiných zvláštních předpisů

V prostoru stavby se nacházejí ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních sítí. Jedná se zejména o ochranná pásma vysokého napětí vzdušných a podzemních sítí ČEZ. Dále se v prostoru stavby nacházejí ochranná pásma místních komunikací. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma zůstanou zachována.

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

Stavba je situována do prostoru stávající proluky mezi komunikacemi a stávající zástavbou. Nachází se mimo záplavové území a dle dostupných podkladů i mimo poddolované území. Z hlediska geologie území se nedají předpokládat sesuvy půdy.

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

Novostavba parkoviště je navržena na v současné době nevyužívaných pozemcích. Prostorové a výškové uspořádání vychází ze stávajícího stavu ploch a je podřízeno napojení na stávající stav na hranicích řešeného území.

Technické řešení je navrženo zejména s ohledem na požadavek celoplošného zasakování dešťových vod. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky bude minimální a tyto pozemky a stavby budou respektovány. Nově dojde k připojení parkoviště na místní komunikaci.

Odvodňovaná plocha se v podstatě nemění. Dojde k navýšení zpevněných ploch. Voda z těchto ploch bude opět povrchově zasakována, případně bude zasakování podpovrchové. Způsob prokázání charakteru odvodnění je popsán výše.

V lokalitě se nenachází objekty ani stavby, které jsou kulturními památkami, nenachází se zde chráněná území, památkové rezervace ani památkové zóny. Z hlediska životního prostředí se zde nenachází žádná chráněná území, přírodní rezervace ani památné stromy.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V území lze předpokládat částečnou sanaci pláně zejména v oblasti hlavní parkovištní komunikace. Tato skutečnost bude potvrzena při realizaci po provedení příslušných zkoušek a vyhodnocení charakteru podkladních vrstev. Demolice konstrukcí budou spočívat pouze v odstranění jednotlivých vrstev krytů a podkladních vrstev. Dále dojde k vybourání některých částí opravovaných a řešených inženýrských sítí. Kácení zeleně bude provedeno v celém rozsahu navrhovaných ploch z důvodu prostorového uspořádání ploch a kvality stávajících dřevin. Většinou se nejedná se o vzrostlé dřeviny ale pouze nálety a případně drobné keře.

i) požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné/trvalé)

Zábory zemědělského půdního fondu nejsou v rámci stavby vyvolány. Zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa nejsou v rámci stavby požadovány. Veškeré plochy jsou charakteru ostatních ploch.

j) územně technické podmínky (napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu), bezbariérový přístup

Novostavba parkoviště je řešena ve stávající proluce a je nově napojena na přilehlou Drahotínskou ulici křižovatkovým napojením. Stavba je bezbariérově přístupná. U inženýrských sítí dochází k rekonstrukcím a částečným úpravám vždy v rámci lokality a s napojením na stávající trasy. Přeložky sítí ČEZ jsou řešeny samostatně mimo rámec této dokumentace.

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

Stavba bude provedena jako celek s možným členěním na dílčí úseky při zachování přístupu do lokality a maximálním zachování provozu na sousedních komunikacích. Předpokládá se provedení v jedné etapě. Realizace se předpokládá po vydání příslušných povolení v roce 2020. Podrobný harmonogram postupu prací bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace a dále po výběru zhotovitele. Stavba si vyžádá související investice spojené s přeložkami stávajících inženýrských sítí ČEZ. Dále jsou v rámci stavby řešených částečné rekonstrukce a úpravy inženýrských sítí. Toto platí pro celé řešené území. V území nejsou předpokládány žádné další související investice.

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

Seznam pozemků a staveb dotčených umístěním stavby a seznam pozemků sousedních je uveden v samostatné příloze této souhrnné technické zprávy a ve výkrese C.2. Katastrální situační výkres.

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

V prostoru stavby se nacházejí ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních sítí. Dále se v prostoru stavby nacházejí ochranná pásma místních komunikací. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma zůstanou zachována. Stavbou nevznikají nová ochranná nebo bezpečnostní pásma.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Před realizací stavby proběhne pasportizace objektů a staveb v návaznosti na územní stavebních prací a současně zdokumentování stavu na navazujících komunikacích. V průběhu realizace stavby budou ověřeny zasakovací zkouškou poměry pro upřesnění navržených zasakovacích prvků. Po dokončení stavby bude provedeno vyhodnocení stavu a porovnání s pasportizací. Dále bude kontrolována funkčnost zasakovacích prvků.

o) možnosti napojení stavby veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je svým řešením napojena na dopravní a technickou infrastrukturu přilehlé Drahotínské ulice.

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Stavba „Parkoviště na p. č. 382/3, 382/58 a 382/59 v Kaznějově“ je novostavbou parkoviště pro osobní automobily.

b) účel užívání stavby

Účelem užívání stavby je parkování osobních automobilů přilehlého sídliště a širšího území.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Stavba „Parkoviště na p. č. 382/3, 382/58 a 382/59 v Kaznějově“ je stavbou trvalou.

