

OBSAH PRŮVODNÍ ZPRÁVY:

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

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Technická a dopravní infrastruktura lokalita „Kladruby západ – I. etapa“ C100 - DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	
Druh stavby:	Komunikace, chodníky, parkovací stání	
Typ stavby:	Trvalá	
Charakter stavby:	Novostavba	
Způsob realizace:	Dodavatelsky	
Místo stavby:	p.č. 580/2, 580/4, 580/5, 580/8, 580/86, 582/1, 583/1, 2007/1, 2008/1, 2078/1, 2078/4 a 2250/1	
Katastrální území:	Kladruby u Stříbra	
Kraj:	Plzeňský	
Investor:	Město Kladruby	IČ 00259888
Sídlo investora:	Náměstí Republiky 89, 349 61 Kladruby	
Projektant:	Ing. Jiří Pangrác	IČ 14692708
	Autorizovaný inženýr pro dopravní a pozemní stavby č. 0200731	
	zapsán u OŽÚ Plzeň pod č.j. Rg/1250/92	
Kontaktní adresa projektanta:	Gerská 46, 323 00 Plzeň	
	mob. - 603230355, e-mail – ing.jiripangrac@seznam.cz	
Stupeň dokumentace:	DPS (dokumentace pro provedení stavby)	

Základní charakteristika stavby a její účel:

Stavba slouží pro zajištění dopravní obslužnosti pro **22 nových rodinných domů**. Výše uvedené objekty rodinného bydlení budou realizovány na západním okraji města Kladruby v katastrálním území **Kladruby u Stříbra**. Stavba je navržena v zastavitelném území obce a pro uvedený záměr je vhodná. Stavba bude provedena v koncepci budoucího rozvoje uvedené lokality a svými celkovými kapacitami tento rozvoj dále umožňuje.

Pozemky lokality určené k budoucí zástavbě rodinnými domy přímo sousedí svojí východní hranicí se stávající zástavbou. Území lokality se nachází mezi stávajícími krajskými silnicemi II/203 (ul. Revoluční) a III/20316 (ul. Milevská). Na uvedené silnici bude nová páteřní komunikace lokality dopravně napojena ve dvou nových úrovněových stykových křižovatkách.

Návrh nových komunikací a chodníků v lokalitě **Kladruby západ, I. etapa** řeší tato dokumentace.

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

a) Stručný popis stavby, její funkce, význam a umístění:

Pro výstavbu **22-ti nových rodinných domů I. etapy** (dále jen 22RD) byla ve městě **Kladruby** určena na jejím západním okraji nová lokalita. Lokalita výstavby se nachází v katastrálním území **Kladruby u Stříbra** na pozemcích **p.č. 580/2, 580/4, 580/5, 580/8, 580/86, 582/1, 583/1, 2007/1, 2008/1 a 2078/4**. V současné době je pozemek lokality zemědělsky využíván. Území má mírně svažitou konfiguraci od západu k východu.

Tato lokalita bude navazovat svým východním okrajem na stávající zástavbu.

Dle Územního plánu města Kladruby se nová lokalita výstavby Kladruby západ nachází na **území bydlení** s povolenou zástavbou rodinnými a bytovými domy.

Pozemky investora určené k budoucí zástavbě rodinnými domy přímo sousedí svojí východní hranicí se stávající zástavbou. Území lokality se nachází mezi stávajícími krajskými silnicemi II/203 (ul. Revoluční) a III/20316 (ul. Milevská). Na uvedené silnici bude nová páteřní komunikace lokality dopravně napojena ve dvou nových úrovněových stykových křižovatkách.

Záměrem výstavby páteřní místní obslužné komunikace (dále je MO) lokality včetně chodníků a na ni navazujících zklidněných komunikací je úprava budoucího uličního prostoru ve výše uvedené lokalitě v souladu s platnými ČSN a zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu zejména chodců. Uvedenou realizací nové obslužné komunikace lokality včetně napojení nových chodníků na pěší komunikační systém města Kladruby a realizací nových zklidněných komunikací v lokalitě se zároveň zvýší rádius dostupnosti pro občany se sníženou schopností pohybu a orientace.

Řešení nové zástavby RD a její nenásilné začlenění do okolního prostředí a připojení ke stávající zástavbě obce si vynutilo vytvoření odpovídající infrastruktury tj. především vytvoření smysluplného komunikačního systému v lokalitě a nutných parkovacích ploch pro obyvatele budoucích rodinných domů.

Řešení projektové dokumentace vychází z výše uvedených podkladů, umístění stávajících objektů a komunikací a možnosti realizace úprav připojení na stávající dopravní systém v lokalitě. Celé řešení zájmové lokality je založeno na minimalizaci zpevněných komunikačních ploch při dodržení stanovené funkční skupiny komunikací a dopravní obslužnosti nových i stávajících objektů.

Nová páteřní komunikace lokality je navržena jako komunikace **funkční skupiny C – místní obslužná typu MO 2 10,0/6,0/30. zklidněná komunikace – obytná zóna**. Tato obslužná komunikace (větev V1) bude realizována jako **dvoupruhová** šířky **6,0 m** s oboustrannými chodníky šířky 2,0 m. Šířka dopravního prostoru obslužné komunikace je 10,0 m (6,0 m – komunikační prostor + 2 x 2,0 – oboustranné chodníky).

Dopravní obslužnost pozemků lokality, neležících při páteřní obslužné komunikaci MO2, je navržena komunikacemi (větev V2, V4, V6 a V7) **funkční podskupiny D1 – zklidněná komunikace – obytná zóna**, které budou na komunikaci MO 2 dopravně napojeny chodníkovými přejezdy. Tyto zklidněné komunikace budou realizovány zčásti jako **dvoupruhová** šířky **6,0 m** a zčásti jako **jednopruhová obousměrná** šířky **3,5 m**.

Zklidněné komunikace (větev V2 a V4) bude v rámci realizace II. etapy v lokalitě zaokružovány zklidněnou komunikací – větev V3.

Pro zajištění dopravní obslužnosti stavebních parcel v severozápadní části lokality bude realizována v rámci II. etapy zklidněná komunikace (větev V5), která bude dopravně napojena na páteřní zklidněnou komunikaci ve zvýšené křižovatce. Větev V5 je navržena jako slepá s koncovým obratištěm. Šířka dopravního prostoru zklidněné komunikace je 10,0 m (6,0 m – komunikační prostor + 2 x 2,0 – oboustranné travnaté pásy).

