

Ing. Pavel ČUNEK, Vrbenská 245, Valašské Meziříčí, tel. 571 620 621
e-mail: ipc.vm@seznam.cz

Číslo dokumentace: **A.**
Stupeň: **DSP**
Č. zakázky: **2/2017**

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

SPOLEČNÝ PÁS PRO CYKLISTY A CHODCE

UL. M. ALŠE – I. ETAPA

Investor: **Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7,
757 01 Valašské Meziříčí**

Vypracoval: Ing. Zdeňka Janků

Zodpov. projektant: Ing. Zdeňka Janků

Kontroloval: Ing. Pavel Čunek

Valašské Meziříčí – červen 2018

OBSAH

- 1) Identifikační údaje
- 2) Základní údaje o stavbě
- 3) Přehled výchozích podkladů a průzkumů
- 4) Členění stavby
- 5) Podmínky realizace stavby
- 6) Přehled budoucích vlastníků a správců
- 7) Předávání částí stavby do užívání
- 8) Souhrnný technický popis stavby
- 9) Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření
- 10) Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny
- 11) Zásah stavby do území
- 12) Nároky stavby na zdroje a její potřeby
- 13) Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí
- 14) Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti
- 15) Další požadavky

1. Identifikační údaje

a) označení stavby,

Společný pás pro cyklisty a chodce ul. M. Alše – I. etapa

Místo stavby: Zlínský kraj

Valašské Meziříčí

k.ú. Krásno nad Bečvou

b) stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání

Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7, 757 01 Valašské Meziříčí

c) projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji.

Vypracoval: Ing. Zdeňka Janků

Generální projektant: Ing. Pavel Čunek

Vrbenská 245

757 01 Valašské Meziříčí

IČO: 154 18 162

Spolupráce:

Ing. Jaromír Dybal

Smetanova 1150

757 01 Valašské Meziříčí

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, mosty a

Inženýrské konstrukce – ČKAIT 0002556

IČO : 636 85 850

2. Základní údaje o stavbě

a) stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Projekt řeší nově budovaný pás pro cyklisty a chodce na ulici M. Alše, který navazuje na cyklostezku Valašské Meziříčí – Juřinka a bude ukončen před zahrádkářskými koloniemi. Bude tím zvýšena bezpečnost chodců i cyklistů v této části města. Součástí stavby bude také nové osvětlení, které bude sloužit současně pro osvětlení společného pásu i stávající vozovky.

Odpadní dešťová voda bude přes retenční nádrž zasakována do půdního profilu.

V trase společného pásu se nenachází žádné sloupy veřejného osvětlení, nízkého napětí ani jiné pevné překážky.

Dokumentace je provedena dle vyhl. 146/2008 Sb.

b) předpokládaný průběh stavby

- zahájení

2. polovina roku 2019

- etapizace a uvádění do provozu

Projekt řeší první etapu z celkových čtyř etap projektu.

- dokončení stavby

Předpokládané dokončení stavby (I.etapa) se uvažuje do 9 měsíců od zahájení stavby.

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)

Stavba je navržena s ohledem na územní plán. Vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení je předmětem zpracování dokumentace.

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavební pozemek je rovinatý, podél ulice M. Alše, pro umístění navrhované stavby vyhovující. Trasa společného pásu začíná u pravého břehu Rožnovské Bečvy a končí před zahrádkářskými koloniemi. V tomto území je lehká průmyslová výroba a skladovací plochy.

e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Realizací nového pásu v prostoru místní komunikace dojde k následujícím změnám:

- k oddělení pěší dopravy od dopravy automobilové, což bude mít za následek zvýšení bezpečnosti pohybu chodců v daném úseku
- vytvoření komunikace umožňující bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

- vztahy na dosavadní využití území

Stavba společného pásu využívá plochy současně využívané jako chodníky a komunikace.

- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Na společný pás pro cyklisty a chodce I. etapa bude navazovat plánovaný společný pás pro cyklisty a chodce II. etapa.

- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Společný pás navazuje na již vybudovaný společný pás pro cyklisty a chodce realizovaný v roce 2014.

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

Tato dokumentace je zpracována pro účel vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení.

b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Stavbou nedochází ke změně využití území.

c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Pro zpracování projektu byly použity podklady od Jednotné digitální mapy Zlínského kraje, které byly doplněny dodatečným zaměřením.

d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Nebylo v rámci projektu řešeno.

e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

viz. příloha

f) diagnostický průzkum konstrukcí

V projektu se nevyskytují konstrukce vyžadující diagnostický průzkum.

g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

Projekt neřeší.

h) klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)

Nemají vliv na stavbu.

i) stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně

Stavba se nenachází v blízkosti uvedených objektů.

4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

a) způsob číslování a značení

Způsob číslování a značení dokumentace je vypracováno dle vyhl. MD ČR č. 146/2008 Sb.

b) určení jednotlivých částí stavby

Určení jednotlivých částí stavby je vypracováno dle vyhl. MD ČR č.146/2008 Sb.

c) členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

SO 101 Společný pás pro cyklisty a chodce

SO 301 Dešťová kanalizace

SO 401 Veřejné osvětlení

Členění dokumentace je vypracováno dle vyhl. MD ČR č.146/2008 Sb.

5. Podmínky realizace stavby

a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Investor je povinen zajistit vytýčení podzemních inženýrských sítí (pokud se na parcelách vyskytují) a toto plně respektovat.

Dále je nutno dodržovat stanovená ochranná pásma inženýrských sítí a zařízení stavenišť situovat mimo tato ochranná pásma.

b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Stavbu lze realizovat jako celek.

c) zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn z přilehlé silnice.

d) dopravní omezení, objížďky a vyluky dopravy

Přechodné dopravní značení bude zhotovitelem předloženo před zahájením prací k odsouhlasení na DI PČR Vsetín.

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, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.),

Po zhotovení stavby bude vlastníkem město Valašské Meziříčí.

b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby.

Stavební objekty budou používány v souladu se zákonem č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

7. Předávání částí stavby do užívání

a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání,

b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby.

Stavbu není nutné realizovat po částech.

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.

Architektonické, výtvarné i technické řešení objektu vyplývá z funkce, jejího účelu, konstrukce a také požadavků investora. Architektonické ztvárnění navrženého objektu navazuje na stávající i nově projektované objekty, a to jak po stránce materiálové, tak po stránce tvarů a barev. Navržená architektura objektu dává předpoklad pro zdárné zakomponování do urbanistického prostředí v této místní části města. Zároveň jsou tímto řešením dodrženy podmínky dané regulativy a územně plánovacími podklady pro danou lokalitu.

Provoz bude odpovídat zvyklostem, běžným u tohoto typu staveb. Výrobní ani technologický program tato stavba neobsahuje.

Řešení využití stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, dle podmínek vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, bude realizováno provedením pásu ve sklonu max. do 5%, příčný sklon do

2%, v místech vjezdů snížení obrubníků na 20 mm nad komunikaci, vytvořením vodícího pásu obrubníkem s převýšením 60 mm nad úroveň chodníku a varovnými a signálními pásy z barevně odlišné dlažby s reliéfními výstupky ohraničenými dlažbou bez sražené hrany. Délka společného pásu je 169 m.

Tam, kde bude pás napojený na vjezdy, bude obrubník snížen na 20 mm od úrovně komunikace. Varovné a odsazené signální pásy jsou z betonové zámkové dlažby v červené barvě s reliéfním povrchem.

Materiál splňuje požadavky Nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06. materiály pro varovné, signální a hmatové pásy v exteriéru se speciální hmatovou úpravou.