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

nejsou vydána

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

Veškeré údaje o splnění požadavků dotčených orgánů budou po projednání uvedeny v samostatné složce projektové dokumentace pod označením E – dokladová část, případně v samostatné příloze rozboru námitek a připomínek k PD.

f) celkový popis koncepce řešení stavby

Parkoviště je navrženo pouze pro parkování osobních automobilů. Hlavní parkovištní komunikace je napojena na Drahotínskou ulici klasickými křižovatkovými oblouky. Je navržena jako obousměrná, na koncích zaslepená. Šířka vozovky mezi obrubníky je 6,00 m. Vedlejší parkovištní komunikace sloužící pro příjezd ke stáním jsou opět zaslepené a jsou navrženy v šířce 6,00 m mezi obrubníky. Parkovací stání jsou navržena jako kolmá. Hloubka stání je 5,00 m. Základní šířka parkovacích stání je 2,50 m, krajní stání jsou rozšířena na 2,75 m. Stání pro zdravotně postižené mají šířku 3,50 m nebo 2,50 m s doplněním manipulačního pruhu 1,20 m vždy pro dvě stání. Chodníkové

úpravy jsou navrženy v základních šířkách 2,00 m a 1,50 m nebo dle výkresové části. Plochy zeleně jsou proměnných parametrů v jednotlivých místech parkoviště a jsou patrné z výkresové části dokumentace.

Podélné spády komunikací jsou navrženy od 0,5 % do 6 % dle jednotlivých podélných profilů. Příčné spády komunikací jsou navrženy v rozmezí od 1,0 % do 4,0 %. Podélné spády parkovacích stání jsou navrženy v rozmezí od 1,0 % do 3,0 % nebo dle výkresové části. Příčné spády odpovídají podélným spádům přilehlých komunikací. Příčné a podélné spády stání pro zdravotně postižené jsou navrženy 2% nebo dle přilehlých komunikací a výkresové části. Podélné spády chodníkových úprav jsou dány konfigurací navazujících terénů a řešením výše uvedených komunikací a parkovacích stání. Základní příčný spád chodníkových úprav je 2,0 %. Spádové poměry ploch zeleně jsou proměnné a vycházejí z návaznosti na okolní řešené plochy a na hranicích úprav na stávající stav.

Návrhová rychlost na parkovišti je uvažována 20 km/hod, na přilehlé Drahotínské ulici 50 km/hod. Parkoviště je doplněno odvodněním a veřejným osvětlením. Stávající inženýrské sítě jsou respektovány, případně dílčím způsobem upraveny nebo přeloženy.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Ke stavbě se vztahuje ochranné pásmo místních komunikací. Dále se ke stavbě vztahují ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních inženýrských sítí. Veškerá ochranná pásma zůstávají zachována.

h) základní bilance stavby

Stavba nenárokuje zvýšené požadavky na energie. V době realizace budou požadované energie poskytnuty z místních kapacit v minimálním rozsahu. Při provozu stavby dojde pouze k navýšení potřeby energie pro nové veřejné osvětlení. Toto bude vykryto ze stávajících zdrojů v lokalitě bez nutnosti posílení. Dešťové vody budou v plném rozsahu zasakovány na ploše parkoviště, případně v nejbližším okolí. Intenzity dopravy v lokalitě se nezmění, energetická náročnost stavby není předmětem návrhu. Odpady jsou popsány dále v této zprávě a tabulka odpadů je přílohou této zprávy.

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

Stavba bude provedena jako celek s možným členěním na dílčí části při zachování přístupu do lokality a maximálním zachování provozu na řešených a sousedních komunikacích. Předpokládá se provedení v jedné základní etapě. Realizace se předpokládá po vydání příslušných povolení v roce 2020. Podrobný harmonogram postupu prací bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace a dále po výběru zhotovitele.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz

Stavba neobsahuje objekty, které je nutné uvést samostatně do provozu v režimu předčasného užívání. Předpokládá se předání stavby a její uvedení do provozu jako celku. Lze předávat ucelené části v režimu předčasného užívání.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Součástí řešení je novostavba parkoviště pro osobní automobily. Parkoviště je napojeno novým křižovatkovým napojením na Drahotínskou ulici. Plocha zahrnuje hlavní parkovištní komunikaci, vedlejší parkovištní komunikace a vlastní kolmá parkovací stání. Doplňeny jsou chodníkové úpravy a prvky zeleně.

b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Tvarové řešení je popsáno výše v této zprávě.

Doplnění vozovky Drahotínské ulice bude provedeno s finálním povrchem z asfaltobetonu. Hlavní komunikace parkoviště bude provedena s finálním povrchem z betonové zámkové dlažby. Vedlejší komunikace parkoviště bude provedena s finálním povrchem z betonové vegetační dlažby s mezerami min. 30 mm a s výplní štěrskem 8/16. Veškeré lemující prvky budou v přírodním provedení a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou. Betonové dlažby všech výše uvedených komunikací budou v přírodním odstínu.

