

±0,000 = 233,047 m.n.m

Novostavba Onkologické kliniky P4

Zdravotníků 248/7, 779 00 Olomouc

Klient

Fakultní nemocnice Olomouc
I.P.Pavlova 185/6, 779 00 Olomouc, IČO 00098892

Generální projektant

 **Adam Rujbr Architects**

Srbská 22, 612 00 Brno, tel.: 603 283 041
Hořejší nábreží 19, 150 00 Praha 5, tel.: 603 799 403

Zodpovědný projektant Ing. arch. Adam Rujbr

HIP Ing. Michal Surka

D.2.1 Chodníky, zpevněné plochy, parkoviště I.etapa

D.2.2 Parkoviště II.etapa

Zodpovědný projektant Rostislav Beneš

Vypracoval Rostislav Beneš

Datum 31.10.2023

Dokumentace pro provedení stavby

Technická zpráva

D.2.1.01

D.2.1.01 TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) Identifikační údaje objektu:

Označení objektu:

název objektu:	D.2.1 Chodníky, zpevněné plochy, parkoviště I.etapa D.2.2 Parkoviště II.etapa
místo:	Olomouc
kraj:	Olomoucký
katastrální území:	Olomouc
Druh stavby:	Novostavba

Objednatel: Fakultní nemocnice Olomouc, I.P.Pavlova 185/6, 779 00 Olomouc

Zpracovatel: Adam Rujbr Architects, Srbská 22, 612 00 Brno

Zpracovatel části D.2.1-2 Rostislav Beneš, Naloučany 7, 675 71 Naloučany
IČ: 74125940

- zpracovatel (osoba s oprávněním
k projektové činnosti):

Rostislav Beneš autorizovaný technik pro dopravní
stavby, osvědčení o autorizaci č. 33831, v seznamu
autorizovaných osob veden pod číslem 1005431

b) stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení:

Předložená dokumentace řeší napojení nové budovy Onkologické kliniky P4 na stávající chodníky a komunikace. Jedná se o opravu stávající panelové komunikace s rozšířením a prodloužením, kde budou vytvořena nové podélné stání, upravena stávající a provedeny nové chodníky umožňující přístup do stávajících a nových budov. V rámci projektu je také vytvořena nová plocha pro parkování vozidel. Tyto komunikace budou napojeny na stávající komunikační síť jak stykovými křižovatkami, tak i úpravou stávajících komunikací. V plochách chodníků budou vytvořeny i nové schody a nové opěrné zídky, které budou řešeny v objektu vlastní stavby budovy B. Podél budovy, kde není chodník, bude doplněn okapový chodníček v objektu budovy B.

V rámci projektu parkoviště se uvažuje výstavba na dvě etapy, kde rozdělení je patrné ze situace. Komunikace, chodníky a vjezd budou výškově navazovat na stávající terén a nově budovanou stavbu. Řešeny budou komunikace z asfaltového betonu. Chodníky budou výškově navazovat na stávající chodníky, kde budou provedeny ze skladebné dlažby. Parkoviště budou provedeny z distanční dlažby umožňující však, kde parkoviště pro imobilní a rodiny s dětmi bude ze skladebné dlažby. Veškeré plochy budou provedeny včetně betonové obruby silniční ABO 100/15/25 zvýšené o +10-12 cm, ABO 100/15/15 zvýšené o +2 cm, ABO 100/8/20 zapuštěné a ABO 100/8/25 zvýšené o +6 cm, uložených do betonového lože s boční opěrou. Stávající obruby na okraji komunikace se odstraní.

Vyznačení průběhu trasy stávajících sítí musí být zachovány i v průběhu zemních prací a pracovníci na stavbě musí být prokazatelně seznámeni s přítomností podzemních sítí. Při provádění stavby musí být postupováno v souladu s vyjádřením správců sítí.

Poznámka: Projektová dokumentace byla vypracována podle platných ČSN, vyhlášek a zákonů v době jejího předání objednateli. Konkrétní technické specifikace výrobků a materiálů obsažené v projektové dokumentaci udávají technický standard stavby, jednotlivých výrobků a materiálů a je možné je po dohodě s investorem a projektantem zaměnit stejným nebo vyšším standardem.

c) Vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.):

Geodetický podklad - zaměření polohopisu a výškopisu předmětné lokality bylo získáno od investora.

