

výšk. syst.: Bpv
souř. syst.: S-JTSK

		HENIG - projektová a inženýrská kancelář K Roli 16, 321 00 Plzeň, CZ		KONTROLA ING. JAN HENIG <i>Henig</i>	
STAVEBNÍK Město Stod nám. ČSA 294, 333 01 Stod		MÍSTO město Stod, k.ú. Stod, Plzeňský kraj		DATUM 12/2021	
STAVBA/AKCE Cyklotrasa č.3, Stod - úsek E2 včetně lávky přes Radbuzu		MĚŘITKO		ČÍSLO ZAKÁZKY 210827	
OBSAH PŘÍLOHY SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		STUPEŇ DÚR+DSP		PŘÍLOHA č. B.	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU ING. JAN HENIG <i>Henig</i>		ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT ING. JAN HENIG <i>Henig</i>		VYPRACOVAL ING. JAN HENIG	

Stavba	: Cyklotrasa č.3, Stod - úsek E2 včetně lávky přes Radbuzu
Místo	: město Stod, k.ú. Stod, Plzeňský kraj
Stavebník-žadatel	: Město Stod, nám. ČSA 294, 333 01 Stod
Projektant	: HENIG - <i>projektová a inženýrská kancelář</i>
Stupeň	: projektová dokumentace pro společné územní a stavební povolení – DÚR+DSP
Datum	: 12/2021
Vypracoval	: Ing. Jan Henig

B. Souhrnná technická zpráva :

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Jedná se plánovanou výstavbu jihozápadní části cyklotrasy č.3 městem Stod v souladu s aktualizací studie vedení trasy CT3 z roku 2019 zpracovanou pro Krajský úřad Plzeňského kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství.

Konkrétně je řešena chybějící významná část úseku E2 od stanice HZS včetně lávky přes řeku Radbuzu.

Dotčené území se nachází v jihozápadní části města Stod.

Území je na nivním břehu řeky nezastavěné s volnými plochami travního porostu a zeleně, pravý břeh je převážně zastavěný individuální obytnou zástavbou s plošným využitím pozemků ve formě zahrad soukromých vlastníků.

Úsek cyklostezky břehu a nová lávka přes Radbuzu jsou umístěny v asymetrickém údolí podél řeky Radbuzy se značným rozdílem výšek nivního rovinatého levého břehu a svažitého pravého břehu.

Dle konkrétního zadání a požadavku Města Stod byl začátek řešeného chybějícího úseku E2 umístěn cca. 20m po levé straně komunikace za křížením s místní komunikací v Dělnické ulici, následně je nová trasa vedena v souběhu s levým břehem Radbuzy, dále po nové lávce přes řeku Radbuzu s napojením do stávající proluky-cesty na pravém břehu (pozemek p.č. 2532/1 a další) zajišťující napojení až do uličního prostoru Domažlické ulice (komunikace I/26 v průtahu Stodem) kudy je dále vedena stávající nově vyznačenou komunikací pro pěší a cyklisty po pravé straně ve směru Domažlice až k průsečnému křížení u čerpací stanice PHM a Střelické ulice. Pravostranné vedení bylo stanoveno jako optimální s ohledem na místní podmínky a možnosti dalších napojení a převedení cyklotrasy.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Navrhovaný záměr je plně v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací, kterou je platný **Územní plán Stod**. Územní plán Stod byl vydán Zastupitelstvem města Stod formou opatření obecné povahy ze dne 25.6.2014.

Tato trasa cyklostezky je stanovena (ukotvena) v Územním plánu Stod v **koridoru cest pro pěší a cyklisty označeném N01-DU**.

Levobřežní část stavby od začátku úseku od km 0,000 do km 0,094 30 je vedena „**Plochou veřejných prostranství - PO**“, dále do km 0,168 72 je vedena plochou přestavby na „**Plochu veřejné zeleně - P28-PZ (Stod – centrum)**“ plánovanou pro potřeby pobytových ploch revitalizovaného městského nábřeží s přímou vazbou na řeku“ - tato plocha je zatím vedena jako „**Plocha zemědělská - TTP (ZT)**“ s přestavbou.

Zbývající část levobřežního úseku cyklostezky je umístěn na „**Ploše občanského vybavení – sportovní (OS)**“ v kombinaci s „**Plochou občanského vybavení (OV)**“.

V této ploše je evidována část biocentra regionálního významu (RBC č. 1716 „Stod“ – nefunkční, hygrolilní) územního systému ekologické stability (ÚSES).

Úsek na pravém břehu je od pravobřežní opěry lávky veden přes úzkou nábřežní „**Plochu zeleně (PZ)**“ dále v celé zbývající části „**Plochou bydlení – individuální (BI)**“.

Stavba a její umístění jsou plně v souladu platným s Územním plánem Stod, zajišťují plánované a požadované propojení levého a pravého břehu Radbuzy a přirozeným, velmi vhodným způsobem dotvářejí nábřežní linii řeky v souladu s požadavky a potřebami města Stod. Stavba a její umístění jsou plně v souladu s plánovanou urbanizací a architektonickým ztvárněním navazujících pozemků a staveb, které vhodným a funkčním způsobem dotvářejí. Nově navržený úsek rovněž přirozeně navazuje a je v souladu s již realizovaným úsekem cyklostezky E1 v severovýchodní části města Stod.

V souladu s §18 (Cíle územního plánování) plánovaná stavba plně zajišťují udržitelný rozvoj, účelné využití a prostorové uspořádání území a zajištění a podstatném zlepšení obslužnosti pěší a cyklistickou dopravou. Navržené úpravy zajišťují a dále velmi podstatně rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území.

Veškeré požadované a navržené úpravy plně uspokojují potřeby současných i budoucích generací obyvatel a pracovníků v řešeném a navazujícím území.

V souladu s §19 (Úkoly územního plánování) navržené úpravy plně splňují urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání řešeného území a na jeho možné změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb. Rovněž úpravy zásadně zkvalitňují a obnovují podmínky pro rozvoj sídelní struktury, kvalitu bydlení a vytváří podstatné zlepšení prostředí pro život obyvatel a pracovníků v řešeném i navazujících územích.

Úpravy jsou v souladu s podmínkami dle územního plánu pro provedení úprav (změn) v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území.

Stavba je v souladu s cíli a záměry územního plánování, zejména s charakterem území, s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot území.

Co se týká požadavků na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území, navržená stavba bude mít výrazně pozitivní vliv na okolí – tzn. nebude mít negativní vliv na okolí. Všechny dotčené pozemky budou po realizaci stavby vráceny do původního stavu. Navrhovaná stavba neovlivní stávající způsob využití území a nebude mít negativní vliv na architektonickou či urbanistickou hodnotu území.

Navrhovaná stavba není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými § 18 a § 19 stavebního zákona. Cílem územního plánování, nezastupitelného nástroje veřejné správy, je rozvoj území na základě trvalého zjišťování stavu a hodnot, stanovování podmínek pro změny v území a vyhodnocování jejich vlivů. Navržený záměr se nachází v území, kde se nenacházejí žádné významné přírodní a kulturní hodnoty. Předpoklady pro hospodářský rozvoj - výstavbu a pro udržitelný rozvoj předmětného území jsou zajištěny. Udržitelným rozvojem území se rozumí vyvážený vztah územních podmínek tří specifických oblastí a to příznivého životního prostředí, hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území. Tento vyvážený vztah bude zajištěn. Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí, je plně v souladu s platným Územním plánem Stod. Z hlediska ochrany životního prostředí byla stavba kladně projednána s dotčeným orgánem, odborem životního prostředí. Samotným záměrem nebude negativně ovlivněn hospodářský rozvoj území. Navrženou stavbou je zajištěna i zásada řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. Stavbou nedojde k narušení soudržnosti společenství občanů území.

Základní úkoly územního plánování jsou plněny již při posuzování územně plánovací dokumentace. Základním úkolem, který je sledován a vyhodnocován při územním (společném) řízení, je posuzování vlivu změny v území na veřejnou infrastrukturu a s tím související požadavek na uzavření plánovací smlouvy. Záměr je plně v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací. Z tohoto důvodu stavební úřad nemusí požadovat předložení plánovací smlouvy. Zajištění souladu záměru s cíli a úkoly územního plánování dále úzce souvisí s požadavky stavebního práva, jeho prováděcích předpisů, zejména obecnými požadavky na výstavu, s požadavky na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu a požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popř. s výsledkem řešení rozporů a s ochranou práv a právem chráněných zájmů účastníků řízení. Stavba byla řádně projednána s dotčenými orgány a účastníky řízení.

c) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Podrobně je zpracováno v „Rešerši archivních geologických prací“ (č.ú. 20/533, GEKON s.r.o., 11/2020) a především v závěrečné zprávě a ostatních částech provedeného Inženýrsko-geologický průzkumu (č.ú. 21/539, GEKON s.r.o., 6/2021) - viz. samostatné přílohy dokumentace.

Souhrnné údaje

Z geomorfologického hlediska (Czudek et al.,- 1972) spadá zájmové území k Plzeňské pahorkatině (součást Poberounské oblasti), blíže pak k rozhraní Plzeňské kotliny (VB-2C-b) a Merklínské brázdy (VB-3B-c). Hranici mezi uvedenými celky tvoří právě řeka Radbuza. Vlastní terén lze hodnotit jako asymetrické údolí s velmi plochým pravostranným údolním svahem a terasovou plošinou na břehu levostranném. Nadmořská výška terénu levého břehu se pohybuje kolem 337 m n.m. Pravý břeh je tvořen svahem o sklonu ($>3^\circ$) se strmějším ukončením při řečišti (až cca 12°).

Dle hydrografického členění ČR spadá zájmový prostor do povodí Berounky, blíže do dílčího povodí Radbuzy od soutoku s Touškovským potokem po soutok s Merklínkou (č.1-10-02-084). Úroveň vody v řece se nachází necelý metr pod úrovní levostranného břehu.

Dle geologického regionálního členění českého masivu lze zájmové území řadit k prote-rozoiku středočeské oblasti (tzv. bohemiku) proráženého hlubinnými horninami stodského masivu variského stáří (karbon). Proterozoikum je reprezentováno slabě metamorfovanými horninami flyšové sedimentace, převážně charakteru fylitických břidlic a drob [ID:755], stodský masiv pak tvoří převážně kyselé, hlubinné magmatity – světlé (leukokratní) granity a diority [ID:1543, 1561]). Horniny spodní stavby v prostoru trasy nevystupují až k povrchu, překryty jsou jednak sedimenty údolní terasy řeky Radbuzy [ID: 6], ve svazích údolí pak deluviálními sedimenty [ID: 12].

Území bylo celkově hodnoceno jako stabilní, nenachází se zde žádné výrazné geodynamické projevy (sesuvy, výrazná eroze ap.), prostor nespadá do území chráněných zvláštními předpisy a není poddolován. Dle ČSN EN 1998-1 lze konstatovat, že území spadá k oblastem s nižším zrychlením seismických vln než $a_{gr}=0,15$ g (obr.4), podloží lze řadit do typu A. Dle bývalé ČSN 73 0036 (obr.5) spadá prostor k území s nižší intenzitou zemětřesení než limitních 6° M.C.S. stupnice, tj. hodnotou kdy není třeba stavby zabezpečovat proti zemětřesným účinkům, pokud jsou menší než 1,2 násobek účinku větru.

Lze konstatovat příslušnost zájmového prostoru ke stodskému masivu tvořenému granitoidními horninami typu granitů až dioritů. Tyto horniny větrají především písčito-hlinitě a to má vliv i na charakter svrchních zemních poloh. Hodnocení podmínek možné realizace stavebního záměru hodnotíme zvlášť pro svrchní zemní polohy, které budou tvořit zemní plášť cyklotrasy a jednak zvlášť pro hlubší vrstvy, které budou tvořit podloží-základové poměry budoucí lávky.

Cyklotrasa

V místě vedení trasy úrovní terénu v prostoru nivy řeky (úsek E.2) lze v zemní pláni předpokládat výskyt hlinitých až jílovitých zemin s proměnlivým podílem písčité frakce, tedy převážně zeminy tříd F5-6, F3-F4, místy s přechody až do S5, tuhé konzistence.

Jedná se o jemnozrnné typy zemin, které lze hodnotit jako zeminy nevhodné či podmíněčně vhodné do aktivní zóny. Zeminy jsou namrzavé až nebezpečně namrzavé, po napojení vodou rozbrídavé s nízkou pevností. I u dostatečně zhutněných zemin nelze uvažovat s vyšší hodnotou modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2}$ než 10-15 MPa. Jejich hutnění však bude značně obtížné či až nemožné s ohledem na uvažovanou vyšší vlhkost (tuhá konzistence zeminy).

Podzemní vodu lze v nivě řeky očekávat v úrovni 334-333 m n.m., tedy (vzhledem k úrovni terénu cyklotrasy E.2 cca 337 m n.m.) cca do 3 m. Mimo nivu řeky (úsek E.3) již bude podzemní voda zakleslá hlouběji pod povrch (předpokládáme hloubku kolem 6-8 m). S ohledem na výšku kapilární vztlakovosti uvedených jemnozrnných zemin (H_s kolem 1,5-3,0 m) lze hodnotit vodní režim zemní pláň převážně jako pendulární – nepříznivý.

Hlubší zemní polohy (zvodnělé hrubozrnné náplavy) s ohledem na předpokládanou hloubku 3-4 m pod plání již nebudou poměry výstavby cyklotrasy výrazněji ovlivňovat.

S ohledem na typ předpokládaných zemín v aktivní zóně doporučujeme tedy uvažovat s nutností zlepšení podloží prakticky v celé trase a to v mocnosti odpovídající min. mocnosti aktivní zóny, tj. 0,5 m.

Levostranná opěra lávky

Na levém břehu řeky byly v mocnosti 4,3 m zastiženy naplavené zeminy. V převážné míře se jedná o jemnozrnné zeminy - písčité jíly třídy F4 (saCl) až písčité hlíny (písčito-prachovité náplavy) třídy F3 (saSi) o nízké - měkké až měkké-kašovitě konzistenci. V hlubších polohách byly zastiženy hlinito-písčité náplavy třídy S4 (grsiSa) s vložkou středně až vysoce plastického jílu s organickou (rašelinou) hmotou kašovitě konzistence F6-8/O (Cl) v hl. intervalu 2,7-3,5 m pak.

Od hloubky 4,3 m pod povrchem (úroveň cca 332,5 m n.m.) byly zastiženy pevné, obtížně vrtatelné diority řazené do třídy R3.

Podzemní voda byla zastižena 0,6 m pod povrchem terénu (336,20 m n.m.).

V tomto prostoru bylo dokumentováno celkem 7 typů zemín odlišného litologického složení a geotechnických vlastností, které uvádíme v následující tabulce:

Směrné normové charakteristiky zastižených zemín a hornin (levostranná opěra)

typ zeminy	třída dle ČSN 73 6133	Hodnoty mechanických vlastností							
		σ_n (kN.m ⁻³)	ϕ (°)	ψ (°)	E_{def} (MPa)	ϕ_{ef} (°)	c_{ef} (kPa)	ϕ_u (°)	c_u (kPa)
Humózní horizont	O	nevhodné pro přímé zakládání							
Jíl stř. až vysoce plast., kašovitý	F6-8 O	20,5	0,41	0,42	<1	15	2	0	10
Jíl písčitý, měkký	F4	19,0	0,35	0,62	3	22	8	0	30
Písčito-prachovitý náplav, měkký-kaš.	F3	19,0	0,35	0,62	<1	24	6	0	20
Písek hlinitý stř. ulehlý, zvodnělý	S4	18,0	0,30	0,74	8	28	2	--	--
Diorit navětralý - rozpučený	R3	21,5	0,25	--	75	--	--	--	--
						$\phi_c = 15$ $r = 10$ $p = 2,4$			

Geologické poměry v místě této opěry lze hodnotit jako nevhodné pro plošné zakládání. Základy bude třeba provést jako hlubinné, založení na vrtaných pilotách. Ty bude možné vetknout do podložních dioritů. Při délce pilot kolem 5,5 m lze uvažovat s vetknutím piloty do horniny v délce cca 1,2 m a orientačně (dle bývalé ČSN 73 1002) uvažovat s hodnotou tabulkové svislé nosnosti $U_{v,tab.}$ kolem 750 kN pro pilotu průměru 600 mm a cca 1900 kN pro pilotu průměru 1000 mm. Uvedené hodnoty lze považovat za hrubě orientační, návrh musí provést statik.

S ohledem na zvodnění náplavů bude nutné návrhy pro piloty provádět pod ochranou pažnice a vzhledem k faktu, že nepředpokládáme že při zavrtání pažnice na úroveň pevných dioritů dojde k utěsnění návrtu, je nutné uvažovat s betonáží do vody. Vrtatelnost pilot uvažujeme ve II. třídě (realizace návrtu ve zvodnělých náplavech), při zavrtávání pilot do polohy dioritu lze uvažovat až s V. třídou vrtatelnosti.

Piloty budou smáčeny podzemní vodou, kterou lze očekávat v úrovni vody v řece (tedy velmi mělce pod povrchem). Dle provedeného rozboru se jedná o vodu nízké uhličitě agresivity (XA1 dle ČSN EN 206+A1) a bude tedy nutné uvažovat s ochranou pilot proti jejím účinkům. Doporučujeme provedení primární ochrany spočívající ve vhodném složení betonové směsi (např. dle tab.F uvedené ČSN EN) s případným zvýšením krytí výztuže.

Pravostranná opěra lávky

Na pravém břehu řeky lze v úrovni cca 336,60 m n.m. uvažovat s výskytem hrubých, naplavených terasových sedimentů pod písčito-hlinitými deluvii. Mocnost náplavů (s ohledem na

typ sondáže a značné zvodnění zemin) nebyla ověřena. V prostoru této opěry byly dokumentovány jednak deluviální písčité hlíny tuhé konzistence třídy F3 (saSi), jednak hlinité šterky třídy G4 (siGr-bo). Tyto šterky jsou ve svrchní vrstvě v mocnosti cca 0,4 m nezvodnělé, podzemní voda byla zastižena až kolem úrovně 336,20 m n.m.

V tomto prostoru byly mimo humózní hlíny dokumentovány pouze 2 typy zemin, jejichž geotechnických vlastností uvádíme v následující tabulce:

Směrné normové charakteristiky zastižených zemin a hornin (pravostranná opěra)

typ zeminy	třída zeminy dle ČSN 73 6133	Hodnoty mechanických vlastností							
		σ_n (kN.m ⁻³)	ϕ (°)	ψ (°)	E_{def} (MPa)	ϕ_{ef} (°)	c_{ef} (kPa)	ϕ_u (°)	c_u (kPa)
Humózní horizont	O	nevhodné pro přímé zakládání							
Hlína písčitá, tuhá	F3	19,0	0,35	0,62	6	24	12	0	60
Šterk hlinitý středně uhlý	G4	18,5	0,30	0,74	50	32	0	--	--

Mostní opěru zde bude možné založit plošně na vrstvu naplavených šterků v úrovni nad hladinou podzemní vody. Orientačně lze uvažovat s únosností šterkové polohy kolem 260 kPa pro základ šířky 3 m a kolem 200 kPa pro základ šířky 6 m. Vlastní návrh je třeba provést výpočtem a to i s ohledem na možné sedání. To bude komplikováno faktem, že hlubší zemní polohy nebyly sondáží ověřeny. Mocnost náplavů předpokládáme kolem 5-6 m od horní úrovně provedené sondy. Výpočet doporučujeme provést buďto metodou dle mezních stavů, tj. postupem dle bývalé ČSN 73 1001 či návrhovým postupem NP2 dle Eurokódu 7.

Těžitelnost zemin nad hladinou podzemní vody řadíme do I. třídy dle ČSN 73 6133 (= 3. třída dle bývalé ČSN 73 3050), zvodnělé šterky pak spadají do 4. třídy. V případě zakládání pod hladinu vody nebude možné provést základovou jámu jako svahovanou a je tedy třeba uvažovat s jejím těsněním štětovými stěnami. Ty doporučujeme projektovat jako rozepřené (s ohledem na malý dosah sondáže nelze jednoznačně určit možnou hloubku jejich zaražení). Mocnost náplavů (jak bylo uvedeno výše) uvažujeme max. 5(6) m.

Základy doporučujeme provést tak, aby byla dodržena primární ochrana betonu a to i v případě, že bude zakládáno nad zjištěnou hladinou v úrovni 336,2 m n.m. Ochraň by spočívala ve vhodném složení betonové směsi (např. dle tab.F ČSN EN 206+A1).

I u pravostranné opěry lze uvažovat s hlubinným, pilotovým založením. Podmínky realizace pilot by byly shodné jako u opěry levostranné, otázkou je délka pilot. Jak bylo uvedeno výše, nebyla mocnost náplavů v tomto místě ověřena, jejich báze se předpokládá kolem úrovně 332,5-331,5 m n.m.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálůvých nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

d.1) **Stavebně technický průzkum** (provedli a vypracovali Ing. Jan Henig, Ing. Zdeněk Číž a Mgr. Soňa Henigová, 2020 a 2021)

Byly provedeny **podrobné a doplňkové stavebně technické průzkumy** na místě samém (včetně projednání s dotčenými správními orgány a správci) ověřující především současný stavebně-technický stav území a navazujících komunikací včetně zelených a nebezpečných ploch, vodoteče řeky Radbuzy, odvodnění, dopravního značení, veřejného osvětlení a sítě technické infrastruktury.