Stavba je navržena a bude provedena tak, aby při jejím užívání a provozu bylo maximálně sníženo riziko úrazu uklouznutím, pádem či nárazem. Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání spadá do kompetence investora a tento projekt ji neřeší.

8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanová pro

8.2.1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Společný pás bude veden kolem místní komunikace ul. M. Alše. Plocha před garážemi bude vedena jako účelová komunikace.

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

- **kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání,**
- **parametry a zdůvodnění trasy,**
- **návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací,**
- **vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch.**

Dispozičně se vycházelo z požadavku investora vést pás v maximálně možné míře po pozemcích investora a také z ostatního provozu v dané lokalitě.

Provozně se jedná o stavbu, která chce zvýšit bezpečnost a komfort chodců i cyklistů na cestách do zaměstnání, školy nebo za zábavou.

Pás bude napojen na projektovaný společný pás pro cyklisty a chodce pod mosty, který je součástí projektované Cyklostezky Bečva, Valašské Meziříčí - Juřinka a ukončen před zahrádkářskými koloniemi. Povrch chodníku bude z betonové zámkové dlažby tl. 60 mm, v místech vjezdů do objektů tl. 80 mm. V místě, kde dojde ke křížení s vedlejší komunikací, bude proveden asfaltobetonový povrch. Příčný sklon chodníku je max. 2,0%. Místo pro přecházení je kratší než 8,0 m, proto se zde nemusí zřizovat vodící pás (dle ČSN 73 6110 Z1-čl. 10.1.3.1.13).

Na konci pásu je místo pro přecházení v délce 7,85 m. Dle vyhl. 398/2009 Sb. čl. 2.0.3. – prodloužení délek přechodů pro chodce nejvíce o 1000 mm se připouští jen tam, kde je odůvodněno obalovými křivkami, úhlem napojení vedlejší komunikace nebo šířkou jízdních pruhů.

Odsazený signální pás se zřizuje pouze tam, kde lze místo pro přecházení považovat za bezpečné pro osoby se zrakovým postižením (viz. vyhl. č. 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110 Z1-čl. 10.1.3.1.14).

Vzhledem k počtu chodců a cyklistů (≤ 50 cyklistů / h a ≤ 100 chodců / h) je dle ČSN 73 6110, čl. 10.4.3.6 možno použít šířku společného pásu 2,5 m. Pás bude olemován obrubníky,

které budou na straně vzdálenější od komunikace zároveň tvořit vodící pás pro nevidomé, obrubník bude vyvýšený o 60 mm nad dlažbu. Na druhé straně bude obrubník zapuštěný do výšky pásu. Skladba a úprava povrchu je patrná z výkresové dokumentace. Tam, kde je to možné, bude mezi komunikací a společným pásem travnatý pás šířky 0,5 m.

Vzorová skladba

- betonová zámková dlažba šedá	ZD	60 mm
- lože ze štěrkodrti fr. 4 - 8 mm	L	30 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 16 - 32 mm	ŠD	100 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 32 - 63 mm	ŠD	150 mm
- podklad z kameniva hrubého drceného frakce		
<u>63/125 prolitého cement. maltou vč. zhutnění</u>		<u>300 mm</u>
celkem konstrukce pásu		640 mm

Vzorová skladba v místech vjezdů

- betonová zámková dlažba šedá	ZD	80 mm
- lože ze štěrkodrti fr. 4 - 8 mm	L	40 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 16 - 32 mm	ŠD	100 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 32 - 63 mm	ŠD	250 mm
- podklad z kameniva hrubého drceného frakce		
<u>63/125 prolitého cement. maltou vč. zhutnění</u>		<u>300 mm</u>
celkem konstrukce vjezdu		770 mm

Vzorová skladba komunikace

- asfaltový beton střednězrný	ACO 11+	60 mm
- spojovací postřík		
- obalované kamenivo střednězrné	ACL 16	90 mm
- spojovací postřík		
- kamenivo zpevněné cementem	KCS I	180 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 32 - 63 mm	ŠD	150 mm
- podklad z kameniva hrubého drceného frakce		
<u>63/125 prolitého cement. maltou vč. zhutnění</u>		<u>300 mm</u>
celkem konstrukce		780 mm

