

# A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	5
4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)	6
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	6
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ	7
7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	7
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	8
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	13
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY	13
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	15
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	16
13. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	17
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	18
15. DALŠÍ POŽADAVKY	20

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### a) označení stavby

Název stavby: **Přechod pro chodce Poděbradská – Hlouškova v Sadské**

Místo stavby: Město Sadská,  
ulice Poděbradská (sil. II/611), ul. Hlouškova a ul. Na Valech  
k.ú. Sadská (okres Nymburk);745928

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

Objednatel/Investor: **MĚSTSKÝ ÚŘAD ŘADSKÁ**  
Palackého náměstí 1  
289 12 Sadská  
IČO/DIČ 00239721/ CZ00239721

### 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

Zhotovitel PD: **RHM Projekt., spol. s r.o.**  
Převoznická 304/4  
Praha 4 - Modřany  
IČO/DIČ 496 17 389 / CZ 496 17 389

Hlavní inženýr projektu: (HIP) **Ing. Jan Eibl**  
Tel. +420 775 134 665  
ČKAIT 0012325

Stupeň: DÚR+DSP  
(Společná dokumentace pro vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení)  
Projektová dokumentace:  
*Předmětná projektová dokumentace bude výhradně sloužit pro vydání územního rozhodnutí a stavebního povolení.*

Datum: 08 / 2017

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

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

Předmětná projektová dokumentace zahrnuje nový návrh řešení přechodu pro chodce se středním dělicím ochranným ostrůvkem na ulici Poděbradská, v blízkosti stávající odsazené stykové křižovatky ulic Hlouškova – Poděbradská a Na Valech - Poděbradská (silnice II/611), vč. přístupových chodníků k přechodu pro chodce a rozšíření stávající vozovky z důvodu umístění právě středního dělicího ostrůvku (*rozšíření vozovky je řešeno na úkor zpevněné krajnice silnice*).

Dále je součástí dokumentace návrh a úprava svislého i vodorovného dopravního značení. S návrhem přechodu pro chodce je zkoordinováno a zohledněno vedení veřejného osvětlení a přisvětlení přechodu pro chodce. Veřejné osvětlení a přisvětlení přechodu je řešeno jinou samostatnou projektovou dokumentací (není předmětem této PD).

Přechod pro chodce je situován tak, aby bylo zajištěno propojení pěší vazby z jižní části zástavby města na severní, přes frekventovanou ulici Poděbradskou (silnici II/611).

Dále se jedná o první etapu úprav, na kterou následně navazuje etapa 2 pod názvem projektové dokumentace „Chodníky podél komunikace Poděbradská a Hlouškova v Sadské“ (obě stavby jsou ve vzájemné koordinaci).

V současné době je stavba situována na stávajících nezastavěných plochách, resp. v uličním profilu silnice II/611 ulice Poděbradské. Stavební úpravy z větší části probíhají po silničním tělese, v ploše stávajících chodníků a doprovodné izolační zeleně tvořenou vegetačními pásy mezi vozovkou a oboustrannými chodníky. Uliční profil, nebo-li PMK je definován a vymezen hranicí stávající zástavby a oplocením pozemků.

Jedná se o opravu stávajících chodníkových ploch a novostavbu středního dělicího ochranného ostrůvku v místě přechodu pro chodce a části přístupového chodníku ze severní strany vozovky.

Stavba je řešena jako stavba trvalá.

*V rámci předmětné části projektu není navrženo veřejné osvětlení a přisvětlení přechodu. Veřejné osvětlení a přisvětlení přechodu je řešeno v rámci celé stavby, je však zpracováno samostatnou projektovou dokumentací.*

### b) předpokládaný průběh stavby (zahájení, etapizace a uvádění do provozu, dokončení stavby)

- Lhůta výstavby – stavby: předpoklad 1 měsíc
- Zahájení i dokončení stavby se předpokládá v období:  
11/2017 – 11/2017
- Stavbu se předpokládá realizovat v jedné etapě, tedy jako celek
- Stavba bude předána a uvedena do provozu po celkovém jejím dokončení

Časový plán, harmonogram stavby zpracuje zhotovitel v rámci nabídky dodávky stavby

Pozn.:

*Konkrétní termín zahájení výstavby je závislý na získání požadovaného stavebního povolení a výběru zhotovitele stavby. S ohledem na skutečnou dobu potřebnou pro získání výše uvedeného povolení, bude případně datum zahájení výstavby upraveno.*

### 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)

Předmětná stavba je v souladu s územním plánem města Sadská. Stavba je situována v ploše dopravní infrastruktury – silnice II. třídy.

Nyní se jedná o zpracování společné projektové dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení.

#### **d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití**

Zájmové území, resp. navrhovaná stavba se nachází na východním okraji města Sadská, katastrálním území Sadská 745928, v blízkosti stávající odsazené stykové křižovatky ulic Hlouškova – Poděbradská a Na Valech - Poděbradská, v převážné většině v prostoru stávající dopravní infrastruktury silnice II/611, na jejím silničním tělese.

Jedná se o opravu stávajících chodníkových ploch a novostavbu středního dělicího ochranného ostrůvku v místě přechodu pro chodce a části přístupového chodníku ze severní strany vozovky. V současné době je stavba situována na stávajících nezastavěných plochách, resp. v uličním profilu silnice II/611 ulice Poděbradské. Stavební úpravy z větší části probíhají po silničním tělese, v ploše stávajících chodníků a doprovodné izolační zeleně tvořenou vegetačními pásy mezi vozovkou a oboustrannými chodníky. Uliční profil, nebo-li PMK je definován a vymezen hranicí stávající zástavby a oplocením pozemků.

Povrch vozovky i chodníků je asfaltový. Povrch chodníku je značně poškozený po překopech inženýrských sítí, s rozsáhlými nerovnostmi, propady a deformacemi. Značné nerovnosti, propady a deformace a ztrátu hmoty vykazuje i krajnice vozovky, do značné míry poškozena odtokem srážkových povrchových vod z plochy vozovky.

V současné době na základě místního šetření je zřejmé, že došlo k opravě krytu vozovky a to pouze v rozsahu jízdního pásu s přesahem cca. 0,5m za vodící čáru V4 (0,125) po obou stranách jízdního pásu. Zbylá část zpevněné krajnice je bez úprav. Tato neupravená část vykazuje značné poruchy (propady, trhliny, deformace, výškové rozdíly chybějící vrstvy, nedořešené odvodnění povrchových vod apod.).

Dosavadní využití území nebude změněno, neboť území vyhrazené pro dopravní infrastrukturu bude opětovně danému účelu zachováno.

Předmětný návrh přechodu pro chodce a navazujících chodníkových ploch je řešen tak, aby nebyly ovlivněny stávající dopravní vazby, a hlavně nedošlo stavbou k ohrožení bezpečnosti dopravy, ani narušení plynulosti provozu.