Provedené průzkumy potvrdily možnost realizace navržené stavby ve stanoveném rozsahu. Zjištění stavebně technických průzkumů byla plně zapracována do projektového návrhu na úrovni společného povolení (DÚSP).

d.2) **Rešerše archivních geologických prací** (č.ú. 20/533, GEKON s.r.o., 11/2020)

- podrobně viz. předchozí kapitola B.1. odstavec c) této zprávy

d.3) **Inženýrsko-geologický průzkum** (č.ú. 21/539, GEKON s.r.o., 6/2021)

- podrobně viz. předchozí kapitola B.1. odstavec c) této zprávy

d.4) **Dendrologický průzkum** (vypracovala Mgr. Soňa Henigová, 2020 a 2021)

Pro stavbu byl proveden detailní dendrologický průzkum na jehož základě byl zpracován podrobný dendrologický soupis s konkrétním výčtem kácených a zachovávaných (ochráněných) dřevin.

Úvod

Pro zpracování projektové dokumentace byly použity tyto podklady:

1. Koordinační situace
2. Katalog zahradnických firem
3. Stromy a keře (Ulrich Hecker, Rebo production 2003)
4. Encyklopedie stromů a keřů (Nico Vermeulen, 1998)
5. ČSN 83 9011 – 83 9061
ČSN 46 4902 – 46 4942

Stávající dřeviny a křoviny, dendrologický soupis, kácení a ochrana

Cílem tohoto soupisu je sestavit dokumentaci sloužící jako příloha žádosti o kácení dřevin rostoucích mimo les ve smyslu § 8 zákona č. 114/1992Sb. ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky č. 189/2013 Sb., respektive její novely č. 222/2014, kterou se provádějí některá ustanovení zákona.

Dřeviny jsou očíslovány v koordinační situaci, **o** = obvod kmene ve výšce 1,3 m.

V území dotčeném stavbou se nachází:

Levý břeh:

Směrem od města břeh lemují vrby (*Salix alba*, *Salix pentandra*), javory (*Acer platanoides*), olše (*Alnus glutinosa*) a jasany (*Fraxinus excelsior*).

- L1. Javor mlč (*Acer platanoides*), o = 30cm, + velký pařez v těsné blízkosti
- L2. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dvoukmen, o = 45cm a 22cm
- L3. Javor klen (*Acer pseudoplatanus*), o = 70cm
- L4. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dvoukmen, o = 2x 125cm
- L5. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 79cm
- L6. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dvoukmen, o = 120cm a 124cm
- L7. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dvoukmen, o = 93cm a 95cm

L8. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), o = 93cm (kácená dřevina)

L9. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 97cm (kácená dřevina)

L10. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 105cm (kácená dřevina)

L11. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 112cm (kácená dřevina)

L12. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), dvoukmen, o = 120cm a 115cm (kácená dřevina)

L13. Javor klen (*Acer pseudoplatanus*), o = 124cm (kácená dřevina)

L14. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), o = 100cm (kácená dřevina)

L15. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), trojkmen, o = 3x 102cm (kácená dřevina)

L16. Habr obecný (*Carpinus betulus*), trojkmen, o = 3x 25cm (kácená dřevina)

L17. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 40cm (kácená dřevina)

L18. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 50cm (kácená dřevina)

L19. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 113cm (kácená dřevina)

L20. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 110cm (kácená dřevina)

L21. Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), trojkmen, o = 2x 105cm a 1x 100cm (kácená dřevina)

L22. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 100cm (kácená dřevina)

L23. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), dvoukmen, o = 2x 125cm (kácená dřevina)

L24. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), trojkmen, o = 30cm a 2x 20cm

L25. Pařez, průměr d = 25cm

L26. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 125cm

L27. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), dvoukmen, o = 128cm a 40cm

L28. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), mnohočetný kmen, o = 100cm a 80cm + 6kmenů o = 10 – 30cm

L29. Pařez, průměr d = 85cm

L30. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), o = 65cm

L31. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), o = 88cm + pařez, průměr d = 80cm

L32. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 125cm

L33. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 65cm,

L34. Javor klen (Acer pseudoplatanus), o = 110cm

L35. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), mnohočetná, o = 40 – 80cm

Dále zde rostou opět jasan, olše a vrby, které jsou na dvou místech spadlé do vody.

Dřeviny L8 až L23 je potřeba odstranit, protože kolidují s výstavbou a provedením montáže a osazením lávky.

Pravý břeh:

P1. Ořešák vlašský (Juglans regia), o = 150cm (kácená dřevina)

P2. Slivoň švestka (Prunus domestika), o = 40cm (kácená dřevina)

P3. Slivoň švestka (Prunus domestika), dvoukmen, o = 55 a 58cm (kácená dřevina)

P4. Jablň (Malus), o = 79cm (kácená dřevina)

P5. Slivoň švestka (Prunus domestika), o = 65cm (kácená dřevina)

P6. Slivoň švestka (Prunus domestika), o = 50cm (kácená dřevina)

P7. Vrba bílá (Salix alba), o = 300cm, nakloněná do řeky

P8. Trnovník akát (Robinia pseudoacacia), trojkmen, o = 10 – 40 cm

P9. Trnovník akát (Robinia pseudoacacia), 2 kmeny, o = 75cm a 32cm, + dub letní (quercus robur) – nálet, o = 8cm

P10. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 97cm, + jasan (Fraxinus excelsior), o = do 10cm, +bez černý (Sambucus nigra), vše obrůstá chmel otáčivý (Humulus lupulus)

P11. Pařez, d = 50cm, + 4ks Javor klen (Acer pseudoplatanus), o = 10 – 30cm, + Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), o = 30cm (kácená dřevina)

P12. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 150cm, (kácená dřevina)

(strom s cedulkou označení rybářského revíru – předat příslušnému rybářskému svazu)

P13. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), dvoukmen, o = 85cm a 145cm, (kácená dřevina)

vše obrůstá chmel otáčivý (Humulus lupulus)

P14. Vrba kroucená (Salix erythroflexuosa), o = 25cm (kácená dřevina)

P15. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 120cm (kácená dřevina)

P16. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 132cm (kácená dřevina)

P17. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 150cm + 4 kmeny o = 10 – 45cm (kácená dřevina)

P18. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 150cm (kácená dřevina)

P19. Vrba bílá (Salix alba), 6 kmenů, o = 20 – 70cm (kácená dřevina)

P20. Vrba bílá (Salix alba), 2 kmeny, o = 2x 95cm (kácená dřevina)

P21. Vrba bílá (Salix alba), 9 kmenů, o = 10 – 70cm

Dále směrem do města převažuje olšový porost.

Dřeviny P1 až P6 je potřeba odstranit z důvodu kolize s nově navrženou cyklotrasou.

Dřeviny P11 až P20 je potřeba odstranit z důvodu výstavby, montáže a osazení lávky.

Zelený pás vedle komunikace I/26:

Zde roste 5 ks smrků (*Picea abies*) zastřižených do výšky 1m, 2 ks zlatice (*Forsythia*) a do pneumatiky je vysazena bergenie tučnolistá (*Bergenia crassifolia*).

Návrh na kácení:

Dřeviny navržené na kácení, případně ochranu, jsou zakresleny v samostatné přehledné situaci – příloha C.4. „Situační výkres inventarizovaných dřevin“.

Na levém břehu je zaevidováno 13 stromů s obvodem kmene nad 80 cm navržených ke kácení, které kolidují s montáží a osazením lávky.

Na pravém břehu je navrženo ke kácení celkem 8 ks stromů s obvodem kmene nad 80 cm, kdy jeden strom koliduje s nově navrženou cyklotrasou, dalších 7 je potřeba odstranit z důvodu kolize při výstavbě lávky.

Technologie kácení a odstranění pařezů:

Při kácení nesmí být poškozeny okolní technické prvky ani ponechané dřeviny. Pařezy kácených stromů budou odstraněny frézováním nebo mechanickým vytržením a odsekáním včetně kořenových náběhů, následně bude terén upraven, jámy zahrnuty vhodnou zeminou, v travnatých plochách bude vyseta travní směs.

Větve a ostatní dřeviny do průměru cca 7 cm budou štěpkovány, silné větve a kmeny budou dány k využití jako palivové dříví.

Ochrana stávajících zachovávaných dřevin:

Dřeviny rostoucí v blízkosti stavebních úprav, které nebudou káceny, budou řádně ochráněny dle ČSN 83 9061 (kmen a větve ochránit např. bedněním, bandážováním, vyvázáním větví a při poškození začistit hladkým řezem). Výkopy v blízkosti stromů je nutné provádět ručně, pokud budou prováděny za teplot dlouhodobě přesahujících 25° C, musí být kořeny ve výkopech chráněny (vlhčené jutové pytle apod.) a co nejrychleji zahrnuty.

Ochrana inženýrských sítí:

Při realizaci záměru-kácení je nutné respektovat vedení inženýrských sítí a jejich ochranná pásma. Před zahájením stavby je nutné zajistit vytýčení všech podzemních sítí. Odstraňování pařezů v ochranném pásmu je potřeba provést ručně, případně za přítomnosti správců dotčených sítí.

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

Na levém břehu je evidována část biocentra regionálního významu (RBC č. 1716 „Stod“ – nefunkční, hygrolilní) územního systému ekologické stability (ÚSES). Stavba cyklostezky CT3 je stavbou přípustnou.

V řešeném území se nacházejí **sítě technické infrastruktury** a jejich ochranná pásma dle následujícího seznamu:

e.1) STL plynovody a přípojky (GasNet, s.r.o.)

U NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce činí ochranné pásmo od půdorysu na obě strany 1m.

U NTL a STL plynovodů a přípojek v nezastavěném území obce činí ochranné pásmo od půdorysu na obě strany 2m.

e.2) NN do 1kV-podzemní, VN –podzemní, NN-nadzemní, VN –nadzemní (ČEZ DISTRIBUCE, a.s.)

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy do 110 kV vč. a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky je stanoveno v § 46 odst. 5 zákona č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů, a činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu (energetického nebo pro elektronickou komunikaci) kabelové trasy, nad 110 kV činí 3 metry po obou stranách krajního kabelu.

U nadzemních vedení činí ochranné pásmo :

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně

- pro vodiče bez izolace 7 metrů (resp. 10 metrů u zařízení postaveného do 31. 12. 1994, vyjma lesních průseků, kde rozsah ochranného pásma i do uvedeného data činí 7 metrů),
- pro vodiče s izolací základní 2 metry,
- pro závěsná kabelová vedení 1 metr;
- b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně
- pro vodiče bez izolace 12 metrů (resp. 15 metrů u zařízení postaveného do 31. 12. 1994),
- pro vodiče s izolací základní 5 metrů;

c) u zařízení sítě pro elektronickou komunikaci 1 metr od krajního vedení.

Ochranné pásmo nadzemního vedení podle § 46, odst. (3), Zák. č. 458/2000 Sb., tj. zákona o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "energetický zákon") je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti

měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.

Nadzemní vedení nízkého napětí (do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem.

Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1.

e.3) **Česká telekomunikační infrastruktura a.s. - síť elektronických komunikací, síť s NN**

U komunikačních vedení (Česká telekomunikační infrastruktura a.s.) je ochranné pásmo 1 m po obou stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy NN (do 110 kV vč. a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu (energetického nebo pro elektronickou komunikaci) kabelové trasy.

e.4) **VODOVOD a KANALIZACE (Město Stod, správce VODÁRNA PLZEŇ a.s.)**

Vodovod a stoky mají ochranné pásmo 1,5 m na každou stranu od vnějšího povrchu trub (dle §23 z.č. 274/2001) pro potrubí do DN 500 (pro ostatní větší potrubí je ochranné pásmo 2,5 m na každou stranu). U profilů nad DN200, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0m.

e.5) **VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ (Město Stod, ČEZ Energetické služby, s.r.o.)**

U podzemního vedení VO činí ochranné pásmo 1m od krajního kabelu kabelové trasy na obě strany.

Nadzemní vedení VO (nízkého napětí do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem.

Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1.

g.6) **Optické sdělovací kabely Města Stod (Město Stod)**

U komunikačních vedení (Česká telekomunikační infrastruktura a.s.) je ochranné pásmo 1 m po obou stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy NN (do 110 kV vč. vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu (energetického nebo pro elektronickou komunikaci) kabelové trasy.

Veškeré pokyny a požadavky, včetně ochranných pásem jsou podrobně uvedeny v přílohách E.2. event. E.1.

Koordinaci stavebních úprav se stávajícími inženýrskými sítěmi řeší grafická příloha č. C.3., „Koordinační situační výkres – Situace pozemní komunikace“ – příloha přebírá informace správců sítí s maximální možnou přesností, ale nejsou vytyčovací výkresem.

Při realizaci stavby by nemělo dojít ke střetu s inženýrskými sítěmi.

Před zahájením stavebních prací je nutno ověřit současný stav inženýrských sítí, síť vytyčit a práce provádět tak, aby nedošlo k narušení a zásahu do těchto sítí.

Zjištění aktuálního průběhu inženýrských sítí před zahájením prací zajišťuje přímý zhotovitel stavebních prací.

Jakýkoliv zásah do inženýrských sítí je nutno předem dohodnout se správcem

sítě, za jehož dozoru budou prováděny i následující práce a práce v ochranném pásmu těchto sítí.

Při stavebních pracích v ochranných pásmech inženýrských sítí bude postupováno velmi opatrně (ruční výkop) tak, aby nedošlo k poškození nebo jakémukoliv narušení stávajících podzemních vedení.

f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se v levobřežní části nachází ve stanoveném záplavovém území řeky Radbuza, ale nezasahuje do aktivní zóny Q_{100} (337,420 m.n.m.). S výjimkou rampy na lávku přes Radbuza je celá trasa cyklostezky vedena v úrovni stávajícího terénu. Rampa na lávku je orientovaná po směru říčního toku mimo proudnici, která se přimyká k opačnému pravému břehu, kde je cyklostezka již v úrovni 339,10 m.n.m. a pravobřežní opěra zcela mimo záplavové území Q_{100} . Vzdálenost pravobřežní opěry od jeho okraje je ~3,0 m.

Stavba leží mimo poddolovaná nebo jinak narušená území.

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

Úsek nové cyklostezky je veden po stávajícím terénu, trasa a stavebně technické řešení plně odpovídají plánovanému záměru a zadání.

Po své realizaci nemá plánovaná stavba vliv na okolní stavby, pozemky a odtokové poměry.

Odtokové poměry ve stavbou dotčeném území a jeho okolí se nemění. V celém rozsahu řešeného území je zcela zamezeno odtoku dešťových vod na sousední soukromé pozemky.

Veškeré stavební úpravy jsou navrženy v souladu s platnými souvisejícími technickými normami, technickými podmínkami a platnou legislativou.

Stavba splňuje závazné požadavky dotčených orgánů.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

- asanace a sanace

Stavba je bez požadavků na speciální asanace.

Vzhledem k výskytu nevhodných zemín (dle ČSN 721002) na úrovni pláň je pod konstrukcí nové vozovky cyklostezky navržena aktivní zóna (sanace - výměna podloží) tloušťky ~50 cm.

Aktivní zóna musí splňovat tyto parametry - provedení aktivní zóny (výměny podloží) dle ČSN 736133, $\rho_{\max} \geq 1600 \text{ kgm}^{-3}$ (nenamrzavá zemina), hutnění pláň (E_{DEF2}) bude provedeno dle předepsaných parametrů jednotlivých konstrukcí vozovek.

Bude použitý vhodný, dobře hutnitelný, nenamrzavý vhodný nakupovaný kamenitý drcený nebo šterkopíščitý těžký materiál.

Provedení a rozsah aktivní zóny včetně použití vhodného materiálu si musí následně vybraný zhotovitel stavby v dostatečném předstihu nechat schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby.

- demolice

Při realizaci stavebních prací budou v omezeném nutném rozsahu – tzn. v souladu se stavebně-konstrukčním a technickým řešením a konkrétním soupisem prací a materiálů, demontovány (odstraněny) stávající konstrukce asfaltobetonových, betonových dlážděných a nestmelených vozovek, obrubníků, oplocení, kolidujících nefunkčních konstrukcí a předmětů na levém břehu (staré molo, lavičky) apod. a provedeny zemní práce v nutném rozsahu.

Vytěžená zemina bude rovněž použita zpět do stavby, přebytek odvezen na určenou skládku nebo uložena v souladu s aktuálními požadavky stavebníka.

Skrytá ornice bude použita kompletně zpět do stavby.

- kácení dřevin - podrobně viz. předchozí kapitola B.1. odstavec d.4) této zprávy

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

Stavba **zasahuje do těchto pozemků evidovaných pod ochranou zemědělského půdního fondu:**

i.1) Vlastnické právo : **Město Stod, nám. ČSA 294, 333 01 Stod**

Levý břeh :

269/3 - druh pozemku : trvalý travní porost (BPEJ 45800, výměra 203m²)

Trvalý zábor pozemku umístěním nové cyklostezky, nového veřejného osvětlení a nutných manipulačních pruhů a ploch činí ~94m².

Pravý břeh :

2531/2 - druh pozemku : trvalý travní porost (BPEJ 45800 - výměra 41m², BPEJ 41310 - výměra 6m²)

Trvalý zábor pozemku umístěním nové cyklostezky, nového veřejného osvětlení a nutných manipulačních pruhů a ploch činí ~47m² (celý pozemek).

2531/3 - druh pozemku : trvalý travní porost (BPEJ 41310 - výměra 43m²)

Trvalý zábor pozemku umístěním nové cyklostezky, nového veřejného osvětlení a nutných manipulačních pruhů a ploch činí ~43m² (celý pozemek).

2532/1 - druh pozemku : zahrada (BPEJ 41310 - výměra 2339m², BPEJ 45800 - výměra 569m²)

Trvalý zábor pozemku umístěním nové cyklostezky, nového veřejného osvětlení a nutných manipulačních pruhů a ploch činí 291 m² (BPEJ 41310) + 73 m² (BPEJ 45800 m²) = ~364 m²

2539 - druh pozemku : trvalý travní porost (BPEJ 45800 - výměra 1079m²)

Trvalý zábor pozemku umístěním nové cyklostezky, nového veřejného osvětlení a nutných manipulačních pruhů a ploch činí ~370m².

i.2) Vlastnické právo :

Česká republika

Príslušnost hospodařit s majetkem státu : **Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 - Žižkov**

Levý břeh :

269/1 - druh pozemku : trvalý travní porost (BPEJ 45800, výměra 4594m²)

Trvalý zábor pozemku umístěním nové cyklostezky, nového veřejného osvětlení a nutných manipulačních pruhů a ploch činí 541 m² + 193 m² = ~734m².

269/2 - druh pozemku : trvalý travní porost (BPEJ 45800, výměra 890m²)

Trvalý zábor pozemku umístěním nové cyklostezky, nového veřejného osvětlení a nutných manipulačních pruhů a ploch činí ~177m².

Ostatní :

i.3) Vlastnické právo :

Česká republika

Príslušnost hospodařit s majetkem státu : **Povodí Vltavy s.p., Holečkova 3178/8, 150 00 Praha 5 - Smíchov**

3924/96 - způsob využití : koryto vodního toku přirozené nebo upravené,

druh pozemku : vodní plocha

Nad tímto pozemkem umístěna nosná konstrukce lávky, obě opěry umístěny mimo tento pozemek.

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

Konkrétně je řešena chybějící významná část úseku E2 od stanice HZS včetně lávky přes řeku Radbuzy.

Dle konkrétního zadání a požadavku Města Stod byl **začátek-napojení řešeného chybějícího úseku E2** umístěn cca. 20m po levé straně komunikace za křížením s místní komunikací v Dělnické ulici, následně je nová trasa vedena v souběhu s levým břehem Radbuzy, dále po nové lávce přes řeku Radbuzy s **napojením do stávající proluky-cesty na pravém břehu** (pozemek p.č. 2532/1 a další) zajišťující napojení až do uličního prostoru Domažlické ulice

(komunikace I/26 v průtahu Stodem) kudy je dále vedena stávající nově vyznačenou komunikací pro pěší a cyklisty po pravé straně ve směru Domažlice až k průsečnému křížení u čerpací stanice PHM a Střelické ulice. Pravostranné vedení bylo stanoveno jako optimální s ohledem na místní podmínky a možnosti dalších napojení a převedení cyklotrasy.

Napojení nového veřejného osvětlení (SO 401) bude ze dvou stran s tím, že se nebude nutně propojení přes těleso lávky. VO bude napojeno ze stávajícího 5m sloupu ve vnitrobloku u řeky. Do stávající patice se osadí nová pojistka 10A, kde se odjistí nový kabelový úsek AYKY-J 4x16mm² pro celkem 8 sloupů.

Stavba nového úseku společné stezky pro chodce a cyklisty zajišťuje přístup a podmínky pro užívání včetně bezbariérového užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace v celém její rozsahu včetně všech napojení.

Stavební úpravy jsou řešeny v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, ČSN 73 6110 a TP 179 a souvisejícími právními předpisy včetně pozdějších znění předpisů a souvisejícími normami.

Všechna napojení i trasa cyklostezky jsou bezbariérová – tzn. bezbariérová napojení se sníženou hranou výšky 2cm a vozovky v celém rozsahu stavby ve stejné úrovni. Maximální podélný sklon cyklostezky je 3,6% na levobřežní rampě v předpolí nové lávky.

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

Stavba bude zahájena ve stanoveném termínu dle stavebníka.

Výstavbu je nutné realizovat **ve dvou etapách**.

Nejdříve bude, v potřebném předstihu, samostatně provedena v **první etapě** příprava území zahrnující zřízení příjezdových (staveništních) komunikací v trasách obou úseků cyklostezky (komunikace zpevněny sanačními event. podkladními vrstvami cyklostezky), provedení kácení a vyčištění dotčeného území, zřízení zpevněné montážní plochy konstrukce lávky na levobřežním předpolí (prostor rampy).