Oprava komunikace po osazení obrubníku

- asfaltový beton střednězrný	ACO 11+	50 mm
- spojovací postřík		
- KSC CBGM 8/10		150 mm
- štěrkoř 0-63		150 mm
celkem konstrukce		350 mm

Varovné pásy a odsazený signální pás jsou z betonové zámkové dlažby v červené barvě s reliéfním povrchem a jsou ohraničeny dlažbou 200x200 bez sražené hrany v šířce 400 mm.

Úsek 0,000 – 0,082

Společný pás šířky 2500 mm bude umístěn u komunikace a bude po obou stranách ohraničen betonovým obrubníkem, na straně u komunikace obrubník BO 15/30, osazený do výšky 12 cm nad úroveň komunikace a na vzdálenější straně BO 10/25. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C 12/15 tl. min. 100 mm s boční opěrrou. Obrubník bude na straně vzdálenější od komunikace převýšen o 60 mm nad dlažbu z důvodu vytvoření umělé vodící linie. Na opačné straně bude v úrovni dlažby. Tam, kde bude pás napojený na vjezdy, bude obrubník snížen na 20 mm od úrovně komunikace.

Úsek 0,082 – 0,169

Mezi společným pásem šířky 2500 mm a komunikací bude travnatý pás šířky 500 mm. Pás bude po obou stranách ohraničen betonovým obrubníkem BO 10/25, travnatý pás bude u komunikace ohraničený obrubníkem BO 15/30, osazeným do výšky 12 cm nad úroveň komunikace. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C 12/15 tl. min. 100 mm s boční opěrrou. Obrubník pásu bude na straně vzdálenější od komunikace převýšen o 60 mm nad dlažbu z důvodu vytvoření umělé vodící linie. Na opačné straně bude v úrovni dlažby. Tam, kde bude pás napojený na komunikaci, bude obrubník snížen na 20 mm od úrovně komunikace (místo pro přecházení - umožnění bezbariérového přecházení přes silnici).

Úprava stávající komunikace

V rámci projektu společného pásu dojde k úpravě účelové komunikace u garáží.

Nová komunikace bude mít šířku 6 m a nahradí původní zpevněnou plochu. Komunikace bude odvodněna příčným sklonem 2 % do zatravněných ploch a drenážním potrubím DN 100, které povede do retenční nádrže. Podélný sklon komunikace bude 1 %. Krajnice budou ze zhutněného recyklátu šířky 250 mm.

Po celé délce společného pásu bude za vyvýšeným obrubníkem (60 mm) upraven terén v šířce 1 m a zatravněn (viz. B.2 Situace stavby). Zatravněna bude také plocha nad retenční nádrží.

Předpokládají se zemní práce prováděné strojně v běžných zeminách max. do III. tř. těžitelnosti. Před zahájením vlastních výkopových prací bude sejmuta ornice v tl. 200 mm a budou provedeny hrubé terénní úpravy a přípravné práce. Vykopaná zemina bude uložena po dobu výstavby v rámci pozemku stavebníka a částečně zpětně použita pro zásypy a pro terénní úpravy po dokončení stavby, přebytečná zemina bude odvezena po dohodě s TS města na skládku. Ornice bude rovněž uložena v rámci pozemku investora a použita při terénních a sadových úpravách po dokončení stavby.

8.2.2. Mostní objekty a zdi

a) výčet objektů a zdí

Nevyskytují se v rámci stavby.

b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména - základní údaje (rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory),

- základní technické řešení a vybavení,
- druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění,
- postup a technologie výstavby

Nevyskytují se v rámci stavby.

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace

Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.