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

Jedná se o novostavbu středního dělicího ochranného ostrůvku v místě nového přechodu pro chodce a části přístupového chodníku ze severní strany vozovky, a dále o opravu stávajících chodníkových ploch v prostoru budoucího přechodu pro chodce.

Samotná stavba i její způsob využívání nebude mít, a ani se nepředpokládá, negativní vliv či dopad na životní prostředí. Stavba je situována již v dopravně frekventované infrastruktuře – silnice II/611, ul. Poděbradská.

Předmětná stavba tak nebude zatěžovat životní prostředí nad obvyklou mez.

Stavba nepodléhá hodnocení podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Technické řešení stavby je navrženo s maximální snahou co nejvíce snížit dopady na okolí (zejména na zachování vegetačních ploch, na možnost vsakování či odpar srážkových vod, pozemky, stavby). Je tedy snahou, aby vliv samotné stavby v průběhu realizace byl na životní prostředí minimalizován. V případě stavby je to zejména vliv stavební dopravy a provádění samotných prací, které by mohly mít negativní vliv na životní prostředí.

Ovzduší:

Při provozu nebudou žádné nové zdroje znečištění.

Hluk:

Při provozu nebudou žádné nové zdroje hluku.

Odpady:

Jedná se o vybudování pěších vazeb, a to přechodu pro chodce přes frekventovanou silnici II/611, ul. Poděbradskou, vč. přístupových chodníkových ploch. Při běžném používání a provozu nevznikají žádné odpady.

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

Dosavadní využití území v rozsahu předmětné stavby nebude změněno, neboť území vyhrazené pro dopravní infrastrukturu bude opětovně danému účelu zachováno.

Stavba není podmíněna jinými plánovanými stavbami v zájmovém území.

Další změny staveb dotčených navrhovanou stavbou se nepředpokládají, případně budou řešeny před zahájením předmětné stavby a nebudou již stavbě bránit.

### **3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

#### **a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby**

Stavba je nyní zpracovávána ve stupni projektové dokumentace pro získání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení.

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

Stavba není v rozporu s územním plánem Města Sadská.

#### **c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady**

- geodetické zaměření polohopisu a výškopisu s KN mapou v digitální podobě předmětného území (Geodetické služby - Eliška Kvízová, Petra Bezruče 511, Pečky, 02/2016)
- zákres stávajících inženýrských sítí od vybraných správců (obstarané zpracovatelem PD)

#### **d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)**

Nebyl prováděn.

#### **e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum**

V době zpracování předmětné dokumentace nebyl proveden žádný inženýrsko-geologický ani geotechnický průzkum, pasportizace stávajícího stavu či posudek. Je doporučeno provést přímo na stavbě za účasti geotechnika stavby zhodnocení skutečných místních půdních podmínek a stanovení způsobu úpravy podloží vjezdů – projektem je navrženo uložení separační geotextilie na pláni vjezdů.

#### **f) diagnostický průzkum konstrukcí**

Pro návrh přechodu pro chodce a chodníků nebyl prováděn.

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

Nebyly požadovány.

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

K indexu mrazu bylo přihlédnuto v návrhu skladby konstrukce chodníku  $I_m = 400-500 \text{ } ^\circ\text{C}/\text{den}$

Zbylé nebyly požadovány.

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

Nebyl prováděn. Stavba je situována na stávajících dopravních plochách.

*Je nutné však respektovat skutečnost, že stavební činnost bude prováděna na území s archeologickými nálezy, za které je považováno celé území ČR kromě míst již dříve vytěžených. Stavebník je povinen oznámit záměr stavby již v době jeho příprav Archeologickému ústavu Akademie věd ČR a umožnit případný záchranný archeologický výzkum. (ve smyslu ustanovení §22 zák. č. 20/1987Sb. o státní památkové péči, v platném znění (památkový zákon); stavební činnost na území s archeologickými nálezy řeší §22 a §23 památkového zákona.)*

#### **4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)**

**a) způsob číslování a značení**

Není zavedeno číslování částí stavby, stavba bude provedena jako celek.

**b) určení jednotlivých částí stavby**

Dtto.

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

Jedná se o samostatnou projektovou dokumentaci dopravního návrhu přechodu pro chodce a navazujících chodníkových ploch. Členění stavby tak není zavedeno, avšak dle vyhl. č. 146/2008Sb. se jedná o objekty pozemních komunikací (číselné řady skupiny objektů SO 100).

*Veřejné osvětlení a přisvětlení přechodu pro chodce je řešeno samostatnou projektovou dokumentací, avšak ve vzájemné koordinaci.*

#### **5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**

**a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků**

Nejsou známy související stavby jiných stavebníků. Stavba není věcně ani časově vázána na stavby jiných stavebníků.

**b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti**

Stavba bude realizována jako celek dle postupu výstavby zhotovitele s cílem tak, aby se co nejvíce eliminoval dopad uzavírek na stávající komunikaci a přístup/přijezd na okolní pozemky. Taktéž do provozu se předpokládá, že bude uvedena jako celek.

**c) zajištění přístupu na stavbu**

Přístup na staveniště v době výstavby je možný z obou stran stávající komunikace silnice II/611, ulice Poděbradské.

V ploše stavby bude po dobu výstavby zřízena tzv. oklepová plocha pro očištění a dočištění vyjíždějících vozidel na komunikaci.

Stavba bude v celém rozsahu řádně zajištěna mobilními zábranami.

#### **d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy**

Stavba bude prováděna jako celek, avšak v technologických částech při částečných uzavírkách na řešené komunikaci. Úplná uzavírka komunikace se stavbou nepředpokládá.

Stavba tak při částečné uzavírce nevyžaduje objížďky na stávajících pozemních komunikacích. Pouze v době provádění stavebních úprav dojde k lokálnímu zúžení a snížení rychlosti na silnici II/611, příp. řízení dopravy mobilními SSZ. Stavba kromě ochranného středního dělicího ostrůvku je v převážné většině situována mimo zpevněné plochy stávající komunikace.

Stavba bude prováděna odbornou firmou s pracovníky proškolenými pro danou práci, tj. osoby, které splňují stanovená zdravotní a smyslové kritéria pro činnost v tomto prostoru.

V maximální možné míře bude zachován příjezd ke stávajícím stavbám, avšak v rámci zajištění pracovních a technologických postupů stanovených zhotovitelem stavby.

Musí však být vždy zachován přístup pro vozidla integrovaného záchranného systému (IZS).

### **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.)**

Investor stavby musí zajistit od všech vlastníků pozemků dotčených stavbou písemné souhlasy se záborom a předmětnou stavbou.

Majetkoprávní vztahy (převzetí do své správy) budou vyřešeny na základě uzavřených smluv mezi investorem stavby a vlastníky dotčených pozemků.

