

Stupeň: **DSP**
Číslo zakázky: **10/2020**

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

**SPOLEČNÝ PÁS PRO CYKLISTY A CHODCE
UL. M. ALŠE – IV. ETAPA**

Investor: Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7, 757 01 Valašské Meziříčí
Vypracoval: Ing. Zdeňka Janků
Zodp. projektant: Ing. Pavel Čunek
Kontroloval: Ing. Pavel Čunek

Dokumentace je členěná dle novelizované vyhl. 499/2006 Sb.

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území

Stavební pozemek je rovinný, nachází se podél ulice M. Alše ve Valašském Meziříčí, pro umístění navrhované stavby vyhovující. Stavba je umístěna v zastavěném území (průmyslové areály, rodinné a bytové domy). Trasa společného pásu IV. etapy bude navazovat na III. etapu, bude začínat u garáží před společností Posad a končit vjezdem do autosalonu Ford.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s vydaným územním plánem města.

c) geologická, geomorfologická a hydrologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemní vody

Vzhledem k rozsahu stavby není v projektu řešeno.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť, stavebně historický průzkum

Před zahájením projekčních prací byla provedena prohlídka staveniště, výškopisné a polohopisné zaměření a zjištění tras inženýrských sítí v dané lokalitě. Investor nedal provést inženýrsko geologický a hydrologický průzkum, při navrhování základových konstrukcí se bude vycházet ze zkušeností se zakládáním v této lokalitě a investor akceptuje eventuální vznik nepředvídaností. Přesnější stanovení třídy a únosnosti zeminy bude provedeno po započítí výkopových prací. Měření objemové aktivity radonu v podloží provedeno nebude.

e) ochrana území podle jiných předpisů

Není nutná ochrana území.

f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Stavba se nachází v záplavovém území, v poddolovaném území se nenachází.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Společný pás bude vyspádován ke komunikaci a dešťové vody budou svedeny do stávajících vpustí.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Bude provedeno odstranění zámkové dlažby v celkové ploše cca 470 m², cca 200 m² zámkové dlažby bude přeskládáno, dojde k odstranění kovového zábradlí na konci společného pásu a budou vykáceny 3 kusy stromů a cca 70 m² plochy keřů.

i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábořky zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Nedojde k dočasným ani trvalým zábořům zemědělského půdního fondu a lesních pozemků.

j) územně technické podmínky – možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba bude napojena na stávající dopravní a technickou infrastrukturu. Začíná napojením na předchozí III. etapu a končí napojením na stávající chodník.

Stavba je navržena bezbariérově dle podmínek vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou možností pohybu a orientace.

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

Investor je povinen zajistit vytýčení podzemních inženýrských sítí (vodovod, elektrické vedení NN podzemní, sdělovací vedení, středotlaký plynovod) a toto plně respektovat. Dále je nutno dodržovat stanovená ochranná pásma inženýrských sítí, zařízení staveniště situovat mimo tato ochranná pásma.

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

275/3 - druh pozemku - ostatní plocha,

vlastník - Město Valašské Meziříčí, Náměstí 7/5, 757 01 Valašské Meziříčí

284/64 - druh pozemku - ostatní plocha,

vlastník - Jiří Posad, Štěpánov 407, 757 01 Valašské Meziříčí

333/5 - druh pozemku - ostatní plocha,

vlastník - Jiří Posad, Štěpánov 407, 757 01 Valašské Meziříčí

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

V úseku km 0,000 – km 0,050 je na pozemcích 275/3 a 333/5, k. ú. Krásno nad Bečvou ochranné pásmo nadzemního vedení (35 kV – 110 kV) a v úseku km 0,030 – km 0,050 je na pozemku 275/3, k.ú. Krásno nad Bečvou ochranné pásmo nadzemního vedení (1 kV – 35 kV).

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Stavba nemá požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.

o) možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba bude napojena na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o novou stavbu. Nový společný pás bude pokračovat od garáží na konci III. etapy, kolem haly firmy Posad až před vjezd do autosalonu Ford.

Stavbou bude dotčena stávající místní komunikace „M. Alše.“ Bude opraven pás komunikace o šířce 500 mm u nového obrubníku společného pásu. Budou navržena nová svítidla podél celého společného pásu.

b) účel užívání

Účelem stavby je zlepšit bezpečnost a komfort chodců pohybujících se po místní komunikaci „M. Alše“ a zpřístupnit stavbu osobám tělesně postiženým.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

Realizace stavby nevyžaduje povolení výjimek z předpisů a norem.