Zklidněná komunikace typu obytná zóna je zároveň určena automobilovému i pěšímu provozu. Tento typ komunikace není příčně členěn na chodník a vozovku. Na komunikaci je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. § 39 upravujícím provoz v obytné a pěší zóně. **Uvedené zákonné ustanovení, jako jediné v citovaném zákoně, řeší společný provoz vozidel a chodců v jednom dopravním prostoru.**

Pro zajištění zklidnění dopravy v zóně budou na komunikacích D1 navrženy zpomalovací prvky. Z důvodu značné koncentrace osob a vozidel v zóně jsou tyto zpomalovací prvky řešeny následovně:

- Napojení na novou páteřní obslužnou komunikaci MO2 (větev V1) je navrženo jako **chodníkové přejezdy – zpomalení vjezdu**.
- Nově navržená parkovací stání na zklidněné komunikaci budou ve směru jízdy chráněná zatravněnými ostrůvky, které plní funkci **směrových retardérů** a zároveň zajišťují **proměnnou šířku komunikace a proměnné směrové vedení osy komunikace**.
- **Šířka zklidněné komunikace bude proměnná od 3,5 m do 6,0 m**
- Stykové křižovatky na zklidněných komunikacích D1 (budou řešeny až v rámci II. etapy) jsou navrženy jako **zvýšené** a tak plní funkci **dlouhého zpomalovacího přejezdového prahu** lichoběžníkového tvaru. Tato úprava navíc zabezpečí dokonalé odvodnění dílčích úseků mezi křižovatkami především při přívalových deštích.

Parametry navržených komunikací v lokalitě (MO 2 i D 1), křižovatek a obratiště umožní průjezd a obrát vozidel skupiny 2 např. vozidla na svoz TDO, vozidla HZS a vozidla stavby.

Přístup chodců do lokality výstavby Kladruby západ je uvažován po v nedávné době realizovaných chodnicích při ul. Revoluční (II/203) a při ul. Milevská (III/20316). Na uvedené stávající chodníky budou navazovat nové chodníky při nové páteřní obslužné komunikaci lokality (větev V1).

Zároveň je přístup chodců uvažován i po novém chodníku, který propojí stávající zklidněnou komunikaci ul. Jílová a nově navrhovanou zklidněnou komunikaci větev V 7.

Pohyb chodců v lokalitě Kladruby západ je uvažován po nových oboustranných chodnicích při páteřní místní obslužné komunikaci lokality a po zklidněných komunikacích D1, které jsou zároveň určeny automobilovému i pěšímu provozu. Tento typ komunikace není příčně členěn na chodník a vozovku. Na komunikaci je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. § 39 upravujícím provoz v obytné a pěší zóně.

Realizace stavby umožní užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a bude provedena v souladu s ČSN 736110 a vyhl. č. 398/2009 Sb. a to především provedením stavebních úprav pro možnost bezpečného pohybu i s vazbou na nové plochy a komunikace následovně:

- **Nové bezbariérové chodníky** budou na straně nové obslužné komunikace ohraničeny betonovými silničními obrubami s výškou nášlapu **120 mm**. Na vnější straně bude dlažba chodníku ukončena betonovými záhonovými obrubami s výškou horní hrany nad niveletu přilehlého chodníku **60 mm – přirozená vodící linie**. V místě vjezdů na pozemky a vstupů do šířky 8,0 m bude tato vodící linie přerušena. U šířky vjezdů nad 8,0 m bude z hmatové dlažby vytvořena **umělá vodící linie**, která propojí úseky s přirozenou vodící linií.
- **V místech určených pro přecházení chodců přes novou MO 2** budou obruby zapuštěny na výšku nášlapu **20 mm - bezbariérový přechod**.
- V místě připojení nových zklidněných komunikací D 1 na novou MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **20 mm**.
- V místě vjezdů na pozemky při MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **50 mm**.
- V místě vjezdů do objektů a na pozemky při zklidněných komunikacích D1, které budou sloužit i jako přístup pro pěší, budou silniční obruby zapuštěny na výšku **nášlapu 20 mm - bezbariérový přechod. Varovný pás z hmatové dlažby nebude realizován.**
- **V místě chodníkových přejezdů** (vjezdy na pozemky při MO 2 přes chodník a napojení nových zklidněných komunikací D1 (větev V2, V4, V6 a V7) na MO 2 bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů šířky 0,4 m** z plasticky provedené tzv. „hmatové“ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.
- **V místě určeném pro přecházení chodců přes novou MO 2** bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů š = 0,4 m a signálních pásů š = 0,8 m**

(jen u napojení D1 na MO2) z plasticky provedené tzv. „hmatové „ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min 80 mm.

Doprava v klidu - parkování vozidel v lokalitě

1) Pro parkování vozidel obyvatel jsou pro každý stavební pozemek určený k výstavbě RD na jednotlivých pozemcích navržena:

- 2 ks kolmá parkovacích stání – byt nad 100 m² celkové plochy
- 1 ks kolmé parkovací stání - byt do 100 m² celkové plochy – nevyskytují se

Uvedená parkovací stání na jednotlivých pozemcích lokality nejsou součástí výstavby komunikačních ploch. V rámci realizace bude provedena pouze výšková úprava silničních obrub v místě vjezdů na pozemky.

Parkovací stání na pozemcích určených pro výstavbu RD nebudou ze strany komunikace oplocena.

2) Pro návštěvníky lokality je při D1 (větev V4) navrženo **jedno podélné parkovací stání.**

Celkové množství parkovacích stání v nové lokalitě (I.etapa) potom bude:

- 44 ks kolmých parkovacích stání na pozemcích určených pro výstavbu RD
- 1 ks podélné parkovací stání při D1 (větev V4) pro návštěvníky lokality

CELKOVÝ POČET PARKOVACÍCH STÁNÍ V LOKALITĚ JE 45 ks.

Všechna parkovací stání jsou navržena pro parkování osobních vozidel kategorie O2).

Stavba umožňuje užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a je provedena v souladu s vyhl. č. 398/2009 Sb. ve znění vyhl. č. 492/2006 Sb., a to především provedením stavebních úprav pro možnost bezpečného pohybu.

Stavba nezasahuje do technické infrastruktury.

b) Předpokládaný průběh stavby

Stavba inženýrských sítí v lokalitě a stavba komunikace v lokalitě bude provedena ve dvou na sebe navazujících částech:

První část: Inženýrské sítě a stavba nové páteřní i obslužné komunikace MO 2

Druhá část: Inženýrské sítě a stavba nových zklidněných komunikací D 1

Stavba inženýrských sítí a komunikace každé části se provedou v následujícím pořadí:

- 1 - Splašková a dešťová kanalizace
- 2 – Vodovod
- 3 – Plynovod vč. přípojek
- 4 – Připojení trafostanice a rozvody nn a VO
- 5 – Rozvody telekomunikačních slaboproudých rozvodů
- 6 – Komunikace

Stavba komunikačních a parkovacích ploch včetně prodloužení chodníku při ul. Milevská bude prováděna jako jeden celek, případná další etapizace bude koordinována s výstavbou podzemních inženýrských sítí, dodavatelem stavby dle harmonogramu prací .

- Zahájení stavby předpoklad červen 2014
- Dokončení stavby předpoklad prosinec 2016

c) Vazby na územní plán

Stavba je navržena v souladu s Územním plánem města Kladruby

d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Pro výstavbu **22-ti nových rodinných domů I.etapy** (dále jen 22RD) byla ve městě **Kladruby** určena na jejím západním okraji nová lokalita.. Lokalita výstavby se nachází v katastrálním území **Kladruby u Stříbra** na pozemcích **p.č. 580/2, 580/4, 580/5, 580/8, 580/86, 582/1, 583/1, 2007/1, 2008/1 a 2078/4**. V současné době je pozemek lokality zemědělsky využíván (jedná se převážně o ornou půdu a trvalý travní porost - BPEJ 42601). Území má mírně svažitou konfiguraci od západu k východu.