Výčet dotčených pozemků v rozsahu stavby je zpracován v grafické příloze:

#### **B.4. Zábor pozemků.**

#### **Předpoklad vlastnických práv:**

Pozemky pod novými úpravami se předpokládá zařadit do silničních pozemků pro převzetí do majetku Města Sadská.

**Do této správy se tedy předpokládá zahrnout pouze střední dělicí ochranný ostrůvek a chodníky, vč. obrubníků.**

Zbylé rozsahy úpravy vozovky silnice II/611 budou ponechány původnímu vlastníkovi – Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Praha 5 150 00.

#### **b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby**

Způsob užívání nebude změněn pro danou funkci.

Navrhovaná stavba je stavbou dopravní, jejíž součástí je i odvodnění do stávajících vpustí a přílehlé okolní zeleně ke vsaku v souladu s TNV 759011 Hospodaření se srážkovými vodami.

Způsob užívání komunikace je tedy v zajištění bezpečnosti dopravy, zajištění obslužnosti lokality pěší dopravou a v neposlední řadě bezpečnost pohybu pěších přes frekventovanou ulici Poděbradskou, dále zpřístupňující navazující chodníkové plochy.

### **7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ**

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

Předpokládá se, že stavba bude předána do užívání jako celek bezprostředně po jejím dokončení.

## **b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby**

Nepředpokládá se užívání stavby před jejím dokončením.

## **8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY**

### **8.1. Souhrnný technický popis (uveďte 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.**

Situační řešení přechodu pro chodce a navazujících přístupových chodníků vychází z hodnocení stávajícího stavu, vč. přihlídnutí k možným zásahům do okolních pozemků, respektuje požadavky objednavatele a snaží se řešit vymezené území tak, aby byla zajištěna řádná obslužnost zpevněných ploch v území, a také bezpečnost a plynulost provozu na těchto zpevněných plochách a stávajících komunikacích.

Předmětná stavba je vsazena do prostoru stávající silnice II/611 ulice Poděbradské, resp. do prostoru mezi odsazené stykové křižovatky ulic Hlouškova – Poděbradská a Na Valech - Poděbradská. Umístění přechodu pro chodce dále zohlednilo polohu stávajícího vjezdu do garáže (parc. č. 813/2), který bylo nutné zachovat.

Pro zajištění bezpečného přecházení přes vozovku je přechod pro chodce navržen se středním dělicím ochranným ostrůvkem šířky 2,0m, oddělující dopravní směry. Šířka pochozí plochy ostrůvku je navržena 4,0m, shodně se šířkou přechodu pro chodce. Pochozí plocha ostrůvku je zajištěna asfaltovým povrchem stávající vozovky, na který bude provedena úprava varovných a signálních pásů MEDIALINE (plastové hmatové prvky pro nevidomé).

Délka přechodu pro chodce vždy pro jeden dopravní směr činí 4,125m ( $a=3,5m$ ;  $v+c=0,5m$ ,  $v=0,125m$  v jednom směru jízdy). Délka středního ochranného ostrůvku činí celkem 11m, je tvořena ze dvou zvýšených ploch délky 3,5m a šířkou přechodu 4,0m. Zvýšená část ostrůvku je tvořena zvýšenou dlážděnou plochou lemovanou obrubou o +15cm nad povrch stávající vozovky. Od pochozí plochy přechodu je zvýšený ostrůvek tvořen plynulou rampou, detail viz. výkresová příloha C.1.1.5 – Detaily.

Pro zajištění přístupu k novému přechodu pro chodce je nově navržena část severní chodníkové plochy z ulice Hlouškovy, kde hrana obruby chodníku zároveň tvoří nový rozjezdový oblouk do křižovatky z této ulice. Poloměr rozjezdového oblouku je navržen  $R=7,0m$ . Chodník je nově navržen směrem k přechodu a dále do prostoru sousedního vjezdu, kde je napojen na hranu tohoto stávajícího vjezdu (*vjezd bude upravován v rámci 2. etapy*).

Šířka přístupového chodníku je navržena 2,0m, ve sklonu max. 2% v rozsahu přechodu (dále jako plynulá zborcená plocha), spádována směrem do vegetačního pásu. Na vnější straně chodníku směrem do vegetace, bude v hraně chodníku zvýšená obruba z +6 cm po cca. 3m v délce 0,25m snížena do úrovně povrchu chodníku k zajištění odtoku vody do přilehlé zeleně.

Přístupový chodník od přechodu směrem do ulice Hlouškovy navazuje na stávající průběžný chodník šířky cca. 2,0m podél Poděbradské ulice a podél objektů RD, který je navržen ke kompletní obnově (nová skladba kce chodníku, přespádování a úprava povrchového odvodnění).

V rámci této části PD je řešena pouze část průběžného chodníku k hranici parcely č. 813/1. Chodník plynule navazuje na úpravu rozjezdu ulice Hlouškovy, kde je nově navrženo místo pro přecházení. Na protější straně je nově upraven stávající rozjezdový oblouk o poloměru  $R=7m$  a úprava stávající chodníkové plochy v délce rozjezdu. Mezi hranou vozovky tvořenou zde nově osazenou žulovou obrubou KS3 (krajníkem) a chodníkem podél objektů, bude ve vegetačním pásu vytvořen tzv. mělký terénní průleh k zachycení srážkové vody z povrchu vozovky silnice II/611 (zachováno odvodnění dle stávajícího stavu).



Před objekty parc. č. 813/1 a 813/2 na vnější straně chodníku bude nově upraveno stávající povrchové odvodnění pomocí příkopové tvárnice do pískového lože se zajištěním odtoku do stávajících vpustí UV1 a UV2. Stávající uliční vpusti jsou projektem určeny ke kompletní obnově. Z důvodu zajištění odtoku povrchové vody min. podélným sklonem 0,5% (0,3%) podél celého úseku chodníku (vč. úseku chodníku etapy 2 ze směru od centra města), jsou v hraně chodníku v délce hranice parc. č. 813/1 navrženy nízké palisádové prvky 120/180/600-800 (z technického důvodu ukotvení dlažby na chodníku, kde by v případě osazení obruby KS3 mohlo dojít k vylomení).

Stávající dešťové střešní svody budou zaústěny do nově osazených příčných mělkých odvodňovacích žlabů typu Aco Drain V150 (V200), vyústěných na povrch příkopových tvárnice podél chodníku. Vjezd do garáže (p.č. 813/2) v daném prostoru tvoří rozvodí.

Na protější straně přes ulici Poděbradskou, resp. v její jižní části, bude opět nově upravena stávající chodníková plocha. Chodník je v současné době značně poškozený po překopech inženýrských sítí.