V Drahotínské ulici bude provedena úprava jednoho stání v místě pro přecházení na odvrácené straně ulice. Stání bude provedeno doplněno z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodním odstínu. V Drahotínské ulici jsou dále vytvořena čtyři nová parkovací stání, doplněná bezpečnostním odstupem. Stání i odstup budou provedeny z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm. Stání na parkovišti označená pro zdravotně postižené budou provedena také z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm. Stání na parkovišti ostatní budou provedena z plastových zatravnovacích tvárnic tl. min. 50 mm. Výplň bude zatravněním nebo zasypaním štěrskem dle výkresové části dokumentace. Obrubníky lemující stání budou v přírodním provedení a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou. Dlažba stání bude přírodní, dlažba manipulační plochy mezi stáními bude okrová. Proužek oddělující stání bude červený. Plastové tvárnice stání budou zelené. Stání budou oddělena plastovými terči v bílé barvě po cca 50 cm.

Chodníkové plochy budou z betonové dlažby v přírodním provedení. Jejich lemující betonové prvky jsou navrženy v přírodním odstínu a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou. Chodníkové úpravy budou doplněny příslušnými bezbariérovými prvky.

B.2.3 Celkové stavebně technické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení

Parkoviště je navrženo pouze pro parkování osobních automobilů. Hlavní parkovištní komunikace je napojena na Drahotínskou ulici klasickými křižovatkovými oblouky. Je navržena jako obousměrná, na koncích zaslepená. Šířka vozovky mezi obrubníky je 6,00 m. Vedlejší parkovištní komunikace sloužící pro příjezd ke stáním jsou opět zaslepené a jsou navrženy v šířce 6,00 m mezi obrubníky. Parkovací stání jsou navržena jako kolmá. Hloubka stání je 5,00 m. Základní šířka parkovacích stání je 2,50 m, krajní stání jsou rozšířena na 2,75 m. Stání pro zdravotně postižené mají šířku 3,50 m nebo 2,50 m s doplněním manipulačního pruhu 1,20 m vždy pro dvě stání. Chodníkové úpravy jsou navrženy v základních šířkách 2,00 m a 1,50 m nebo dle výkresové části. Plochy zeleně jsou proměnných parametrů v jednotlivých místech parkoviště a jsou patrné z výkresové části dokumentace.

Při návrhu vozovky a jejích skladeb byla uvažována návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení V a charakteristika podloží PIII. Návrhová rychlost v celém úseku je 20 km/hod. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni musí být 45 MPa (30 MPa).

Při návrhu parkovacích stání a jejich skladeb byla uvažována návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení V a charakteristika podloží PIII. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni musí být 45 MPa (30 MPa).

Při návrhu chodníků a jejich skladeb byla uvažována návrhová úroveň porušení D2, třída dopravního zatížení CH charakteristika podloží PIII. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni musí být 30 MPa.

Součástí této složky projektové dokumentace je zakreslení rozhledových poměrů. Posuzovaná místa lze prohlásit za vyhovující.

b) celková bilance nároků všech druhů energií

Stavba nenárokuje zvýšené požadavky na energie. V době realizace budou požadované energie poskytnuty z místních kapacit v minimálním rozsahu. Při provozu stavby dojde pouze k navýšení potřeby energie pro nové veřejné osvětlení. Toto bude vykryto ze stávajících zdrojů v lokalitě bez nutnosti posílení.

c) celková spotřeba vody

Stavba nenárokuje zvýšené požadavky na spotřebu vody při realizaci ani vlastním provozu. V případě sucha bude prováděna pouze závlhka zeleně.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Odpady vznikající při realizaci stavby a při provozu stavby jsou uvedeny v příloze této zprávy.

Stavebník musí mít v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech a jeho prováděcích předpisech, především dle Katalogu odpadů vydaného vyhláškou č.93/2016 Sb. a vyhláškou č.383/2001 Sb. ve znění vyhlášky č.41/2005 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady zajištěno odstranění všech odpadů a nebezpečné odpady musí odstraňovat oprávněná osoba dle zákona č.185/2001 Sb. ve znění vyhlášky č.7/2005 Sb., o odpadech. Povinností původce odpadů je kromě správného nakládání s odpady dle požadavků zákona o odpadech a jeho prováděcích předpisů především jejich minimalizace. Likvidace povrchových dešťových vod z celé stavby bude zajištěna zasakováním. Veškerého vytěžený a vybouraný materiál bude likvidován na příslušné předem určené skládce.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a komunikační sítě

Stavba nenárokuje zvýšené potřeby energií s výjimkou zařízení staveniště při realizaci stavby. Tyto minimální požadavky budou kryty z místních zdrojů a dále specifikovány v dalším stupni projektové dokumentace. Likvidace dešťových vod je řešena ze stejných ploch zasakováním. Potřeby energií po realizaci se v podstatě nemění. K nárůstu energie dojde u veřejného osvětlení, ale bude kryto ze stávajících připojovacích míst.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba je v celém svém rozsahu navržena jako veřejně přístupná. Novostavba parkoviště v zadaném rozsahu vyhovuje požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických

požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Součástí stavby jsou prvky bezbariérového užívání. Detailní řešení je zpracováno v samostatné příloze této zprávy. Parkovací stání jsou navržena v předepsaném počtu z celkové kapacity parkoviště.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena v souladu s platnými právními předpisy pro dopravní a pozemní stavby a související konstrukce a zařízení. Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání je dáno dodržováním právních předpisů o provozu na pozemních komunikacích a dalších všeobecně platných právních předpisů. Vybavení komunikací bude podléhat pravidelným revizím a kontrolám stavebního a technického stavu.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