Tato lokalita bude navazovat svým východním okrajem na stávající zástavbu.

Dle Územního plánu města Kladruby se nová lokalita výstavby 22 RD Kladruby západ nachází na **území bydlení** s povolenou zástavbou rodinnými a bytovými domy.

Z hlediska inženýrských poměrů je staveniště jednoduché a přehledné s především travnatými povrchy. Pod povrchem stávajících komunikací(II/203 a III/20316) se v místě úprav připojení nachází řada technického zařízení se všemi běžnými inženýrskými sítěmi. Při výkopových prací je tedy nutné zvýšené pozornosti, předcházející vytyčení a spolupráce s provozovateli sítí.

Řešení projektové dokumentace vychází z výše uvedených podkladů, umístění stávajících objektů a komunikací a možnosti realizace úprav připojení na stávající dopravní systém v lokalitě. Celé komunikační řešení je založeno na minimalizaci zpevněných komunikačních ploch při zachování dopravní obslužnosti nových objektů RD, vytvoření odpovídající infrastruktury tj. především vytvoření smysluplného komunikačního systému v lokalitě a nutných parkovacích ploch pro budoucí obyvatele a návštěvníky lokality.

U staveniště nebyly zjištěny vodní zdroje. Stavbou nebudou bezprostředně ohrožovány žádné vodní zdroje v okolí.

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

Stavbou nebudou zhoršeny parametry dotčených přilehlých krajských silnic II/203 a III/20316, na které bude nová páteřní místní obslužná komunikace lokality dopravně napojena ve dvou úrovněových stykových křižovatkách.

Dopravní připojení nových zklidněných komunikací lokality na páteřní místní obslužnou komunikace lokality bude formou **chodníkových přejezdů**, aby byla patrná změna jízdního režimu.

Stavba jako taková nemá vliv na životní prostředí a z tohoto pohledu se neřeší jeho ochrana. Na životní prostředí má vliv pouze provoz vozidel, které však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.

Území navrhované stavby nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ve smyslu § 14, odst. 2 zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba probíhá v zastavitelném území obce.

Významné krajinné prvky jsou ekologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny vymezené zákonem č. 114 / 92 Sb., kde jsou taxativně vymezeny jako VKP lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy a rašeliniště (§ 3 odst. b). Na základě § 6 zákona lze registrovat další lokality jako významný krajinný prvek. V těsně navazujícím okolí se nenacházejí významné krajinné prvky zákonem vyjmenované, vlastní zájmové území a jeho blízké okolí se jich tedy nedotýká.

Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření.

Výstavbou dopravně kapacitní páteřní místní obslužné komunikace včetně oboustranných chodníků a realizací zklidněných komunikací funkční skupiny D1 – obytná zóna se v dotčeném území podstatně zvýší bezpečnost pohybu vozidel i chodců.

Provedení připojení nových zklidněných komunikací lokality na páteřní místní obslužnou komunikaci formou **chodníkových přejezdů** zpomalí vjezd vozidel do lokality a tím se zvýší bezpečnost pohybu především chodců. Rychlost vozidel v lokalitě výstavby 22x RD (výhledově až 55x RD) bude navíc snížena dalšími zpomalovacími prvky jako proměnnou šířkou komunikace realizací zpomalovacích směrových retardérů a změnou směru osy komunikace.

Stavba nových komunikací (MO 2 i D1) respektuje budoucí hranice soukromých přilehlých pozemků určených pro výstavbu RD.. Nové vjezdy na jednotlivé pozemky lokality výstavby RD se upraví v souladu s příslušnými ČSN a předpisy na chodníkové přejezdy.

Stavba komunikace si v dotčeném území nevynutí úpravy okolních staveb.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Vzhledem k jednoduchosti a typičnosti stavby byly provedeny pouze základní jednoduché a běžné průzkumy. Bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu viditelných a běžně přístupných staveb, komunikací a technických sítí. Bylo také provedeno zjištění vedení podzemních sítí zajištěním vyjádření jednotlivých správců. Součástí průzkumů bylo také zajištění projektových dokumentací navazujících staveb komunikací, které navrhovaná stavba respektuje.

Při zpracování projektové dokumentace byly použity následující podklady:

- * Dotčené katastrální mapy 1:1000 k.ú. Kladruby u Stříbra
- * **Územní plán města Kladruby**
- * Směrové a výškové zaměření stávajícího stavu zájmového území včetně přilehlých pozemků provedené geodet. firmou GEOTAN s.r.o.
- * **Územní rozhodnutí vydal Městský úřad Stříbro, odbor výstavby a územního plánování**
- * Projektová dokumentace k DÚR
- * Vyjádření a stanoviska příslušných správních orgánů k DUR byla v DSP zohledněna
- * Průběhy inženýrských sítí ověřené u správců sítí
- * **Zákon č. 114/1992 Sb.** o ochraně přírody a krajiny
- * **Zákon č. 183/2006 Sb.** o územním plánování a stavebním řádu
- * **Zákon č. 13/1997 Sb.** o pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kterými se upravuje
- * **Zákon č. 361/2000 Sb.** o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kterými se upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích
- * **Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb.**, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na poz. komunikacích
- * **Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb.** o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
- * **Příslušné ČSN a TP** zejména :
 - ČSN 736110 - Projektování místních komunikací + změna Z1 (II/2010)
 - ČSN 736102 - Projektování křižovatek na silničních komunikacích (XI/2007) + Z1
 - ČSN 736056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
 - TP 65 - Zásady pro dopravní značení na poz. komunikacích (druhé vydání)
 - TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na poz. komunikacích (II)

Stavbou dotčené pozemky v k.ú. Kladruby u Stříbra				
Katastrální území	Parcelní číslo	Vlastník	Druh pozemku	Využití pozemku
Kladruby u Stříbra	580/2	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Ostatní plocha	Manipulační plocha
Kladruby u Stříbra	580/4	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Orná půda	
Kladruby u Stříbra	580/5	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Trvalý travní porost	
Kladruby u Stříbra	580/8	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Trvalý travní porost	
Kladruby u Stříbra	580/86	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Trvalý travní porost	
Kladruby u Stříbra	582/1	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Ostatní plocha	Dobývací prostor
Kladruby u Stříbra	583/1	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Ostatní plocha	Neplodná půda
Kladruby u Stříbra	2007/1	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Ostatní plocha	Ostatní komunikace
Kladruby u Stříbra	2008/1	Plzeňský kraj, Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň	Ostatní plocha	Silnice
Kladruby u Stříbra	2078/1	Plzeňský kraj, Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň	Ostatní plocha	Silnice
Kladruby u Stříbra	2078/4	Město Kladruby, nám. Republiky 89, 349 61 Kladruby	Ostatní plocha	Ostatní komunikace
Kladruby u Stříbra	2250/1	Plzeňský kraj, Škroupova 1760/18, 301 00 Plzeň	Ostatní plocha	Ostatní komunikace

4. ČLENĚNÍ STAVBY

V rámci realizace akce „**Technická a dopravní infrastruktura lokalita Kladruby západ I. etapa, C100 - DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**“ bude realizována dopravní infrastruktura související s výstavbou výše uvedených 22 ks RD jako jeden samostatný objekt, který bude rozdělen na dvě, na sebe navazující části.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Stavba nové páteří místní obslužné komunikace lokality MO2 vč. chodníků, nových zklidněných komunikací D1, prodloužení přístupového chodníku při ul. Milevská (III/20316) a pěšího propojení stávající zklidněné komunikace ul. Jílová s novou zklidněnou komunikací lokality (větev V7) nemají věcnou ani časovou vazbu na stavby v okolí.