Chodník je situován a řešen od rozjezdu křižovatky s ulicí Na Valech, kde bude nově vytvořeno místo pro přecházení, a dále východním směrem po vjezd do garáže parc. č. 845/13, včetně.

V místě přechodu pro chodce je chodníková plocha předsazena o 0,5m, kde po obou stranách navazuje odvodňovací proužek tvořený z 5 řad žulové dlažby drobné 100x100mm do betonového lože. Předsazená část chodníku v místě přechodu pro chodce zde tvoří rozvodí. Odvodňovací proužek ze žulové dlažby je spádován ke stávajícím vpustím UV3 a UV4 (určeny ke kompletní obnově). Odvodňovací proužek je navržen z důvodu eliminace odtoku srážkových vod z povrchu vozovky na chodníkovou plochu se zajištěním podélného odtoku ke stávajícím vpustím. V rozsahu stávajících vjezdů bude v hraně osazen mělký odvodňovací žlab (Aco Drain V200) umožňující převedení vody přes vjezd a umožněn plynulý přejezd do vjezdu.

Chodník je dále veden podél fasád stávajících objektů a oplocení v základní šíři 2,0m. Od místa, kde mezi hranou vozovky a odkloněným chodníkem šířky 2,0m, vznikne prostor o šířce větší než 0,5m je navržen vegetační pás. Chodníková plocha je v převážné většině spádována směrem k vozovce či vegetačnímu pásu proměnným příčným sklonem 0% -2%.

Ve vjezdu na pozem. č. 847 je osazen odvodňovací žlab s mříží zaústěný přípojkou min. DN150 do stávající šachty uliční vpusti UV5. Dále je ve vstupu na parc.č. 847 chodníková plocha zvýšena o cca. +20cm nad současnou úroveň povrchu chodníku. Ve vstupu budou osazeny palisády 120/180/600 tvořící schodišťový stupeň h=160mm, b=310mm – detail viz. řez č. 5 (C1.1.4 Charakteristické vzorové a příčné řezy).

V celém rozsahu úprav chodníků bude podél stávajících fasád objektů RD uložena ochranná/izolační fólie - nopová fólie.

Chodníkové plochy v místě přechodu pro chodce a v místech pro přecházení jsou navrženy, v souladu s vyhl. č. 398/2009Sb., se sníženou obrubou ve vstupu na vozovku na +2cm nad povrch vozovky, v ploše chodníku jsou navrženy varovné pásy šířky 0,4m, signální pásy š. 0,8m. Vodící linie v trase chodníku je zajištěna buď zvýšeným obrubníkem +6cm nad povrch chodníku nebo hranou objektu budovy nebo podezdívkou oplocení. Dále je v místě přechodu pro chodce či místa pro přecházení navržena rampová část chodníku v max. sklonu 1:12,5 (8,3%) nebo je skloněna/snížena celá šíře chodníku se zajištěním max. příčného sklonu 2% směrem k vozovce nebo do vegetačních ploch (vždy ale od objektů budov).

Dále je navržena úprava stávající zpevněné krajnice vozovky silnice II/611 (ul. Poděbradské).

V současné době na základě místního šetření je zřejmé, že došlo k opravě krytu vozovky a to pouze v rozsahu jízdního pásu s přesahem cca. 0,5m za vodící čáru V4 (0,125) po obou stranách jízdního pásu. Zbylá část zpevněné krajnice je bez úprav. Tato neupravená část vykazuje značné poruchy (propady, trhliny, deformace, výškové rozdíly chybějící vrstvy, nedořešené odvodnění povrchových vod apod.).

Pro zřízení přechodu pro chodce je neupravená část krajnice zcela nevhodná.

V rámci návrhu přechodu pro chodce a navazujících chodníkových ploch je navržena úprava krytu zpevněné části krajnice a řešeno odvodnění pomocí odvodňovacího proužku z 5 řad žulových kostek do betonu.

Z důvodu vložení středního dělicího ochranného ostrůvku do prostoru vozovky, jsou nově kanalizovány směry jízdních pruhů právě do prostoru stávající krajnice, která bude z části nyní jízdním pruhem. Úprava původní krajnice je cca. v šířce 2,0m na straně vozovky směrem do

centra. V opačném směru je šířka úpravy krajnice cca. 0,8m + 0,5m odvodňovací proužek ze žulových kostek.

Zpevněné plochy byly navrženy v souladu se zákonem č. 13/1997Sb. o pozemních komunikacích, vyhláškou č. 104/1997Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, a dále dle platných ČSN a technických podmínek, zejména ČSN 736110 – Projektování místních komunikací, ČSN 736102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, a dále vyhláškou č. 398/2009Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

## **8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanová pro**

### **8.2.1. Pozemní komunikace**

#### **a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby**

Stavba neobsahuje nové označení pozemních komunikací, vzhledem k rozsahu stavby není projektem vyžadováno.

#### **b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací**

##### Vozovka ulice Poděbradské:

- Šířka jednoho jízdního pruhu je navržena 3,5m
- Šířka nové krajnice je navržena 0,5m
- Šířka odvodňovacího proužku je navržena 0,5m
- Šířka středního dělícího ostrůvku je navržena 2,0m
- Vodící čáry jsou navrženy šířky 0,125m (dle stávajícího stavu ulice)
- Obrubníky v hraně vozovky jsou navrženy žulové krajníky KS3 zvýšené nad povrch vozovky +2 až 10cm

##### Přístupové chodníky:

- Přístupové chodníky jsou navrženy základní šířky 2,0m
- Příčné sklony chodníku jsou navrženy proměnné, max. 2% směrem k vozovce, do odvodňovacích prvků nebo vegetačních pásů
- Povrch chodníku je navržen dlážděný s betonové dlažby tl.60mm typu KOST, ve vjezdech dlažbou tl. 80mm
- Vjezdy budou lemovány linkou dlažby červené barvy tl. 80mm, typu KOST
- Podélný sklon chodníku kopíruje sklon hrany stávající vozovky, a sklon stávajícího chodníku podél fasády objektu
- Chodník je ohraničen a lemován žulovým krajníkem KS3, a betonovým obrubníkem 60/200/500-1000
- V místě přechodu pro chodce a míst pro přecházení je chodníková plocha buď skloněna v celé své šíři, nebo vytvořena rampová část šířky 1,0m ve sklonu nepřesahující 8% (1:12,5)
- Varovné a signální pásy jsou navrženy z dlažby pro nevidomé s výstupky, pásy jsou navrženy v šířkách – varovný pás 0,4m, signální pás v šíři 0,8m
- V místě vstupu na vozovku je snížena obruba na +2cm nad povrch vozovky – bezbariérový vstup
- Oba chodníky jsou propojeny pomocí děleného přechodu pro chodce