B.2.6 Základní technický popis staveb

- SO 110 Komunikace

- Bourací práce

V rámci demontážních prací bude provedena demontáž stávajících poklopů, mříží a uzávěrů jednotlivých sítí. Tyto prvky budou uloženy dle požadavků příslušných správců. V rámci bouracích prací bude provedeno zaříznutí asfaltu na hranicích úprav v Drahotínské ulici. Poté budou odfrézovány a vybourány veškeré povrchy komunikace Drahotínské ulice a přilehlých parkovacích stání v rozsahu výkresové části. Vybourány budou povrchy v místě pro přecházení na protilehlé straně Drahotínské ulice. Prvky dlažeb budou uloženy dle požadavku správce. V prostoru stavby bude odstraněna vzrostlá, náletová a pokryvná zeleň včetně kořenového systému. Odstraněna bude svrchní půdní vrstva.

Současně s povrchovými vrstvami budou vždy sejmuty i veškeré podkladní vrstvy až na úroveň pláně dle výkresové části. Vybourány budou také veškeré stávající lemující prvky. Jedná se zejména o betonové obrubníky. Tyto prvky budou uloženy na skládce určené investorem. V případě prokázání nevhodného podloží budou dále odstraněny vrstvy aktivní zóny.

V případě nutnosti po odkrytí vrstev a provedení zkoušek pláně bude provedena úprava mocnosti vrstev projektantem v rámci autorského dozoru.

UPOZORNĚNÍ : Před zahájením bouracích prací bude provedeno prokazatelné vytýčení všech stávajících inženýrských sítí polohově a výškově.

- Úprava aktivního podloží

Po odebrání vrstev na úroveň pláně v místech komunikací, parkovacích stání a ostatních pojížděných ploch budou provedeny požadované zkoušky únosnosti pláně. Minimální hodnota modulu přetvárnosti na pláni je stanovena na 45 MPa. Vzhledem k charakteru konstrukcí, zatížení ploch a požadavku na zasakování bude hraniční hodnotou 30 MPa. Při dosažení této hodnoty bude stanoven rozsah minimální sanace nebo bude od sanace upuštěno. Rozhodnuto bude při realizaci stavby.

V případě vyhovujících parametrů bude provedena pokládka vrstev dle vzorového řezu ve výkresové dokumentaci. V případě nedostatečné únosnosti pláně bude provedena její sanace. O způsobu bude rozhodnuto v rámci realizace na základě výše uvedených a zjištěných skutečností. Předpokládá se odtěžení dalších vrstev v tloušťce 250 mm a doplnění jednou vrstvou šterkodrtě nebo šterku dle charakteru ploch. Na takto nově vzniklou pláň bude provedena vlastní konstrukce vozovek, parkovacích stání a ostatních pojížděných ploch.

- Vozovka

Po vybourání vrstev na požadovanou úroveň pláň a po případné sanaci pláň se provede její urovnání a zhutnění. Na upravenou pláň se provede pokládka podkladních a vrchních vrstev dle vzorového řezu.

Doplnění vozovky Drahotínské ulice bude provedeno s finálním povrchem z asfaltobetonu. Napojení na stávající zaříznuté povrchy bude provedeno zálivkou modifikovanou asfaltovou emulzí. Na straně zeleně bude vozovka lemována betonovou přídlažbou 100/80/200 mm a betonovými obrubníky 150/250/1000 mm s výškou 120 mm. V místě pro přecházení budou obrubníky sníženy na výšku 20 mm. Náběhové klíny budou v délce 1,00 m. V místě napojení komunikace parkoviště a v místě kolmých parkovacích stání v Drahotínské ulici bude vozovka lemována opět betonovou přídlažbou a zapuštěným betonovým obrubníkem 80/250/1000 mm.

Hlavní komunikace parkoviště bude provedena s finálním povrchem z betonové zámkové dlažby. Napojení na Drahotínskou ulici je popsáno výše. Na straně zeleně bude vozovka lemována betonovými obrubníky 80/250/1000 mm s výškou 80 mm. V místě pro přecházení a v místech zakončení chodníkových úprav budou obrubníky sníženy na výšku 20 mm. Náběhové klíny budou v délce 1,00 m. V místě napojení komunikace na vedlejší komunikace parkoviště a v místě napojení vozovky na parkovací stání bude vozovka lemována betonovými obrubníky 80/250/1000 mm zapuštěnými.

Vedlejší komunikace parkoviště bude provedena s finálním povrchem z betonové vegetační dlažby s mezerami min. 30 mm a s výplní šterkem 8/16. Na straně chodníků a zeleně bude vozovka lemována betonovými obrubníky 80/250/1000 mm s výškou 80 mm. Napojení na hlavní komunikaci parkoviště je popsáno výše. V místě napojení komunikace na parkovací stání bude vozovka lemována betonovými obrubníky 80/250/1000 mm zapuštěnými.

Veškeré výše uvedené lemující prvky budou v přírodním provedení a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou. Betonové dlažby všech výše uvedených komunikací budou v přírodním odstínu.