Odvodnění chodníku je navrženo příčným spádem 2 % směrem k asfaltové komunikaci. Odpadní dešťová voda bude přes retenční nádrž zasakována do půdního profilu.

SO 301 Dešťová kanalizace

Dešťová kanalizace **D1** DN 250 je gravitační, je situována do zeleného pásu a nových zpevněných ploch. Dešťová kanalizace **D1** odvede přes uliční vpusti **V1-V3** dešťové vody z místní komunikace do retenční zasakovací nádrže **RN**, osazené v zeleném pásu mezi novou komunikací a společným pásem.

Trasa a výškové uložení dešťové kanalizace jsou přizpůsobeny stávajícím inženýrským sítím a požadavkům jejich správců.

Potrubí dešťové kanalizace **D1** je navrženo z vysokopevnostních třívrstvých plnostěnných trubek SN 12 DN 250 mm.

Vpusti **V1-V3** budou tvořeny prefabrikovanými dílci, šachtovými dny, skružemi, prstenci, rámy a rošty. Všechny vpusti budou osazeny kalovými koši.

Retenční nádrž je tvořena 1 řadou podzemních vsakovacích bloků 2,40 x 1,20 x 0,52 m uložených na srovnané dno výkopu (možné srovnat pomocí štěrku), rovinnost terénu $\pm 5^\circ$. Je osazena v zeleném pásu.

Množství odpadních dešťových vod

Stoka D1

$$Q_d = \{ \sum (k \times S) \} \times q_s \quad (l/s)$$

k – součinitel odtoku (zpevněná plocha)	0,9
S – plocha zpevněné plochy	1401,0 m ²
q _s – intenzita směrdatného 15 minutového deště periodicity p = 0,5	170 l/s
Množství dešťových vod 15 min. deště	21,44 l/s

8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

a) základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony),

b) technické vybavení tunelu,

c) navržená technologie výstavby,

d) principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti.

Nevyskytují se v rámci stavby.

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.

Nevyskytují se v rámci stavby.

8.2.6. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení

Nevyskytují se v rámci stavby.

b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Provoz na společném pásu bude usměrněn dopravním značením. Dopravní značení bude provedeno dle zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Na začátku trasy je původní dopravní značení C9a „Stežka pro chodce a cyklisty“ a C9b „Konec stežky pro chodce a cyklisty“, které bude odstraněno a přesunuto na konec pásu I. etapy. U vjezdu ke garážím bude umístěna dopravní značka: P4 „Dej přednost v jízdě!“. U nového asfaltobetonového místa pro přecházení bude dopravní značení C9a a C9b.

c) veřejné osvětlení

Pro osvětlení nově budovaného společného pásu a místní komunikace bude osazeno celkem 3 ks silničních osvětlovacích sloupů délky 6m osazených LED svítidly ADEL E 2C2 80-2770-MEVVN 1x85,5W .

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Nevyskytuje se v rámci stavby.

e) clony a sítě proti oslnění.

Nevyskytují se v rámci stavby.

8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů

- a) výčet objektů,
- b) základní charakteristiky,
- c) související zařízení a vybavení,
- d) technické řešení,
- e) postup a technologie výstavby

Další objekty se v této dokumentaci nevyskytují.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby.

Před zahájením projekčních prací byla provedena prohlídka staveniště a zjištění tras inženýrských sítí v dané lokalitě.

Investor je povinen zajistit vytýčení podzemních inženýrských sítí (pokud se na parcele vyskytují) a toto plně respektovat. Dále je nutno dodržovat stanovená ochranná pásma inženýrských sítí a zařízení staveniště situovat mimo tato ochranná pásma.