Inženýrské sítě byly zjišťovány dotazem u jejich vlastníků a správců, kteří poskytli grafické informace o svých podzemních zařízeních (sítích).

Geotechnický a hydrogeologický průzkum pro stavbu – nebyl proveden. Jelikož pro chodníky a komunikace potřebujeme zajistit modul přetvárnosti $E_{def,2} = 30-45$ MPa, tak lze konstatovat, že pokud únosnost nevyhoví, bude potřeba vyměnit aktivní zóna pláň.

Dopravní průzkum pro stavbu – nebyl proveden.

Zdůvodnění staveniště:

Zájmová plocha leží v intravilánu města a je určena k zástavbě tohoto charakteru.

Zhodnocení staveniště:

- prostor pro výstavbu je pro tuto výstavbu vhodný
- bezproblémové napojení na veřejné komunikace
- stavba přirozeně navazuje na silniční síť a zohledňuje potřeby další výstavby

d) Vztah pozemní komunikace k ostatním objektům:

Objekt komunikací je navzájem propojen s ostatními objekty tohoto projektu.

e) Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů:

V rámci objektu „Příprava území“ budou provedeny hrubé terénní úpravy až po pláň všech ploch komunikací, chodníků a parkovišť včetně svahů. Není součástí tohoto objektu.

Po provedených plochách komunikací se provede v rámci objektu „Terénní a sadové úpravy“ ohumusování a následná výsadba.

Následně se již v tomto objektu provede urovnání pláně se zhutněním, kde na pláni bude zajištěna hodnota $E_{def,2} = 30,45$ MPa. Jelikož tyto hodnoty $E_{def,2}$. Pokud tyto hodnoty nebudou zajištěny, bude nutná výměna aktivní zóny (parapláně). Lze konstatovat, že odstraněním nevhodné zeminy v mocnosti 10 cm a použití kameniva fr. 0-125 by se měla navýšit $E_{def,2}$ o cca 8 MPa. V místech, kde se bude vyskytovat velké množství vody, se dále použije separační geotextilie. Při výskytu vody bude v úžlabí provedena drenáž odvádějící vodu z pláně. Na dno a stěny výkopu pro drenáž bude položena filtračně-separační geotextilie. Podklad pod drén bude proveden ze štěrku fr 2-8 a obsyp a zásyp drenáže bude proveden ze štěrku fr. 8-16. Případné rýhy pro IS v parapláni je třeba v úrovni parapláně překrýt nepropustnou tkaninou a zamezit tak vnikání vody pod úroveň parapláně. Veškeré práce je třeba provádět tak, aby paraplán a aktivní zóna nebyly narušeny, poškozeny a znehodnoceny vlivem nevhodných klimatických podmínek a prováděcí technikou.

Na navržené pláni musí být zajištěny hodnoty $E_{def,2} = 30,45$ MPa.

V rámci projektu parkoviště se uvažuje výstavba na dvě etapy, kde rozdělení je patrné ze situace. Komunikace, vjezdy, parkoviště a chodníky budou výškově navazovat na stávající terén a nově budovanou stavbu. Řešeny budou komunikace z asfaltového betonu, parkoviště z distanční a skladebné dlažby a chodníky ze skladebné dlažby. Veškeré plochy budou provedeny včetně betonové obruby silniční ABO 100/15/25 zvýšené o +12 cm (na parkovištích +10 cm), ABO 100/15/15 zvýšené o +2 cm, chodníkové ABO 100/8/20 zapuštěné a ABO 100/8/25 zvýšené o +6 cm, uložených do betonového lože s boční opěrrou. Stávající obruby na okraji komunikace se odstraní a následně se osadí nové obruby. Výškový rozdíl mezi silničními obruby se upraví pomocí přechodové obruby ABO 100/15/15-25. V místě chodníku, kde obruba silniční bude níže jak 8 cm od komunikace, bude proveden varovný pás š.40 cm z dlažby pro nevidomé skladby 20x10x6 červená. V rámci výstavby dojde ke zrušení části stávajících chodníků, které bude třeba nahradit. Nová trasa chodníků respektuje výstavbu budovy P4 a stávající terén. Chodníky budou respektovat vyhl. 398/2009 Sb. Chodníky budou provedeny ze skladebné dlažby či z asfaltového betonu, kde budou lemovány z jedné strany obrubou ABO 100/8/20 zapuštěnou a z druhé strany obrubou ABO 100/8/25 zvýšenou o +6 cm, uložených do betonového lože s boční opěrrou. Okapové chodníky, schody, rampy, zídky a ohumusování s osetím travním semenem jsou řešeny v jiných objektech.