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulost a koordinovanosti

Stavba bude prováděna dle harmonogramu výstavby zhotovitele, který bude průběžně kontrolován a koordinován zástupcem investora (TDI).

Doporučuji, aby stavbu předcházely nutné opravy popř. celkové výměny sítí technického vybavení popř. stavby nových sítí technického vybavení jako např. přípojky sítí pro jednotlivé přilehlé nemovitosti (pokud nejsou) tak, aby se eliminovaly případné budoucí opravy, které by poškodily nově provedenou stavbu.

Časové vazby stavby jsou dány klimatickými podmínkami pro provádění stavby, kdy je předpoklad omezeného provádění v zimních měsících. Další časové omezení je dáno nutností časově minimalizovat vynucená dopravní omezení na stavbou dotčených silnicích II/203 a III/20316 a místních komunikacích.

c) Zajištění přístupu na stavbu

Příjezd a přístup na staveniště je z výše uvedených krajských silnic II/203 a III/20316 v obou směrech, které jsou součástí dopravní infrastruktury města Kladruby. Příjezd a přístup vyhovuje pro realizace celé stavby. Plocha pro zařízení staveniště se neuvažuje. Zařízení staveniště bude na pozemcích lokality viz **E - Zásady organizace výstavby**.

Materiály nutné pro výstavbu budou dováženy průběžně. Stálá spotřeba vody a elektrické energie se nepředpokládá.

d) Dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy

Výstavba nové páteřní místní obslužné komunikace lokality MO2 vč. chodníků, nových zklidněných komunikací D1, prodloužení přístupového chodníku při ul. Milevská (III/20316) a pěšího propojení stávající zklidněné komunikace ul. Jílová s novou zklidněnou komunikací lokality (větev V7) si nevyžádá žádné objížděky ani výluky provozu na dotčených silnicích a místních komunikacích.

Případná dopravní opatření související s omezením provozu na silnicích II/203 a III/20316 po dobu výstavby připojení lokality na uvedené silnice (dvě stykové křižovatky) a dopravní opatření související s omezením provozu na silnici III/20316 (ul. Milevská) po dobu výstavby nového přístupového chodníku bude před zahájením stavby projednáno s Policií ČR, DI Tachov.

S ohledem na šířku silnic II/203 i III/20316 v místě výstavby připojení nové obslužné komunikace lokality, bude svislé dopravní značení pracovního místa osazeno v souladu s TP 66 (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích) dle šířky záboru dotčené komunikace stavbou (schéma B/2, B/3 popř. B/4, výjimečně B/5). Objížděky a výluky dopravy na stavbou dotčených silnicích nejsou uvažovány.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

Budoucím vlastníkem a správcem páteřní místní obslužné komunikace lokality bude město Kladruby.

Budoucím vlastníkem a správcem nových zklidněných komunikací lokality bude město Kladruby.

Budoucím vlastníkem a správcem nového přístupového chodníku k lokalitě při ul. Milevská bude město Kladruby.

Nové komunikace (MO2 i D1) budou užívány širokou veřejností a především vlastníky nových objektů bydlení.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Nové komunikace (páteřní místní obslužná MO2 a zklidněné komunikace lokality) budou předány do užívání jako celek.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1 Souhrnný technický popis, 8.2.1 Technický popis komunikace

V rámci výstavby komunikačních ploch nové lokality bude realizována nová páteřní místní obslužná komunikace, která bude dopravně napojena na silnice II/203 (ul. Revoluční) a III/20316 (ul. Milevská) ve dvou úrovněových stykových křižovatkách.

Nová páteřní komunikace lokality je navržena jako komunikace **funkční skupiny C – místní obslužná typu MO 2 10,0/6,0/30. zklidněná komunikace – obytná zóna**. Tato obslužná komunikace (větev V1) bude realizována jako **dvoupřuhová** šířky **6,0 m** s oboustrannými chodníky šířky 2,0 m. Šířka dopravního prostoru obslužné komunikace je 10,0 m (6,0 m – komunikační prostor + 2 x 2,0 – oboustranné chodníky)..

Dopravní obslužnost pozemků lokality, neležících při páteřní obslužné komunikaci MO2, je navržena novými zklidněnými komunikacemi (větev V2, V4, V6 a V7) **funkční podskupiny D1 – zklidněná komunikace – obytná zóna**, které budou na komunikaci MO 2 dopravně napojeny chodníkovými přejezdy. Tyto zklidněné komunikace budou realizovány zčásti jako **dvoupřuhová** šířky **6,0 m** a zčásti jako **jednoprůhová obousměrná** šířky **3,5 m**.

Zklidněné komunikace (větev V2 a V4) bude v rámci realizace II. etapy v lokalitě zaokružovány zklidněnou komunikací – větev V3.

Zklidněná komunikace typu obytná zóna je zároveň určena automobilovému i pěšímu provozu. Tento typ komunikace není příčně členěn na chodník a vozovku. Na komunikaci je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. § 39 upravujícím provoz v obytné a pěší zóně. **Uvedené zákonné ustanovení, jako jediné v citovaném zákoně, řeší společný provoz vozidel a chodců v jednom dopravním prostoru.**

Přístup chodců do lokality výstavby Kladruby západ z centra města je uvažován po v nedávné době realizovaných chodnících při ul. Revoluční (II/203) a při ul. Milevská (III/20316). Na uvedené stávající chodníky budou navazovat nové chodníky při nové páteřní obslužné komunikaci lokality (větev V1).

Zároveň je přístup chodců uvažován i po novém chodníku, který propojí stávající zklidněnou komunikaci ul. Jílová a nově navrhovanou zklidněnou komunikaci větev V 7..

Pohyb chodců v lokalitě Kladruby západ je uvažován po nových oboustranných chodnících při páteřní místní obslužné komunikaci lokality a po zklidněných komunikacích D1, které jsou zároveň určeny automobilovému i pěšímu provozu. Tento typ komunikace není příčně členěn na chodník a vozovku. Na komunikaci je společný provoz chodců a vozidel a řídí se zákonem č. 361/2000 Sb. § 39 upravujícím provoz v obytné a pěší zóně.