- Parkovací stání

Po vybourání vrstev na požadovanou úroveň pláň a po případné sanaci pláň se provede její urovnání a zhutnění. Na upravenou pláň se provede pokládka podkladních a vrchních vrstev dle vzorového řezu.

V Drahotínské ulici bude provedena úprava jednoho stání v místě pro přecházení na odvrácené straně ulice. Stání bude provedeno doplněno z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm v přírodním odstínu. Předpokládá se využití vybouraných dlažeb. Lemování stání na straně vozovky je popsáno výše, lemování na straně chodníku bude provedeno silničním betonovým obrubníkem 150/250/1000mm s výškou 120 mm. Obrubník bude uložen do betonového lože s betonovou boční opěrou a bude v přírodním provedení.

V Drahotínské ulici jsou dále vytvořena čtyři nová parkovací stání, doplněná bezpečnostním odstupem. Stání i odstup budou provedeny z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm. Lemování na straně vozovky je popsáno výše. Lemování na straně zeleně bude betonovými obrubníky 80/250/1000 mm s výškou 80 mm. Rozhraní mezi stáním a bezpečnostním pruhem bude zapuštěným betonovým obrubníkem 80/250/1000 mm. Obrubníky budou v přírodním provedení a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou. Dlažba stání bude přírodní, dlažba odstupu bude okrová. Proužek oddělující jednotlivá stání bude červený.

Stání na parkovišti označená pro zdravotně postižené budou provedena z betonové zámkové dlažby tl. 80 mm. Lemování na straně vozovky je popsáno výše. Lemování na straně zeleně a chodníků bude betonovými obrubníky 80/250/1000 mm s výškou 80 mm. V místě bezbariérových úprav bude obrubník zapuštěn na 20 mm. Náběhy budou v délce 1,00 m. Obrubníky budou v přírodním provedení a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou. Dlažba stání bude přírodní, dlažba manipulační plochy mezi stáními bude okrová. Proužek oddělující stání bude červený.

Stání na parkovišti ostatní budou provedena z plastových zatravnovacích tvárnic tl. min. 50 mm. Výplň bude zatravněním nebo zasypáním štěrkem dle výkresové části dokumentace. Lemování na straně vozovky je popsáno výše. Lemování na straně zeleně a chodníků bude betonovými obrubníky 80/250/1000 mm s výškou 80 mm. V místě spodní řady stání u zasakovacích průlehů bude střídán obrubník s výškou 80 mm obrubníkem zapuštěným (1 m + 1 m), z důvodu plynulého odtoku přebytkové vody z plochy. U zeleného ostrůvku bude vždy poslední obrubník zapuštěný. Přechody mezi plnou výškou azapuštěným obrubníkem budou ostré bez náběhů. Obrubníky budou v přírodním provedení a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou. Tvárnice stání budou zelené. Stání budou oddělena plastovými terči v bílé barvě po cca 50 cm.

- Chodníky

Po vybourání vrstev na požadovanou úroveň pláň se provede její urovnání a zhutnění. Na upravenou pláň se provede pokládka podkladních a vrchních vrstev dle vzorového řezu. Chodníky budou provedeny z betonové dlažby v tloušťce 60 mm v přírodním odstínu. Chodníky budou na straně zeleně lemovány betonovým obrubníkem 50/250/500-1000 mm s výškou 60 mm nebo zapuštěným. Lemování ostatních navazujících ploch je popsáno v samostatných částech této zprávy. Veškeré výše uvedené lemující betonové prvky jsou navrženy v přírodním odstínu a budou uloženy do betonového lože s betonovou boční opěrou. Chodníkové úpravy budou doplněny příslušnými bezbariérovými prvky v prvedení dle samostatné složky výkresové dokumentace.

- Zeleně

Řešení zeleně je předmětem stavebního objektu SO – 810 Sadové úpravy. V rámci komunikací bude provedeno pouze doplnění ornice a zeminy do požadované úrovně. Dále bude provedena výplň zatravnovacích tvárnic. Osetí ploch je předmětem SO 810 Sadové úpravy.

- Ostatní konstrukce a práce

V rámci prací bude provedena oprava obnažených částí podezdívek cementovou maltou a nátěrem cementovým mlékem. V místě návaznosti na podezdívky bude položena profilovaná folie v pruhu 1,00 m a bude vytažena na úroveň nových povrchů. V rámci prací bude provedeno dorovnání osazení poklopů šachet. Výškově budou dorovnána také víčka všech uzávěrů sítí. V prostoru mezi bloky stání bude dále proveden povrchový betonový odvodňovací žlab. Bude uložen do betonového a štěrkového lože. Žlab bude v přírodním provedení.

- Inženýrské sítě

V rámci stavebního objektu komunikací budou realizovány nové odvodňovací prvky pro odvodnění části řešených ploch. Jedná se o betonové uliční vpusti umístěné dle výkresové části v prostoru komunikací a případně parkovacích stání. Dále je navržen jeden odvodňovací žlab s mříží a jedna revizní kanalizační šachta. Popis prvků a jejich přípojek je uveden v samostatné části dokumentace.