Křížovatky a vjezd budou respektovat rozhledová pole dle ČSN 736110/Z1, rozhledové trojúhelníky jsou vykresleny v situaci. Na ploše vymezeného rozhledového pole nebudou žádné překážky vyšší než 0,7 m nad úrovní komunikace.

Komunikace jsou široké 6 m a chodníky 1.5-3.15 m. Parkování kolmé je rozměru 2.5 x 5.0 m, kde krajní je rozšířeno o +0.25 m a vlastní parkoviště pro imobilní či rodiny s dětmi je velikosti 3.5 x 5.0 m, respektive 2.3+1.2 m. Podélné stání má rozměr 2.00 x 6.75 m, kde krajní stání je rozšířeno o 1.00 m.

Po úpravě pláně se zhutněním na plochách musí pláň dosáhnout modulu přetvárnosti $E_{def,2} = 30,45$ MPa. Plochy jsou navrženy v této skladbě:

Chodník s krytem z dlažby v tl. cca 300 mm dle TP 170 pro zatížení tř. CH, porušení D 2 typ D-2-PIII s únosností pláně $E_{def,2} = 30$ MPa je navržena v této skladbě:

Betonová dlažba DL (ČSN 73 6131)	60 mm
Lože pod dlažbu nestmelené L 4/8 (ČSN 73 6131)	40 mm
Štěrkokodrt' ŠDA 0-32 (ČSN 73 6126-1)	200 mm
Celkem	300 mm

Parkoviště a vjezdy s krytem z dlažby v tl. cca 450 mm dle TP 170 pro zatížení tř. V, porušení D 2 typ D-1-PII s únosností pláně $E_{def,2} = 45$ MPa je navržena v této skladbě:

Betonová dlažba 20/10 BD (ČSN 73 6131)	80 mm
Lože pod dlažbu nestmelené L 4-8 (ČSN 73 6131)	40 mm
Štěrkokodrt' ŠDA 0-32 (ČSN 73 6124-1)	180 mm
Štěrkokodrt' ŠDB 0-63 (ČSN 73 6126-1)	150 mm
Celkem	450 mm

Parkoviště s krytem z distanční dlažby v tl. cca 450 mm dle TP 170 pro zatížení tř. V, porušení D 2 typ D-1-PII s únosností pláně $E_{def,2} = 45$ MPa je navržena v této skladbě:

Distanční dlažba s nálitky BD (ČSN 73 6131)	80 mm
Lože pod dlažbu nestmelené L 4/8 (ČSN 73 6131)	40 mm
Štěrkokodrt' ŠDA 16-32 (ČSN 73 6124-1)	180 mm
Štěrkokodrt' ŠDB 32-63 (ČSN 73 6126-1)	150 mm
Celkem	450 mm

Novostavba Onkologické kliniky P4

D.2.1.01 Technická zpráva

Komunikace s živičným krytem v tl. cca 450 mm dle TP 170 pro zatížení tř. IV, porušení D 1 typ N-2-PIII s únosností pláňe $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$ je navržena v této skladbě:

Asfaltový beton obrusný ACO 11S (ČSN EN 13108-1)	40 mm
Spojovací postřík PS-E (ČSN 73 6129).....	v množ. 0,3 kg/m ²
Asfaltový beton ložný ACL 16+ (ČSN EN 13108-1).....	60 mm
Spojovací postřík PS-E (ČSN 73 6129).....	v množ. 0,3 kg/m ²
Asfaltový beton podkladní ACP 16+ (ČSN EN 13108-1)	50 mm
Infiltrační postřík PI-E (ČSN 73 6129)	v množ. 1,5 kg/m ²
Směs stmelená cementem SC C _{8/10} (ČSN 73 6124-1)	150 mm
Štěrkodrt' ŠD _B 0-63 (ČSN 73 6126-1)	150 mm
Celkem	450 mm

Před zahájením zemních prací bude provedeno vytyčení podzemních sítí, sejmutí ornice, smýcení zeleně.