##### Přechod pro chodce:

- Šířka přechodu 4,0m
- Délka přechodu v rozsahu oddělených jízdních pruhů nepřesahuje 4,0m + vodící čáry
- Jedná se o dělený přechod středním ochranným ostrůvkem šířky 2,0m, lemovaný betonovými obrubníky 150/250/1000, a 150/150/1000 – N (nájezdový) + přechodové obrubníky – viz. C.1.1.5 Detaily
- Povrch v místě přecházení je tvořen vozovkou silnice, vč. varovných a signálních pásů z materiálu Medialine – plast v prostoru středního ostrůvku
- Pochozí část ostrůvku je v úrovni povrchu vozovky

- Ochranná část plochy ostrůvku je zvýšena o +2cm až +15cm nad povrch vozovky, povrch této plochy je navržen z betonové dlažby. Zvýšená část ostrůvku je řešena s plynulým náběhem výšky – viz. C.1.1.5 Detaily
- Celková délka ochranného ostrůvku činí 11m (2x 3,5m + 4,0m)

### 8.2.2. Mostní zdi a objekty

#### a) výčet objektů a zdí

V projektu se nenachází mostní objekty ani zdi.

#### b) základní charakteristiky jednotlivých objektů

- **základní údaje (rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory)**
- **základní technické řešení a vybavení**
- **druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění**
- **postup technologické výstavby**

V projektu se nenachází mostní objekty ani zdi.

### 8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace

#### Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.

Odvodnění povrchu chodníku je zajištěno dostatečnými podélnými a příčnými sklony, kterými jsou povrchové vody svedeny k okraji chodníku ke stávající vozovce, vegetačního pásu nebo odvodňovacích proužků podél hrany vozovky.

U severního chodníku jsou opětovně osazeny příkopové tvárnice k zajištění odtoku povrchové vody do stávajících vpustí UV1 a UV2 (zachován systém stávajícího odvodnění srážkových vod).

V rozsahu stavby je situováno celkem 5ks (UV1 až UV5) stávajících vpustí, které jsou projektem navrženy ke kompletní obnově.

Podél jižní hrany vozovky Poděbradské ulice je navržen odvodňovací proužek z 5-ti řad žulové dlažby 100x100mm do betonu, s odtokem do stávajících vpustí UV3 a UV4. Odvodňovací proužek zachytává srážkovou vodu z plochy vozovky.

Ve vjezdech na rozhraní s vozovkou jsou osazeny mělké odvodňovací žlaby typu ACO Drain V200 nízký převádějící vodu v odvodňovacím proužku přes vjezd. Dále je navržen odvodňovací žlab ve vjezdu parc.č. 847 s odtokem přípojkou DN150 do tělesa stávající vpusti UV5.

Návrh odvodnění byl řešen tak, aby byly zachovány stávající odtokové poměry v lokalitě.

Rozsahem stavby se nepředpokládá změna ani zhoršení odtokových poměrů oproti stávajícímu stavu. V rámci projektu bylo však prioritní snahou zajistit, aby srážkové vody z řešených ploch byly v maximální možné míře vsakovány v daném místě.

Návrh chodníku za daných skutečností nevyžaduje zřízení nových odvodňovacích prvků, pouze budou stávající poškozené prvky nahrazeny novými.

Odvodnění pláně chodníků je zajištěno minimálním příčným sklonem 3%, podélným sklonem min. 0,5% vyústěné mimo těleso chodníku.

### 8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

#### a) základní údaje (rozpětí, příčné uspořádání, sklony)

#### b) technické vybavení tunelu

#### c) navržená technologie výstavby

#### d) principy systémů provozních informací, řízení dopravy a bezpečnosti

V projektu se nenachází tunely, podzemní stavby a galerie

### 8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony Navržená zařízení, která jsou součástí

Projekt neobsahuje.

### 8.2.6. Vybavení pozemní komunikace

#### a) záchytná bezpečnostní zařízení

Projekt neobsahuje, nejsou navrhovány.

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

V rámci předmětné stavby dojde ke kompletní úpravě vodorovného i svislého dopravního značení v rozsahu stavby.

Nový návrh dopravního značení je zpracován v samostatné výkresové příloze č. C.1.1.3 Situace – dopravní značení.

Dopravní značení musí být navrženo tak, aby odpovídalo požadavkům a doporučením platných předpisů, a to zejména:

- Zákon č. 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 294/2015Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Technické podmínky TP 65 "Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích"
- Technické podmínky TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“

Návrh dopravního značení, včetně obalových křivek vozidel (C1.1.6) je zpracováno ve výše uvedené výkresové příloze.

V rozsahu předmětné stavby bude nově osazeno či přemístěno:

Svislé dopravní značení:

- 2x IP 6 osazeny na stožáru VO a samostatném sloupku
- P6 – přemístěná značka
- IS19d – přemístěná značka
- 2x C4a

Vodorovné dopravní značení:

- V7a, V7b, V1a, V2b, V4, V13a

Rušené svislé i vodorovné dopravní značení:

- V1a
- V4 (0,125)

#### Zásady pro dopravní značení:

Svislé dopravní značení - značky budou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy, spojovací materiál bude nekorodující. Objímky budou z AL slitin. Sloupky budou provedeny z ocelových žárově pozinkovaných trubek o průměru 70 mm s tl. stěny 3 mm, osazeny do základových patek z betonu C16/20-XF2 o rozměrech 0,4x0,4x0,8m.

Svislé dopravní značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, vzorové listy staveb pozemních komunikací a TP65, musí splňovat požadavek třídy P3 ČSN EN 12899-1, optická účinnost činné plochy reflexní značky v souladu s tab. NA.1 přílohy ČSN EN 12899-1.

Vodorovné dopravní značení - se provede jako silnovrstvé v úpravě TERMOPLAST v případě provádění vodorovného značení na čerstvě položenou ohrubnou vrstvu. V případě aplikace po

10 dnech od položení obrusné vrstvy se provede jako silnovrstvé v úpravě SPOTFLEX SILENT (čáry prováděné strojem) nebo SADURIT (znaky prováděné ručně). Vodorovné dopravní značení bude provedeno z materiálu s dlouhodobou životností a schváleno MD k užití na pozemních komunikacích.

Návrh dopravního značení bude odsouhlasen DI Policie ČR.

### **c) veřejné osvětlení**

Veřejné osvětlení je řešeno samostatným stavebním objektem nebo samostatnou projektovou dokumentací. Součástí dokumentace veřejného osvětlení je řešeno i přisvětlení přechodu pro chodce.

Chodníky a přechod pro chodce budou řádně osvětleny dle platné legislativy a technických podmínek.

### **d) ochrana proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace**

Projekt neobsahuje, nepředpokládají se.

### **e) clony a sítě proti oslnění**

Projekt neobsahuje.

## **8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů**

Projektem nejsou řešeny jiné stavební objekty ani provozní soubory.