V rámci prací bude dále provedeno zabezpečení stávajících podzemních sítí uložením do chrániček. Jedná se o uložení sítí v místech nově pojižděných ploch, a to do plastových zaklapávacích chrániček s přebetonováním v místech, která jsou uvedena ve výkresové části. V dokumentaci je dále vyznačen rozsah přeložek, které budou zadány a provedeny v předstihu před realizací akce mimo rámec této dokumentace. Stávající rozvody tepla budou při realizaci odkryty a bude zjištěna jejich přesná poloha prostorová a zejména výšková. Stav bude vyhodnocen a bude rozhodnuto o případném způsobu ochrany. Předpokládá se v pojižděných plochách položení roznášecích silničních panelů nad trasy rozvodů na úroveň pláň.

- SO 410 Veřejné osvětlení

Technické parametry :

- zdroj proudu : Rozvod ČEZ – stávající napojení
- místo napojení: Přezbrojený rozvaděč R-VO
- proudová soustava: Hlavní rozvod 3 PEN 50 Hz TN-C
Svítidla 1NPE 50 Hz TN-S
- napětíová soustava: 3x230/400 V
- ochrana před neb.dotykem : Dle 33 20 00 - 4 - 41 samočinným odpojením od zdroje
- určené prostředí: dle 33 20 00 - 3 AA7, AB7, AD2, AQ2 prostor nebezpečný
- požadovaný příkon: 0,23 kVA
- předpokládaní roční spotřeba el. energie: 670 kWh

Provede se přezbrojení stávající kabelové skříň R-VO v Drahotínské ulici na skříň 6x 100A. Z nové pojistkové sady č. 2 v přezbrojené kabelové skříni R-VO je, přes sadu nožových pojistek PNA 000 16A, veden zemní kabel CYKY 4Bx10 postupně přes stožárové výstroje svítidel č. 1, 2, 3, 4, 5, 6 do stožárové výstroje svítidla č. 7, kde je kabel ukončen. Stávající zemní kabel VO CYKY 4Bx10 se na úrovni svítidla č. 8 přeruší. Stávající kabel je zaveden do stožárové výstroje tohoto svítidla. Ze stožárové výstroje svítidla č. 8 je veden nový kabel CYKY 4Bx10, který se naspojuje na stávající, přerušný, kabel VO. Všechna výše uvedená svítidla (mimo stožáru č. 1) jsou umístěna na žárově zinkovaných stožárech 6,5 m, na jednostranném žárově zinkovaném výložníku 0,5 m, ve výšce cca 5,0 m nad komunikací. Napojení je provedeno přes stožárovou výstroj uvnitř stožáru. Osazena LED svítidla Guida XS-GHX-3H-NA9 25W. Na stožáru č. 1 je osazen dvouramenný výložník 1,5m s úhlem rozevření 90°. Osazena dvě LED svítidla Guida XS-GHX-3H-NA9 25W (jedno svítidlo otočeno nad místo pro přecházení v Drahotínské ulici, druhé potom nad vjezd do parkoviště).

Všechny kabely jsou uloženy v zemi ve vrapovaných chráničkách Ø 40mm. Kabely jsou uloženy v kabelovém pískovém loži v zeleni a v chodnících v hloubce min. 0,7m a pod komunikacemi a parkovišti potom v hloubce min. 1,0 m v obetonované chráničce o Ø 110 mm. Po celé trase kabelů je nad kabely položena výstražná fólie červené barvy.

V souběhu s kabelem VO je položen zemnicí drát FeZn Ø10mm. Všechny ocelové sloupy VO budou přizemněny pomocí zemnicího vodiče FeZn Ø10mm k tomuto uzemnění. Konstrukce svítidla č. 8 bude napojena zemnicím drátem FeZn Ø10mm, na stávající zemnění VO vedoucí v souběhu se stávajícím kabelem VO.

V místě vjezdu na parkoviště bude demontován stávající stožár VO se dvěma svítidly DL systém. Stávající zemní kabel bude propojen pomocí kabelové spojky. Demontovaný stožár včetně svítidel bude uložen ve skladu Městského úřadu pro případné opravy stávajícího VO.

- SO 810 Sadové úpravy

Před započítáním projektových prací byla na lokalitě provedena inventarizace dřevin. Velká většina inventarizovaných dřevin je náletového původu (plochy náletu č.38 a 39), do stáří 15-20 let.

Velká většina patří k jednomu druhu: hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*), dále je dosti častý ptačí zob obecný (*Ligustrum vulgare*). Výjimku tvoří pouze tři nověji vysazené třešně pilovité (*Prunus serrulata*) č. 1 – 3, sloupovité topoly černé (*Populus nigra* 'Italica') č. 5,6,7 a 10. Dále jsou zde starší ovocné dřeviny tří druhů: jablonoň domácí (*Malus domestica*), hrušeň obecná (*Pyrus communis*) a třešně (*Prunus avium*). Největší dřevinou je zde jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum*) č. 11 a 40 a borovice lesní (*Pinus silvestris*) č. 4. Taxony jsou zakresleny v příslušném mapovém podkladu a očíslovány v soulasu s příslušnou tabulkou (viz. samostatná část PD Dendrologický průzkum).