Realizace stavby umožní užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a bude provedena v souladu s ČSN 736110 a vyhl. č. 398/2009 Sb. a to především provedením stavebních úprav pro možnost bezpečného pohybu i s vazbou na nové plochy a komunikace následovně:

- **Nové bezbariérové chodníky** budou na straně nové obslužné komunikace ohraničeny betonovými silničními obrubami s výškou nášlapu **120 mm**. Na vnější straně bude dlažba chodníku ukončena betonovými záhonovými obrubami s výškou horní hrany nad niveletu přilehlého chodníku **60 mm – přirozená vodící linie**. V místě vjezdů na pozemky a vstupů do šířky 8,0 m bude tato vodící linie přerušena. U šířky vjezdů nad 8,0 m bude z hmatové dlažby vytvořena **umělá vodící linie**, která propojí úseky s přirozenou vodící linií.
- **V místech určených pro přecházení chodců přes novou MO 2** budou obruby zapuštěny na výšku nášlapu **20 mm - bezbariérový přechod**.
- V místě připojení nových zklidněných komunikací D 1 na novou MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **20 mm**.
- V místě vjezdů na pozemky při MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **50 mm**.
- V místě vjezdů do objektů a na pozemky při zklidněných komunikacích D1, které budou sloužit i jako přístup pro pěší, budou silniční obruby zapuštěny na výšku **nášlapu 20 mm - bezbariérový přechod**. **Varovný pás z hmatové dlažby nebude realizován.**
- **V místě chodníkových přejezdů** (vjezdy na pozemky při MO 2 přes chodník a napojení nových zklidněných komunikací D1 (větev V2, V4, V6 a V7) na MO 2 bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů šířky 0,4 m** z plasticky provedené tzv. „hmatové

„dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.

- **V místě určeném pro přecházení chodců přes novou MO 2** bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů š = 0,4 m a signálních pásů š = 0,8 m (jen u napojení D1 na MO2)** z plasticky provedené tzv. „hmatové „dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.

8.2.2. Mostní objekty a zdi - Nevyskytují se.

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění páteřní místní obslužné komunikace lokality bude **8-mi novými uličními vpustěmi**.

Odvodnění nových zklidněných komunikací v lokalitě bude **7-mi novými uličními vpustěmi**. Vpusti budou odkanalizovány zčásti do nové dešťové a zčásti do nové jednotné kanalizace.

Odvodnění části ul. Milevská, která bude dotřena výstavbou nového jednostranného přístupového chodníku bude stávajícími uličními vpustěmi při ul. Milevská.

Uliční vpusti budou použity betonové prefabrikované s **mříží 300x 500 mm - zatěž. třída D 400**, s pachovým uzávěrem a sedimentačním prostorem. Poloha a výšky uličních vpustí jsou patrné z výkresové dokumentace.

Odvodnění chodníků při MO2 a vjezdů na jednotlivé pozemky v lokalitě bude příčným spádem na komunikaci.

Výškové uspořádání nových zklidněných komunikací zabrahňuje vytékání srážkových vod na přilehlou prodlouženou místní komunikaci. Pláň komunikačních ploch bude odvodněna příčným spádem **min 3 %** do podélných drenáží zaústěných do odpadního potrubí uličních vpustí. Drenáž je navržena flexibilními trubkami min DN 100, výplň z HDK 8/16.

Veškeré povrchové znaky inž. sítí, včetně poklopů kanalizačních šachet a mříží uličních vpustí budou upraveny do úrovně nivelety nové komunikace nebo zelených pásů.

8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie - Nevyskytují se.

8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony - Nevyskytují se.

8.2.6. Vybavení pozemní komunikace

a) **záchytná bezpečnostní zařízení** - Nevyskytují se.

b.1a) dopravní značky – svislé dopravní značení dle TP 65

- na všech vjezdech na zklidněné komunikace z nové páteřní místní obslužné komunikace budou osazeny značky **IP 26a – Obytná zóna (4 ks)**
- na všech výjezdech ze zklidněných komunikací nové lokality na novou páteřní místní obslužné komunikace budou osazeny značky **IP 26b – Konec obytné zóny (4 ks)**
- Před místem připojení páteřní místní obslužné komunikace lokality (větev V1) budou na silnicích II/203 a III/20316 na straně lokality osazeny značky **P 2 – Hlavní pozemní komunikace** + dodatková tabulka **E 2b – Tvar křižovatky**
- Před místem připojení páteřní místní obslužné komunikace lokality (větev V1) na silnici II/203 a III/20316 budou na nové místní obslužné komunikace (větev V1) osazeny značky **P 6 – Stůj, dej přednost v jízdě!**
- Na obou vjezdech ze silnic II/203 a III/20316 na páteřní obslužnou komunikaci lokality, budou na nové místní obslužné komunikace (větev V1) osazeny značky **B 4 – Zákaz vjezdu nákladních vozidel** doplněné o dodatkovou tabulku **E 13 – Text (Mimo dopravní obsluhy)**.

b.1b) dopravní značky – vodorovné dopravní značení dle TP 133.

- Na zklidněné komunikaci D1 budou vodorovným dopravním značením opatřena pouze jednotlivá ke komunikaci přilehlá podélná parkovací stání (**V 10a**). Tato budou vizuálně oddělena použitím odlišného krytu parkovacího stání (komunikace – asfalt **x** parkovací stání – zámková dlažba)

b.2) dopravní zařízení - Nevyskytuje se.

b.3) světelná signalizace - Není uvažována.

b.4) zařízení pro provozní informace a telematiku - Neví uvažována.

c) veřejné osvětlení – Viz samostatná PD

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

Nejsou uvažována.

e) clony a sítě proti oslnění - Nejsou uvažována.

8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů - Nevyskytují se.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Vzhledem k jednoduchosti a typičnosti stavby byly provedeny pouze základní jednoduché a běžné průzkumy. Bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu viditelných a běžně přístupných staveb, komunikací a technických sítí. Bylo také provedeno zjištění vedení podzemních sítí zajištěním vyjádření jednotlivých správců. Součástí průzkumů bylo také zajištění projektových dokumentací navazujících staveb komunikací, které navrhovaná stavba respektuje. Dále byly koordinovány změny technických sítí, jako je nové veřejné osvětlení, které je řešeno samostatnou projektovou dokumentací.

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

Stavba jako taková nemá vliv na životní prostředí a z tohoto pohledu se neřeší jeho ochrana. Na životní prostředí má vliv pouze provoz vozidel, které však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.

Území navrhované stavby **nezasahuje** do žádného zvláště chráněného území ve smyslu § 14, odst. 2 zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba probíhá v zastavěném území obce a nahrazuje stávající stavby.

Významné krajinné prvky jsou ekologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny vymezené zákonem č. 114 / 92 Sb., kde jsou taxativně vymezeny jako VKP lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy a rašeliniště (§ 3 odst. b). Na základě § 6 zákona lze registrovat další lokality jako významný krajinný prvek.