Veškeré úpravy na dotčených pozemních komunikacích jsou řešeny v souladu s ČSN 73 6110, TP 170 a vyhlásky č. 398/2009 Sb.

Dle bodu 1. 2. 11. příl. č. 1 vyhl. 398/2009 Sb., musí být dodržen vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení, svislého dopravního značení atd. je-li osazeno v plochách komunikací pro pěší. Vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení a sloupků dopravního značení se provádí označením kontrastním pruhem ve výšce 1400-1600 mm od pochozí plochy. (ČSN ISO 3864-1).

Povrch všech pochozích ploch, určených k užívání veřejností musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít součinitel smykového tření nejméně 0,5, popřípadě ve sklonu $0,5 + \tan \alpha$, kdy α je úhel sklonu ve směru chůze viz bod 1.1.2 Přílohy č.1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Všechny výrobky pro bezbariérové úpravy musí odpovídat technickým předpisům, včetně dodržení barevného kontrastu od pochozí plochy a musí mít Ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/ 2002 Sb., §7., ve znění NV č. 312 Sb. a NV č.215/2016 Sb. platné od 1.1.2017 a aktualizované od 1. 1. 2018.

V místech úprav varovných a signálních pásů v betonové dlažbě (dlažba dle TN TZÚS 12.03.04) je nutno dodržet lemování šíře 250 mm (hmatový kontrast) od varovných pásů dlažbou bez zkosení (bez sražených hran) s rovinným povrchem viz komentář k bodu 1.2.2 Přílohy č.1 k vyhl. č. 398/2009 Sb. - rovinný povrch musí být vůči pásům barevně kontrastní. V současné době je lemování rovinnou dlažbou s max. počtem předepsaných spár v příčném a podélném směru předepsané betonové dlažby dle TN TZÚS 12.03.06. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. musí okolí taktilních prvků tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm. Rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn dlažebními prvky bez sražené hrany, se spárami maximální šíře 4 mm, počtem spár mezi dlažebními prvky na délku 1 metru pásu lemujícího hmatový prvek maximálně 5 ks, počtem spár mezi dlažebními prvky na šířku lemujícího pásu maximálně 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár může být 200 mm). Tento požadavek splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200 x 200 mm bez sražené hrany. Rovinnost dlažby dle ČSN 74 4505. Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlásky č. 398/2009 Sb. Hodnota protiskluznosti nesmí být odlišná od výše uvedeného požadavku. Povrch musí být rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav.

Lávky přes výkopy ve veřejném prostoru musí být široké nejméně 900 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku, výškové napojení na stávající upravený terén nesmí být s rozdílem větším než 20 mm. Ochranné zábradlí, popřípadě zábrany Z2 musí být opatřeny ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zárázkou (tyč zábradlí). Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít mezeru ve směru chůze nejvýše 15 mm viz bod 1.1.3 Přílohy č.1 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Spodní hrana informační tabule o jízdních řádech musí mít spodní hranu nejvýše 1,2 m od chodníku. Přístup vozíkem musí být možný až k označníku.

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace:

Výškový návrh je limitován výškami stávajících zpevněných ploch a výškami vlastního terénu. Nové plochy budou spádovány jak příčným spádem min. 2%, tak i podélným spádem min. 0.5% směrem do terénu nebo odvodňovacích zařízení. Odtokové poměry se stavbou nemění.

g) Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a telematiku:

Stálé dopravní značení je provedeno v příloze 01 Situace.

Přechodné dopravní značení související s výstavbou bude provedeno dle TP 66 II. vydání – Zásady označování pracovních míst na pozemních komunikacích, které je povinná si zajistit a projednat s PČR provádějící firma.