Ve **druhé etapě** budou realizovány hlavní stavební a montážní práce v rozsahu pro kompletní provedení stavby.

Předpokládaná **délka realizace 1.etapy jsou cca. 1 měsíc** od jejího zahájení.

Předpokládaná **délka realizace 2.etapy jsou cca. 4 měsíce** od jejího zahájení.

Stavba po svém dokončení, bude předána do užívání jako celek.

Žádné související a podmiňující investice s touto stavbou nesouvisí ani ji nepodmiňují.

l) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umístí a provádí

Obec : Stod (558389)

Katastrální území : k.ú. Stod (755516)

Parcelní čísla pozemků :

1.1) Vlastnické právo : **Město Stod, nám. ČSA 294, 333 01 Stod**

Levý břeh řeky Radbuzy :

pozemky p.č.:

265/1 - způsob využití : jiná plocha, druh pozemku : ostatní plocha

265/8 - způsob využití : jiná plocha, druh pozemku : ostatní plocha

265/27 - způsob využití : jiná plocha, druh pozemku : ostatní plocha

265/29 - způsob využití : jiná plocha, druh pozemku : ostatní plocha

265/30 - způsob využití : jiná plocha, druh pozemku : ostatní plocha

265/33 - způsob využití : jiná plocha, druh pozemku : ostatní plocha

269/3 - druh pozemku : trvalý travní porost

319/3 - způsob využití : jiná plocha, druh pozemku : ostatní plocha

3904/2 - způsob využití : ostatní komunikace, druh pozemku : ostatní plocha

Pravý břeh řeky Radbuzy :

pozemky p.č.:

2531/2 - druh pozemku : trvalý travní porost

2532/1 - druh pozemku : zahrada
2539 - druh pozemku : trvalý travní porost

1.2) Vlastnické právo : Česká republika
Příslušnost hospodařit s majetkem státu : Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a,
130 00 Praha 3 - Žižkov

269/1 - druh pozemku : trvalý travní porost
269/2 - druh pozemku : trvalý travní porost

1.3) Vlastnické právo : Česká republika
Příslušnost hospodařit s majetkem státu : Povodí Vltavy s.p., Holečkova 3178/8,
150 00 Praha 5 - Smíchov

3924/96 - způsob využití : koryto vodního toku přirozené nebo upravené,
druh pozemku : vodní plocha

Nad tímto pozemkem umístěna nosná konstrukce lávky, obě opěry umístěny mimo tento pozemek.

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

Ochranné pásmo vzniká pouze u nově položeného vedení veřejného osvětlení, které je vedeno po pozemcích dotčených stavbou.

U podzemního vedení VO činí ochranné pásmo 1m od krajního kabelu kabelové trasy na obě strany. Ochranné pásmo podzemní elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí (dle §46, odst.5, z.č. 458/00) 1m po obou stranách od krajního kabelu kabelové trasy.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření,

Během celé životnosti konstrukcí lávky budou pravidelně prováděny prohlídky revize veškerých mostních konstrukcí lávky v souladu s platnou ČSN 736221. S ohledem na charakter a význam mostního objektu (lávka pro pěší a cyklisty) není požadována zatěžovací zkouška mostního objektu.

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Dle konkrétního zadání a požadavku Města Stod byl začátek-napojení řešeného chybějícího úseku E2 umístěn cca. 20m po levé straně komunikace za křížením s místní komunikací v Dělnické ulici, následně je nová trasa vedena v souběhu s levým břehem Radbuzy, dále po nové lávce přes řeku Radbuzy s napojením do stávající proluky-cesty na pravém břehu (pozemek p.č. 2532/1 a další) zajišťující napojení až do uličního prostoru Domažlické ulice (komunikace I/26 v průtahu Stodem) kudy je dále vedena stávající nově vyznačenou komunikací pro pěší a cyklisty po pravé straně ve směru Domažlice až k průsečnému křížení u čerpací stanice PHM a Střelické ulice. Pravostranné vedení bylo stanoveno jako optimální s ohledem na místní podmínky a možnosti dalších napojení a převedení cyklotrasy.

Napojení nového veřejného osvětlení (SO 401) bude ze dvou stran s tím, že se nebude nutně propojení přes těleso lávky. VO bude napojeno ze stávajícího 5m sloupu ve vnitrobloku u řeky. Do stávající patice se osadí nová pojistka 10A, kde se odjistí nový kabelový úsek AYKY-J 4x16mm² pro celkem 8 sloupů.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci

Jedná se novou plánovanou stavbu jihozápadní části cyklotrasy č.3 městem Stod v souladu s aktualizací studie vedení trasy CT3 z roku 2019 zpracovanou pro Krajský úřad Plzeňského kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství.

b) účel užívání stavby

Účelem užívání této veřejně prospěšné stavby je, kromě zajištění požadovaného převedení cyklistické a pěší dopravy, které je součástí dalšího plánovaného úseku nadregionální cyklotrasy č.3, i výrazné zkvalitnění životních podmínek obyvatelstva a zásadní zlepšení životního prostředí ve městě Stod a jeho okolí.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

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

Žádné výjimky navržená stavba nevyžaduje.

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

Stavba splňuje závazné požadavky dotčených správních orgánů v plném rozsahu.

Stavební úpravy jsou navrženy v souladu s podmínkami závazných stanovisek a vyjádření dotčených správních orgánů, dotčených správců dopravní i technické infrastruktury.

Požadavky vyplývající z jiných právních předpisů se na tuto stavbu nevztahují.

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou v plném rozsahu zohledněny – podrobný komentář viz. kapitola B.10. této zprávy.

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

Jedná se novou plánovanou stavbu jihozápadní části cyklotrasy č.3 městem Stod v souladu s aktualizací studie vedení trasy CT3 z roku 2019 zpracovanou pro Krajský úřad Plzeňského kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství.

Veřejně prospěšné stavba zajistí požadované převedení cyklistické a pěší dopravy, které je součástí dalšího plánovaného úseku nadregionální cyklotrasy č.3, i výrazné zkvalitnění životních podmínek obyvatelstva a zásadní zlepšení životního prostředí ve městě Stod a jeho okolí.

Základní parametry SO101-Cyklostezka:

Celková délka úseku navržené společné stezky pro chodce a cyklisty na levém břehu je 244,042m, celková plocha vozovky šíře 3,0m včetně předpolí lávky a napojení činí ~756 m².

Návrh **stezky se společným provozem chodců a cyklistů** byl proveden v souladu s TP 179 „Návrhování komunikací pro cyklisty“, ČSN 73 6110, vyhláškou č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj a dalšími souvisejícími normami, technickými podmínkami (TP) a technickými a právními předpisy.

Úsek nové společné stezky pro chodce a cyklisty na levém břehu má základní šíři vozovky 3,0m, volná (průchozí) šíře mostovky na lávce je rovněž 3,0m. Tato šíře umožňuje běžný společný pěší, cyklistický i bruslařský provoz a je plně vyhovující pro běžnou intenzitu provozu do cca. 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech.

S ohledem na smíšený provoz chodců a cyklistů je ve volné trati uvažovaná doporučená návrhová rychlost 25 km/h. V dopravních napojeních, zásadních změn směru jízdy a rovněž v napojeních na mostovku lávky je uvažovaná návrhová rychlost max. 10 km/h, čemuž odpovídá směrové řešení, podélné sklony i plně vyhovující rozhledové poměry.

Všechna napojení i trasa cyklostezky jsou bezbariérová – tzn. bezbariérová napojení se sníženou hranou výšky 2cm a vozovky v celém rozsahu stavby ve stejné úrovni. Maximální podélný sklon cyklostezky je 3,6% na levobřežní rampě v předpolí nové lávky.

Základní parametry SO201-Lávka přes Radbuzu:

Nová lávka přes Radbuzu má světlou délku přemostění 49,51m, celkovou délku mostního objektu 55,60m včetně opěr a křídel, rozpětí jediného hlavního obloukového pole 50,51m. Délka mostovky mezi dilatacemi je 51,51m. Světlá šíře mostovky mezi zábradlími lávky je 3,0m.

Celková délka hlavní nosné ocelové obloukové konstrukce lávky je 51,40m, plocha mostovky činí 153 m².

Základní parametry SO 401 - Veřejné osvětlení :

Napěťová soustava: 3 PEN, ~50 Hz, 3x400/230 V/TN-C do průřezu Cu10mm², Al 16mm²
1 NPE, ~ 50 Hz, 230 V / TN-S pro výzbroj stožárů

Typ osvětlovacích stožárů: Nové bezpaticové stožáry žárově zinkované 6m bez výložníku.

Typ svítidel: Svítidla budou určena na základě výběrového řízení. Jako standard je stanoveno svítidlo ILLUM BARA XXX 20-3070-SCL2 se zdrojem LED 12W.

Počet nových osvětlovacích bodů: 8 ks

Maximální nárůst soudobého příkonu: $P_{\max} = 0,1 \text{ kW}$

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů.

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

Stavba nemá žádné nároky na zdroje a potřeby napojení na technickou infrastrukturu s výjimkou napojení nového veřejného osvětlení – podrobně viz. kapitola B.1. odstavce j) a o).

Maximální nárůst soudobého příkonu u nového veřejného osvětlení činí $P_{\max}=0,1 \text{ kW}$ (viz. předchozí odstavce f) této kapitoly)

Odtokové poměry ve stavbou dotčeném území a jeho okolí se nemění. V celém rozsahu řešeného území je zcela zamezeno odtoku dešťových vod na sousední soukromé pozemky.

Navržená stavba přímo neprodukuje žádné odpady a emise. Běžný odpad z prováděného čištění a údržby komunikací a navazujících ploch je likvidován příslušnými vlastníky a správci (Město Stod) standardními předepsanými postupy v souladu s platnou legislativou– tzn. dle zákona č. 541/2020 Sb. a vyhlášky č.8/2021.

Stavba neobsahuje žádné budovy a emisní zdroje.

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

Stavba bude zahájena ve stanoveném termínu dle stavebníka.

Výstavbu je nutné realizovat **ve dvou etapách**.

Nejdříve bude, v potřebném předstihu, samostatně provedena v **první etapě** příprava území zahrnující zřízení příjezdových (staveništních) komunikací v trasách obou úseků cyklostezky (komunikace zpevněny sanačními event. podkladními vrstvami cyklostezky), provedení kácení a vyčištění dotčeného území, zpevnění montážní plochy lávky na levobřežním předpolí (prostor rampy).

Ve **druhé etapě** budou realizovány hlavní stavební a montážní práce v rozsahu pro kompletní provedení stavby.

Předpokládaná **délka realizace 1.etapy jsou cca. 1 měsíc** od jejího zahájení.

Předpokládaná **délka realizace 2.etapy jsou cca. 4 měsíce** od jejího zahájení.

Stavba po svém dokončení, bude předána do užívání jako celek.

Žádné související a podmiňující investice s touto stavbou nesouvisí ani ji nepodmiňují.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkuš. provozu)

V opodstatněném případě může stavební úřad na žádost stavebníka vydat časově omezené povolení k předčasnému užívání navržené stavby před jejím úplným dokončením, pokud to nemá podstatný vliv na užitelnost stavby, neohroží to bezpečnost a zdraví osob nebo zvířat anebo životní prostředí. Stavba bude prováděná dodavatelsky, stavebník musí uzavřít dohodu se zhotovitelem stavby, obsahující jeho souhlas, popřípadě sjednané podmínky předčasného užívání stavby.

k) orientační náklady stavby
(orientační cena na úrovni DSP)
STAVBA CELKEM BEZ DPH:
DPH 21%:
CELKEM VČETNĚ DPH cca. :

cca. 27.000.000,- Kč
5.670.000,- Kč
cca. 32.670.000,- Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba je plně v souladu s charakterem, terénním reliéfem a členěním území.

Jedná se o asymetrické údolí se značným rozdílem výšek terénu na pravém a levém břehu.

Stavba a její umístění jsou plně v souladu platným s Územním plánem Stod, zajišťují plánované a požadované propojení levého a pravého břehu Radbuzy a přirozeným, velmi vhodným způsobem dotvářejí nábrežní linii řeky v souladu s požadavky a potřebami města Stod. Stavba a její umístění jsou plně v souladu s plánovanou urbanizací a architektonickým ztvárněním navazujících pozemků a staveb, které vhodným a funkčním způsobem dotvářejí. Nově navržený úsek rovněž přirozeně navazuje a je v souladu s již realizovaným úsekem cyklostezky E1 v severovýchodní části města Stod.

Jedná se plánovanou výstavbu jihozápadní části cyklotrasy č.3 městem Stod v souladu s aktualizací studie vedení trasy CT3 z roku 2019 zpracovanou pro Krajský úřad Plzeňského kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství.

Konkrétně je řešena chybějící významná část úseku E2 od stanice HZS včetně lávky přes řeku Radbuзу. Ke stanici HZS byl úsek E1 již zbudován v roce 2017.

Součástí řešeného úseku je i nová lávka přes Radbuзу jejíž umístění je jednoznačně stanovené omezujícími územními podmínkami a to především vedením inženýrských sítí - konkrétně stávajícími nadzemními trasami vedení vysokého napětí elektrizační soustavy do 35 kV, dále vlastnickými vztahy k pozemkům, stávající zástavbou a terénními poměry.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti je jediné možné (realizovatelné) umístění nové lávky proti pravobřežní proluce ve stávající zástavbě na pozemku p.č. 2532/1 (vlastník Město Stod).

Toto umístění lávky plně odpovídá projednání a ukotvení vedení cyklotrasy v roce 2019 dle požadavků z výrobního výboru konaného 11.10.2019 na MěÚ Stod (viz. příložený zápis) a rovněž je v souladu s východní místní variantou trasy dle studie „Cyklotrasa č.3/aktualizace studie vedení trasy v části Plzeň-Domažlice“ (pořizovatel Krajský úřad Plzeňského kraje-Odbor dopravy a silničního hospodářství, zpracovatel Atelier VAS ... 2019), která byla do studie doplněna rovněž dle závěrů a požadavků z projednání CT3.

Dle konkrétního zadání a požadavku Města Stod byl začátek-napojení řešeného chybějícího úseku E2 umístěn cca. 20m po levé straně komunikace za křížením s místní komunikací v Dělnické ulici, následně je nová trasa vedena v souběhu s levým břehem Radbuzy, dále po nové lávce přes řeku Radbuзу s napojením do stávající proluky-cesty na pravém břehu (pozemek p.č. 2532/1 a další) zajišťující napojení až do uličního prostoru Domažlické ulice (komunikace I/26 v průtahu Stodem) kudy je dále vedena stávající nově vyznačenou komunikací pro pěší a cyklisty po pravé straně ve směru Domažlice až k průsečnému křížení u čerpací stanice PHM a Střelické ulice. Pravostranné vedení bylo stanoveno jako optimální s ohledem na místní podmínky a možnosti dalších napojení a převedení cyklotrasy.

Dále je rovněž možné vedení další cyklistické a pěší trasy (dopravy) Střelickou ulicí ve směru Střelice a Hradec.

S ohledem na umístění v intravilánu města bude cyklostezka plně vybavena veřejným osvětlením v celém rozsahu řešeného úseku, včetně osvětlení lávky přes Radbuзу apod.

Umístění cyklotrasy je v souladu s požadavky a závěry z jejího projednání a rovněž se studií „Cyklotrasa č.3/aktualizace studie vedení trasy v části Plzeň-Domažlice“ (pořizovatel Krajský úřad Plzeňského kraje-Odbor dopravy a silničního hospodářství, zpracovatel Atelier VAS ... 2019)

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

Architektonické řešení obou úseků cyklostezek je navrženo v rámci standardních stavebních, materiálových a prefabrikovaných prvků v oboru pozemních komunikací.

Materiály použité pro tento druh stavebních úprav odpovídají stanoveným standardům – kryt vozovky levobřežního úseku bude asfaltobetonový, kryt vozovky pravobřežního napojení cyklostezky bude z betonové dlažby tvaru „bloček“ s pokládkou „do čtverců“ v souladu s již dříve provedenou rekonstrukcí v Domažlické ulici podél dotčeného úseku průtahu I/26. Běžná dlažba bude ve standardním šedém odstínu s výjimkou reliéfní dlažby pro nevidomé v barvě červené.

Obrubníky budou betonové prefabrikované.

Architektonické řešení - tvar lávky a umístění lávky bylo dáno celkovou situací převáděné trasy cyklostezky a technickou specifikací. V místě budoucí lávky bylo provedené polohopisné a výškopisné měření, na jejichž základě byla navržena konstrukce lávky jak směrově, tak i výškově.

Základní koncepcí návrhu bylo přemostění řeky Radbuzy a její inundace jedním mostním otvorem. Pro rozpětí pole délky cca. 50 m byla zvolena konstrukce s ocelovými oblouky a dolní spráženou žlb. deskou mostovky. Hlavní nosníky jsou vzájemně skloněny o $10,4^\circ$. Byla navržena konstrukce se zkříženými závěsy, tzv. síťový oblouk s menším počtem závěsů. Navržená oblouková konstrukce velmi vhodně zapadá do celkové kompozice širokého okolí a terénního reliéfu v blízkosti vodoteče řeky Radbuzy.

Lávka je umístěna tak, aby přemostovala řeku v místě, kde je cyklostezka vedena na pravém břehu po městském pozemku č. 2531/2. Vzhledem k rozdílným výškám břehů byla navržena niveleta mostu v jednotném podélném spádu 1,38% .

Barevné odstíny jsou uvedeny na výkrese barevného řešení – podrobně viz. příloha D.1.2.6. Nosná ocelová konstrukce a madla zábradlí jsou navržena v barvě RAL6011 (zelená s tmavošedým odstínem), výplň zábradlí RAL9002 (světlá šedá ... vhodné barevné potlačení výplně oproti hlavnímu tvaru lávky), táhla budou v povrchové úpravě ANTICORRO (dle technické specifikace výrobce, velmi kvalitní povrchová úprava s žádoucím designovým efektem). Betonové konstrukce budou přírodní šedé z pohledového betonu.

B.2.3 Celkové technické řešení

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

Jedná se plánovanou výstavbu jihozápadní části cyklotrasy č.3 městem Stod v souladu s aktualizací studie vedení trasy CT3 z roku 2019 zpracovanou pro Krajský úřad Plzeňského kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství.

Konkrétně je řešena chybějící významná část úseku E2 od stanice HZS včetně lávky přes řeku Radbuzy. Ke stanici HZS byl úsek E1 již zbudován v roce 2017.

Součástí řešeného úseku je i nová lávka přes Radbuzy jejíž umístění je jednoznačně stanovené omezujícími územními podmínkami a to především vedením inženýrských sítí - konkrétně stávajícími nadzemními trasami vedení vysokého napětí elektrizační soustavy do 35 kV, dále vlastnickými vztahy k pozemkům, stávající zástavbou a terénními poměry.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti je jediné možné (realizovatelné) umístění nové lávky proti pravobřežní proluce ve stávající zástavbě na pozemku p.č. 2532/1 (vlastník Město Stod).

Toto umístění lávky plně odpovídá projednání a ukotvení vedení cyklotrasy v roce 2019 dle požadavků z výrobního výboru konaného 11.10.2019 na MěÚ Stod (viz. příložený zápis) a rovněž je v souladu s východní místní variantou trasy dle studie „Cyklotrasa č.3/aktualizace studie vedení trasy v části Plzeň-Domažlice“ (pořizovatel Krajský úřad Plzeňského kraje-Odbor dopravy a silničního hospodářství, zpracovatel Atelier VAS ... 2019), která byla do studie doplněna rovněž dle závěrů a požadavků z projednání CT3.

Dle konkrétního zadání a požadavku Města Stod byl začátek-napojení řešeného chybějícího úseku E2 umístěn cca. 20m po levé straně komunikace za křížením s místní komunikací v Dělnické

ulici, následně je nová trasa vedena v souběhu s levým břehem Radbuzy, dále po nové lávce přes řeku Radbuzu s napojením do stávající proluky-cesty na pravém břehu (pozemek p.č. 2532/1 a další) zajišťující napojení až do uličního prostoru Domažlické ulice (komunikace I/26 v průtahu Stodem) kudy je dále vedena stávající nově vyznačenou komunikací pro pěší a cyklisty po pravé straně ve směru Domažlice až k průsečnému křížení u čerpací stanice PHM a Střelické ulice. Pravostranné vedení bylo stanoveno jako optimální s ohledem na místní podmínky a možnosti dalších napojení a převedení cyklotrasy.

Dále je rovněž možné vedení další cyklistické a pěší trasy (dopravy) Střelickou ulicí ve směru Střelice a Hradec.

S ohledem na umístění v intravilánu města bude cyklostezka plně vybavena veřejným osvětlením v celém rozsahu řešeného úseku, včetně osvětlení lávky přes Radbuzu apod.

Umístění cyklotrasy je v souladu s požadavky a závěry z jejího projednání a rovněž se studií „Cyklotrasa č.3/aktualizace studie vedení trasy v části Plzeň-Domažlice“ (pořizovatel Krajský úřad Plzeňského kraje-Odbor dopravy a silničního hospodářství, zpracovatel Atelier VAS ... 2019).

Stavba se skládá z objektů **SO 101 – Cyklostezka, SO 201 – Lávka přes Radbuzu a SO 401 - Veřejné osvětlení** :

a1) SO 101 – Cyklostezka

Celková délka navržené společné stezky pro chodce a cyklisty na levém břehu je 244,042m, celková plocha vozovky šíře 3,0m včetně předpolí lávky a napojení činí ~756 m².

Návrh stezky se **společným provozem chodců a cyklistů** byl proveden v souladu s TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, ČSN 73 6110, vyhláškou č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj a dalšími souvisejícími normami, technickými podmínkami (TP) a technickými a právními předpisy.