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

a) rozsah dotčení

Rozsah dotčení je uveden v jednotlivých situačních přílohách vyjádření příslušných orgánů. Jsou stanoveny ochranná pásma VN, vodovodu a kanalizace a telekomunikačních kabelů.

b) podmínky pro zásah

Před zahájením prací budou vytýčeny veškeré inženýrské sítě a jejich poloha bude vyznačena po celou dobu stavby. Případný zásah do sítí a jejich ochranných pásem se bude řídit vyjádřeními jednotlivých správců sítí - viz. dokladová část.

c) způsob ochrany nebo úprav

Bude proveden dle podmínek, které stanovují ve svých vyjádřeních jednotliví správci - viz. dokladová část.

d) vliv na stavebně technické řešení stavby.

Technické řešení stavby je navrženo s ohledem na ochranná pásma inženýrských sítí.

11. Zásah stavby do území

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

a)bourací práce

Na pozemku p.č. 261/13 dojde k odstranění betonové dlažby cca 53 m².

Na pozemku p.č. 261/1 dojde k odstranění betonové dlažby cca 85 m².

Na pozemku p.č. 261/1 dojde k odstranění betonových panelů cca 215 m².

Na pozemku p.č. 261/1 dojde k odstranění asfaltu cca 493 m².

b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

V rámci stavby I.etapy dojde ke kácení 12 stromů.

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Nepředpokládají se větší terénní úpravy, pouze bude upraven stávající terén u nového společného pásu. K terénním úpravám bude použita vykopaná zemina a ornice sejmutá z místa stavby.

d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Zatravněné pásy budou ohumusovány a osety trávou.

e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Nevyskytuje se v rámci stavby.

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Nevyskytuje se v rámci stavby.

g) zásah do jiných pozemků

Nevyskytuje se v rámci stavby.

h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků.

Řešená stavba se napojí na společný pás pro cyklisty a chodce pod oběma mosty u ulice Nádražní, který je součástí vyprojektované cyklostezky Valašské Meziříčí - Juřinka. Území je v těsné blízkosti veřejné dopravní infrastruktury - místní komunikace.

Změny vodních toků stavba nevyžaduje.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby**Určení a zdůvodnění nároků stavby na****a) všechny druhy energií**

Reálné hodnoty potřeby energií a její druhy budou určeny vybraným zhotovitelem stavebních prací v rámci návrhu staveniště.

b) telekomunikace

Stavba nemá nároky na telekomunikace.

c) vodní hospodářství

Stavba má minimální vliv na vodní hospodářství v dané oblasti.

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování,

Stavbou nevzniká potřeba po parkovacích místech.

e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Staveniště je přístupné z místní komunikace M. Alše. Stávající sítě technické infrastruktury se nacházejí podél místní komunikace M. Alše.

f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby.**Odpady vzniklé v průběhu výstavby**

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
17 01 01	Beton	O
17 02 01	Dřevo	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod 17 03 01	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod 17 05 03	O
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

13. 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

a) ochrana krajiny a přírody

Stavba nemá zásadní vliv na okolní krajinu a přírodu. I přes tento relativně malý vliv stavby na okolní krajinu je potřeba se snažit tento vliv minimalizovat.

Při stavebních pracích budou použity běžné technologie a mechanismy, hluchnost a prašnost při stavebních pracích nebude převyšovat obvyklé hodnoty. Dodavatel je přitom ve smyslu stavebního zákona povinen zabránit nadměrnému obtěžování okolí vhodnými opatřeními. Dodavatel stavby zajistí zejména průběžné čištění pneumatik vozidel vyjíždějících ze staveniště tak, aby nedošlo ke znečištění přilehlých komunikací.