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

Dokumentace byla předložena správcům sítí a dotčeným orgánům a jejich požadavky byly do dokumentace zapracovány

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území

Dispozičně se vycházelo z požadavku investora vést společný 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 na cestách do zaměstnání, školy nebo za zábavou.

Společný pás bude napojen na projektovaný společný pás pro cyklisty a chodce III. etapa, bude začínat za garážemi a končit u vjezdu do autosalonu Ford. Společný pás je dlouhý 157,3 m a má jednotnou šířku – 2,5 m.

Povrch společného pásu bude z betonové zámkové dlažby tl. 60 mm, v místech vjezdů tl. 80 mm. Dlažba bude obdélníková 100x200 mm, delším rozměrem bude uložena kolmo na obrubník. Příčný sklon chodníku je max. 2,0%, max. podélný sklon je max 4,4 %. Pás bude olemován obrubníky. Vodicí linii bude tvořit vyvýšený obrubník o 60 mm nad úroveň pásu. V místě nájezdů bude výška silničního obrubníku snížena na max . 20 mm nad komunikaci. Na straně u komunikace bude obrubník BO 15/30, osazený do výšky 8 - 12 cm (dle stávajících výškových poměrů) nad úroveň komunikace a na vzdálenější straně bude obrubník BO 10/25. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C 12/15 tl. min. 100 mm s boční opěrou. Skladba a úprava povrchu je patrná z výkresové dokumentace.

Budou navržena nová svítidla až na konec společného pásu.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Nejsou požadavky na ochranu stavby.

h) základní bilance stavby, potřeby a spotřeby medií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov

Stavba nebude produkovat odpady a emise. Společný pás bude vyspádován směrem ke komunikaci a dešťové vody budou svedeny do stávajících vpustí.

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

Stavba není členěná na etapy.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání staveb

S ohledem na situování stavby je nutné realizovat stavbu po částech, které budou postupně zprovoznovány. Před realizací bude zhotovitelem předložen návrh předčasného užívání jednotlivých částí stavby.

Hlavním důvodem pro užívání stavby před dokončením celé stavby je pohyb chodců, který by musel být veden ve stávající komunikaci, jež by byla oproti současné šířce zúžena o šířku chodníku, a bylo by zde vysoké riziko střetu chodce s automobilem.

k) orientační náklady stavby

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

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

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.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

Projekt neřeší.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Projekt neřeší.

c) celková spotřeba vody

Projekt neřeší.

- **d) celkové produkované množství a druh odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Stavba nebude zdrojem odpadů a emisí.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné sítě

Nejsou požadavky.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů

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 dodržení 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.

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 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 255 x 255 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 varovné pásy bude použita hmatová dlažba s výstupky tvaru komolého kužele.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

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.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Stavební pozemek je rovinatý, podél ulice M. Alše, pro umístění navrhované stavby vyhovující. Na části navrhované stavby se nachází travní porost a před budovou firmy Posad je zámková dlažba, která bude odstraněna a na části plochy přeskládána tak, aby navazovala na nově vybudovaný společný pás. Přeskládaná dlažba bude použita původní. Tato dlažba bude také použita v úseku km 0,136 – 0,1487, kde bude položena na místo vykácených keřů.

b) popis navrhovaného řešení

V místě navrhovaného společného pásu dojde k odstranění ornice, k vykácení 3 ks stromů a cca 70 m² keřového porostu. V místě, kde je v současné době zámková dlažba, dojde k jejímu odstranění. Nový společný pás bude mít jednotnou šířku 2,5 m.

Ornice bude využita k ozelenění nového zeleného pásu a k terénním úpravám při dokončení stavby. Nadbytečná ornice bude dovezena na deponii investora.

SO 101 Společný pás pro cyklisty a chodce

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 ul. M. Alše – III. etapa a ukončen bude za halou firmy Posad, kde navazuje na nově vybudovaný chodník. Povrch pásu bude z betonové zámkové dlažby tl. 60 mm, v místech vjezdů do objektů tl. 80 mm. 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).

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. V úseku km 0,000 až km 0,061 bude mezi komunikací a společným pásem travnatý pás šířky 0,5 m.