Úsek nové společné stezky pro chodce a cyklisty na levém břehu má základní šíři vozovky 3,0m, volná (průchozí) šíře mostovky na lávce je rovněž 3,0m. Tato šíře umožňuje běžný společný pěší, cyklistický i bruslařský provoz a je plně vyhovující pro běžnou intenzitu provozu do cca. 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech.

S ohledem na smíšený provoz chodců a cyklistů je ve volné trati obou úseků uvažovaná doporučená návrhová rychlost 25 km/h. V dopravních napojeních, zásadních změn směru jízdy a rovněž v napojeních na mostovku lávky je uvažovaná návrhová rychlost max. 10 km/h, čemuž odpovídá směrové řešení, podélné sklony i plně vyhovující rozhledové poměry.

Všechna napojení i trasa cyklostezky jsou bezbariérová – tzn. bezbariérová napojení se sníženou hranou výšky 2cm a vozovky v celém rozsahu stavby ve stejné úrovni. Maximální podélný sklon cyklostezky je 3,6% na levobřežní rampě v předpolí nové lávky.

a2) SO 201 – Lávka přes Radbuzu

Nová lávka je umístěna v říčním kilometru 36,85 řeky Radbuzy proti pravobřežní proluce ve stávající zástavbě na pozemku p.č. 2532/1 (vlastník Město Stod).

Tvar lávky a umístění lávky bylo dáno celkovou situací převáděné trasy cyklostezky a technickou specifikací. V místě budoucí lávky bylo provedené polohopisné a výškopisné měření, na jejichž základě byla navržena konstrukce lávky jak směrově, tak i výškově.

Základní koncepcí návrhu bylo přemostění řeky Radbuzy a její inundace jedním mostním otvorem. Pro rozpětí pole délky cca. 50 m byla zvolena konstrukce s ocelovými oblouky a dolní spráženou žlb. deskou mostovky. Hlavní nosníky jsou vzájemně skloněny o 10,4°. Byla navržena konstrukce se zkríženými závěsy, tzv. síťový oblouk s menším počtem závěsů.

Lávka je umístěna tak, aby přemostovala řeku v místě, kde je cyklostezka vedena na pravém břehu po městském pozemku č. 2531/2. Vzhledem k rozdílným výškám břehů byla navržena niveleta mostu v jednotném podélném spádu 1,38% . Na levém břehu lávka ústí do prostoru rekreační zóny.

a3) SO 401 - Veřejné osvětlení

Nově budované veřejné komunikace jsou zařazeny dle ČSN CEN/TR 13201-1až4 (36 0455) do třídy osvětlení P5.

Napojení bude ze stávajícího 5m sloupu ve vnitrobloku u řeky. Do stávající patice se osadí nová pojistka 10A, kde se odjistí nový kabelový úsek AYKY-J 4x16mm² pro celkem 8 sloupů.

U cyklostezky se osadí bezpaticové stožáry, žárově zinkované 6m bez výložníku, svítidlo na dřík LED 12W. Na lávce stožáry nebudou, vedle se osadí 1 sloup ozn. SL8 výšky 10m z důvodu vyrovnání výškového rozdílu 4m lávky nad terénem. Návrh je doložen výpočtem – viz příloha SO 401.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Stavba nemá žádné nároky na zdroje a energie s výjimkou nového veřejného osvětlení – podrobně viz. kapitola B.1. odstavce j) a o).

Maximální nárůst soudobého příkonu u nového veřejného osvětlení činí

$$P_{\max} = 0,1 \text{ kW.}$$

Stavba nemá žádné nároky na zdroje tepla a teplé užitkové vody.

Navržená stavba přímo neprodukuje žádné odpady a emise. Běžný odpad z prováděného čištění a údržby komunikací a navazujících ploch je likvidován příslušnými vlastníky a správci (Město Stod) standardními předepsanými postupy v souladu s platnou legislativou – tzn. dle zákona č. 541/2020 Sb. a vyhlášky č.8/2021.

Stavba neobsahuje žádné budovy a emisní zdroje.

c) celková spotřeba vody

Stavba jako taková nemá žádné nároky na spotřebu vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Navržená stavba přímo neprodukuje žádné odpady a emise. Běžný odpad z prováděného čištění a údržby komunikací a navazujících ploch je likvidován příslušnými vlastníky a správci (Město Stod) standardními předepsanými postupy v souladu s platnou legislativou – tzn. dle zákona č. 541/2020 Sb. a vyhlášky č.8/2021.

Stavba neobsahuje žádné emisní zdroje.

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

Stavba nemá žádné nároky na sítě komunikačních vedení a elektronická komunikační zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba nového úseku pro chodce a cyklisty zajišťuje přístup a podmínky pro užívání stavby včetně bezbariérového užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavební úpravy jsou řešeny v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, ČSN 73 6110 a TP 179 a souvisejícími právními předpisy včetně pozdějších znění předpisů a souvisejícími normami.

Všechna napojení i trasa cyklostezky jsou bezbariérová – tzn. bezbariérová napojení se sníženou hranou výšky 2cm a vozovky v celém rozsahu stavby ve stejné úrovni. Maximální podélný sklon cyklostezky je 3,6% na levobřežní rampě v předpolí nové lávky.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena v souladu s platnými požadavky na ochranu obyvatelstva – tzn. bezpečnost při jejím užívání a provozu.

Stavba nové společné stezky pro chodce a cyklisty je navržena v souladu s platnými požadavky na bezpečnost při jejím užívání a provozu. S ohledem na novou trasu stezky pro chodce a cyklisty zcela oddělenou od silničního provozu motorových vozidel se jedná o **zásadní prvek pro zajištění plynulosti a bezpečnosti pěších, cyklistů o ostatních účastníků provozu** v dotčené oblasti.

Veškeré stavební úpravy jsou navrženy v souladu s platnými souvisejícími technickými normami, technickými podmínkami a platnou legislativou.

Technické řešení úprav je navrženo v souladu s platnými předpisy pro zajištění plynulosti a bezpečnosti silničního provozu (Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) 361/2000 Sb. v aktuálním znění a znění prováděcích předpisů) a v souladu s ČSN 73 6110, TP179 a dalšími souvisejícími normami a předpisy včetně pozdějších znění předpisů.

Projektovaná stavba je řešena v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných technických požadavcích na využívání území a s vyhláškou č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu, užitné vlastnosti, mechanickou odolnost a stabilitu.

Stavba splňuje závazné požadavky dotčených orgánů.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Jedná se plánovanou výstavbu jihozápadní části cyklotrasy č.3 městem Stod v souladu s aktualizací studie vedení trasy CT3 z roku 2019 zpracovanou pro Krajský úřad Plzeňského kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství.

Konkrétně je řešena chybějící významná část úseku E2 od stanice HZS včetně lávky přes řeku Radbuzu. Ke stanici HZS byl úsek E1 již zbudován v roce 2017.

Součástí řešeného úseku je i nová lávka přes Radbuzu jejíž umístění je jednoznačně stanovené omezujícími územními podmínkami a to především vedením inženýrských sítí - konkrétně stávajícími nadzemními trasami vedení vysokého napětí elektrizační soustavy do 35 kV, dále vlastnickými vztahy k pozemkům, stávající zástavbou a terénními poměry.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti je jediné možné (realizovatelné) umístění nové lávky proti pravobřežní proluce ve stávající zástavbě na pozemku p.č. 2532/1 (vlastník Město Stod).

Toto umístění lávky plně odpovídá projednání a ukotvení vedení cyklotrasy v roce 2019 dle požadavků z výrobního výboru konaného 11.10.2019 na MěÚ Stod (viz. příložený zápis) a rovněž je v souladu s východní místní variantou trasy dle studie „Cyklotrasa č.3/aktualizace studie vedení trasy v části Plzeň-Domažlice“ (pořizovatel Krajský úřad Plzeňského kraje-Odbor dopravy a silničního hospodářství, zpracovatel Atelier VAS ... 2019), která byla do studie doplněna rovněž dle závěrů a požadavků z projednání CT3.

Umístění cyklotrasy je v souladu s požadavky a závěry z jejího projednání a rovněž se studií „Cyklotrasa č.3/aktualizace studie vedení trasy v části Plzeň-Domažlice“ (pořizovatel Krajský úřad Plzeňského kraje-Odbor dopravy a silničního hospodářství, zpracovatel Atelier VAS ... 2019).

Stavba a její umístění jsou plně v souladu platným s Územním plánem Stod, zajišťují plánované a požadované propojení levého a pravého břehu Radbuzy a přirozeným, velmi vhodným způsobem dotvářejí nábrežní linii řeky v souladu s požadavky a potřebami města Stod. Stavba a její umístění jsou plně v souladu s plánovanou urbanizací a architektonickým ztvárněním navazujících pozemků a staveb, které vhodným a funkčním způsobem dotvářejí. Nově navržený úsek rovněž přirozeně navazuje a je v souladu s již realizovaným úsekem cyklostezky E1 v severovýchodní části města Stod.

b) popis navrženého řešení

SO 101 – Cyklostezka

Celková délka úseku navržené společné stezky pro chodce a cyklisty na levém břehu je 244,042m, celková plocha vozovky šíře 3,0m včetně předpolí lávky a napojení činí ~756 m².

Návrh stezky se společným provozem chodců a cyklistů byl proveden v souladu s TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, ČSN 73 6110, vyhláškou č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj a dalšími souvisejícími normami, technickými podmínkami (TP) a technickými a právními předpisy.

Úsek nové stezky pro chodce a cyklisty má základní šíři vozovky 3,0m, volná (průchozí) šíře mostovky na lávce je rovněž 3,0m. Tato šíře umožňuje běžný společný pěší, cyklistický i

bruslařský provoz a je plně vyhovující pro běžnou intenzitu provozu do cca. 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech.

S ohledem na smíšený provoz chodců a cyklistů je ve volné trati obou úseků uvažovaná doporučená návrhová rychlost 25km/h. V dopravních napojeních, zásadních změn směřů jízdy a rovněž v napojeních na mostovku lávky je uvažovaná návrhová rychlost max. 10 km/h, čemuž odpovídá směrové řešení, podélné sklony i plně vyhovující rozhledové poměry.

Maximální podélný sklon cyklostezky je 3,6% na levobřežní rampě v předpolí nové lávky.

Všechna napojení i trasa cyklostezky jsou bezbariérová – tzn. bezbariérová napojení se sníženou hranou výšky 2cm a vozovky v celém rozsahu stavby ve stejné úrovni.

Základní příčný sklon stezky je 1%.

Konstrukce vozovek jsou navrženy následovně:

VOZOVKA A1 v hlavním úseku na levém břehu

- vozovka společné stezky pro chodce a cyklisty s možným pojezdem vozidel údržby včetně event. pojezdu těžkých nákladních vozidel během výstavby a následných oprav a údržby včetně přístupu k vodnímu toku

- asfaltový beton	ACO 11 S	tl. 40 mm	ČSN 73 6121
- <i>postřík spojovací PS CP, ČSN 736129 - 0,35 kgm⁻²</i>			
- asfaltový beton	ACP 22 S	tl. 60 mm	ČSN 73 6121
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK 0/32 Gc	MZK	tl. 150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' ŠDA 0/32 GE	ŠDA	tl. 200 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka		450 mm	

VOZOVKA DL1 napojení v předpolí lávky na pravém břehu – pojížděná vozovka

- vozovka společné stezky pro chodce a cyklisty s možným pojezdem vozidel údržby včetně event. pojezdu těžkých nákladních vozidel během výstavby a následných oprav a údržby včetně přístupu k pravobřežní opěře a vodnímu toku

- betonová dlažba	DL	tl. 80 mm	ČSN 73 6131
- ložní vrstva	L	tl. 40 mm	ČSN 73 6131
- mechanicky zpevněné kamenivo MZK 0/32 Gc	MZK	tl. 150 mm	ČSN 73 6126-1
- štěrkodrt' ŠDA 0/32 GE	ŠDA	tl. 180 mm	ČSN 73 6126-1
celkem tloušťka		450 mm	

Dlažba bude tvaru „bloček“ s pokládkou „do čtverců“ v souladu s již provedenou rekonstrukcí v Domažlické ulici podél dotčeného úseku průtahu I/26. Běžná dlažba bude ve standardním šedém odstínu s výjimkou reliéfní dlažby pro nevidomé v barvě červené.

Vzhledem k výskytu nevhodných zemin (dle ČSN 721002) na úrovni pláň je pod konstrukcí nové vozovky cyklostezky navržena aktivní zóna (sanace - výměna podloží) tloušťky ~50cm.

Aktivní zóna musí splňovat tyto parametry - provedení aktivní zóny (výměny podloží) dle ČSN 736133, $\rho_{\max} \geq 1600 \text{ kgm}^{-3}$ (nenamrzavá zemina), hutnění pláň (E_{DEF2}) bude provedeno dle předepsaných parametrů jednotlivých konstrukcí vozovek.

Bude použitý vhodný, dobře hutnitelný, nenamrzavý vhodný nakupovaný kamenitý drcený nebo štěrkopíštěný těžký materiál.

Provedení a rozsah aktivní zóny včetně použití vhodného materiálu si musí následně vybraný zhotovitel stavby v dostatečném předstihu nechat schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby.

- zelené pásy a plochy

V rámci čistých terénních úprav (součást SO101) bude rozprostřena ornice (kvalitní substrát) min. tloušťky 100 mm a oseta travním semenem - použít parkové travní semeno (min. 25g/m²), výsev provést dle ČSN 83 9031.

- odvodnění

Úsek nové cyklostezky je na levém rovinatém břehu veden po stávajícím terénu, odvodnění je zajištěno příčným sklonem vozovky cyklostezky na stávající terén.

Odtokové poměry ve stavbu dotčeném území a jeho okolí se nemění. V celém rozsahu řešeného území je zcela zamezeno odtoku dešťových vod na sousední soukromé pozemky.

- dopravní značení a dopravní opatření

Konkrétní návrh trvalého značení na úrovni DSP je samostatnou přílohou dokumentace – D.1.1.5. Jedná se o osazení odpovídajícího svislého dopravního značení v obou úsecích společné stezky pro chodce a cyklisty (C7a, C7b).

Zařízení staveniště během výstavby lze umístit mimo aktivní zónu záplavového území – tzn. na levém břehu na plochy pozemků ve vlastnictví Města Stod p.č. **265/1, 265/30, 265/33, 269/3 na plochy zcela mimo záplavové území Q₁₀₀.**

Montážní a manipulační zpevněná plocha pro kompletaci konstrukcí lávky bude u levobřežního předpolí lávky na pozemku ve vlastnictví Města Stod p.č. **319/3.**

Výstavba bude převážně prováděna ve volném terénu mimo stávající síť místních komunikací.

Přístup na stavbu je na levém břehu zajištěn z ulic Dělnická a Luční a na pravém břehu z komunikace v Domažlické ulici – I/26.

Dopravní opatření – přechodné dopravní značení se omezují na místa napojení obou úseků nové stezky pro chodce a cyklisty a stavební úpravy stávajícího chodníku v Domažlické ulici (pravá strana směr Domažlice).

Postup výstavby a přechodné dopravní značení a dopravní opatření v souladu s TP66 budou navrženy v následujícím stupni projektové dokumentace.

Je nutno postupovat dle příslušných stanovisek, vyjádření a dokladů.

Minimálně 30 dní před zahájením výstavby budou vybraným zhotovitelem stavby vypracovány (event. aktualizovány) návrhy trvalého dopravního značení a přechodného značení v souladu s TP66 (místní úpravy provozu na PK) a předloženy k odsouhlasení a stanovení příslušnému odboru dopravy dle §77 zákona č.361/2000 Sb. o silničním provozu za předchozího odsouhlasení místně příslušného dopravního inspektorátu Policie ČR.

- dopravní zařízení – sloupky

V obou předpolích před začátku lávky budou osazeny **odemykatelné odnímatelné masivní ocelové sloupky**, neboť je nutno fyzicky zamezit vjezdu vozidel a zároveň umožnit vjezd údržby.

Sloupky budou osazeny v ose cyklostezky v místech, kde začíná zábradlí, aby nebylo možné jejich objíždění.

Obrubníky při okraji vozovek cyklostezky budou prefabrikované betonové šíře 80mm a výšky 250mm uložené do lože s opěrou z betonu C16/20. Běžná výška obrubníků bude v úrovni vozovek cyklostezky.

U bezbariérového snížení bude výška obrubníků 2 cm, u vodící linie pro nevidomé je výška min. 6cm. Změny výšek obrubníků budou provedeny výškovým náběhem na délku cca. 1 m.

SO 201 – Lávka přes Radbuzu

(podrobně viz. část dokumentace D.1.2., zpracovatel VHSC, s.r.o.)

Úvod

Nová lávka je umístěna v říčním kilometru 36,85 řeky Radbuzy proti pravobřežní proluce ve stávající zástavbě na pozemku p.č. 2532/1 (vlastník Město Stod).

Tvar lávky a umístění lávky bylo dáno celkovou situací převáděné trasy cyklostezky a technickou specifikací. V místě budoucí lávky bylo provedené polohopisné a výškopisné měření, na jejichž základě byla navržena konstrukce lávky jak směrově, tak i výškově.

Základní koncepcí návrhu bylo přemostění řeky Radbuzy a její inundace jedním mostním otvorem. Pro rozpětí pole délky cca. 50 m byla zvolena konstrukce s ocelovými oblouky a dolní spřaženou

žlb. deskou mostovky. Hlavní nosníky jsou vzájemně skloněny o $10,4^\circ$. Byla navržena konstrukce se zkříženými závěsy, tzv. síťový oblouk s menším počtem závěsů.

Lávka je umístěná tak, aby přemostovala řeku v místě, kde je cyklostezka vedena na pravém břehu po městském pozemku č. 2531/2. Vzhledem k rozdílným výškám břehů byla navržena niveleta mostu v jednotném podélném spádu 1,38%. Na levém břehu lávka ústí do prostoru rekreační zóny.

Výška lávky byla řešena v souladu s ČSN 736201 pro převedení lávky nad vodním tokem. Lávka patří do návrhové kategorie 3 podle tabulky 12.1 normy. výška spodního líce konstrukce mostu včetně ložisek má splňovat min. výšku $Q100 (337,420\text{m.n.m.}) + 0,5\text{m}$. Navržená lávka toto kritérium splňuje po celé délce lávky kromě levobřežního ložiska – teoreticky dojde k zaplavení ve výšce 0,08m. Protože proudnice se přimyká k pravému břehu, je ohrožení lávky splavím bezvýznamné.

Identifikační údaje lávky

Stavba: Cyklotrasa č. 3, Stod - úsek E2 včetně lávky přes Radbuzu

Objekt: SO 201 LÁVKA PŘES RADBUZU

Název mostu: Lávka pro pěší přes Radbuzu

Evidenční č. mostu: -

Katastrální území: Stod

Obec: Stod

Kraj: Plzeňský

Převáděná komunikace: Pěší, cyklistický provoz, mimořádně obslužné vozidlo do 3,5t

Bod křížení: ř. km. 36,85

Úhel křížení: $90,0^\circ$

Volná výška: Cca 3,9 m

Základní údaje lávky

Charakteristika mostu: Ocelový, oblouk s táhly, přímý, s dolní mostovkou, základy betonové, pilotové

Délka přemostění: 49,505 m

Délka mostu: 55,600 m

Délka nosné konstrukce: 51,400 m

Rozpětí jednotlivých polí: 50,505 m

Šikmost mostu: Most kolmý

Volná šířka mostu: 3,000 m

Šířka průchozího prostoru: 3,000 m

Šířka mostu: 5,100 m, v místě podpor 5,700 m

Výška mostu nad terénem: max. 3,370 m

Úložná výška: 550mm

Stavební výška: 420 mm (nad podporou)

Plocha mostní konstrukce: $43,3\text{ m}^2$

Zatížení lávky: užité 3,5 kN/m², servisní vozidlo

Popis nosné konstrukce lávky

Hlavní nosnou konstrukcí lávky jsou dvojice oblouků se šikmými závěsy. Vzdálenost hlavních nosníků v místě mostovky je 4,7 m a jsou navzájem spojeny příčníky a spráženou ŽB deskou mostovky. Oblouky kruhového tvaru jsou vyrobeny z ocelových silnostěnných trubek TR 323.9X14.2 z materiálu S235J2G3 sklánějící se směrem do středu lávky pod úhlem $10,4^\circ$, vzepětí oblouků činí 8,9 m a navzájem jsou propojeny ocelovými trubkami TR 244.5x12.5 z materiálu S235J2G3 na 7 místech. Vzdálenost mezi spojovacími trubkami je přibližně 1/10 délky oblouku a jsou umístěny od středu symetricky od osy symetrie lávky. Oblouky budou vyrobeny s navýšením v polovině oblouku o 50mm.

Dolní pás oblouku je vyroben ze silnostěnné trubky sledující tvar mostovky – předpokládá se nadvýšení dolního pasu o cca 80mm. Dolní a horní pásy jsou nad opěrami spojeny dvojicí

trojúhelníkových plechů, které tvoří uzavřenou komoru. Příčníky jsou spřaženy s železobetonovou deskou mostovky a jsou voleny v modulu 2,5m.

Podporové příčníky uzavřeného komorového průřezu jsou dimenzovány jak na provozní stav, tak na reakce působící při zvedání lávky. Pro spřažení ocelové konstrukce a železobetonové desky byly navrženy spřahovací trny Ø 16 mm, dl. 100 mm. Železo-betonová monolitická deska je navržena se ztraceným bedněním z trapézového plechu TR70/200 tl. 1mm. Deska je navržena s celkovou tloušťkou 170 mm a s dostředným sklonem 1,5 %. Deska mostovky je z betonu C30/37-XF2 a hlavní výztuž jakosti B500B.