Veškeré přechodné a stálé dopravní značení musí provádějící firma předložit k odsouhlasení Policii ČR.

h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržby:

Nejsou stanoveny.

i) Vazba na případné technologické vybavení:

Nepředpokládá se.

j) přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů:

Na křižovatkách a vjezdu byl ověřen rozhledový trojúhelník dle ČSN 73 6110 pro $V_n = 20$ km/h a $D_z = 11$ m a $X_b = 30$ m, $X_c = 25$ m. Vše je zakresleno v situaci. V rozhledovém poli nesmí být žádné překážky vyšší jak 0.75 m nad úrovní sjezdu. Přípustné jsou ojedinělé překážky o šířce ≤ 0.15 m a ve vzájemné vzdálenosti > 10 m.

Navrhovany objekt bude pro parkování využívat hlavně nové parkovací plochy.

Výpočet potřebných parkovacích a odstavných stání se provádí normovaným postupem dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, odst. 14. Základní vstupní hodnoty jsou uvedeny v tabulce 34.

Dle ČSN 73 6110 je vypočtena potřeba parkovacích míst a tabulky č. 34 takto:

$$N = P_o \times k_a \times k_p$$

N	celkový počet stání v řešeném území (u řešeného objektu)
P_o	základní počet parkovacích stání, které se dělí na krátkodobá a dlouhodobá
k_a	součinitel vlivu stupně auto-mobilizace (1.00)
k_p	součinitel vlivu polohy řešeného území (0.60)

Ověření součinitele redukce stání k 06/2023:

Zastávka autobusu Fakultní nemocnice	$A_{F1} = 60 / ((120/1,4/60) + (0,5*1,8*60/6)) = 5.75$
	$A_{F2} = 60 / ((80/1,4/60) + (0,5*1,8*60/6)) = 6.03$
Zastávka autobusu 21:	$A_{F3} = 60 / ((60/1,4/60) + (0,5*1,8*60/2)) = 2.16$
	$A_{F4} = 60 / ((40/1,4/60) + (0,5*1,8*60/2)) = 2.18$
Zastávka tramvaje 1:	$A_{F5} = 60 / ((90/1,4/60) + (0,5*1,4*60/4)) = 5.19$
	$A_{F6} = 60 / ((110/1,4/60) + (0,5*1,4*60/4)) = 5.08$
Zastávka tramvaje X4:	$A_{F7} = 60 / ((90/1,4/60) + (0,5*1,4*60/4)) = 5.19$
	$A_{F8} = 60 / ((110/1,4/60) + (0,5*1,4*60/4)) = 5.08$
Zastávka tramvaje U:	$A_{F9} = 60 / ((90/1,4/60) + (0,5*1,4*60/4)) = 5.19$
	$A_{F10} = 60 / ((110/1,4/60) + (0,5*1,4*60/4)) = 5.08$
Index dostupnosti A _D	$A_D = A_{F1} + A_{F2} + A_{F3} + A_{F4} + A_{F5} + A_{F6} + A_{F7} + A_{F8} + A_{F9} + A_{F10} =$ $= 5.75 + 6.03 + 2.16 + 2.18 + 5.19 + 5.08 + 5.19 + 5.08 + 5.19 + 5.08 = 46.93$

Pro index dostupnosti větší jak 30 a charakter území B je součinitel redukce počtu stání 0,60 dle tabulky č.30 ČSN 736110.

Kapacity areálu pro potřeby výpočtu dopravy v klidu jsou tedy následující:

- lůžka v areálu pavilonu P4	32
- zaměstnanci - zdravotnický personál v hlavní směně	98
- ostatní profese	4
- ordinace mimo lůžkovou část	20

Požadovaný počet parkovacích míst:

Krátkodobých:

$$N = (\text{lůžka} / 3 + \text{ordinace} / 0,5) \times 1,0 \times 0,60 = \text{počet stání}$$

$$N = (32 / 3 + 20 / 0,5) \times 1 \times 0,60 = 30,4 \text{ stání}$$

Dlouhodobých:

$$N = (\text{zdrav.pers.} / 3 + \text{ostatní pers.} / 4) \times 1,0 \times 0,60 = \text{počet stání}$$

$$N = (98 / 3 + 4 / 4) \times 1 \times 0,60 = 20,2 \text{ stání}$$

Celkový počet stání daný výpočtem

Krátkodobých	50 stání
Dlouhodobých	30 stání
	20 stání

Celkový počet stání daný výpočtem 50 stání pro budovu v rámci areálu.