## **9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ**

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

V době zpracování předmětné dokumentace nebyl proveden žádný inženýrsko-geologický ani geotechnický průzkum, pasportizace stávajícího stavu či posudek. Je doporučeno provést přímo na stavbě za účasti geotechnika stavby zhodnocení skutečných místních půdních podmínek a stanovení způsobu úpravy podloží vjezdů – projektem je navrženo uložení separační geotextílie na pláni vjezdů.

## **10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY**

### **a) rozsah dotčení**

Ochranná pásma stávajících vedení jsou následující:

#### **Komunikace**

Ochranné pásmo pozemní komunikace je určeno zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Způsob vymezení ochranných pásem určují § 30-34.

Ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách komunikace, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou do výšky 50 m ve vzdálenosti od dálnice, rychlostní silnice,

rychlostní komunikace	100 m od osy přílehlého jízdního pásu
silnice I. tř.	50 m od osy vozovky nebo přílehlého jízdního pásu
silnice II. tř. nebo III. tř., místní komunikace III. tř.	15 m od osy vozovky

#### **Plynovody**

Ochranná pásma jsou určena v příloze zákona č. 458/2000 Sb. (energetický zákon). Způsob vymezení ochranných pásem určuje § 68. Ochranným pásmem se rozumí prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu

plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu.

plynovody STL	1 m na obě strany od půdorysu
plynovody NTL	1 m na obě strany od půdorysu
plynovodní přípojky v zastavěném území obce	1 m na obě strany od půdorysu
ostatní plynovody a přípojky	4 m na obě strany od půdorysu
technologické plynárenské objekty	4 m

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou stanovena rovněž zákonem č. 222/1994 Sb. (příloha k zákonu).

### **Vodovody, kanalizace, stokové sítě a související objekty**

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou určena zákonem č. 274/2001 Sb. Způsob vymezení ochranných pásem určuje § 23.

- Vodovodní řady a kanal.stoky do prům.500 mm vč: 1,5 m od vnějšího líce
- Vodovod.řady a kanal.stoky s prům.nad 500 mm: 2,5 m od vnějšího líce

### **Elektro - silnoproud**

Ochranná pásma zařízení pro výrobu elektřiny a rozvodná vedení elektřiny jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. (energetický zákon). Způsob vymezení ochranných pásem určuje § 46.

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu.

Elektro - nadzemní vedení o napětí nad 1 kV do 35 kV včetně:

- Pro vodiče bez izolace 7 m od krajního vodiče
- Pro vodiče s izolací základní 2 m od krajního vodiče
- Pro závěsné kabelové vedení 1 m od krajního vodiče

Elektro - nadzemní vedení, měřená od krajního vodiče

- Pro napětí nad 35kV do 110 kV včetně 12 m
- Pro napětí nad 110kV do 220 kV včetně 15 m
- Pro napětí nad 220kV do 400 kV včetně 20 m
- Pro napětí nad 400 kV 30 m
- Elektro - závěsné kabelové vedení 110kV 2 m od krajního vodiče

Elektro - podzemní vedení elektrizační soustavy:

- Pro napětí do 110 kV včetně 1 m po obou stranách od krajního kabelu
- Pro napětí nad 110 kV 3 m po obou stranách od krajního kabelu

### **Telekomunikační zařízení**

Ochrana telekomunikačních zařízení je upravena zákonem č.151/2000 Sb. o telekomunikacích. Způsob vymezení ochranných pásem určuje § 92. Telekomunikační zařízení, které se organizace spojů, vojenská správa nebo organizace ministerstva vnitra rozhodla ochránit, mají určena ochranná pásma. Tato pásma vymezuje jmenovitě příslušný orgán územního plánování. Existence a rozsah ochranného pásma telekomunikačního zařízení se zjistí u správce příslušného zařízení, případně u územně příslušného orgánu územního plánování.

- Zařízení vlastní telekomunikační držitele licence 1 m po obou stranách od krajního kabelu
- Podzemní telekomunikační vedení 1,5 m po obou stranách od krajního vedení

### **b) podmínky pro zásah**

Podmínky pro stavební práce v ochranných pásmech jsou dány zvláštními předpisy a podmínkami správců zařízení, některé předpisy jsou uvedeny výše.

### **c) způsob ochrany nebo úprav**

Veškeré stávající inženýrské sítě na staveništi je nutno vytyčit před zahájením stavebních prací. Ponechané inženýrské sítě je nutno předepsaným způsobem chránit před poškozením.

Stavební práce a činnosti prováděné v ochranném pásmu inženýrské sítě je možno provádět pouze po předchozím souhlasu správce sítě a podle jeho podmínek a pokynů. Na stávajících inženýrských sítích nesmí být budovány pozemní objekty ZS (zařízení stavenišť), ukládán žádný materiál ani odstavována vozidla a staveništní mechanismy. Povrchové znaky inženýrských sítí musí být po celou dobu stavby trvale přístupné.

#### **d) vliv na stavebně technické řešení stavby**

Návrh stavebních úprav je řešen tak, aby nebylo nutné překládat stávající inženýrské sítě, bude zajištěna ochrana pomocí kabelových chrániček HDPE DN110. V případě nutnosti přeložky bude tato případná přeložka řešena samostatnou projektovou dokumentací.

V rozsahu stavby jsou evidovány stávající „neověřené“ šachty podzemního vedení inženýrské sítě. Před zahájením stavby bude poloha řádně vytyčena, zjištěno hloubkové uložení a následně bude rozhodnuto o možném způsobu a technologickém postupu ochrany dané sítě (za účasti správce – pokud bude do doby realizace zjištěn, zhotovitele, investora, TDI a projektanta).

### **11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ**

#### **Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou**

##### **a) bourací práce**

Stavba nevyžaduje bourací práce.

##### **b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada**

V prostoru stavby se nenachází prvky ke kácení (keřové porosty či stromy).

Území v rozsahu stavby je pro další náhradní výstavbu limitováno zajištěním rozhledových poměrů v prostoru křižovatek, vjezdů a rozhledu na přechodu pro chodce.

##### **c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu**

Navrhovaná stavba je v převážné většině vedena po stávajících zpevněných plochách chodníku, vozovky silnice II/611, zpevněné krajnice a přilehlého vegetačního pásu. Kopíruje tedy současný stav.

Zemní práce se budou týkat hlavně v odstranění humosní vrstvy, travnatého drnu a navážek v mocnostech cca. min. 0,15m a samotného výkopu pro zhotovení nové celé skladby konstrukce chodníku. Výkop bude prováděn v nutném rozsahu se zajištěním dostatečného prostoru pro výstavbu. Výkop nevhodného materiálu bude odvážen na trvalou skládku, kterou zajistí investor/zhotovitel, jako součást svojí dodávky.