Trubkové závěsy (táhla) jsou vedeny šikmo vůči svislé, tak i vodorovné rovině a jsou tvořeny kruhovými trubkami TR42.4x5 z oceli S235J2G3. Trubky budou zakončeny přípojem, který bude v dalším stupni dokumentace navržen a staticky posouzen a bude vyhovovat na přenášené síly přípojem.

Lávka je vybavena hrncovými ložisky s předpokládaným posuvem +/-50mm. Nad pravobřežní opěrou bude proveden mostní závěr pro celkový posun do 60mm.

Vybavení lávky

Lávka je určena pouze pro pěší a cyklisty, není vybavená svodidly, ale jen zábradlím. Na mostě a křídlech opěr je ocelové zábradlí se svislou výplní - s jedním madlem ve výšce 1,1 m (pro chodce) a s druhým ve výšce 1,3 m (pro cyklisty). Odvodnění mostovky je řešeno dostředným sklonem 1.5% mostovky k atypickým odvodňovačům a voda z mostovky je odvedena svislými svody přímo do řeky.

Ocelová konstrukce lávky bude uzemněna k výztuži betonových základů bude přivařený zemní pásek (2 na každou opěru), který bude druhým koncem připojený k ocelové konstrukci lávky. Osvětlení lávky je řešeno vnějšími osvětlovacími stožáry. V lávce jsou navrženy průchodky pro případné převedení inženýrských sítí.

Na lávce se nenachází žádné cizí zařízení.

Řešení protikorozní ochrany, barevné řešení

Vnější korozní prostředí působící na ocelovou konstrukci je definováno stupněm korozní agresivity atmosféry podle ČSN EN ISO 12944-2. Pro tuto stavbu platí stupeň C3 – střední stupeň. Lávka bude opatřena nátěrem skladby:

- 1 x základní nátěr – EP – 60 µm (s vysokým obsahem zinku)
- 1 x nátěr EP (1. podkladová vrstva) – 120 µm
- 1 x nátěr PUR 60 µm

Celková tloušťka nátěru činí 240 µm. Barevné odstíny jsou uvedeny na výkrese barevného řešení

Postup a technologie výstavby

Níže je prezentován rámcový návrh postupu prací. Konkrétní postup prací včetně časového harmonogramu bude součástí dokumentace zhotovitele. Ve finálním harmonogramu budou zohledněny konkrétní vlivy v aktuálním čase výstavby.

- příprava staveniště
- vytýčení staveniště, umístění stavby
- přípravné práce: odstranění stromů a křovin, sejmutí ornice
- zřízení zařízení staveniště,
- provádění výkopů + pažení
- úprava základové spáry, provedení podkladního betonu
- provedení základů, opěr a pilíře ze železobetonu
- provedení nátěrů proti zemní vlhkosti
- zasypání a zhuštění zásypů
- osazení spodní desky ložiska na betonové konstrukce
- výroba lávky (může probíhat již během výkopových prací a betonování základů)
- opatření OK ochranným nátěrovým systémem, zinkování roštů

- doprava montážních dílů na staveniště - délka montážního dílu bude stanovena v dalším stupni projektu.
- předmontáž lávky - předpokládá se smontování celé lávky na předmontážní prostoru na levém břehu v místě předpokládané cyklostezky včetně spráhovacích trnů a předeprnutí táhel. Zároveň bude dokončen kompletní nátěrový systém.
- osazení celé lávky pomocí mobilního jeřábu na ložiska do mostního otvoru
- betonáž mostovky
- osazení zábradlí
- finální práce – odstranění zařízení staveniště, úklid dotčených ploch
- ohumusování dotčených ploch a osetí travním semenem.

Řešení přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Podélný sklon na lávce nepřekračuje podle ČSN 736110 a vyhlášky 398/2009 Sb. spád 1:12 (8,33%). Pochůzná plocha je navržena z betonu se zdrsňeným povrchem, který zajišťuje:

- neskluznost povrchu
- jednoduchý odtok vody
- jednoduchá údržba a opravy

Konstrukce není v rozporu se zmíněnou vyhláškou 398/2009 Sb. Přístup k lávce je po navržené cyklostezce.

SO 401 - Veřejné osvětlení

(podrobně viz. část dokumentace D.1.3., zpracovatel Ing. Zdeněk Číž)

V rámci výstavby nové cyklostezky je navrženo nové veřejné osvětlení.

Úvod

Předmětem této dokumentace je návrh veřejného osvětlení v rámci výstavby úseku E2 cyklotrasy č.3 včetně lávky přes Radbuzu ve Stodě. Projektová dokumentace je zpracována v rozsahu pro společné povolení stavby. Podkladem pro zpracování PD je projekt komunikací, dále ověřené stávající síť, konzultace se správcem VO, průzkum včetně fotodokumentace apod.

Napěťová soustava: 3 PEN, ~ 50 Hz, 3x 400/230 V / TN-C do průřezu
Cu 10mm², Al 16mm²
1 N PE, ~ 50 Hz, 230 V / TN-S pro výzbroj stožárů

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí:

Základní - ochrana automatickým odpojením od zdroje (pojistkami).

Doplňná - uzemněním stožárů VO (Pod kabelovým ložem se v celé délce položí drát FeZn 8mm, na který se uzemní každý stožár).

Stanovení vnějších vlivů:

Ve venkovních prostorech působí na elektrická zařízení tyto vnější vlivy: AA8, AB8, AC1, AD4, AE5, AF2, AG1, AH1, AK1, AL1, AM1, AN1, AP1, AQ2, AR3, AS3, BA3, BC2, BD1, BE1, CA1, CB1. Tyto vnější vlivy řadí venkovní prostory mezi **prostory zvlášť nebezpečné ZN**.

Typ osvětlovacích stožárů:

Nové bezpaticové stožáry žárově zinkované 6m bez výložníku.

Typ svítidel:

Svítidla budou určena na základě výběrového řízení. Jako standard je stanoveno svítidlo ILLUM BARA XXX 20-3070-SCL2 se zdrojem LED 12W.

Počet nových osvětlovacích bodů: 8 ks

Maximální nárůst soudobého příkonu: $P_{\max} = 0,1 \text{ kW}$

Nový stav

Nově budované veřejné komunikace jsou zařazeny dle ČSN CEN/TR 13201-1až4 (36 0455) do třídy osvětlení P5.

Napojení bude ze stávajícího 5m sloupu ve vnitrobloku u řeky. Do stávající patice se osadí nová pojistka 10A, kde se odjistí nový kabelový úsek AYKY-J 4x16mm² pro celkem 8 sloupů.

U cyklostezky se osadí bezpaticové stožáry, žárově zinkované 6m bez výložníku, svítidlo na dřík LED 12W. Na lávce stožáry nebudou, vedle se osadí 1 sloup ozn. SL8 výšky 10m z důvodů vyrovnání výškového rozdílu 4m lávky nad terénem. Návrh je doložen výpočtem – viz příloha technické zprávy.

Uložení kabelů

Ve volném terénu se kabely uloží ve výkopu v trubce KOPOFLEX 50mm v hloubce 70cm. V případech podchodu pod komunikací a pojezdovou plochou se založí chráničky z PVC 100mm rour s obetonováním, horní povrch roury je v hloubce 1,0m od upraveného terenu. Rýhy se upraví do výšky konstrukční vrstvy, definitivní úprava se provede v rámci komunikací

Je nutno brát v úvahu možnou existenci stávajících a nově navržených podzemních sítí. Tyto sítě je nutno nechat před započítáním výkopových prací vytýčit a při práci dodržovat pokyny pro činnost v jejich ochranných pásmech. Při křížení a souběhu je nutno dodržet prostorovou normu ČSN 736005. Tam, kde není možno dodržet předepsanou vzdálenost pro souběh a křížení se kabel uloží do žlabu TKII. V celé délce výkopu pod kabelovým ložem bude položen zemní drát FeZn pr.8mm na který budou uzemněny všechny stožáry VO a skříně VO. Před záhozem kabelových rýh je nutno přizvat zástupce správce VO ke kontrole uložení.

Nakládání s odpady

S veškerými odpady, které vzniknou během stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185 z r. 2001 Sb. a v souladu s vyhláškou č. 93 z r. 2016 Sb. Jedná se o přepravní obaly, izolaci kabelů atp. Veškeré odpady budou předány odpovědným osobám. Ekoliquidace svítidel po skončení jejich životnosti je obsažena v rozpočtu.

Závěr

Veškeré elektroinstalační práce je nutno provádět podle platných norem ČSN. Na stavbě je nutno dodržovat vyhlášky a předpisy o bezpečnosti práce při stavebních pracích. Upozorňujeme, že veškeré zásahy do stávající sítě VO v majetku města je zhotovitel povinen předem projednat se smluvním provozovatelem zajišťující údržbu VO ve Stodě, kontaktní osoba Bc. Jan Drahoš, tel: 724614895, email: jan.drahos@cez.cz

Před uvedením systému VO do provozu je nutné provést odbornou firmou výchozí revizi a provádět pravidelné kontroly a revize stavu po celou dobu životnosti.

2. Odvodnění pozemní komunikace

Odtokové poměry ve stavbou dotčeném území a jeho okolí se nemění. V celém rozsahu řešeného území je zcela zamezeno odtoku dešťových vod na sousední soukromé pozemky.

Úsek nové cyklostezky je na levém rovinnatém břehu veden po stávajícím terénu, odvodnění je zajištěno příčným sklonem vozovky cyklostezky na stávající terén.

3. Vybavení pozemní komunikace

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

Konkrétní návrh trvalého značení na úrovni DSP je samostatnou přílohou dokumentace – D.1.1.5. Jedná se o osazení odpovídajícího svislého dopravního značení v obou úsecích společné stezky pro chodce a cyklisty (C7a, C7b).

V obou předpolích před začátkem lávky budou osazeny odemykatelné odnímatelné masivní ocelové sloupky, neboť je nutno fyzicky zamezit vjezd vozidel a zároveň umožnit vjezd údržby.

Sloupky budou osazeny v ose cyklostezky v místech, kde začíná zábradlí, aby nebylo možné jejich objíždění.

Jiná dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku atd. nebudou osazena.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Žádná technická a technologická zařízení nejsou osazena.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Požárně bezpečnostní řešení odpovídá obsahem řešené dopravní stavbě – konkrétně společné stezky pro chodce a cyklisty včetně nové lávky na levém a pravém břehu řeky Radbuzy.

Požární hydranty (možnosti odběru požární vody) budou v plném rozsahu zachovány.

Stavebními úpravami nedojde k žádnému omezení vjezdu pro požární techniku.

Přístup k okolním objektům není stavebními úpravami omezen.

Přístupové komunikace a nástupní plochy pro vedení požárního zásahu zůstávají v plném rozsahu zachovány.

Výše uvedenou stavbou jsou splněny požadavky z hlediska požární bezpečnosti.

HZS Plzeňského kraje, Krajskému operačnímu a informačnímu středisku, Kaplířova 9, Plzeň bude dodavatelem stavby v předstihu oznámen termín případných uzavírek jednotlivých vozovek (jmenovitě) a doba jejich trvání.

B.2.8.1. výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů

Jedná se o společnou stezku pro chodce a cyklisty včetně lávky přes řeku Radbuzy, které se z tohoto hlediska neposuzují.

B.2.8.2. zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva

Stávající požární hydranty a hydranty (možnosti odběru požární vody) nejsou navrženou stavbou nijak dotčeny ani se v její blízkosti nevyskytují – tzn. budou v plném rozsahu zachovány.

Nejbližším zdrojem požární vody je vodoteč řeky Radbuzy, v širší oblasti stavby není zřízeno žádné požární čerpací stanoviště – tzn. žádné čerpací stanoviště nebude stavbou dotčeno.

Nejbližší čerpací stanoviště pro odběr požární vody je pod stanicí HZS Stod zcela mimo území stavby (vzdálenost 120 m od začátku úseku).

B.2.8.3. předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby

Jedná se o společnou stezku pro chodce a cyklisty včetně lávky přes řeku Radbuzy, které se vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními nevybavují.

B.2.8.4. zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany

Průjezd všech vozidel HZS je plně vyhovující a plynulý. Stavebními úpravami nedojde k omezení vjezdu pro požární techniku, po jejich provedení bude nadále zajištěn zcela plynulému průjezdu veškerých vozidel HZS a IZS.

Stávající přístupové komunikace a nástupní plochy pro vedení požárního zásahu zůstávají v plném rozsahu zachovány.

Přístup k okolním objektům není navrženými úpravami nijak omezen.

Veškeré nové vozovky i jejich napojení jsou bezbariérové – tzn. v jedné úrovni.

Vozovka nové společné stezky pro chodce a cyklisty je navržená s možným pojezdem těžkých nákladních vozidel – tzn. i event. pojezd veškerých vozidel HZS.

V rámci požárního zásahu je pojezd vozidel HZS a IZS je po veškerých zpevněných plochách rovněž možný.

HZS Plzeňského kraje, Krajskému operačnímu a informačnímu středisku, Kaplířova 9, Plzeň bude dodavatelem stavby v předstihu oznámen termín případných uzavírek jednotlivých vozovek (jmenovitě) a doba jejich trvání.

Podrobný „**Havarijní a povodňový plán**“ pro tuto stavbu je samostatnou přílohou dokumentace.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Nová společná stezka pro chodce a cyklisty a lávka přes Radbuzu a nemají žádné energetické nároky s výjimkou objektu veřejného osvětlení (SO 401). Nové veřejné osvětlení který je navrženo s maximálním zřetelem na úsporu energií – svítidla se zdrojem LED 12W. Maximální nárůst soudobého příkonu : $P_{\max} = 0,1 \text{ kW}$.

Během výstavby je nutno technologii výstavby zaměřit na maximální úsporu energií a pohonných hmot.

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

Zřízení nového úseku společné stezky pro chodce a cyklisty včetně lávky a nepředstavuje žádné zvýšení hlukové zátěže, prašnosti, vibrací nebo emisí v dané lokalitě.

Navržená stavba e neposuzuje dle požadavků na pracovní prostředí.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Navržená stavba se neposuzuje dle požadavků ochrany před pronikáním radonu z podloží.

b) ochrana před bludnými proudy

Navržená stavba lávky a stezky pro chodce a cyklisty není nijak ohrožena bludnými proudy – tzn. neposuzuje se dle požadavků ochrany před bludnými proudy.

Ocelová konstrukce lávky bude uzemněna na zemnicí síť. Ta bude vybudována v jednotlivých opěrách – k výztuži betonových základů bude přivařený zemnicí pásek (2 na každou opěru), který bude druhým koncem připojený k ocelové konstrukci lávky.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Navržená stavba se neposuzuje dle požadavků ochrany před technickou seizmicitou.

Během výstavby je nutné minimalizovat použití těžkých hutních mechanizmů a vibračním zařízením. Pro výstavbu při okraji stávající zástavby pozemními objekty a v blízkosti sítí technického vybavení budou použity pouze lehké hutní mechanizmy.

d) ochrana před hlukem

Navržená stavba se neposuzuje dle požadavků ochrany před hlukem.

Během výstavby je nutné trvale minimalizovat hluk při provádění stavebních prací, stavba nebude prováděna v nočních hodinách.

e) protipovodňová opatření

Stavba se nachází ve stanoveném záplavovém území řeky Radbuza.

Stavba se v levobřežní části nachází ve stanoveném záplavovém území řeky Radbuza, ale nezasahuje do aktivní zóny Q_{100} (337,420m.n.m.). S výjimkou rampy na lávku přes Radbuzu je celá trasa cyklostezky vedena v úrovni stávajícího terénu. Rampa na lávku je orientovaná po směru říčního toku mimo proudnici, která se přimyká k opačnému pravému břehu, kde je cyklostezka již v úrovni 339,10 m.n.m. a pravobřežní opěra zcela mimo záplavové území Q_{100} . Vzdálenost pravobřežní opěry od jeho okraje je ~3,0m.

Zařízení staveniště během výstavby lze umístit mimo aktivní zónu záplavového území – tzn. na levém břehu na plochy pozemků ve vlastnictví Města Stod p.č. 265/1, 265/30, 265/33, 269/3 na plochy zcela mimo záplavové území Q_{100} .

Montážní a manipulační zpevněná plocha pro kompletaci konstrukcí lávky bude u levobřežního předpolí lávky na pozemku ve vlastnictví Města Stod p.č. 319/3.

f) ostatní účinky – ochrana před sesuvy půdy, vliv poddolování, výskyt metanu apod.

- ochrana před sesuvy půdy

Stavba je v celém jejím rozsahu navržena tak, aby nedocházelo k sesuvům a erozi půdy – tzn. veškeré svahy zemních těles jsou navrženy v optimálních zcela stabilních sklonech (max. ~1:2,5 event. u nízkého násypu do výšky 1m ~1:2).

V rámci čistých terénních úprav bude na navazujících zelených plochách rozprostřena ornice (součást SO101 - kvalitní substrát) min. tloušťky 10 cm a oseta trávním semenem - použít parkové travní semeno (min. 25g/m²), výsev provést dle ČSN 83 9031.

Svahy navazující na levobřežní i pravobřežní opěru lávky budou řádně opevněny rovnáníou z lomového kamene „LK“ tloušťky min. 35cm.

Stavba cyklostezky je vedena po stabilním konsolidovaném zemním tělese.

Vzhledem k výskytu nevhodných zemin (dle ČSN 721002) na úrovni pláň je pod konstrukcí nové vozovky cyklostezky navržena aktivní zóna (sanace - výměna podloží) tloušťky ~50cm.

- ochrana před vlivy poddolování, výskyt metanu

Navržená stavba je mimo oblasti s vlivy poddolování a s výskytem metanu.

Stavba je bez požadavků na ochranu proti ostatním negativním vlivům s výjimkou ochrany podloží proti promrzání a degradaci pláň pro pokládku vozovek. Jako ochrana proti těmto účinkům jsou navrženy pod úrovní pláň aktivní zóna a vozovky v požadované tloušťce a skladbě vrstev.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Napojení nového veřejného osvětlení (SO 401) ze stávajícího 5m sloupu ve vnitrobloku u řeky. Do stávající patice se osadí nová pojistka 10A, kde se odjistí nový kabelový úsek AYKY-J 4x16mm² pro celkem 8 sloupů.

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Umístění cyklostezky, dispoziční řešení a konstrukce lávky jsou optimalizovány s ohledem na stávající inženýrské sítě (především nadzemní vedení VN včetně ochranných pásem), dále především s ohledem na minimalizaci vlivu na při průtoku Q_{100} a celkového architektonické a urbanistické začlenění do stávajícího území, terénu a napojení do stávající dopravní sítě.

Jedná se plánovanou výstavbu jihozápadní části cyklotrasy č.3 městem Stod v souladu s aktualizací studie vedení trasy CT3 z roku 2019 zpracovanou pro Krajský úřad Plzeňského kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství.

Konkrétně je řešena chybějící významná část úseku E2 od stanice HZS včetně lávky přes řeku Radbuzu. Ke stanici HZS byl úsek E1 již zbudován v roce 2017.

Součástí řešeného úseku je i nová lávka přes Radbuzu jejíž umístění je jednoznačně stanovené omezujícími územními podmínkami a to především vedením inženýrských sítí - konkrétně stávajícími nadzemními trasami vedení vysokého napětí elektrizační soustavy do 35 kV, dále vlastnickými vztahy k pozemkům, stávající zástavbou a terénními poměry.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti je jediné možné (realizovatelné) umístění nové lávky proti pravobřežní proluce ve stávající zástavbě na pozemku p.č. 2532/1 (vlastník Město Stod).

Toto umístění lávky plně odpovídá projednání a ukotvení vedení cyklotrasy v roce 2019 dle požadavků z výrobního výboru konaného 11.10.2019 na MěÚ Stod (viz. příložený zápis) a rovněž je v souladu s východní místní variantou trasy dle studie „Cyklotrasa č.3/aktualizace studie vedení trasy v části Plzeň-Domažlice“ (pořizovatel Krajský úřad Plzeňského kraje-Odbor dopravy a silničního hospodářství, zpracovatel Atelier VAS ... 2019), která byla do studie doplněna rovněž dle závěrů a požadavků z projednání CT3.

Umístění cyklotrasy je v souladu s požadavky a závěry z jejího projednání a rovněž se studií „Cyklotrasa č.3/aktualizace studie vedení trasy v části Plzeň-Domažlice“ (pořizovatel Krajský úřad Plzeňského kraje-Odbor dopravy a silničního hospodářství, zpracovatel Atelier VAS ... 2019).

Stavba nového úseku pro chodce a cyklisty zajišťuje přístup a podmínky pro užívání stavby včetně bezbariérového užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavební úpravy jsou řešeny v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, ČSN 73 6110 a TP 179 a souvisejícími právními předpisy včetně pozdějších znění předpisů a souvisejícími normami.

Všechna napojení i trasa cyklostezky jsou bezbariérová – tzn. bezbariérová napojení se sníženou hranou výšky 2cm a vozovky v celém rozsahu stavby ve stejné úrovni. Maximální podélný sklon cyklostezky je 3,6% na levobřežní rampě v předpolí nové lávky.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

V rámci stavby jsou řešeny chybějící významné části cyklostezky – konkrétně úsek E2 od stanice HZS včetně lávky přes řeku Radbuzu. Ke stanici HZS byl úsek E1 již zbudován v roce 2017.