Jelikož kapacity personálu, lůžek a ordinací se navyšují, je zapotřebí vytvořit 50 stání. Z toho vyplývá, že je zapotřebí vytvořit 3 stání pro imobilní a 1 stání pro rodiny s dětmi.

V rámci výstavby objektu P4 bude provedeno 128 míst na nové parkovací ploše z toho 10 imobilní, 2 pro rodiny s dětmi a 8 dobíjecí stanice, dále pak 6 podélných kolem komunikace. Ostatní stání kolmé jsou pouze obnova stávajících. Celkem tedy bude provedeno 134 míst pro vozidla. Přímo výstavbou budovy P4 bude zrušeno 0 parkovacích míst. Z toho je patrné, že bude potřeba splněna a navýšena o 84 míst.

Nemocnice počty aut eviduje při vjezdu a výjezdu přes parkovací brány. Vzhledem k tomu, že nejsou budovány nové provozy, ale pouze přesouvány stávající není důvod se obávat navýšení provozu.

Rovněž komunikace před budovou P4 bude provedena jako vozovka s živičným krytem, což výrazně přispěje ke zlepšení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu, kdy povrch vozovek je proveden z žulových kostek.

Z hlediska hlukové zátěže (stacionární hluk od dopravy) lze na základě výše uvedených informací konstatovat, že hluková zátěž nebude navýšena.

k) řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace:

Provoz chodců bude v průběhu výstavby omezen. Stavební firma zajistí bezpečné zábrany, aby chodci nevstupovali na staveniště a označí obchozí trasy.

l) Vliv objektu na životní prostředí:

Negativní vliv během realizace stavby

Jedná se o realizaci přípravy území pro novou stavbu. Vzhledem k situování stavby převážně mimo stávající provozy, budou negativní vlivy výstavby omezeny na přijatelné minimum.

Během realizace stavby dojde částečně ke zhoršení prostředí vlivem hluku a prašnosti v místě stavby, a hlavně s ohledem na zvýšení intenzity dopravy v okolí stavby. Negativní vlivy stavby budou eliminovány použitím mechanismů s malou hlučností, dodržováním nočního klidu, kropením při bouracích pracích apod.

Vybraný dodavatel stavby zpracuje, doloží a s investorem, uživatelem a případně hygienikem odsouhlasí uvažovaný způsob výstavby tak, aby byly negativní vlivy stavby maximálně eliminovány.

Staveniště bude oploceno a zabezpečeno před vstupem nepovolaných osob. Zeleň v blízkosti staveniště bude chráněna proti poškození. Zvýšená intenzita dopravy bude koordinována tak, aby negativní dopad na okolí byl maximálně omezen. Komunikace budou průběžně čištěny a udržovány.

Hospodaření s odpadními látkami

Při stavební činnosti vzniknou odpady kategorie „O“ - ostatní, které budou částečně využity při stavebních úpravách resp. částečně recyklovány, a odpady kategorie „N“ - nebezpečné, které budou likvidovány v příslušném zařízení k tomu určeném (skládky odpadů).

Odpad kategorie "O" ostatní:

- beton, keramika, sádra - budou užity pro stavební úpravy resp. recyklovány
- kovy, slitiny kovů, dřevo, sklo, plasty - budou nabídnuty k dalšímu využití.

Odpad kategorie "N" nebezpečný:

- asfalt, dehet, izolační materiály a směsný stavební demoliční odpad.

m) Provádění prací z hlediska BOZP

Požadavky na provádění prací z hlediska BOZP vycházejí z požadavků zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. Veškeré náklady vynaložené na zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je zhotovitel povinen zohlednit a zahrnout do kalkulace vedlejších rozpočtových nákladů projektu.

Provoz staveništní dopravy předpokládá omezení dopravy. Při narušení současných komunikačních cest a při stanovení náhradních cest musí být respektovány požadavky nařízení vlády č. 398/2009 Sb. Tyto komunikace musí být provedeny tak, aby umožňovaly pohyb osob s omezenou schopností pohybu a byly ohrazením odděleny od transportní cesty ke staveništi.

U výjezdu ze staveniště budou zřízeny čistící zóny pro očistu podvozků vozidel. Bude zde umístěna automatická mycí linka nebo jiné alternativní řešení (zpevněná odvodněná plocha s vysokotlakou tryskou).