V těsně navazujícím okolí se nenacházejí významné krajinné prvky zákonem vyjmenované, vlastní zájmové území a jeho blízké okolí se jich tedy **nedotýká**.

Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

Stavba se nachází v ochranných pásmech národní kulturní památky (NKP) klášter Kladruby.

U staveniště nebyly zjištěny vodní zdroje. Stavbou nebudou bezprostředně ohrožovány žádné vodní zdroje v okolí.

Území dotčené stavbou komunikací **se nenachází v archeologické zóně**. Stavebník je povinen již od doby přípravy stavby tento záměr oznámit Archeologickému ústavu AV ČR a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území případný záchranný archeologický výzkum.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

a) bourací práce

Před zahájením bouracích a následně zemních prací nutno u správců podzemních inž. sítí v místě stavby směrové a výškové vytýčení jimi spravovaných podzemních energií. Při realizaci nutno dodržet ČSN 736005. U všech podzemních sítí, které se nachází v prostoru výstavby, musí být dodržena správci sítí předepsaná ochranná pásma. V případě přiblížení prací k těmto ochranným pásmům, je třeba provádět zemní práce pouze ručně.

Před vlastním započatím prací je nutné provést včasné ohlášení dotčeným orgánům státní správy.

Při realizaci stavebních prací budou v dílčím rozsahu demontovány popř. vybourány stávající konstrukce vozovek a provedeny zemní práce v nutném rozsahu. Většina vybouraných stávajících konstrukcí a výkopové zeminy bude s ohledem na rozsah prací odvezena na deponii určenou MÚ Kladruby nebo na skládku k tomu účelu určenou a oprávněnou.

Vzniklá zemní pláň musí být zhutněna tak, aby dosahovala následujících hodnot:

- Modul přetvárnosti podloží $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$ pro jemnozrnné a 120 MPa pro hrubozrnné zeminy
- Zhutnění ochranné vrstvy na modul přetvárnosti $E_{def2} = 100 \text{ MPa}$
- Pod nepojížděnými plochami (chodníky) musí být $E_{def} > 30 \text{ MPa}$

Nejde-li zeminu zhutnit na potřebnou míru, je potřeba ji nahradit jinou, vhodnější, či provést sanaci. Všechny zásypy podélných vedení v trase komunikace budou provedeny vylepšenými zeminami nebo štěrkodrtí při hutnění min PS 98%.

V průběhu realizace zemních prací bude zabezpečeno dokonalé odvodnění zemního tělesa včetně paraplání, aby při zhoršených klimatických podmínkách nedocházelo k rozbředávání zemin. Pro stavbu zemního tělesa platí v plné míře dodržování ČSN 736133 a 721006 a provádění všech předepsaných kontrolních a průkazných zkoušek.

b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada - Při realizaci stavby nedojde ke kácení mimolesní zeleně.

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu - Jedná se pouze o výměnu původních nevyhovujících podkladních vrstev za nové.

d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch.

V rámci čistých terénních úprav zelených ploch bude rozprostřena ornice v min. tloušťce 150 mm a oseta travním semenem. Použít parkové travní semeno (min. 25g/m²), výsev provádět v souladu s ČSN DIN 18917.

e) zásah do ZPF a případné rekultivace

Pozemky určené pro výstavbu komunikace byly vyňaty ze ZPF. Rekultivace se nepředpokládá.

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa - Nevyskytuje se

g) zásah do jiných pozemků - Nevyskytuje se

h) vyvolané změny (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků - Nevyskytuje se

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Určení a zdůvodnění nároků stavby na

a) všechny druhy energií - Stavba není spotřebitelem energií. Stálá spotřeba vody a elektrické energie se nepředpokládá.

b) telekomunikace - V průběhu výstavby bude využíváno mobilní telefonní spojení

c) vodní hospodářství

Systém odvodu dešťové vody ze stavby, to je z povrchu komunikací je řešen příčným a podélným spádem. Tyto komunikace budou odvodněny novými uličními vpustmi. Tyto budou s ohledem na konfiguraci terénu odkanalizovány do nové dešťové popř. jednotné kanalizace – samostatný projektová dokumentace.

d) připojení na dopravní infrastrukturu

Stavba samotná je dopravní stavbou a tím je řešena doprava v uvedeném místě. Účel a parametry stávajících přilehlých komunikací zůstanou zachovány

e) možnosti připojení na technickou infrastrukturu

Stavba vyžaduje pouze připojení na obecní rozvod veřejného osvětlení – viz samostatná PD.

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

Jediným odpadem vznikajícím užíváním stavby bude dešťová voda. Likvidace viz bod 12c)

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a) ochrana přírody a krajiny

Stavba jako taková nemá vliv na životní prostředí a z tohoto pohledu se neřeší jeho ochrana. Na životní prostředí má vliv pouze provoz vozidel, které však nejsou součástí stavby. Z pohledu stávajícího stavu se však provoz vozidel nemění a stavba tento provoz pouze zkvalitňuje. Z tohoto pohledu se nemění ani znečištění životního prostředí, tj. hlavně ovzduší.

Území navrhované stavby nezasahuje do žádného zvláště chráněného území ve smyslu § 14, odst. 2 zák. ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Žádné významné krajinné prvky zde nebyly zjištěny. Stavba probíhá v zastavěném území obce a nahrazuje stávající stavby.

Významné krajinné prvky jsou ekologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny vymezené zákonem č. 114 / 92 Sb., kde jsou taxativně vymezeny jako VKP lesy, vodní toky, rybníky, údolní nivy a rašeliniště (§ 3 odst. b). Na základě § 6 zákona lze registrovat další lokality jako významný krajinný prvek.

V těsně navazujícím okolí se nenacházejí významné krajinné prvky zákonem vyjmenované, vlastní zájmové území a jeho blízké okolí se jich tedy nedotýká.

Péče o životní prostředí musí být zajištěna dodržováním a respektováním veškerých požadavků, předpisů, nařízení a norem ČSN, vztahujících se k zajištění zdravého životního a pracovního prostředí.

Stavba je provedena běžnými stavebními, technologickými a technickými postupy, materiály a zařízeními, které zaručují běžnou ochranu stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí. Stavba je navržena způsobem, který předpokládá venkovní umístění i provozní zatížení vozidel a chodců. Předpokládá se však, že nedojde ke vlivům mimo povolené hranice, v době provádění projektové dokumentace, platné legislativy, běžného užívání a rovněž se nedají předpokládat extrémní vlivy havarijních situací nebo extrémních přírodních živlů.

b) hluk

Před zahájením stavby bude určen nejvýhodnější druh a typ stroje pro danou technologii s ohledem na jeho hlučnost, účel a doporučení výrobce. Budou použity prostředky v řádném technickém stavu s platným technickým osvědčením a budou používány pouze v nejnutnějším rozsahu.

Práce budou prováděny pouze v denních hodinách tj. nejvýše 6.00 - 18.00 hodin obvykle po dobu normální pracovní doby. V nočních hodinách lze provádět pouze práce, které nezpůsobují hluk, ani jinak neovlivňují jinak běžný provoz domu a okolí.