Dle konkrétního zadání a požadavku Města Stod byl **začátek-napojení řešeného chybějícího úseku E2** umístěn cca. 20m po levé straně komunikace za křížením s místní komunikací v Dělnické ulici, následně je nová trasa vedena v souběhu s levým břehem Radbuzy, dále po nové lávce přes řeku Radbuzu s **napojením do stávající proluky-cesty na pravém břehu** (pozemek p.č. 2532/1 a další) zajišťující napojení až do uličního prostoru Domažlické ulice (komunikace I/26 v průtahu Stodem) kudy je dále vedena stávající nově vyznačenou komunikací pro pěší a cyklisty po pravé straně ve směru Domažlice až k průsečnému křížení u čerpací stanice PHM a Střelické ulice. Pravostranné vedení bylo stanoveno jako optimální s ohledem na místní podmínky a možnosti dalších napojení a převedení cyklotrasy.

Dále je rovněž možné vedení další cyklistické a pěší trasy (dopravy) Střelickou ulicí ve směru Střelice a Hradec.

c) doprava v klidu

Požadavky na řešení dopravy v klidu nejsou předmětem zadání a součástí této stavby.

Navržená stavba stezky pro chodce a cyklisty a nové lávky se neposuzuje dle požadavků na dopravu v klidu.

Potřebná kapacita dopravy v klidu je zajištěna mimo širší oblast stavby v rámci stávajících komunikací a parkovišť event. soukromých pozemků a ploch.

d) pěší a cyklistické stezky

Stavba svým obsahem přímo řeší nutné doplnění chybějící části nové společné stezky pro chodce a cyklisty včetně lávky přes řeku Radbuzu v průtahu městem Stod.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Pro stavbu byl proveden detailní dendrologický průzkum (vypracovala Mgr. Soňa Henigová, 2020 a 2021) na jehož základě byl zpracován podrobný dendrologický soupis s konkrétním výčtem kácených a zachovávaných (ochráněných) dřevin.

Úvod

Pro zpracování projektové dokumentace byly použity tyto podklady:

1. Koordinační situace
2. Katalog zahradnických firem
3. Stromy a keře (Ulrich Hecker, Rebo production 2003)
4. Encyklopedie stromů a keřů (Nico Vermeulen, 1998)
5. ČSN 83 9011 – 83 9061
ČSN 46 4902 – 46 4942

Stávající dřeviny a křoviny, dendrologický soupis, kácení a ochrana

Cílem tohoto soupisu je sestavit dokumentaci sloužící jako příloha žádosti o kácení dřevin rostoucích mimo les ve smyslu § 8 zákona č. 114/1992Sb. ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky č. 189/2013 Sb., respektive její novely č. 222/2014, kterou se provádějí některá ustanovení zákona.

Dřeviny jsou očíslovány v koordinační situaci, **o** = obvod kmene ve výšce 1,3 m.

V území dotčeném stavbou se nachází:

Levý břeh:

Směrem od města břeh lemují vrby (*Salix alba*, *Salix pentandra*), javory (*Acer platanoides*), olše (*Alnus glutinosa*) a jasany (*Fraxinus excelsior*).

- L1. Javor mlč (Acer platanoides), o = 30cm, + velký pařez v těsné blízkosti
- L2. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), dvoukmen, o = 45cm a 22cm
- L3. Javor klen (Acer pseudoplatanus), o = 70cm
- L4. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), dvoukmen, o = 2x 125cm
- L5. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 79cm
- L6. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), dvoukmen, o = 120cm a 124cm
- L7. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), dvoukmen, o = 93cm a 95cm
- L8. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), o = 93cm (kácená dřevina)**
- L9. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 97cm (kácená dřevina)**
- L10. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 105cm (kácená dřevina)**
- L11. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 112cm (kácená dřevina)**
- L12. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), dvoukmen, o = 120cm a 115cm (kácená dřevina)**
- L13. Javor klen (Acer pseudoplatanus), o = 124cm (kácená dřevina)**
- L14. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), o = 100cm (kácená dřevina)**
- L15. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), trojkmen, o = 3x 102cm (kácená dřevina)**
- L16. Habr obecný (Carpinus betulus), trojkmen, o = 3x 25cm (kácená dřevina)**
- L17. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 40cm (kácená dřevina)**
- L18. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 50cm (kácená dřevina)**
- L19. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 113cm (kácená dřevina)**
- L20. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 110cm (kácená dřevina)**
- L21. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), trojkmen, o = 2x 105cm a 1x 100cm (kácená dřevina)**
- L22. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 100cm (kácená dřevina)**
- L23. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), dvoukmen, o = 2x 125cm (kácená dřevina)**
- L24. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), trojkmen, o = 30cm a 2x 20cm
- L25. Pařez, průměr d = 25cm
- L26. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 125cm
- L27. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), dvoukmen, o = 128cm a 40cm
- L28. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), mnohočetný kmen, o = 100cm a 80cm + 6kmenů o = 10 – 30cm
- L29. Pařez, průměr d = 85cm
- L30. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), o = 65cm
- L31. Jasan ztepilý (Fraxinus excelsior), o = 88cm + pařez, průměr d = 80cm
- L32. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 125cm
- L33. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), o = 65cm,
- L34. Javor klen (Acer pseudoplatanus), o = 110cm
- L35. Olše lepkavá (Alnus glutinosa), mnohočetná, o = 40 – 80cm

Dále zde rostou opět jasan, olše a vrby, které jsou na dvou místech spadlé do vody.

Dřeviny L8 až L23 je potřeba odstranit, protože kolidují s výstavbou a provedením montáže a osazením lávky.

Pravý břeh:

- P1. Ořešák vlašský (Juglans regia), o = 150cm (kácená dřevina)**
- P2. Slivoň švestka (Prunus domestika), o = 40cm (kácená dřevina)**
- P3. Slivoň švestka (Prunus domestika), dvoukmen, o = 55 a 58cm (kácená dřevina)**
- P4. Jablň (Malus), o = 79cm (kácená dřevina)**
- P5. Slivoň švestka (Prunus domestika), o = 65cm (kácená dřevina)**
- P6. Slivoň švestka (Prunus domestika), o = 50cm (kácená dřevina)**
- P7. Vrba bílá (Salix alba), o = 300cm, nakloněná do řeky
- P8. Trnovník akát (Robinia pseudoacacia), trojkmen, o = 10 – 40 cm
- P9. Trnovník akát (Robinia pseudoacacia), 2 kmeny, o = 75cm a 32cm, + dub letní (quercus robur) – nálet, o = 8cm

P10. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 97cm, + jasaný (*Fraxinus excelsior*), o = do 10cm, +bez černý (*Sambucus nigra*), vše obrůstá chmel otáčivý (*Humulus lupulus*)

P11. Pařez, d = 50cm, + 4ks Javor klen (*Acer pseudoplatanus*), o = 10 – 30cm, + Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), o = 30cm (kácená dřevina)

P12. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 150cm, (kácená dřevina)

(strom s cedulkou označení rybářského revíru – předat příslušnému rybářskému svazu)

P13. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), dvoukmen, o = 85cm a 145cm, (kácená dřevina)

vše obrůstá chmel otáčivý (*Humulus lupulus*)

P14. Vrba kroucená (*Salix erythroflexuosa*), o = 25cm (kácená dřevina)

P15. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 120cm (kácená dřevina)

P16. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 132cm (kácená dřevina)

P17. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 150cm + 4 kmeny o = 10 – 45cm (kácená dřevina)

P18. Olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), o = 150cm (kácená dřevina)

P19. Vrba bílá (*Salix alba*), 6 kmenů, o = 20 – 70cm (kácená dřevina)

P20. Vrba bílá (*Salix alba*), 2 kmeny, o = 2x 95cm (kácená dřevina)

P21. Vrba bílá (*Salix alba*), 9 kmenů, o = 10 – 70cm

Dále směrem do města převažuje olšový porost.

Dřeviny P1 až P6 je potřeba odstranit z důvodu kolize s nově navrženou cyklotrasou.

Dřeviny P11 až P20 je potřeba odstranit z důvodu výstavby, montáže a osazení lávky.

Zelený pás vedle komunikace I/26:

Zde roste 5 ks smrků (*Picea abies*) zastřižených do výšky 1m, 2 ks zlatice (*Forsythia*) a do pneumatiky je vysazena bergenie tučnolistá (*Bergenia crassifolia*).

Návrh na kácení:

Dřeviny navržené na kácení, případně ochranu, jsou zakresleny v samostatné přehledné situaci – příloha C.4. „Situační výkres inventarizovaných dřevin“.

Na levém břehu je zaevidováno 13 stromů s obvodem kmene nad 80 cm navržených ke kácení, které kolidují s montáží a osazením lávky.

Na pravém břehu je navrženo ke kácení celkem 8 ks stromů s obvodem kmene nad 80 cm, kdy jeden strom koliduje s nově navrženou cyklotrasou, dalších 7 je potřeba odstranit z důvodu kolize při výstavbě lávky.

Technologie kácení a odstranění pařezů:

Při kácení nesmí být poškozeny okolní technické prvky ani ponechané dřeviny. Pařezy kácených stromů budou odstraněny frézováním nebo mechanickým vytržením a odsekáním včetně kořenových náběhů, následně bude terén upraven, jámy zahrnuty vhodnou zeminou, v travnatých plochách bude vyseta travní směs.

Větve a ostatní dřeviny do průměru cca 7 cm budou štěpkovány, silné větve a kmeny budou dány k využití jako palivové dříví.

Ochrana stávajících zachovávaných dřevin:

Dřeviny rostoucí v blízkosti stavebních úprav, které nebudou káceny, budou řádně ochráněny dle ČSN 83 9061 (kmen a větve ochránit např. bedněním, bandážováním, vyvázáním větví a při poškození začistit hladkým řezem). Výkopy v blízkosti stromů je nutné provádět ručně, pokud budou prováděny za teplot dlouhodobě přesahujících 25⁰ C, musí být kořeny ve výkopech chráněny (vlhčené jutové pytle apod.) a co nejrychleji zahrnuty.

Ochrana inženýrských sítí:

Při realizaci záměru-kácení je nutné respektovat vedení inženýrských sítí a jejich ochranná pásma. Před zahájením stavby je nutné zajistit vytýčení všech podzemních sítí. Odstraňování pařezů v ochranném pásmu je potřeba provést ručně, případně za přítomnosti správců dotčených sítí.

a) terénní úpravy

Před prováděním stavebních prací bude v dotčených zatravněných plochách provedena skrývka ornice v přepokládané tloušťce dle provedených inženýrskogeologických průzkumů ~20 cm (min. ~15cm) a provedeny zemní práce v nutném rozsahu.

Skrytá ornice bude použita zpět do stavby. Zemina bude použita zpět do stavby, přebytek bude odvezen na určenou skládku.

V rámci čistých terénních úprav bude na navazujících zelených plochách a rabátkách rozprostřena ornice (součást SO101 - kvalitní substrát) min. tloušťky 10 cm a oseta travním semenem - použít parkové travní semeno (min. 25g/m²), výsev provést dle ČSN 83 9031.

b) použité vegetační prvky

Součástí této stavby nejsou nové vegetační prvky. S ohledem na umístění stavby nové lávky a cyklostezky v záplavovém území řeky Radbuzy nebude provedena výsadba dřevin podél nebo v blízkosti navržené stavby cyklostezky.

c) biotechnická, protierozní opatření

Stavba je v celém jejím rozsahu navržena tak, aby nedocházelo k sesuvům a erozi půdy – tzn. veškeré svahy zemních těles jsou navrženy v optimálních zcela stabilních sklonech (max. ~1:2,5 event. u nízkého násypu do výšky 1m ~1:2).

V rámci čistých terénních úprav bude na navazujících zelených plochách rozprostřena ornice (součást SO101 - kvalitní substrát) min. tloušťky 10 cm a oseta travním semenem - použít parkové travní semeno (min. 25g/m²), výsev provést dle ČSN 83 9031.

Svahy navazující na levobřežní i pravobřežní opěru lávky budou řádně opevněny rovnáníou z lomového kamene „LK“ tloušťky min. 35cm.

Stavba cyklostezky je vedena po stabilním konsolidovaném zemním tělese.

Vzhledem k výskytu nevhodných zemin (dle ČSN 721002) na úrovni pláň je pod konstrukcí nové vozovky cyklostezky navržena aktivní zóna (sanace - výměna podloží) tloušťky ~50cm.

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

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

Stavba, po uvedení do provozu, nepředstavuje žádnou negativní změnu z hlediska ochrany životního prostředí (prašnost, emise, hluk, znečištění vod a ovzduší).

Výstavba bude prováděna běžnými technologiemi a stavebními prostředky, je nutno maximálním možným způsobem omezit hluk, prašnost, emise a exhalace (výfukové plyny), množství a produkci odpadů a zamezit jakémukoliv znečištění vod a vodotečí.

Výstavba nebude prováděna v nočních hodinách.

Po dobu stavby bude účinnými prostředky zajišťováno omezování a předcházení znečišťování ovzduší (zejména prach, výfukové plyny ze stavebních strojů apod.)

Během výstavby nebudou v blízkosti vodoteče, kanalizace a zelených ploch skladovány žádné kapalné látky ani další látky, které by mohly vodoteč, kanalizační systém a navazující terén jakýmkoliv způsobem znečistit.

Při realizaci stavebních prací budou v omezeném nutném rozsahu – tzn. v souladu se stavebně-konstrukčním a technickým řešením a konkrétním soupisem prací a materiálů, demontovány (odstraněny) stávající konstrukce asfaltobetonových, betonových a betonových dlážděných vozovek, betonových obrubníků a provedeny zemní práce v nutném rozsahu.

Vytěžená zemina bude rovněž použita zpět do stavby, přebytek odvezen na určenou skládku nebo uložena v souladu s aktuálními požadavky stavebníka.

Skrytá ornice bude použita zpět pro konečnou úpravu terénu.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (výhláška Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb. - Katalog. S odpadem bude nakládáno dle zákona č. 185/2001 Sb. a vyhlášky č.383/2001).

Všechny odpady jsou skupiny 17 00 00 ... stavební a demoliční odpad, jedná se o odpady :
- podskupina 17 01

17 01 01 Beton
17 01 02 Cihly
17 01 07 Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků
neuvedené pod číslem 17 01 06
- podskupina 17 03
17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01
- podskupina 17 04
17 04 05 Železo a ocel
17 04 11 Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10
- podskupina 17 05
17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03
- podskupina 17 09
17 09 04 směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č. 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03.

Se stavebním odpadem bude nakládáno níže uvedeným určeným způsobem.

S veškerými odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, bude jejich původcem nakládáno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, a jeho prováděcími předpisy . Především odpady budou shromažďovány podle druhů a kategorií a bude zajištěno jejich přednostní využití před odstraněním a odpady budou předány do vlastnictví pouze oprávněným osobám.

Odpady kat.č. 170101 Beton, kat. č. 170302 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 budou přednostně předány do zařízení určených k využívání a úpravě stavebních a demoličních odpadů. Odpad kat.č. 170504 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503 musí být předán do vlastnictví pouze oprávněné osobě, která zajistí jeho přednostní využití (rekultivaci) před odstraněním.

Odpady kat.č. 17 04 05 Železo a ocel, kat.č. 17 04 11 Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10 budou předány k odběru nebo výkupu oprávněnému provozovateli zařízení ke sběru nebo výkupu. Veškeré kovy a kabely budou předány oprávněné osobě jako výtěžný materiál.

Budou-li odpady využity nebo předány k využití na povrchu terénu (zejména odpad kat.č. 170504 Zemina a kamení), musí být splněny podmínky stanovené v §12 a následujících ustanovení vyhlášky č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využití na povrchu terénu. V tomto případě budou provedeny analýzy obsahu škodlivin v sušině odpadů a ekotoxikologické testy odpadů dle přílohy č.10 citované vyhlášky.

Během výstavby nebudou v blízkosti vodoteče, v aktivní zóně záplavového území a v 1. pásmu hygienické ochrany vodního zdroje skladovány žádné kapalné látky ani další látky, které by je mohly jakýmkoliv způsobem znečistit.

Z hlediska prevence havarijních stavů a likvidace závadných látek: strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v řádném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci vozovek, půdy a vodoteče ropnými produkty. Pro skladování a přepravu olejů jsou dle ČSN 65 6060 určeny druhy obalů. V celém prostoru stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů chemickými rozpouštědly.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji, s opatřeními uvedenými v této zprávě.

Při úniku ropných produktů do terénu při stavebních pracích je nutné zabránit dalšímu šíření, rozlitého materiálu zachytit a zlikvidovat.

Je třeba neprodleně zajistit :

- zastavení úniku – zamezit utěsněním otvoru, trhlín, uzavření ventilů, zachycování kapaliny do nádob, vyčerpání kapaliny z hav. prostředku.
- lokalizace úniku – zastavit rozlévání vyteklé kapaliny zřizováním hrázek, v případě velkého rozsahu přivolat profesionální Hasičský záchranný sbor.
- odstranění uniklých RPL – uniklé látky soustředit do jímek a odčerpat. Sanace zasaženého území se provádí rozsypáním materiálu sajícího RPL, kontaminovaný materiál odveze zhotovitel stavby k ekologické likvidaci.

Podrobný **Havarijní a povodňový plán** pro tuto stavbu je samostatnou přílohou dokumentace.

Zařízení staveniště během výstavby lze umístit mimo aktivní zónu záplavového území – tzn. na levém břehu na plochy pozemků ve vlastnictví Města Stod p.č. **265/1, 265/30, 265/33, 269/3 na plochy zcela mimo záplavové území Q₁₀₀.**

Montážní a manipulační zpevněná plocha pro kompletaci konstrukcí lávky bude u levobřežního předpolí lávky na pozemku ve vlastnictví Města Stod p.č. **319/3.**

Je zakázáno použití jemných frakcí kameniva z lomů s prokázaným výskytem azbestu nad 0,1% hmotnostního.

Po uvedení do provozu stavba neprodukuje žádné odpady, hluk a emise a nemá negativní vliv na povrchové nebo podzemní vody a půdu.

Běžný odpad z prováděného čištění a údržby komunikací a navazujících ploch je likvidován příslušnými vlastníky a správci (Město Stod) standardními předepsanými postupy v souladu s platnou legislativou– tzn. dle zákona č. 541/2020 Sb. a vyhlášky č.8/2021.

Stavba neobsahuje žádné emisní zdroje.

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

Stavba je plně v souladu s požadavky na ochranu přírody a krajiny.

Stavba nemá negativní dopad na krajinu a přírodu.

Ekologické funkce a vazby v krajině zůstanou zachovány.

Stavba po provedení představuje zásadní zlepšení životního prostředí ve městě Stod.

Stávající zachovávané dřeviny budou řádně ochráněny.

Dřeviny rostoucí v blízkosti stavebních úprav budou řádně ochráněny dle ČSN 83 9061 (kmen a větve ochránit např. bedněním, bandážováním, vyvázáním větví a při poškození začístit hladkým řezem). Výkopy v blízkosti stromů je nutné provádět ručně, pokud budou prováděny za teplot dlouhodobě přesahujících 25⁰ C, musí být kořeny ve výkopech chráněny (vlhčené jutové pytle apod.) a co nejrychleji zahrnuty.

V prostoru stavby a navazujícím okolí se nevyskytují památné stromy, chráněné rostliny a živočichové.

Je zakázáno použití jemných frakcí kameniva z lomů s prokázaným výskytem azbestu nad 0,1% hmotnostního.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nemá žádný vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 a soustavy těchto území se nijak nedotýká.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí je obsahem kapitoly B.10. této zprávy.

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

Stavba nespadá do režimu zákona o integrované prevenci, integrované povolení nebylo vydáno.

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

Výstavba nové společné stezky pro chodce a cyklisty včetně lávky přes Radbuzu nestanovuje nová ochranná a bezpečnostní pásma a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů. Výjimkou je nové podzemní vedení veřejného osvětlení (SO 401) jehož ochranné pásmo činí 1m od krajního kabelu kabelové trasy na obě strany.

Ochranné pásmo podzemní elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí (dle §46, odst.5, z.č. 458/00) 1m po obou stranách od krajního kabelu kabelové trasy.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba nové společné stezky pro chodce a cyklisty včetně lávky přes Radbuzu je navržena v souladu s platnými požadavky na bezpečnost při jejich užívání a provozu. S ohledem na novou trasu stezky pro chodce a cyklisty zcela oddělenou od silničního provozu motorových vozidel se jedná o zásadní prvek pro zajištění plynulosti a bezpečnosti pěších, cyklistů o ostatních účastníků provozu v dotčené oblasti.

Veškeré stavební úpravy jsou navrženy v souladu s platnými souvisejícími technickými normami, technickými podmínkami a platnou legislativou.

Jedním z hlavních účelů stavby je zvýšení obecné a dopravní bezpečnosti v řešeném a navazujícím území.

Technické řešení úprav je navrženo v souladu s platnými předpisy pro zajištění plynulosti a bezpečnosti silničního provozu (Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) 361/2000 Sb. v aktuálním znění a znění prováděcích předpisů) a v souladu s ČSN 73 6110, TP179 a dalšími souvisejícími normami a předpisy včetně pozdějších znění předpisů.

Projektovaná stavba je řešena v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb., o obecných technických požadavcích na využívání území a s vyhláškou č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, ve znění pozdějších předpisů.

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu, užitné vlastnosti, mechanickou odolnost a stabilitu.

Stavba splňuje závazné požadavky dotčených orgánů.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

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

V rámci stavby budou dodány-zajištěny stavební materiály a hmoty v potřebném množství a rozsahu v rámci kompletní dodávky vybraného zhotovitele stavby. Jejich potřeba a spotřeba je dána stavebně-konstrukčním a technickým řešením a konkrétním soupisem prací a materiálů.

Potřeba vody pro zálivku zelených ploch, event. stavební technologie apod. bude zajištěna v potřebném množství vybraným zhotovitelem stavby – předpoklad dopravy a dodávky příslušným cisternovým vozidlem vybraného zhotovitele.