Pro opětovné ohumusování vegetačních ploch bude využita stávající vytěžená zemina. Po zhotovení stavby budou stávající travnaté plochy ohumusovány a osety travním semenem.

Zemní práce zahrnují i řádné hutnění do požadovaných hodnot modulu přetvárnosti Edef<sub>2</sub>

##### **d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch**

V rámci stavby je navrženo osetí vegetačních ploch travním semenem.

##### **e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace**

Stavba není situována na pozemcích ZPF.

##### **f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa**

Stavba není situována na pozemcích LPF.

### **g) zásah do jiných pozemků**

Stavba, resp. rozsah stavby není situován na jiných pozemcích než uvedených v odst. 6. této zprávy, resp. v grafické příloze B.4 Zábor pozemků.

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

Nejsou navrženy ani stavbou vyžadovány.

## **12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY**

### **Určení a zdůvodnění nároků stavby na:**

#### **a) všechny druhy energií**

Nároky na energie stavba nevyžaduje.

#### **b) telekomunikace**

Stavba nemá nároky na telekomunikace.

#### **c) vodní hospodářství**

Stavba nemá nároky na odběr vody.

V případě potřeby vody pro stavbu, bude voda dovážena z nejbližšího vhodného místa nebo ze stanoveného odběrového místa určené správcem sítě vodovodu. Místo odběru vody zabezpečí investor / zhotovitel v rámci dodávky stavebních prací.

Staveniště bude odvodněno z jeho nezpevněných ploch gravitačně.

#### **d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování**

Stavba bude součástí stávající dopravní infrastruktury, bezprostředně navazuje a je připojena na stávající silnici II/611.

Jedná se o opravu stávajících chodníkových ploch a novostavbu středního dělicího ochranného ostrůvku v místě přechodu pro chodce.

Stavba nevyžaduje nároky parkování.

Přístup na staveniště je možný ze stávající pozemní komunikace.

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

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

#### **f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby**

Během užívání stavby nebudou vznikat žádné odpady.

Odpadový materiál vzniklý stavební činností bude likvidován v souladu s platnými předpisy dle charakteru materiálu.

Jedná se o následující dokumenty:

- zákon č. 185/2001 Sb. - Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů a ve znění zákona č. 275/2002 Sb.
- vyhláška č. 381/2001 Sb. - Vyhláška MŽP, kterou se stanoví Katalog odpadů
- vyhláška č. 383/2001 Sb. - o podrobnostech nakládání s odpadem

Běžnou stavební činností se předpokládá likvidace následujících druhů odpadů:

- Odpadový materiál ze stavební činnosti (asfalt – vozovka, beton – chodníky, vjezdy, betonové plochy, vytěžená nevhodná zemina, kterou nelze opětovně použít, dřevo – keřové náletové skupiny, průmyslový odpad apod.) bude odvážen bez mezideponování na skládku TKO (zajistí zhotovitel).



Odpad bude tříděn, vyvážení odpadu dle potřeby.

Během výstavby bude původce odpadů odpad třídít a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností, stavbou bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s vyhláškou č. 383/2001Sb.

Odpad bude na staveništi tříděn, podle množství a charakteru odpadu bude ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů pro následný odvoz. Z hlediska posuzování vhodnosti odpadů k recyklaci bude postupováno v souladu s doporučeními metodického pokynu odboru MŽP k nakládání s odpady ze stavební činnosti a odstraňování staveb (seznam odpadů vhodných k úpravě recyklací obsahuje příloha č. 1 příslušného metodického pokynu MŽP).

### **13. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

**Vyhodnocují 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**

Stavební úpravy jsou navrženy s maximální snahou co nejvíce snížit dopady na okolí. Při výstavbě bude postupováno tak, aby i vliv samotné stavby v průběhu realizace byl na životní prostředí minimalizován. V případě stavby je to zejména vliv staveništní dopravy a provádění samotných prací na komunikaci, které by mohly mít negativní vliv na životní prostředí. Realizace musí být prováděna v souladu s podmínkami vydaného stavebního povolení. Musí být také respektovány požadavky majitelů dotčených pozemků a nemovitostí. Staveniště musí být řádně zabezpečeno proti vniknutí nepovolaných osob, zejména u vjezdů na staveniště opatřeno výstražnými tabulkami se zákazem vstupu nepovolaným osobám.

#### **b) hluk**

Zhotovitel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného zdroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit ochranu pasivní (kryty, akustické zástěny apod.).

#### **c) emise z dopravy**

Zhotovitel bude povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Nasazování stavebních strojů se spalovacími motory omezovat na nejmenší možnou míru. Provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů.

Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování ploch a komunikací (jedná se hlavně o zeminu). Případné znečištění komunikací musí být okamžitě odstraňováno.

#### **d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje**

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění vody. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z ploch staveniště.

Nutné je přijmout taková opatření, aby nedošlo ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám – ropné látky, sanační materiály atd. Na stavbě budou prostředky pro případnou likvidaci havárie.

Veškerý odplavitelný materiál bude během realizace stavebních objektů na stavbu dovážen pro přímou spotřebu, deponování ostatního stavebního materiálu bude minimalizováno na co nejkratší nezbytně nutnou dobu.

#### **e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě**

Při všech pracích dokumentovaných tímto projektem je nutno průběžně a důsledně dodržovat zejména:

- ustanovení o bezpečnosti práce a ochraně zdraví při práci zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších zákonů
  - zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovně právních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovně právní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), ve znění pozdějších zákonů
  - Nařízení vlády č. 494/2001 Sb., kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, vzor záznamu o úrazu a okruh orgánů a institucí, kterým se ohlašuje pracovní úraz a zasílá záznam o úrazu
  - Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
  - Nařízení vlády č. 101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
  - Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
  - Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
  - zákon ČNR č. 133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku MV č. 246/2001 Sb. o požární prevenci
  - Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- Vyhlášku č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách

#### **f) nakládání s odpady**

Během užívání stavby se nepředpokládá vznik odpadů.

Odpadový materiál vzniklý stavební činností bude likvidován v souladu s platnými předpisy dle charakteru materiálu. Jedná se o následující dokumenty:

- zákon č. 185/2001 Sb. - Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů a ve znění zákona č. 275/2002 Sb.
- vyhláška č. 381/2001 Sb. - Vyhláška MŽP, kterou se stanoví Katalog odpadů
- vyhláška č. 383/2001 Sb. - o podrobnostech nakládání s odpadem

Odpad vzniklý stavbou bude rovněž vyvážen na skládku pro tento odpad určenou, s nutným tříděním a odstraněním nebezpečných odpadů ve smyslu zákona 185/2001 Sb. o likvidaci odpadů.