Vzorové skladby společného pásu:

Vzorová skladba nepojížděného společného pásu

- bet. zámková dlažba šedá (obdélníky 100x200x60)	ZD	60 mm
- lože ze štěrkodrti fr. 4 - 8 mm	L	30 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 0 - 32 mm	ŠD	100 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 0 - 63 mm	ŠD	150 mm
celkem konstrukce společného pásu		340 mm

Vzorová skladba společného pásu v místech vjezdů

- bet. zámková dlažba šedá (obdélníky 100x200x80)	ZD	80 mm
- lože ze štěrkodrti fr. 4 - 8 mm	L	30 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 0 - 32 mm	ŠD	100 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 0 - 63 mm	ŠD	250 mm
celkem konstrukce společného pásu		460 mm

Oprava komunikace po osazení obrubníků v šířce 500 mm

- asfaltový beton střednězrný ACO 11+		60 mm
- spojovací postřik		
- obalované kamenivo střednězrné ACL16		90 mm
- spojovací postřik		
- kamenivo zpevněné cementem KSCI		180 mm
- podklad ze štěrkodrti fr. 0 - 63 mm	ŠD	150 mm
celkem konstrukce		480 mm

Úsek km 0,000 – km 0,061

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 120 mm 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 vjezd, bude obrubník snižen na 20 mm od úrovně komunikace (místo pro přecházení - umožnění bezbariérového přecházení přes silnici).

Úsek km 0,061 – km 0,1573

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 80 - 120 mm 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 vjezd, bude obrubník snižen na 20 mm od úrovně komunikace.

SO 401 Veřejné osvětlení

Bude navrženo celkem 5 kusů nových svítidel podél celé délky společného pásu. Svítidla budou napojena z veřejného osvětlení chodníku, který pokračuje za společným pásem IV. etapy.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Projekt neřeší.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

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. Na vodovodním řádu je osazen požární hydrant, který se nachází u haly společnosti Posad. Hydrant bude po rekonstrukci společného pásu zachován.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Projekt neřeší.

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

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Ochrana stavby před pronikáním radonu z podloží není nutná

b) ochrana před bludnými proudy

Stavba nebude chráněna před bludnými proudy.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Stavba nebude chráněna před seizmicitou.

d) ochrana před hlukem

Není nutná ochrana stavby před hlukem.

e) protipovodňová opatření

Protipovodňové opatření projekt neřeší.

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu

Nevyskytují se.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

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

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání

stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Provoz na společném pásu bude usměrněn dopravním značením. Dopravní značení bude provedeno dle zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Na začátku a konci společného pásu budou umístěny dopravní značky: C9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ a C9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ (viz. výkres dopravního značení D.1.2.4).

Řešení využití stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, dle podmínek vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou možností pohybu a orientace, bude realizováno provedením chodníku v podélném sklonu max. do 5 %, příčný sklon do 2 %, v místech přejezdů snížení obrubníků na 20 mm nad komunikaci, vytvořením vodící linie z betonových tvarovek s vodícími drážkami a varovnými pásy z barevně odlišné dlažby s reliéfními výstupky. Signální pásy v místech pro přecházení nebudou umístěny dle ČSN 736110 Z1 čl. 10.1.3.1.14. Místa pro přecházení nelze ze stavebně technických důvodů považovat pro osoby se zrakovým postižením za bezpečné. Bude zřízen pouze varovný pás.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Stavba bude napojena na stávající dopravní a technickou infrastrukturu. Začíná napojením na předchozí III. etapu a končí napojením na stávající chodník u vjezdu do autosalonu Ford.

c) doprava v klidu

Jedná se o stavbu, která nevyžaduje řešení parkovacích ploch.

d) pěší a cyklistické stezky

Nový společný pás bude napojen na stávající pěší stezky.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Nepředpokládají se větší terénní úpravy, nový chodník bude v místě stávajícího chodníku a stávajících zpevněných ploch.

b) použité vegetační prvky

Projekt neřeší.

c) biotechnická opatření

Projekt neřeší.

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

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

Stavba nemá negativní vliv na životní prostředí.

b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin, živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Jelikož se nejedná o stavbu výrobního či průmyslového charakteru, nejsou zde žádné známé nepříznivě působící vlivy na přírodu a krajinu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nemá negativní vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.

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

Nejsou stanoveny zvláštní podmínky.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Projektu se toto netýká.

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

V místě navrhovaného společného pásu se nachází ochranné pásmo VN nadzemní a VVN nadzemní.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva

Stavba se nenachází v zóně havarijního plánování, řešení ochrany obyvatelstva není součástí tohoto projektu.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

a) potřeby a spotřeby rozhodujících medií a hmot, jejich zajištění

Nejsou požadavky na potřebu medií.

b) odvodnění staveniště

Zemní plán bude odvodněna spádem 3%.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

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

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

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 životního prostředí. Dodavatel je přitom ve smyslu stavebního zákona povinen zabránit nadměrnému obtěžování okolí vhodnými opatřeními, rovněž předpokládat během výstavby dodržování místních vyhlášek (noční klid apod.), k omezení negativních vlivů stavebních prací na okolí po dobu provádění stavebních prací. Dodavatel stavby zajistí průběžné čištění pneumatik vozidel vyjíždějících ze staveniště tak, aby nedošlo ke znečištění místní komunikace.