Jiná média a hmoty s výjimkou pohonných hmot dopravních vozidel a stavebních mechanismů nejsou zapotřebí. Spotřeby pohonných hmot jsou dané použitím konkrétních dopravních vozidel a stavebních mechanismů vybraného zhotovitele stavby.

b) odvodnění staveniště

Řádné odvodnění staveniště je nutné řešit během celého průběhu výstavby.

Staveniště bude během výstavby řádně odvodněno příčným sklonem a odpovídajícími terénními úpravami na okolní terén.

Během výstavby nesmí být voda ze staveniště odváděna na sousední a okolní soukromé pozemky.

Odtokové poměry během výstavby musí být zachovány a řádně zajištěny, provedenou stavbou se odtokové poměry nemění.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na stavbu (tzn. napojení staveniště) je na levém břehu zajištěn z ulic Dělnická a Luční a na pravém břehu z komunikace v Domažlické ulici – I/26.

Výstavba bude převážně prováděna ve volném terénu mimo stávající síť místních komunikací.

Elektrická energie bude zajištěna pomocí samostatného agregátu vybraného zhotovitele.

Voda bude zajištěna dovozem z vlastních zdrojů zhotovitele případně z určeného odběrného místa na vodovodního řádu.

Telekomunikační spojení bude zajištěno mobilními zařízeními pracovníků zhotovitele.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Během výstavby nesmí dojít k žádným nežádoucím vlivům na okolní stavby a pozemky.

Výstavba bude prováděna běžnými technologiemi a stavebními prostředky, je nutno maximálním možným způsobem omezit hluk, prašnost, emise a exhalace (výfukové plyny), množství a produkci odpadů a zamezit jakémukoliv znečištění vod.

Stavba nebude prováděna v nočních hodinách.

Po dobu stavby bude účinnými prostředky zajišťováno omezování a předcházení znečišťování ovzduší (zejména prach, výfukové plyny z přepravních prostředků, ze stavebních strojů apod.)

Během výstavby nebudou v blízkosti vodoteče, kanalizace a zelených ploch skladovány žádné kapalné látky ani další látky, které by mohly vodoteč, kanalizační systém a navazující terén jakýmkoliv způsobem znečistit.

Je zakázáno použití jemných frakcí kameniva z lomů s prokázaným výskytem azbestu nad 0,1% hmotnostního.

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

Je nutno maximálním možným způsobem omezit hluk, prašnost, emise a exhalace (výfukové plyny), množství a produkci odpadů a zamezit jakémukoliv znečištění vod.

Stavba nebude prováděna v nočních hodinách.

Po dobu stavby bude účinnými prostředky zajišťováno omezování a předcházení znečišťování ovzduší (zejména prach, výfukové plyny z přepravních prostředků, ze stavebních strojů apod.)

Během výstavby nebudou v blízkosti vodoteče, kanalizace a zelených ploch skladovány žádné kapalné látky ani další látky, které by mohly vodoteč, kanalizační systém a navazující terén jakýmkoliv způsobem znečistit.

Je zakázáno použití jemných frakcí kameniva z lomů s prokázaným výskytem azbestu nad 0,1% hmotnostního.

- asanace a sanace

Stavba je bez požadavků na speciální asanace.

Vzhledem k výskytu nevhodných zemín (dle ČSN 721002) na úrovni pláně je pod konstrukcí nové vozovky cyklostezky navržena aktivní zóna (sanace - výměna podloží) tloušťky ~50cm.

Aktivní zóna musí splňovat tyto parametry - provedení aktivní zóny (výměny podloží) dle ČSN 736133, $\rho_{\max} \geq 1600 \text{ kgm}^{-3}$ (nenamrzavá zemina), hutnění pláně (E_{DEF2}) bude provedeno dle předepsaných parametrů jednotlivých konstrukcí vozovek.

Bude použitý vhodný, dobře hutnitelný, nenamrzavý vhodný nakupovaný kamenitý drcený nebo šterkopíščitý těžený materiál.

Provedení a rozsah aktivní zóny včetně použití vhodného materiálu si musí následně vybraný zhotovitel stavby v dostatečném předstihu nechat schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby.

- demolice

Při realizaci stavebních prací budou demontovány (odstraněny) stávající konstrukce navazujících vozovek a provedeny zemní práce v nutném rozsahu.

Zemina bude použita zčásti zpět do stavby a přebytek odvezen na určenou skládku.

Skrytá ornice bude použita zpět pro konečnou úpravu terénu.

Vytěžená zemina bude rovněž použita zpět do stavby, přebytek odvezen na určenou skládku nebo uložena v souladu s aktuálními požadavky stavebníka.

Skrytá ornice bude použita kompletně zpět do stavby.

- kácení a ochrana dřevin

Pro stavbu byl zpracován podrobný dendrologický soupis s konkrétním výčtem kácených a zachovávaných (ochráněných) dřevin. (zpracovatel Mgr. Soňa Henigová 2020 a 2021) – viz. kapitola B.1. odstavec d.4) a kapitola B.5. této zprávy.

Dřeviny rostoucí v okolí provádění stavebních úprav a staveništní dopravy budou řádně ochráněny dle ČSN 83 9061 (kmen a větve ochránit např. bedněním, bandážováním, vyvázáním větví a při poškození začistit hladkým řezem). Výkopy v blízkosti stromů je nutné provádět ručně, pokud budou prováděny za teplot dlouhodobě přesahujících 25⁰ C, musí být kořeny ve výkopech chráněny (vlhčené jutové pytle apod.) a co nejrychleji zahrnuty.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasné zábory během provádění stavby odpovídají úpravám v rozsahu trvalého záboru dle katastrální situačního výkresu – viz. příloha C.2. Dotčené parcely jsou během výstavby shodné s parcelami dotčenými trvalým zábořem stavby – podrobně viz. kapitola B.1 odstavec l) této zprávy a kapitola A.1.1 odstavec b) přílohy A. „Průvodní zpráva“.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Výstavba bude probíhat ve volném terénu mimo stávající pěší trasy.

Během výstavby je nutné zajistit základní podmínky pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace na veřejně přístupných komunikacích a plochách souvisejících se staveništem v souladu s vyhláškou 369/2001 Sb. a řádnou pěší obsluhu (přístup) všech sousedních objektů a nemovitostí (rodinných domů a zahrad).

Překážky na komunikaci pro pěší musí být zabezpečeny ve výšce 1100 mm pevnou ochranou (tyč-madlo zábradlí, horní díl oplocení) a ve výšce 100 až 250 mm zárazku pro slepeckou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec) sledující půdorysný průmět překážky (popřípadě lze odsunout zárazku za obrys překážky nejvýše o 200mm).

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

Množství odpadů během provádění stavebních prací (nových konstrukcí) je nutné minimalizovat – tzn. množství stavebního materiálu a hmot dodat v souladu se stavebně-konstrukčním a technickým řešením jednotlivých objektů a konkrétním soupisem prací a materiálů.

Výstavba bude prováděna běžnými technologiemi a stavebními prostředky, je nutno maximálním možným způsobem omezit hluk, prašnost, emise a exhalace (výfukové plyny), množství a produkci odpadů a zamezit jakémukoliv znečištění vod.

Výstavba nebude prováděna v nočních hodinách.

Po dobu stavby bude účinnými prostředky zajišťováno omezování a předcházení znečišťování ovzduší (zejména prach, výfukové plyny z přepravních prostředků, ze stavebních strojů apod.)

Během výstavby nebudou v blízkosti vodoteče, kanalizace, a zelených ploch skladovány žádné kapalné látky ani další látky, které by mohly vodoteč, kanalizační systém a navazující terén jakýmkoliv způsobem znečistit.

Při realizaci stavebních prací budou v omezeném nutném rozsahu – tzn. v souladu se stavebně-konstrukčním a technickým řešením a konkrétním soupisem prací a materiálů, demontovány (odstraněny) stávající konstrukce asfaltobetonových, betonových a betonových dlážděných vozovek, betonových obrubníků a provedeny zemní práce v nutném rozsahu.

Vytěžená zemina bude rovněž použita zpět do stavby, přebytek odvezen na určenou skládku nebo uložena v souladu s aktuálními požadavky stavebníka.

Skrytá ornice bude použita kompletně zpět do stavby.

Odpad z prováděných stavebních a demoličních prací je zaříděn dle katalogu odpadů (vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb. - Katalog. S odpadem bude nakládáno dle zákona č. 185/2001 Sb. a vyhlášky č.383/2001).

Všechny odpady jsou skupiny 17 00 00 ... stavební a demoliční odpad, jedná se o odpady :

- podskupina 17 01

17 01 01 Beton

17 01 02 Cihly

17 01 07 Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků
neuvedené pod číslem 17 01 06
- podskupina 17 03
17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01
- podskupina 17 04
17 04 05 Železo a ocel
17 04 11 Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10
- podskupina 17 05
17 05 04 zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03
- podskupina 17 09
17 09 04 směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č. 17 09 01, 17 09 02, 17 09 03.

Se stavebním odpadem bude nakládáno níže uvedeným určeným způsobem.

S veškerými odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, bude jejich původcem nakládáno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění, a jeho prováděcími předpisy. Především odpady budou shromažďovány podle druhů a kategorií a bude zajištěno jejich přednostní využití před odstraněním a odpady budou předány do vlastnictví pouze oprávněným osobám.

Odpady kat.č. 170101 Beton, kat. č. 170302 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301 budou přednostně předány do zařízení určených k využívání a úpravě stavebních a demoličních odpadů. Odpad kat.č. 170504 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503 musí být předán do vlastnictví pouze oprávněné osobě, která zajistí jeho přednostní využití (rekultivaci) před odstraněním.

Odpady kat.č. 17 04 05 Železo a ocel, kat.č. 17 04 11 Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10 budou předány k odběru nebo výkupu oprávněnému provozovateli zařízení ke sběru nebo výkupu. Veškeré kovy a kabely budou předány oprávněné osobě jako výtěžný materiál.

Budou-li odpady využity nebo předány k využití na povrchu terénu (zejména odpad kat.č. 170504 Zemina a kamení), musí být splněny podmínky stanovené v §12 a následujících ustanovení vyhlášky č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využití na povrchu terénu. V tomto případě budou provedeny analýzy obsahu škodlivin v sušině odpadů a ekotoxikologické testy odpadů dle přílohy č.10 citované vyhlášky.

Během výstavby nebudou v blízkosti vodoteče, v aktivní zóně záplavového území a v 1. pásmu hygienické ochrany vodního zdroje skladovány žádné kapalné látky ani další látky, které by je mohly jakýmkoliv způsobem znečistit.

Z hlediska prevence havarijních stavů a likvidace závadných látek: strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v řádném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci vozovek, půdy a vodoteče ropnými produkty. Pro skladování a přepravu olejů jsou dle ČSN 65 6060 určeny druhy obalů. V celém prostoru stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů chemickými rozpouštědly.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji, s opatřeními uvedenými v této zprávě.

Při úniku ropných produktů do terénu při stavebních pracích je nutné zabránit dalšímu šíření, rozlitého materiálu zachytit a zlikvidovat.

Je třeba neprodleně zajistit :

- zastavení úniku – zamezit utěsněním otvoru, trhlín, uzavření ventilů, zachycování kapaliny do nádob, vyčerpání kapaliny z hav. prostředku.
- lokalizace úniku – zastavit rozlévání vyteklé kapaliny zřizováním hrázek, v případě velkého rozsahu přivolat profesionální Hasičský záchranný sbor.
- odstranění uniklých RPL – uniklé látky soustředit do jímek a odčerpat. Sanace zasaženého území se provádí rozsypáním materiálu sajícího RPL, kontaminovaný materiál odveze zhotovitel stavby k ekologické likvidaci.

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

Při realizaci stavebních prací provedeny zemní práce v nutném rozsahu.

Skrytá ornice bude použita kompletně zpět do stavby.

Vytěžená zemina bude rovněž použita zpět do stavby, přebytek odvezen na určenou skládku nebo uložena v souladu s aktuálními požadavky stavebníka.

Skrytá ornice bude použita kompletně zpět do stavby.

V rámci bilance zemních prací vzniká přebytek zeminy o objemu ~2500m³, deponie bude určena dle aktuálního stavu k datu výstavby.

Vzhledem k předpokládanému výskytu nevhodných zemin (dle ČSN 721002) na úrovni pláně je pod konstrukcí nové vozovky navržena aktivní zóna (sanace - výměna podloží).

Bude použitý vhodný, dobře hutnitelný, nenamrzavý kamenitý materiál – předpokládá se použití kamenitého materiálu ze stávající odstraňované vozovky sjezdu a krajnic event. nedostatek bude doplněn jako vhodný nakupovaný kamenitý drcený nebo štěrkopíštěný těžební materiál.

Rozsah (kubaturu) aktivní zóny a výběr použitého materiálu si musí vybraný zhotovitel v dostatečném předstihu nechat schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby v závislosti na zastiženém skutečném stavu zemin pod úrovní pláně pro pokládku vozovek.

Deponie zemin se omezují na dočasné skládky pro zpětné zásypy, které budou přímo v prostoru stavby event. přechodně na pozemku určeném pro zařízení staveniště.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Při výstavbě je nutno zajistit ochranu životního prostředí během celého průběhu a v plném rozsahu provádění stavebních prací – tzn. maximálním možným způsobem omezit hluk, prašnost, emise a exhalace (výfukové plyny), množství a produkci odpadů, zamezit jakémukoliv znečištění vod a jakémukoliv dalšímu ohrožení životního prostředí.

Stavba nebude prováděna v nočních hodinách.

Po dobu výstavby bude účinnými prostředky zajišťováno omezování a předcházení znečišťování ovzduší (zejména prach, výfukové plyny ze stavebních strojů apod.)

Je zakázané použití jemných frakcí kameniva z lomů s prokázaným výskytem azbestu nad 0,1% hmotnostního.

Během výstavby nebudou v blízkosti vodoteče, kanalizace a zelených ploch skladovány žádné kapalné látky ani další látky, které by mohly vodoteč, kanalizační systém a navazující terén jakýmkoliv způsobem znečistit.

Z hlediska prevence havarijních stavů a likvidace závadných látek: strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v řádném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci vozovky a kanalizačních řadů ropnými produkty. Pro skladování a přepravu olejů jsou dle ČSN 65 6060 určeny druhy obalů. V prostoru stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů chemickými rozpouštědly.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbu do styku s ropnými látkami a oleji, s opatřeními uvedenými v této zprávě.

Při úniku ropných produktů při stavebních pracích je nutné zabránit dalšímu šíření, rozlity materiál zachytit a zlikvidovat.

Je třeba neprodleně zajistit :

- zastavení úniku – zamezit utěsněním otvoru, trhlin, uzavření ventilů, zachycování kapaliny do nádob, vyčerpání kapaliny z hav. prostředku.
- lokalizace úniku – zastavit rozlévání vyteklé kapaliny zřízováním hrázek, v případě velkého rozsahu přivolat profesionální Hasičský záchranný sbor.
- odstranění uniklých RPL – uniklé látky soustředit do jímek a odčerpat. Sanace zasaženého území se provádí rozsypáním materiálu sajícího RPL, kontaminovaný materiál odveze zhotovitel stavby k ekologické likvidaci.

Podrobný **Havarijní a povodňový plán** pro tuto stavbu je samostatnou přílohou dokumentace.

Zařízení staveniště během výstavby lze umístit mimo aktivní zónu záplavového území – tzn. na levém břehu na plochy pozemků ve vlastnictví Města Stod p.č. **265/1, 265/30, 265/33, 269/3 na plochy zcela mimo záplavové území Q100.**

Montážní a manipulační zpevněná plocha pro kompletaci konstrukcí lávky bude u levobřežního předpolí lávky na pozemku ve vlastnictví Města Stod p.č. 319/3.

Je zakázáno použití jemných frakcí kameniva z lomů s prokázaným výskytem azbestu nad 0,1% hmotnostního.

Dřeviny rostoucí v okolí provádění stavebních úprav a staveništní dopravy budou řádně ochráněny dle ČSN 83 9061 (kmen a větve ochránit např. bedněním, bandážováním, vyvázáním větví a při poškození začistit hladkým řezem). Výkopy v blízkosti stromů je nutné provádět ručně, pokud budou prováděny za teplot dlouhodobě přesahujících 25⁰ C, musí být kořeny ve výkopech chráněny (vlhčené jutové pytle apod.) a co nejrychleji zahrnuty.

k) stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Bezpečnost práce a bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby se řídí Nařízením vlády č. 591/2006 Sb. a Zákoníkem práce č.262/2006 Sb. ve znění souvisejících a pozdějších předpisů. Tyto předpisy a veškeré předpisy související musí být bezpodmínečně dodržovány.

K 1.1. 2007 vstoupil v platnost zákon č. 309/2006 Sb. O zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Podrobné podmínky jednotlivých paragrafů zákona stanovilo Vládní nařízení č. 591/2006 Sb., těmito nařízeními jsou určeny minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi dle přílohy nařízení č. 591/2006:

- č.1 Další požadavky staveniště
- č.2 Bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při provozu a používání strojů a náradí na staveništi
- č.3 Požadavky na organizaci práce a pracovní postupy
- č.4 Náležitosti oznámení o zahájení prací
- č.5 Práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán.

Provádění prací musí být v souladu s nařízením 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, dále je nutno dbát na požadavky nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Vyhlášky stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích pracích a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinností dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

Povinnosti pracovníků při provádění stavebních prací jsou především:

- a) dodržovat technologické a pracovní postupy, návody, pravidla a pokyny
- b) obsluhovat stroje a zařízení a používat náradí a pomůcky, které jim byly pro jejich práci určeny. Neměnit bez souhlasu odpovědného pracovníka nic na provozních, bezpečnostních a požárních zařízeních
- c) dodržovat bezpečnostní označení, výstražné signály a upozornění a pokyny pracovníků pověřených střežením ohrazeného prostoru
- d) provádět práci na určeném pracovišti, ze kterého se nesmí vzdálit bez souhlasu odpovědného pracovníka, kromě naléhavých důvodů, odchod jsou pracovníci povinni ohlásit odpovědnému pracovníkovi

Na bezpečnost je nutno dbát především při zdvihání břemen a při pracích na elektrických strojích a zařízeních. Na jednotlivé práce smějí být nasazováni pouze pracovníci, kteří jsou na tyto práce řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při pracích se stroji a zařízeními musí mít pracovníci oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je nutno dodavatelem stavby ověřit stav inženýrských sítí, sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k narušení a zásahu do těchto sítí. Polohu inženýrských

sítí je nutno ověřit kopanými sondami. Vytýčení průběhu inženýrských sítí zajišťuje přímý zhotovitel stavebních prací. Jakýkoliv zásah do inženýrských sítí je nutno předem dohodnout se správcem sítě, za jehož dozoru budou prováděny i následující práce a práce v ochranném pásmu těchto sítí.

V případě, že na staveništi budou působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi. V tomto případě, že celková předpokládaná doba prací a činností je delší než 30 pracovních dnů a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu, je zadavatel stavby povinen doručit oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště.

Stavba musí být označena tabulí s uvedením potřebných údajů.

Za bezpečnost provozu staveniště a jeho bezpečnostní vybavení zodpovídá příslušná dodavatelská organizace. Zhotovitel stavebních a montážních prací je povinen dbát na bezpečnost práce a provozu staveniště i v době své nepřítomnosti a používat doporučené pracovní postupy výrobců a dodavatelů materiálů a technologií. Na staveništi mají přístup pouze oprávněné osoby dodavatele a investora, a to pouze se souhlasem odpovědné osoby (stavbyvedoucí). Investor bude poučen generálním zhotovitelem o způsobu pohybu po staveništi. Zejména je třeba zabezpečit volné výkopy a místa na stavbě s možností pádu z výšky. Za bezpečnost provozu technických zařízení na staveništi zodpovídá jejich obsluha. Na staveništi bude na vhodném místě přístupný instruktážní návod pro řešení případných havarijních situací.

Zejména je nutno zdůraznit potřebu dodržování bezpečnostních předpisů při provádění zemních, bouracích a stavebních prací, při zdvihání břemen a pracích ve výškách, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, při práci pod vysokým napětím a v blízkosti vodních toků.

Na základě naplnění některých podmínek stanovených Nařízením vlády č. 591/2006 Sb. bude pro přípravu stavby vypracován zadavatelem určeným koordinátorem „**Plán BOZP**“, který bude před zahájením stavby předán zástupcem zadavatele/investora zástupcům známých zhotovitelů, osobě zajišťující technický dozor stavby a dále osobě zajišťující činnost „koordinátora BOZP“. Povinností přebírajících osob je seznámit se zněním přebraného dokumentu a zajistit rovněž seznámení sobě podřízených osob (pracovníků/zaměstnanců zhotovitele).

V tištěné podobě bude tento dokument jednotlivým zhotovitelům trvale k dispozici u zástupce hlavního zhotovitele (generálního/hlavního/vyššího dodavatele) v prostoru zařízení staveniště a to včetně kopie Oznámení o zahájení prací.

Každý zhotovitel prací, který objednává k realizaci prací dalšího zhotovitele prací – tzn. podzhotovitele, je povinen o této skutečnosti informovat zástupce zadavatele prací (investora) a koordinátora BOZP a to před nástupem pracovníků nového podzhotovitele na stavbu!

Pokud nastane reálný předpoklad naplnění požadavků §15 zák. 309/2006 Sb., pak je zadavatel stavby povinen doručit Oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli; oznámení může být doručeno v listinné nebo elektronické podobě. Dojde-li k podstatným změnám údajů obsažených v oznámení, je zadavatel stavby povinen provést bez zbytečného odkladu jeho aktualizaci. Stejnopis oznámení o zahájení prací musí být vyvěšen na viditelném místě u vstupu na staveniště po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Tato stavba může být označena jiným vhodným způsobem, například tabulí s uvedením potřebných údajů. Uvedené údaje mohou být součástí štítku nebo tabule umístěvané na staveništi nebo stavbě.