Při samotné realizaci musí být dodržena veškerá opatření, aby došlo k minimálnímu zhoršení životního prostředí po dobu realizace stavby. Při výstavbě budou použity standardní stavebně-konstrukční systémy bez nutnosti použití speciálních opatření na ochranu krajiny a přírody.

b) hluk

Vlastním provozem nezatíží stavba okolní prostředí nepříznivými účinky hluku ani vibrací. V průběhu výstavby bude emise hluku nárazová, zdrojem hluku bude provádění stavebních činností a provoz stavebních strojů. Tato hluková emise bude časově omezena na období výstavby objektu, a to pouze v denní dobu. Při výstavbě nebudou používány mechanické prostředky, které by mohly způsobit vznik vibrací, šířících se do okolí stavby. V průběhu výstavby, zejména při výkopových pracích, realizaci hrubé stavby a terénních úpravách, může dojít ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hluchnosti v blízkosti staveniště.

c) emise z dopravy

Stavba nebude mít vliv na emise z dopravy. Ty zůstanou na stávajících hodnotách.

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Aby byl minimalizován vliv stavby na znečištění vod a vodních toků je potřeba po celou dobu výstavby při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění vodního toku. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Při provádění stavby nedojde k zatížení životního prostředí nad míru běžnou při obdobných činnostech. Při stavebních pracích budou použity běžné technologie a mechanismy, hluchnost a prašnost při stavebních pracích nebude převyšovat obvyklé hodnoty.

Při práci je nutné řídit se platnými předpisy týkajícími se ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě, zejména pak dodržovat vyhlášku 591/2006 Sb., Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Dále je nutné dodržovat technologické postupy a technické předpisy pro jednotlivé druhy prací. Při realizaci je potřeba, aby dodavatel využíval veškeré zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navrženy, a dodržoval zásady určené v této části dokumentace.

Při provádění stavebních prací je nutné respektovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví zejména pak v těchto oblastech:

- Ochrana proti hluku a vibracím - dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hluchnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

- Ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem - dodavatel musí používat stroje s dobrým technickým stavem s hodnotami emisí odpovídajícím předpisům. Pro omezení prašnosti bude zapotřebí, aby vozidla vyjíždějící ze staveniště byla řádně očištěna, a aby u prašných činností byla zvolena technologie minimalizující prašnost nebo byla upravena technologie např. kropením vodou.

- Ochrana ovzduší - při realizaci stavby nebude nic spalováno, ani nebude žádná škodlivina vypouštěna do ovzduší, kam nebudou po dobu výstavby uvolňovány ani žádné odpadní plyny mimo běžných emisí výfukových plynů z používané staveništní techniky. Tyto emise nezvýší významně zátěž ovzduší v dané lokalitě.

f) nakládání s odpady

Při nakládání s odpady budou dodržena ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcích předpisů.

Odpady budou prostřednictvím oprávněné osoby předány k využití nebo odstranění v souladu s platnou legislativou. Bude zajištěno přednostní využití odpadů před jejich odstraněním dle §11 zákona č. 185/2001 Sb.

Likvidace odpadů – způsob využití nebo likvidace odpadů vznikajících při stavbě – pro jednotlivé druhy odpadů je nutné nejprve hledat vhodný způsob využití, teprve potom způsob likvidace, který není v rozporu s předpisy upravujícími odpadové hospodářství. Odpady ostatní (O), které není nutno likvidovat na zvláštních skládkách, budou likvidovány nebo

využívány běžným způsobem (Technické služby, Kovošrot apod.) nebo budou využity pro zásypy na stavbě (pouze neznečištěná zemina). Vznik nebezpečného odpadu (N) se během výstavby nepředpokládá. V případě jeho výskytu bude nebezpečný odpad likvidovat odborná firma k těmto výkonům oprávněná a disponující povolením orgánů státní správy k nakládání s těmito odpady v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. Likvidace těchto odpadů v průběhu stavby bude doložena protokolárně při kolaudaci.