- dodavatel stavby bude v době výstavby dodržovat všechny platné zákony a předpisy z oblasti odpadového hospodářství, zejména §10, §12 a §16 zákona o odpadech!
- odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit (§16 odst. 1 písm. c) dle zákona o odpadech), musí převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle §12 odst. 3, a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby.
- s odpady bude nakládáno pouze v zařízeních k tomu určených (§12 odst. 2 zákona o odpadech).
- o vyprodukovaných odpadech bude vedena jednoduchá evidence v souladu s § 21 vyhlášky MŽP č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

### **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**

Kvalita stavby bude zajištěna použitím schválených (certifikovaných) materiálů a výrobků pro stavby a jejich instalací odbornými firmami.

Návrh technického řešení je řešen v souladu s vyhláškou č.268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby a vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, zákona č.266/1994Sb o drahách, vč novely zákona č. 319/2016Sb. Výrobky použité při výstavbě musí splňovat technické požadavky dané zákonem č.22/1997 Sb. a příslušná nařízení vlády, zejména č.163/2002 Sb.

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

Předmětná projektová dokumentace zahrnuje nový návrh řešení přechodu pro chodce se středním dělicím ochranným ostrůvkem na ulici Poděbradská, v blízkosti stávající odsazené stykové křižovatky ulic Hlouškova – Poděbradská a Na Valech - Poděbradská (silnice II/611), vč. přístupových chodníků k přechodu pro chodce a rozšíření stávající vozovky z důvodu umístění právě středního dělicího ostrůvku (rozšíření vozovky je řešeno na úkor zpevněné krajnice silnice).

Dále je součástí dokumentace návrh a úprava svislého i vodorovného dopravního značení.

Poloha i výškové osazení stavby nemá negativní dopad na případný zásah IZS, stavba je tak dobře přístupná ze stávajících okolních komunikací.

Během výstavby a ani samotnou výstavbou nedojde k omezení přístupu k objektům dotčeným těmito stavebními úpravami pro vozidla IZS. Dále stavbou nedojde ke zrušení či posunutí nadzemních či podzemních hydrantů, které slouží jako zdroj požární vody pro danou lokalitu. Povrchové znaky budou pouze výškově rektifikovány do úrovně nových povrchů.

Dále během stavebních prací nedojde k omezení přístupu ke zdrojům požární vody, či jinému omezení. Po dobu stavby i během užívání bude zajištěn trvalý přístup/příjezd k daným zdrojům.

Stavba je navržena v souladu s příslušnými ČSN, TP a TKP. Co se požadavků na bezpečnost silničního provozu týká, je v souladu se zákonem č. 361/2000Sb. o provozu na PK a prováděcího předpisu vyhlášky MDS ČR Č.294/2015 Sb., dále zejména ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a ČSN 736102 – Projektování křižovatek na PK. Ve smyslu těchto základních předpisů je navrženo směrové i výškové vedení trasy.

Obsah a rozsah požárně bezpečnostního řešení vychází ze zákona č.133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č.246/2001 §41 a z požadavků zvláštních právních předpisů a normativních požadavků.

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

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje požadavky na ochranu zdraví i životních podmínek. Návrh komunikací a zpevněných ploch je proveden v souladu s příslušnými normami i předpisy.

Nepříznivý vliv stavby na zdraví osob bude vyloučen použitím materiálů a výrobků certifikovaných pro použití ve stavbách.

Stavba nezpůsobí zatížení okolí nadlimitním množstvím emisí. Jedná se o návrh nového přechodu pro chodce.

### **d) ochrana proti hluku**

Stavba přechodu a chodníků nevyžaduje ochranu proti hluku.

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

Provoz a bezpečnost silničního provozu na pozemní komunikaci je dán zákonem č. 361/2000Sb. o provozu na PK a prováděcího předpisu vyhlášky MDS ČR č.294/2015 Sb..

V souladu s výše uvedenými předpisy, je v projektu navrženo svislé i vodorovné dopravní značení a zachováno stávající.

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

Projekt neobsahuje, netýká se této stavby.

## **15. DALŠÍ POŽADAVKY**

### **Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení**

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

Návrh technického řešení je řešen v souladu s ČSN 736110, a dále vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích.

Výrobky použité při výstavbě musí splňovat technické požadavky dané zákonem č.22/1997 Sb. a příslušná nařízení vlády, zejména č.163/2002 Sb.

Skladba konstrukce vozovky a chodníků je navržena s ohledem na budoucí využití a lokalitu území (v souladu s TP170). K zajištění řádné sjízdnosti a hlavně životnosti stavby je doporučeno provádět pravidelné úpravy povrchu; (vždy hlavně po zimním období).

Navržený povrch chodníků je z betonové dlažby typu KOST, lokální úprava vozovky je s asfaltovým povrchem.

#### **b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch s omezenou schopností pohybu a orientace**

Návrh stavby je proveden v souladu s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

V ploše chodníku, v místech vstupů na vozovku a zpevněnou plochu, jsou navrženy varovné pásy šířky 0,4m z dlažby pro nevidomé s nepravidelnými výstupky, upozorňující na vstup na vozovku, společně v kombinaci se signálními pásy šířky 0,8m a délky min. 1,5m.

Dále bude zajištěno barevně kontrastní odlišení varovných i signálních pásů od plochy okolního chodníku. Pro zhotovování varovných i signálních pásů musí být použita schválená dlažba s výstupky. Varovné i signální pásy musí být vizuálně kontrastní oproti okolí (sytost + barva). Materiály pro varovné i signální pásy musí splňovat podmínky Nařízení vlády č.163/2002Sb. a TN.

Zpevněné povrchy musí být rovné, pevné a upravené proti skluzu. Hodnota součinitele smykového tření musí být nejméně 0,6, u šikmých ramp pak  $0,6 + \tan \alpha$ , kde  $\alpha$  je úhel sklonu rampy.

Překážky na komunikacích pro pěší, zejména stožáry veřejného osvětlení, dopravní značky, stromy, musí být osazeny tak, aby byl zachován průchozí profil šířky nejméně 900 mm. Rampové části v chodníku budou ve sklonu max. 1:8 (12,5%).

V celé trase je navržen chodník s příčným sklonem max. 2%, podélný sklon je navržen max. 8,3%. Přirozená vodící linie je zajištěna zvýšenou hranou obrubníku o +6cm nad povrch plochy chodníku nebo hranou stávajících objektů budov či oplocení s podezdívkou.

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

**povodně** – stavba není ohrožena

**agresivní podzemní voda** – stavba není ohrožena

**bludné proudy** – stavba není ohrožena

**poddolování** – stavba není ohrožena

**povětrnostní vlivy** – stavba není ohrožena

**d) splnění požadavků dotčených orgánů**

Podmínky dotčených orgánů státní správy byly po obdržení zpracovány do projektové dokumentace DÚR+DSP.

V Praze dne 31. 08. 2017