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Při stavbě dojde k vybourání stávající zámkové dlažby a ke kácení 3 kusů stromů a cca 70 m² plochy keřů.

f) maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

*B. Souhrnná technická zpráva
Společný pás pro cyklisty a chodce ul. M. Alše – IV. etapa*

Není potřeba záborů pro staveniště. Pro zařízení a zázemí staveniště bude použita část stavěného společného pásu.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nejsou požadavky na bezbariérové obchozí trasy.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů emisí při výstavbě, jejich likvidace

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). Likvidace nebezpečných odpadů (N), které případně během stavby vzniknou, bude prováděna odbornými firmami k těmto výkonům oprávněnými a disponujícími povolením orgánů státní správy k nakládání s těmito odpady v souladu se zák. č. 185/2001 Sb. o odpadech. Likvidace těchto odpadů v průběhu stavby bude doložena protokolárně při kolaudaci.

Přehled hlavních odpadů vzniklých během výstavby

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategor. odpadu	Proces vzniku odpadu	Předpokládaný způsob nakládání
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	Dovoz materiálu	Předání odborné firmě
15 01 02	Plastové obaly	O	Dovoz materiálu	Předání odborné firmě
15 01 04	Kovové obaly	O	Dovoz materiálu	Odevzdání do sběrných surovin
17 01 01	Beton	O	Odstraňování stávající bet. dlažby	Předání odborné firmě
17 01 07	Směsný stavební a demoliční odpad	O	Odstraňování stávající bet. dlažby	Předání odborné firmě
17 03 02	Asf. směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	Zásah do komunikace	Recyklace
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod 17 05 03	O	Výkopové práce	Opětovné využití při stav. pracech
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	Provoz staveniště	Odvoz odborná firma

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Předpokládají se zemní práce prováděné strojně v běžných zeminách max. do III. tř. těžitelnosti. Na části stavby se nachází ornice.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

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.

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.

Ochrana proti hluku - 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 a bouracích pracích, může dojít ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hluchnosti v blízkosti staveniště.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při provádění stavebních prací je nutné plně respektovat ustanovení zákona 309/2006 a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, včetně souvisejících technických norem a zabezpečit její aplikaci na podmínky stavby. Dodržování bezpečnosti práce na stavbě zajišťuje pověřený stavbyvedoucí.

l) zásady pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba nezasahuje ani negativně neovlivňuje bezbariérovost okolí stavby ani okolních bezbariérových staveb.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Uzavírka ani objízdná trasa komunikace v rámci realizace společného pásu není nutná.

Přístup na staveniště je zajištěn ze stávající komunikace.

Stavba nezasahuje ani negativně neovlivňuje bezbariérovost okolí stavby ani okolních bezbariérových staveb.

Po celou dobu stavebních prací zůstane průjezdná a plně dostupná komunikace pro vozidla IZS.

Po ulici M. Alše nejezdí autobusové spojení, proto není nutné řešit objížděné trasy autobusové dopravy.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby, např. překladní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížděky, výluky, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě

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

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště bude vybudováno jako dočasné. Bude umístěno na plochách ve vlastnictví investora stavby. Zařízení staveniště bude vybudováno dle potřeb a možností zhotovitele. Lze předpokládat, že zařízení staveniště bude obsahovat mobilní WC a mobilní staveništní buňky, jež budou využity pro kanceláře, převlékání apod.

Přesné určení plochy pro umístění zařízení staveniště provede investor při předání staveniště zhotoviteli.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

S ohledem na situování stavby je nutné realizovat stavbu po částech, které budou postupně zprovoznovány. Před realizací bude zhotovitelem předložen návrh předčasného užívání jednotlivých částí stavby.

Hlavním důvodem pro užívání stavby před dokončením celé stavby je pohyb chodců, který by musel být veden ve stávající komunikaci, jež by byla oproti současné šířce zúžena o šířku chodníku, a bylo by zde vysoké riziko střetu chodce s automobilem.

- Vytýčení stavby a inženýrských sítí
- Přípravné práce – příprava zařízení staveniště
- Bourací a zemní práce
- Pokládka konstrukčních vrstev zpevněných ploch
- Pokládka dlažby
- Oprava komunikace
- Dokončovací práce

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Projekt toto neřeší. Společný pás bude vyspádován směrem ke komunikaci a dešťové vody budou svedeny do stávajících vpustí.