Stavba jako taková není zdrojem hluku. Zdrojem hluku je však provoz vozidel a stavební mechanizace. Z tohoto pohledu se nemění ani hladina stávajícího hluku, a proto se ochrana proti hluku neřeší.

c) emise z dopravy

Při realizaci stavby budou použity prostředky v řádném technickém stavu, v případě zvýšeného výskytu prachu se bude používat skrápění vodou. V žádném případě se nesmí připustit provoz vozidel a zařízení, která produkují více škodlivin, než připouští příslušná vyhláška nebo dochází k úkapům provozních tekutin.

Po dokončení stavby se emise z dopravy na přilehlých komunikacích vrátí do původních hodnot

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Musí být provedená ochrana povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením všemi látkami jako např. ropné deriváty, chemikálie, tuky, atd.

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

Stavbu a montáž zařízení může provádět pouze organizace odborně způsobilá a dodržující předpisy ve smyslu zákona č. 338/2005 Sb. v úplném znění zákona č. 174/68 Sb., vyhl. č. 48/82 Sb. Při stavbě a montáži musí být dodržena především ustanovení ČSN 733050.

Je nutné dodržovat platné a doporučené právní předpisy a zákonná ustanovení. Je třeba pravidelně školit obsluhující personál o bezpečnosti práce a požární ochraně a vést prokazatelné záznamy o školení.

Před uvedením zařízení do provozu musí být provedeny všechny předepsané zkoušky a revize, které zabezpečí dodavatelské organizace.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště, a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti. Na základě písemné dohody zúčastněných zaměstnavatelů touto dohodou pověřený zaměstnavatel bude koordinovat provádění opatření k ochraně bezpečnosti a zdraví zaměstnanců a postupy k jejich zajištění.

Zejména je nutno zdůraznit potřebu dodržování bezpečnostních předpisů při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen a při práci se stroji.

Na jednotlivé práce je možné nasazovat pouze pracovníky, kteří jsou řádně vyškoleni a poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Bezpečnost práce a bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby se řídí vyhláškou Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích a Zákoníkem práce ve znění pozdějších předpisů.

Způsob zajištění ochrany zdraví a bezpečnost pracovníků bude běžný dle platných právních předpisů. Stavba bude prováděna v souladu s limity dle zákona 309/2006 Sb., NV č. 502/2000 Sb. ve znění NV č. 88/2004 Sb. a především pro provádění prací platí požadavky NV č. 591/2006 Sb.

Zejména je nutno zdůraznit potřebu dodržování bezp. předpisů při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen a při pracích se stroji.

Na jednotlivé práce je možno nasazovat pouze pracovníky, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

f) nakládání s odpady

Při realizaci stavebních prací budou v dílčím rozsahu demontovány popř. vybourány stávající konstrukce vozovek a silničních obrub a provedeny zemní práce v nutném rozsahu. Většina vybouraných stávajících konstrukcí a výkopové zeminy bude s ohledem na rozsah prací odvezena na deponii určenou MÚ Kladruby nebo na skládku k tomu účelu určenou a oprávněnou.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (**vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. - katalog odpadů**). S odpady ze stavby bude nakládáno v souladu se **zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech**.

Všechny odpady ze stavby jsou **skupiny 17 00 00 - stavební a demoliční odpady**.

- podskupina 17 01 00 - **17 01 01 - beton**
- podskupina 17 03 00 - **17 03 03 asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01**
- podskupina 17 05 00 - **17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03**

- podskupina 17 09 00 - **17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad neuvedený**

pod č. 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03

Stavba, po své realizaci nepředstavuje negativní změnu z hlediska ochrany životního prostředí. Po dokončení selepší prakticky všechny ukazatele (prašnost, hluchost a.j.). Odpady ze stavby budou průběžně odváženy na povolenou a k tomu účelu určenou skládku.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

a) mechanická odolnost a stabilita

Pro stavbu jsou použity běžné stavební materiály určené k danému použití výrobcí a obecnými stavebními zásadami a normami. Stavební materiály budou doloženy prohlášením o shodě dle z. 22/1997 Sb. a dle odpovídajících nařízení vlády a stavba bude provedena v souladu s projektovou dokumentací.

Materiál použitý na stavbu musí splňovat především:

- NV 163/2002 Sb. - "Kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky"
- TN TZÚS 12.03.04 - "Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace"

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

Nově jsou navrženy:

- **Páteřní místní obslužná komunikace** funkční skupiny **C** typu **MO 2 10,0/6,0/30** šířky 6,0 m s oboustrannými chodníky šířky 2,0 m
- **Zklidněné komunikace** funkční skupiny **D1 – obytná zóna**. Komunikace budou jednopruhové obousměrné v min. šířce 3,5 m. Povrch je navržen z asfaltového betonu na podkladních štrkových vrstvách.

Z hlediska požární bezpečnosti staveb se výstavba posuzuje podle vyhl. č. 246/2001 Sb., č. 23/2008 Sb. a podle příslušných norem, v daném případě především podle ČSN 730833 a ČSN 730802. Pro všechny objekty musí být zajištěna zařízení pro protipožární zásah. Rodinné domy, pro které jsou tato zařízení navrhována, jsou zařazeny jako budovy k bydlení sku. OB 1 podle ČSN 730833.

Pro uvedené budovy jsou požadovány příjezdy pro požární techniku do vzdálenosti max. 50 m od vstupů do objektů a v šíři alespoň **3,0m**. Navržené komunikace umožní průjezd a dopravní obraty **vozidlům skupiny 2** (vozidlo pro odvoz odpadu, autobus, nákladní automobil, zásahové vozidlo HZS do délky 10 m).

Komunikace je navržena v souladu s ČSN 736110 a 736102. Konstrukce vozovek komunikací jsou navrženy v souladu s ČSN 736114 a TP 170.

Stavbou nebudou dotčeny požadavky stávajícího stavu z hlediska požární bezpečnosti. Rovněž nedojde k omezení vjezdu pro požární techniku a přístup k okolním stávajícím objektům.

Stavbou nebudou dotčeny požadavky stávajícího stavu z hlediska požární bezpečnosti. Rovněž nedojde k omezení vjezdu pro požární techniku a přístup k okolním stávajícím objektům..

c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Stavba je provedena běžnými stavebními, technologickými a technickými postupy, materiály a zařízeními, které zaručují běžnou ochranu stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí. Stavba je navržena způsobem, který předpokládá venkovní umístění i provozní zatížení vozidel a chodců. Předpokládá se však, že nedojde ke vlivům mimo povolené hranice, v době provádění projektové dokumentace, platné legislativy, běžného užívání a rovněž se nedají předpokládat extrémní vlivy havarijních situací nebo extrémních přírodních živlů.

Z charakteristiky případných možných vlivů během provádění stavby a odhadu jejich velikosti a významnosti se nepředpokládá žádný negativní vliv na obyvatelstvo za běžného provozu stavby a není třeba provádět dodatečnou ochranu obyvatelstva.