Výsadba nových stromů v dané lokalitě je situována v rámci budoucího parkoviště a jeho bezprostředním okolí. Je zde navrženo celkem 15 nových stromů. Stromy byly navrženy v souladu s místními stanovištními podmínkami. V rámci plochy je navrženo 10 ks jasanů ztepilých (*Fraxinus excelsior*) a 5 ks jasanů úzkolistých (*Fraxinus angustifolia*) v kultivaru 'Raywood'.

Pro odstínění obytných ploch od parkovací plochy je navržen stálezelený živý plot. Jako vhodná dřevina se jeví zerav západní (*Thuja occidentalis*) v kultivaru 'Smaragd'. Pro výsadbu bude vhodné zvolit velikost stromků 80-100 cm. Sázet se budou ve vzdálenosti 0,5m od sebe do předem vykopaného ryglu. Při výsadbě bude 50% zeminy vyměněno a bude přidáno 100g půdního kondicioneru na 1 stromek. Výsadba živého plopu bude mulčována vrstvou 5-10 cm drcené borové borky.

Plochy parkovacích stání budou osety směsí pro trávníky polosuchých stanovišť teplejšího klimatu. Pro výsev navazujících ploch bude použita kvalitní travní směs pro parkové úpravy. Výsevná dávka je stanovena na 300 kg/ha.

Pro novou výsadbu bude nutné dodržet velikost stromů 14/16 (obvod kmínku v 1m) či jinou velikostí danou specifikací výsadeb, s korunou typickou pro daný druh či kultivar. Ke kořenům stromů je nutné položit 1,5m flexibilní trubky pro zabezpečení závlahy, v hloubce do 10cm. Při výsadbě bude k použité zemině přidáno 250g půdního kondicioneru na 1 strom. Kotvení stromů bude provedeno třemi kůly, kmeny stromů budou obaleny rákosovou rohoží. Výsadbové mísy stromů budou mulčovány vrstvou 5-10 cm drcené borové borky. K bázi kmenů budou připevněny ochrany proti poškození kmenů sekáním. Výsadby budou provedeny v soulasu s normou ČSN 83 9021 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba.

Výsev trávníku bude proveden do bezplevelné, jemně zpracované humusové zeminy. Vše bude provedeno v agrotechnické lhůtě v soulasu s normou ČSN 83 9031 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání. Pro výsev bude použita kvalitní speciální směs pro šterkové trávníky v množství 300kg/ha.

B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Stavba neobsahuje technická a technologická zařízení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Řešeno v samostatné části projektové dokumentace.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Provoz stavby nevyžaduje energie nad rámec současného stavu s výjimkou navýšení potřeby energie u veřejného osvětlení. Tyto požadavky budou kryty ze zdrojů v lokalitě. Při stavbě budou používány předepsané technologie a pracovní postupy. Zařízení staveniště bude využívat energie z místních zdrojů v minimální kapacitě.

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

Předmětem realizace parkoviště není řešení pracovního prostředí. V průběhu realizace prací bude zajištěno, aby stavebním provozem a prováděnými pracemi nebylo zhoršeno životní prostředí a aby nepříznivé vlivy stavby byly omezeny na minimum z pohledu časového i kvalitativního. Veškeré práce na stavbě budou prováděny podle platných předpisů, norem, zákonných ustanovení, směrnic a vyhlášek v aktuálním znění. Vlastní provoz v okolí parkoviště po realizaci bude odpovídat stávajícímu stavu. Nedojde k navýšení dopravní kapacity, ke změně charakteru dopravy ani k navýšení hlukové zátěže. Do stavby nesmí být zabudovány žádné látky nebo materiály ovlivňující negativně životní prostředí. Při provádění prací budou používány pouze běžné stavební stroje, které budou zajištěny proti úniku ropných látek.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba svým charakterem nebude sloužit k trvalému pobytu osob. Radonový průzkum v této fázi projektu proveden nebyl a v dalším stupni se nepředpokládá.

Ochrana před bludnými proudy předmětem řešení.

Dle dostupných podkladů stavba neleží v území s možným poddolováním. V oblasti stavby se nepředpokládá seizmicita.

Hluk ve vnějším prostoru je dán charakterem dopravní stavby. Nedochází k navýšení intenzity provozu v lokalitě.

Stavba se nachází mimo záplavové území.

Dále se nachází v prostoru stávajících komunikací a stávající zástavby. Z hlediska geologie území se nedají předpokládat sesuvy půdy ani výskyt metanu.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Předmětem realizace je nové veřejné osvětlení. Napojení je provedeno na stávající zdroj na okraji území. Dále je provedena úprava stávajících tras veřejného osvětlení, a to opět pouze v rámci řešeného území. Předmětem realizace jsou dále dílčí úpravy stávajících sítí. Napojení na ponechané úseky a části je provedeno v rámci území stavby. Řešení je uvedeno ve výkresové části dokumentace.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Provoz stavby nevyžaduje energie nad rámec současného stavu s výjimkou navýšení potřeby energie u veřejného osvětlení. Tyto požadavky budou kryty ze zdrojů v lokalitě.