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

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

a) mechanická odolnost a stabilita

Stavba je navržena v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Realizací stavby nedojde k zúžení komunikace pod minimální hodnotu uvedenou v ČSN 73 0802 - Požární bezpečnost staveb - Nevýrobní objekty, článek 12.2 - uvádí minimální šířku vozovky 3 m, což stavba splňuje. Rovněž stavbou nedojde ke zhoršení přístupu k sousedním pozemkům ani objektům.

c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,

Protože se nejedná o stavbu výrobního či průmyslového charakteru, nejsou zde žádné známé nepříznivě působící vlivy na životní prostředí nebo zdraví osob. Z hlediska hygieny, ochrany zdraví a životního prostředí nemá stavba podstatný vliv na jeho změnu v dotčeném území, nejsou navrhována opatření k odstranění nebo minimalizaci negativních účinků.

d) ochrana proti hluku

Stavba nebude zdrojem hluku při jejím užívání.

e) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Stavbou dojde k oddělení provozu vozidel od provozu chodců. Výrazně se tedy zvýší bezpečnost chodců v místech budovaného pásu.

f) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Úspora energie byla zohledněna při návrhu konstrukcí.

15. Další požadavky

Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení

a) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výrobky, snadná údržba, životnost apod.)

Návrh stavby byl proveden s ohledem na místní podmínky a na splnění obecných technických požadavků na výstavbu. V rámci realizace této akce nejsou použity žádné

speciální postupy ani kladeny speciální požadavky. Při údržbě se bude využívat standardních postupů a strojů.

b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Při návrhu pásu byly dodrženy požadavky na bezbariérovost staveb, především pak vyhl. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Této vyhlášce odpovídají jak příčné a podélné sklony, tak i hmatové a barevné úpravy povrchu pásu.

Bezbariérové řešení přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu spočívá v návrhu dostatečně široké trasy za použití ramp s dodržením max. sklonu 8,33%, resp. 12,5% (viz. vyhl. č. 398/2009 Sb.).

Z hlediska přístupnosti pro potřeby nevidomých a slabozrakých je nutné zajistit dostatek hmatných orientačních bodů a znaků. Zrakově postižení se pohybují podél tzv. vodící linie. Na vodící linie navazují tzv. signální pásy, které upozorňují na možné změny směru. Zrakově postiženému určují nový, přesný směr chůze např. při přecházení přes komunikaci. Signální pás má šířku 0,8m, délku min. 1,5m a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky dle NV č. 163/2002 Sb.

Nebezpečné nebo nepřístupné prostory (místa pro přecházení, výjezdy vedené přes chodník) jsou označeny tzv. varovným pásem. Varovný pás má šířku 0,4m a je vytvořen z přesně definované a barevně kontrastní dlažby s výstupky dle NV č. 163/2002 Sb.

Vedení a šířka signálních a varovných pásů se řídí ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb. Materiál použitý pro hmatové úpravy (signální a varovné pásy) nesmí být na komunikaci použit k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší NV č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 – 06. Na varovné a signální pásy navazuje v šířce 0,4m pruh z dlažby bez sražené hrany. Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. musí okolí dlaždic s odlišným povrchem (varovné a signální pásy) 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 max. šíře 4 mm, počtem spár mezi dlažebními prvky na délku 1 metru pásu lemujícího hmatový prvek max. 5 ks, počtem spár mezi dlažebními prvky na šířku lemujícího pásu max. 1 ks. Tento požadavek splňují např. 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 vyhl. č. 398/2009 Sb. Hodnota protiskluznosti nesmí být odlišná od výše uvedeného požadavku. Povrch musí být rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav.

Napojení společného pásu a komunikací je řešeno bezbariérově. V místech přecházení je obrubník snížen (max. 0,02m nad vozovkou).

Povrch společného pásu musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Komunikace musí být řešena tak, aby byla dodržena vodící linie pro zrakově postižené. Pro uvedené signální a varovné pásy bude použita hmatová dlažba s výstupky tvaru komolého kužele.

c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy)

Stavba nevyžaduje speciální ochranu před škodlivými vlivy.

d) splnění požadavků dotčených orgánů.

Před vlastní realizací zajistí investor spolu s dodavatelem vytýčení veškerých sítí a zvolí postup prací v souladu s vyjádřením jednotlivých majitelů a správců sítí.