Dílčí vliv může být pouze na bezprostřední okolí stavby v době realizace stavby. Není však nutné provádět nadstandardní ochranu obyvatelstva. Přičemž mezi standardní a legislativou požadované opatření patří např. ochrana obyvatelstva zamezením jejich přístupu na místo probíhající stavby.

Opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popř. kompenzaci nepříznivých vlivů:

- prašnost a znečišťování komunikací minimalizovat kropením a čištěním vozidel před výjezdy na komunikace.
- v době výstavby dbát na to, aby stavební činností nebyly dotčeny okolní pozemky a porosty.
- prováděním a užíváním stavby nesmí docházet ke zhoršení odtokových poměrů.
- minimalizovat hlučnost stavebních strojů.
- důsledně dbát na dodržování povinností vyplývajících ze zákona č. 185/01 Sb., o odpadech a jeho prováděcích předpisů.
- důsledné dodržení trvalého přístupu obyvatel do domů přiléhajících ke stavbám a na omezení příjezdu běžných vozidel ke stavbám musí být majitelé domů předem a v dostatečné lhůtě upozorněni včetně specifikace tohoto omezení nebo zamezení, které musí být pouze nezbytně nutné.

Zábor ploch pro zařízení staveniště, jeho provoz a vizuální rušení okolí

Případné zařízení staveniště bude na pozemcích v majetku investora a dodavatelem bude splněno:

- postupovat před provedením, během provedení a provedení záboru v souladu s platnými vyhláškami obce Vochov
- při navrhování a vyřizování zařízení staveniště a dočasných objektů při jejich seskupení a umístění musí mít dodavatel na zřeteli jejich vhodný vzhled a vyhovující vizuální působení v daném prostředí;
- velikost plochy záboru bude co nejmenší a doba trvání co nejkratší v souladu se schválenou projektovou dokumentací;
- pro provoz zařízení staveniště musí mít dodavatel zpracován takový provozní a manipulační řád, aby ani vizuálně nebylo narušováno životní prostředí;

d) ochrana proti hluku

Před zahájením stavby bude určen nejvýhodnější druh a typ stroje pro danou technologii s ohledem na jeho hlučnost, účel a doporučení výrobce. Budou použity prostředky v řádném technickém stavu s platným technickým osvědčením a budou používány pouze v nejnižším rozsahu.

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

Stavba slouží především k dopravnímu užívání veřejností. Toto užívání se řídí obecnými pravidly, a to především:

- zákona č.13/1997 Sb. „o pozemních komunikacích“ ve znění zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 358/2003 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 80/2006 Sb. a zákona č. 186/2006 Sb.
- vyhl. č. 30/2001 Sb. „Kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích“ ve znění vyhlášky č. 153/2003 Sb., vyhlášky č. 176/2004 Sb., vyhlášky č. 193/2006 Sb. a vyhlášky č. 507/2006 Sb.
- údržba komunikací resp. veřejného prostranství se bude provádět v souladu s obecně platnými předpisy a vyhl. Města Kladruby.

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

Stavba není spotřebitelem energií a nevyzařuje teplo.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

a) užitné vlastnosti stavby

Dokumentace je ve shodě s obecnými požadavky na výstavbu především dle následujících předpisů:

- Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- ČSN 736101 - Projektování silnic a dálnic
- ČSN 736102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (XI/2007) + změna Z1
- ČSN 736110 – Projektování místních komunikací (I/2006) + změna Z1
- ČSN 736056 - Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Jsou také splněny požadavky jednotlivých výrobců na zařízení a výrobky. Použité výrobky a materiály zaručují snadnou údržbu chodníku a jeho životnost.

b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Realizace stavby umožní užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a bude provedena v souladu s ČSN 736110 a vyhl. č. 398/2009 Sb. a to především provedením stavebních úprav pro možnost bezpečného pohybu i s vazbou na nové plochy a komunikace následovně:

- **Nové bezbariérové chodníky** budou na straně nové obslužné komunikace ohraničeny betonovými silničními obrubami s výškou nášlapu **120 mm**. Na vnější straně bude dlažba chodníku ukončena betonovými záhonovými obrubami s výškou horní hrany nad niveletu přilehlého chodníku **60 mm – přirozená vodící linie**. V místě vjezdů na pozemky a vstupů do šířky 8,0 m bude tato vodící linie přerušena. U šířky vjezdů nad 8,0 m bude z hmatové dlažby vytvořena **umělá vodící linie**, která propojí úseky s přirozenou vodící linií.
- **V místech určených pro přecházení chodců přes novou MO 2** budou obruby zapuštěny na výšku nášlapu **20 mm - bezbariérový přechod**.
- V místě připojení nových zklidněných komunikací D 1 na novou MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **20 mm**.
- V místě vjezdů na pozemky při MO 2 přes nový chodník se provedou **chodníkové přejezdy** s výškou nášlapu zapuštěných obrub od nivelety hrany komunikace **50 mm**.
- V místě vjezdů do objektů a na pozemky při zklidněných komunikacích D1, které budou sloužit i jako přístup pro pěší, budou silniční obruby zapuštěny na výšku **nášlapu 20 mm - bezbariérový přechod. Varovný pás z hmatové dlažby nebude realizován.**
- **V místě chodníkových přejezdů** (vjezdy na pozemky při MO 2 přes chodník a napojení nových zklidněných komunikací D1 (včetně V2, V4, V6 a V7) na MO 2 bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů šířky 0,4 m** z plasticky provedené tzv. „hmatové“ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.
- **V místě určeném pro přecházení chodců přes novou MO 2** bude dlažba chodníků provedena s plastickou povrchovou úpravou pro pohyb nevidomých a v souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 a s vyhláškou Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. V souladu s ČSN 736110 + změna Z1 z II/2010 bude bezpečný

pohyb nevidomých a slabozrakých zajištěn osazením **varovných pásů š = 0,4 m a signálních pásů š = 0,8 m (jen u napojení D1 na MO2)** z plasticky provedené tzv. „hmatové „ dlažby. Pro bezpečný pohyb slabozrakých budou varovné a signální pásy provedeny v kontrastní barvě k barvě dlažby chodníků. Varovné pásy budou umístěny v chodníku bezprostředně za obrubníkem. Varovný pás musí být ukončen v místě s výškovým rozdílem mezi chodníkem a vozovkou min **80 mm**.

c) ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Stavba je provedena běžnými stavebními, technologickými a technickými postupy, materiály a zařízeními, které zaručují běžnou ochranu stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí. Stavba je navržena způsobem, který předpokládá venkovní umístění i provozní zatížení chodců a v místě chodníkových přejezdů i vozidel. Předpokládá se však, že nedojde ke vlivům mimo povolené hranice, v době provádění projektové dokumentace, platné legislativy, běžného užívání a rovněž se nedají předpokládat extrémní vlivy havarijních situací nebo extrémních přírodních živlů.

d) splnění požadavků dotčených orgánů

Dokumentace byla vypracována v rozsahu prováděcí dokumentace a v souladu s příslušnými právními předpisy..

Ostatní údaje – viz výkresová část.

Vypracoval: Ing. Jiří Pangrác