B.4. Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení

Novostavba řeší návrh parkoviště pro osobní automobily. Parkoviště je napojeno na stávající komunikaci Drahotínské ulice, která zůstává zachována.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

řešeno je pouze nové připojení parkovištní komunikace na Drahotínskou ulici, která je místní komunikací.

c) doprava v klidu

Je realizována formou parkovacích stání pro osobní automobily v kolmém provedení s doplněním stání pro zdravotně postižené.

d) pěší a cyklistické stezky

Jako samostatné nejsou předmětem řešení. Chodníkové úpravy včetně prvků pro zdravotně postižené doplňují komunikační plochy a parkovací plochy v rozsahu dle výkresové části.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

V rámci prací dojde k napojení dopravních ploch na stávající stav na hranicích úprav. Současně bude vytvořen odvodňovací průleh v jižní části parkoviště. Plochy budou doplněny zeminou a ornici a zatravněny. Dále bude provedena dosadba živého plotu a výsadba stromů.

b) použité vegetační prvky

Vedlejší parkovištní komunikace jsou navrženy z betonové vegetační dlažby s výplní spár šterkem. Parkovací stání mimo stání pro zdravotně postižené jsou navržena z plastových zatravněvacích tvárnic s výplní zeminou a zatravněním nebo s výplní šterkem.

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

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

Emise z dopravy

V období výstavby se jedná o emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů zajišťujících úpravu terénu, výkopy a odvoz či dovoz příslušných stavebních materiálů a konstrukcí a dále v příslušném množství odvoz stavebních odpadů. Při realizaci stavby se bude jednat o nepravidelné a z hlediska delšího časového období nepodstatné jednorázové navýšení emisí a zhoršení imisní situace jak přímo v lokalitě stavby, tak podél přilehlé sítě komunikací.

V období provozu budou emise pocházet pouze z mobilních zdrojů. Mobilními zdroji budou dopravní prostředky v podobě osobních automobilů. U stávající komunikační sítě vzhledem na předpokládaný vývoj dopravy v širší lokalitě v podstatě nedojde k ovlivnění stávající emisní situace. Významnější stacionární zdroje znečištění ovzduší záměr neobsahuje.

Hluk

Zdrojem hlukové zátěže budou stavební práce v době realizace záměru a provozování stavby po ukončení realizace. Hlavními zdroji hluku během výstavby budou zemní a stavební práce. Bude se jednat o hluk ze stavebních mechanismů a z dopravy související s výše uvedenými pracemi. Při

realizaci stavebních prací budou používány běžné stavební stroje, které budou způsobovat hluk na místě dle postupu stavby. Nepředpokládá se kumulace zvýšeného počtu strojů a tím vznikající enormní hluková zátěž na jednom místě ve stejném čase. Hluk v době realizace lze charakterizovat jako časově omezený, stavební práce budou prováděny v denní době.

Při vlastním provozu stavby bude zdrojem liniového hluku osobní doprava. Hluk bude vznikat vlivem pohonných agregátů vozidel, stykem pneumatik s vozovkou a třením vzduchu o karoserie.

Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Dešťové vody ze všech ploch se budou likvidovat plošným zasakováním. Nedojde k významné změně odtokových poměrů. Stavební stroje budou zabezpečeny proti úniku ropných látek. Dešťové vody v rámci stavebního záměru negativně neovlivní vodní toky ani vodní zdroje.

Odpady

Problematika odpadů je řešena výše v této zprávě a v příloze této zprávy.

Půda

Pozemky ZPF nejsou v rámci stavby zasaženy.

b) vliv na přírodu a krajinu

V lokalitě se nenachází objekty ani stavby, které jsou kulturními památkami, nenachází se zde chráněná území, památkové rezervace ani památkové zóny. Z hlediska životního prostředí se zde nenachází žádná chráněná území, přírodní rezervace ani památné stromy.

Realizací nedojde ke změně stávajícího krajinného rázu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Rekonstrukcí se nemění.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby nebylo zjišťovací řízení realizováno.

e) zákon o integrované prevenci

Záměr nespadá do režimu zákona.

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

Ke stavbě se vztahuje ochranné pásmo místních komunikací. Dále se ke stavbě vztahují ochranná pásma stávajících podzemních a nadzemních inženýrských sítí. Veškerá ochranná pásma zůstávají zachována.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Z hlediska požadavků civilní ochrany nejsou na stavbu kladeny žádné speciální nároky, vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o stavbu čistě dopravní. Dané území není ohroženo zónou havarijního plánování od objektů umístěných na území města. V lokalitě se nepředpokládá nebezpečí výbuchu nebo výronu nebezpečných látek ze stacionárních zdrojů. Řešení zásad prevence závažných havárií není předmětem dokumentace. Dané území není ohroženo zónou havarijního plánování od objektů umístěných na území města.

B.8. Zásady organizace výstavby

Složka je samostatnou přílohou souhrnné technické zprávy.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Stávající prostor je odvodněn plošným zasakováním do zeleně. Navržené parkoviště je odvodněno opět plošným zasakováním. To je doplněno podzemními zasakovacími prvky. Jejich rozsah a technické řešení bude upřesněno při realizaci po provedení zasakovacích zkoušek a vyhodnocení podloží. Odtokové poměry v lokalitě zůstanou po realizaci obdobné jako ve stávajícím stavu.