Na základě naplnění požadavků §14 zák. 309/2006 Sb. bude zadavateli-stavebníkovi uložena povinnost určit „**koordinátora BOZP**“ pro přípravu i realizaci stavby.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Výstavba bude probíhat ve volném terénu mimo stávající pěší trasy.

Během výstavby je nutné zajistit základní podmínky pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace na veřejně přístupných komunikacích a plochách souvisejících se stavenišťem v souladu s vyhláškou 369/2001 Sb. a řádnou pěší obsluhu (přístup) všech sousedních objektů a nemovitostí (rodinných domů a zahrad).

Překážky na komunikaci pro pěší musí být zabezpečeny ve výšce 1100 mm pevnou ochranou (tyč-madlo zábradlí, horní díl oplocení) a ve výši 100 až 250 mm zarážku pro slepeckou hůl (spodní tyč zábradlí, podstavec) sledující půdorysný průřez překážky (popřípadě lze odsunout zarážku za obrys překážky nejvýše o 200mm).

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Výstavba nového úseku cyklotrasy bude prováděna převážně mimo stávající síť místních komunikací.

Během výstavby je nutné zajistit základní podmínky pro samostatný a bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace na veřejně přístupných komunikacích a plochách souvisejících se stavenišťem v souladu s vyhláškou 369/2001 Sb. a řádnou pěší obsluhu (přístup) všech sousedních objektů a nemovitostí (rodinných domů a zahrad).

Dopravní opatření – přechodné dopravní značení se omezuje na místa napojení nové stezky pro chodce a cyklisty.

V dostatečném předstihu před zahájením výstavby bude přechodné dopravní značení navrženo a zpracováno vybraným zhotovitelem dle aktuálního stavu komunikací k datu výstavby v souladu s TP66 a na základě jeho žádosti odsouhlaseno a stanoveno místně příslušným silničním správním úřadem dle §77 zákona č.361/2000 Sb. o silničním provozu a v předstihu odsouhlaseno místně příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR.

Minimálně 30 dní před zahájením prací vybraný zhotovitel požádá o jeho stanovení u místně příslušného silničního správního úřadu a v dostatečném předstihu (na základě žádosti vybraného zhotovitele) odsouhlasí místně příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR.

Během výstavby je nutné rovněž minimalizovat jakékoliv omezení dopravy na okolních místních komunikacích.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížd'ky, výluky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Přístup na stavbu je na levém břehu zajištěn z ulic Dělnická a Luční a na pravém břehu z komunikace v Domažlické ulici – I/26.

Výstavba prováděna převážně mimo stávající síť místních.

Provádění stavby nevyvolává potřebu zvláštního užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížd'ky, výluky apod. Rovněž nejsou zapotřebí opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě.

Během výstavby je nutné rovněž minimalizovat jakékoliv omezení dopravy na okolních místních komunikacích.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště během výstavby lze umístit mimo aktivní zónu záplavového území – tzn. na levém břehu na plochy pozemků ve vlastnictví Města Stod p.č. **265/1, 265/30, 265/33, 269/3 zcela mimo záplavové území Q₁₀₀..**

Montážní a manipulační zpevněná plocha pro kompletaci konstrukcí lávky bude u levobřežního předpolí lávky na pozemku ve vlastnictví Města Stod p.č. **319/3.**

Podrobně je umístění zařízení staveniště je znázorněno v grafické příloze B.8.2. Situace organizace výstavby.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Stavba bude zahájena ve stanoveném termínu dle stavebníka.

Výstavbu je nutné realizovat **ve dvou etapách.**

Nejdříve bude, v potřebném předstihu, samostatně provedena v **první etapě** příprava území zahrnující zřízení příjezdových (staveništních) komunikací v trasách obou úseků cyklostezky (komunikace zpevněny sanačními event. podkladními vrstvami cyklostezky), provedení kácení a

vyčištění dotčeného území, zpevnění montážní plochy lávky na levobřežním předpolí (prostor rampy).

Ve **druhé etapě** budou realizovány hlavní stavební a montážní práce v rozsahu pro kompletní provedení stavby.

Předpokládaná **délka realizace 1.etapy jsou cca. 1 měsíc** od jejího zahájení.

Předpokládaná **délka realizace 2.etapy jsou cca. 4 měsíce** od jejího zahájení.

Stavba po svém dokončení, bude předána do užívání jako celek.

Žádné související a podmiňující investice s touto stavbou nesouvisí ani ji nepodmiňují.

B.8.2 Výkresy

- viz. **samostatná grafická přílohy B.8.2. Situace organizace výstavby**

B. 8.3 Harmonogram výstavby

Stavba bude zahájena ve stanoveném termínu dle stavebníka.

Výstavbu je nutné realizovat **ve dvou etapách**.

Nejdříve bude, v potřebném předstihu, samostatně provedena v **první etapě** příprava území zahrnující zřízení příjezdových (staveništních) komunikací v trasách obou úseků cyklostezky (komunikace zpevněny sanačními event. podkladními vrstvami cyklostezky), provedení kácení a vyčištění dotčeného území, zřízení zpevněné montážní plochy konstrukce lávky na levobřežním předpolí (prostor rampy) .

Ve **druhé etapě** budou realizovány hlavní stavební a montážní práce v rozsahu pro kompletní provedení stavby.

Předpokládaná **délka realizace 1.etapy jsou cca. 1 měsíc** od jejího zahájení.

Předpokládaná **délka realizace 2.etapy jsou cca. 4 měsíce** od jejího zahájení.

Stavba po svém dokončení, bude předána do užívání jako celek.

Žádné související a podmiňující investice s touto stavbou nesouvisí ani ji nepodmiňují.

Výstavba bude probíhat **ve 2 etapách**.

1. ETAPA - dílčí termín ~1. měsíc od zahájení výstavby :

1.1. provedení přechodného dopravního značení levobřežního úseku a přechodného dopravního značení vjezdu k provedení pravobřežní opěry a předpolí lávky

1.2. umístění zařízení staveniště

1.3. provedení kácení, vyčištění dotčeného území a nutných demolic a demontáží

1.4. provedení zemních prací v nutném rozsahu

1.5. zřízení příjezdových (staveništních) komunikací v trasách obou úseků cyklostezky (komunikace zpevněny sanačními event. podkladními vrstvami cyklostezky)

1.6. zřízení zpevněné montážní plochy konstrukce lávky na levobřežním předpolí (prostor rampy)

2. ETAPA - dílčí termín ~4. měsíc od zahájení výstavby :

2.1. provedení základových konstrukcí a opěr lávky – SO 201

2.2. montáž a osazení ocelové konstrukce lávky – SO 201

2.3. provedení zásypů za opěrami a zavěšenými křídly

2.4. provedení zemní rampy v levobřežním předpolí lávky

2.5. provedení opevnění svahů z LK

2.6. provedení zemní části (kabel. vedení, základy) veřejného osvětlení – SO 401

2.7. provedení obrub cyklostezky

2.8. provedení vozovek cyklostezky

2.9. dokončení a kompletace lávky – SO 201

2.10. dokončení a kompletace veřejného osvětlení – SO 401

2.11. provedení čistých terénní úprav a úklid dotčených ploch atd.

2.12. montáž dopravního značení a ocelových sloupků

2.13. kompletační práce, odstranění zařízení staveniště, finální úklid a finální úpravy dotčených ploch

2.14. přejímka dokončené stavby a následné uvedení do provozu

Harmonogram výstavby bude aktualizován vybraným zhotovitelem stavby dle konkrétních podmínek k datu výstavby, dle jeho konkrétních stavebních kapacit a technologických možností a stavebních kapacit a použitých technologií.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavební postupů je obsahem harmonogramu výstavby – viz. předchozí bod B.8.3.

Stavební postupy jsou standardní v celém rozsahu a průběhu výstavby v souladu s technologickými možnostmi a stavebními kapacitami vybraného zhotovitele stavby event. jeho odsouhlasených podzhotovitelů. .

Sítový graf postupu stavebních prací se pro tento druh stavby nezpracovává, jeho případné vypracování je plně v kompetenci vybraného zhotovitele stavby dle jeho potřeb, jeho konkrétních stavebních kapacit a technologických možností a konkrétních stavebních kapacit a technologických možností jím vybraných odsouhlasených podzhotovitelů v souladu s aktuálními podmínkami k datu výstavby.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Při realizaci stavebních prací provedeny zemní práce v nutném rozsahu.

Skrytá ornice bude použita kompletně zpět do stavby.

Vytěžená zemina bude rovněž použita zpět do stavby, přebytek odvezen na určenou skládku nebo uložena v souladu s aktuálními požadavky stavebníka.

Skrytá ornice bude použita kompletně zpět do stavby.

V rámci bilance zemních prací vzniká přebytek zeminy o objemu ~2500m³, deponie bude určena dle aktuálního stavu k datu výstavby.

Vzhledem k předpokládanému výskytu nevhodných zemin (dle ČSN 721002) na úrovni pláně je pod konstrukcí nové vozovky navržena aktivní zóna (sanace - výměna podloží).

Bude použitý vhodný, dobře hutnitelný, nenamrzavý kamenitý materiál – předpokládá se použití kamenitého materiálu ze stávající odstraňované vozovky sjezdu a krajnic event. nedostatek bude doplněn jako vhodný nakupovaný kamenitý drcený nebo štěrkopíštěný těžební materiál.

Rozsah (kubaturu) aktivní zóny a výběr použitého materiálu si musí vybraný zhotovitel v dostatečném předstihu nechat schválit technickým dozorem investora-zadavatele stavby v závislosti na zastiženém skutečném stavu zemin pod úrovní pláně pro pokládku vozovek.

Deponie zemin se omezují na dočasné skládky pro zpětné zásypy, které budou přímo v prostoru stavby event. přechodně na pozemku určeném pro zařízení staveniště.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Stavba se v levobřežní části nachází ve stanoveném záplavovém území řeky Radbuza, ale nezasahuje do aktivní zóny Q₁₀₀ (337,420m.n.m.). S výjimkou rampy na lávku přes Radbuza je celá trasa cyklostezky vedena v úrovni stávajícího terénu. Rampa na lávku je orientovaná po směru říčního toku mimo proudnici, která se přimyká k opačnému pravému břehu, kde je cyklostezka již v úrovni 339,10 m.n.m. a pravobřežní opěra zcela mimo záplavové území Q₁₀₀. Vzdálenost pravobřežní opěry od jeho okraje je ~3,0m.

Odtokové poměry ve stavbou dotčeném území a jeho okolí se nemění. V celém rozsahu řešeného území je zcela zamezeno odtoku dešťových vod na sousední soukromé pozemky.

Úsek nové cyklostezky je na levém rovinatém břehu veden po stávajícím terénu, odvodnění je zajištěno příčným sklonem vozovky cyklostezky na stávající terén.

B.10. Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Využití území a stavba jsou plně v souladu s požadavky dotčených správních orgánů a správců – podrobně viz. projektová dokumentace a příslušná souhlasná stanoviska dotčených orgánů a správců (viz. přílohy E.1. a E.2.)

Konkrétní podmínky ze závazných stanovisek byly splněny-vypořádány následujícím způsobem.

Policie ČR – KŘPPK – Územní odbor Plzeň venkov - Dopravní inspektorát
souhlasí bez dalších podmínek a připomínek.

Krajská hygienická stanice Plzeňského kraje se sídlem v Plzni vydala **souhlasné závazné stanovisko** bez dalších podmínek a připomínek.

Městský úřad Stod – odbor životního prostředí uděluje souhlas podle §4, odst. 2) zákona o ochraně přírody a krajiny **k zásahu do významných krajinných prvků - údolní nivy a vodního toku- řeka Radbuza** /§3 odst.1 písm. b) zákona o ochraně přírody a krajiny/ v souvislosti s umístěním a provedením předmětné stavby bez dalších podmínek a připomínek.

Městský úřad Stod – odbor životního prostředí uděluje souhlas podle §12, odst. 2) zákona o ochraně přírody a krajiny **z hlediska krajinného rázu** k umístění a provedení předmětné stavby za těchto podmínek:

- 1) Stavební práce budou probíhat v místě a rozsahu podle uvedené projektové dokumentace.
- 2) Stavbou nedojde k takovým zásahům do údolní nivy a vodního toku, které by znamenaly újmu ve vztahu k chráněným zájmům ochrany přírody a přírodních složek daného chráněného prostředí.
- 3) Kácení mimolesních dřevin bude realizováno pouze v nezbytné míře a bude projednáno s příslušným orgánem ochrany přírody, u kterého bude před vydáním společného územního a stavebního povolení požádáno o povolení ke kácení dřevin dle §8 odst.1 zákona o ochraně přírody. S tímto orgánem ochrany přírody bude projednána také náhradní výsadba.
- 4) Kácení mimolesních dřevin bude provedeno v mimo hnízdící období a v období vegetačního klidu, kterým se rozumí období přirozeného útlumu fyziologických a ekologických funkcí dřevin.
- 5) Při provádění stavebních prací bude dostatečně zajištěna ochrana dřevin rostoucích v obvodu a v blízkosti stavby, nesmí být porušen jejich kořenový systém ani vlastní stromy a větve.
- 6) Pro zajištění obecné ochrany rostlin a živočichů ve smyslu §5 zákona o ochraně přírody bude při realizaci stavby postupováno tak, aby nedocházelo k nadměrnému úhynu rostlin a zraňování nebo úhynu živočichů nebo ničení jejich biotopů, kterému lze zabránit technicky a ekonomicky dostupnými prostředky.
- 7) Na území významných krajinných prvků nebudou v průběhu stavby zřizovány mezideponie výkopové zeminy, stavebního materiálu nebo odpadních materiálů. Nebudou zde skladovány žádné závadné látky nebo velmi závadné látky. Technickými a organizačními opatřeními bude zajištěno, aby do vodního prostředí nedošlo k úniku či splavování stavebních hmot a jiných látek ohrožujících vodní ekosystémy.
- 8) Po dokončení stavebních prací bude terén narušený stavebními pracemi upraven, vegetační plochy narušené stavbou uvedeny do původního nebo vyprojektovaného stavu a obnoven travní porost.

Výše uvedené podmínky pro přípravu a realizaci stavby jsou a budou, v celém jejich rozsahu, **stavebníkem** (Město Stod) a následně **vybraným zhotovitelem stavby splněny a plně respektovány**.

Stavba a předložená projektová dokumentace jsou navrženy tak, aby bylo zajištěno řádné **splnění výše uvedených podmínek v celém jejich rozsahu**.

Kácení mimolesních dřevin bude realizováno pouze v nezbytné míře a bude stavebníkem (Město Stod) projednáno s příslušným orgánem ochrany přírody, u kterého **stavebník (Město Stod)**, před vydáním společného územního a stavebního povolení, **požádá o povolení ke kácení dřevin** dle §8 odst.1 zákona o ochraně přírody. S tímto orgánem ochrany přírody **stavebník (Město Stod)** rovněž **projedná náhradní výsadbu**.

Městský úřad Stod – odbor výstavby – úsek územního plánování vydal dle §96b stavebního zákona a §136 a §149 odst. 1 a 2 správního řádu **závazné stanovisko** dle kterého, **je záměr** z hlediska souladu s politikou územního rozvoje a územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování **přípustný**.

Městský úřad Stod – odbor životního prostředí, z hlediska odpadového hospodářství, sděluje, že k uvedenému záměru, **nebude vydáno vyjádření ani závazné stanovisko** dle §146 odst. 3 zákona o odpadech.

Městský úřad Stod – odbor životního prostředí, z hlediska ochrany vodního hospodářství, sděluje, že se stavba nachází v aktivní zóně záplavového území významného vodního toku Radbuza a lávka tento tok přímo kříží a může ovlivnit vodní poměry, a proto je **před vydáním stavebního povolení třeba požádat vodoprávní úřad o souhlas dle ust. § 17 vodního zákona.**

Výše uvedená podmínka pro povolení stavby bude stavebníkem (Město Stod) splněna a plně respektována. Souhlas dle ust. § 17 vodního zákona bude zajištěn před vydáním společného (územního a stavebního) povolení.

Městský úřad Stod – odbor životního prostředí, z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu, sděluje, že **dojde k trvalému záboru zemědělské půdy**, ke kterému **je třeba souhlasu orgánu ochrany zemědělského půdního fondu** podle § 9 odst. 8) zákona o ochraně ZPF. **Město Stod (stavebník) je povinen podle § 9 odst.6 zákona o ochraně ZPF požádat před vydáním územního a stavebního povolení Městský úřadu Stod, OŽP o souhlas k trvalému odnětí půdy ze ZPF pro výše uvedenou stavbu.**

Výše uvedená podmínka pro povolení stavby bude stavebníkem (Město Stod) splněna a plně respektována. Souhlas s trvalým odnětím půdy ze ZPF bude stavebníkem (Město Stod) zajištěn před vydáním společného (územního a stavebního) povolení.

Městský úřad Stod – odbor správní a dopravní, jako příslušný silniční správní úřad, **souhlasí s projektovou dokumentací pro společné povolení na stavbu „Stod – Cyklotrasa č.3, Stod – úsek E2 včetně lávky přes Radbuza“.**

Městský úřad Stod v závěru jeho **koordinovaného stanoviska** uvedl, že **záměr** výše uvedené stavby **je možný** a to za splnění podmínek vyplývajících z jednotlivých stanovisek dotčených orgánů MÚ Stod – konkrétní podmínky a jejich splnění viz. předchozí text výše.

Hasičský záchranný sbor Plzeňského kraje - krajské ředitelství řízení odkládá (nevyjadřuje se) z důvodu, že k podání, není věcně příslušný žádný správní orgán.

Dle posouzení HZS PK je **navržená stavba zahrnuta do staveb kategorie 0** dle vyhlášky č.460/2021 Sb., které nepředstavují zvláštní nebezpečí. U staveb kategorie 0 a I se státní požární dozor, v rozsahu dle zákona č.133/1985 Sb., nevykonává. Pro stavbu kategorie 0 rovněž nevzniká povinnost zpracování požárně bezpečnostního řešení.

Povodí Vltavy, státní podnik jako příslušný správce povodí vydal následující souhlasné stanovisko:

- A. Z hlediska zájmů daných platným Národním plánem povodí Labe a Plánem dílčího povodí Berounky (ustanovení §24 a 26 vodního zákona) **je uvedený záměr možný.**
- B. Z hlediska dalších zájmů daných zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů **souhlasí s uvedeným záměrem** za předpokladu splnění těchto podmínek :
 - 1. Trasa cyklostezky musí v maximální možné míře kopírovat stávající terén, aby stavbou nebyly zhoršeny odtokové poměry.
 - 2. Konstrukce cyklostezky procházející záplavovým územím by měla být přiměřeně odolná proti účinkům proudící vody při povodňových průtocích.
 - 3. Podle ustanovení §39 odst. 2, písm. a) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, bude vypracován plán opatření pro případ havárie („Havarijní plán“) platný po dobu výstavby.
 - 4. Bude zpracován plán opatření pro zajištění staveniště pro případ povodně („Povodňový plán“) dle normy TNV 75 2931 Povodňové plány.

Veškeré výše uvedené podmínky jsou v projektové dokumentaci zapracovány a budou stavebníkem a vybraným zhotovitelem stavby kompletně dodrženy - splněny rovněž pro realizaci předmětné stavby.

Povodí Vltavy, státní podnik jako správce významného toku Radbuza IDVT:10100017 a organizace s právem hospodaření k pozemku parc. č. 3924/96 v k.ú. Stod (pozemek dotčený

stavbou lávky), vydalo následující **souhlasné stanovisko** jako účastník předmětného vodoprávního řízení za předpokladu splnění těchto podmínek :

1. Trasa cyklostezky musí v maximální možné míře kopírovat stávající terén, aby stavbou nebyly zhoršeny odtokové poměry.
2. Konstrukce cyklostezky procházející záplavovým územím by měla být přiměřeně odolná proti účinkům proudící vody při povodňových průtocích.
3. Podle ustanovení §39 odst. 2, písm. a) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách, bude vypracován plán opatření pro případ havárie („Havarijný plán“) platný po dobu výstavby.
4. Bude zpracován plán opatření pro zajištění staveniště pro případ povodní („Povodňový plán“) dle normy TNV 75 2931 Povodňové plány.
5. PD uvažuje s kácením stromů na pozemku parc. č. 3924/96 v k.ú. Stod. Kácení je nutné projednat s orgánem ochrany přírody.
6. Dřevní hmota je v majetku Povodí Vltavy, státní podnik. Dřevo požaduje Povodí Vltavy s.p. soustředit na skládku a předat správci toku.
7. Zahájení a ukončení prací bude předem oznámeno správci toku (úsekovému technikovi) – pan Václav Opat, tel.: 724 212 364, vaclav.opat@pvl.cz
8. V rámci akce „Cyklotrasa č.3, Stod - úsek E2 včetně lávky přes Radbuzu“ **dojde k trvalému dotčení pozemku p. č. 3924/96 v k.ú. Stod**, který je ve vlastnictví ČR s právem hospodařit pro Povodí Vltavy, státní podnik (VVT Radbuza-lávka přes Radbuzu).
Pro realizaci stavby je nezbytné, aby **žadatel (vlastník předmětné stavby) před vydáním stavebního povolení nebo jiného povolení v rámci stavebního řízení, získal k dotčené části výše citovaného pozemku, ke kterému má Povodí Vltavy, státní podnik právo hospodařit, potřebné oprávnění k jejich užívání (bude uzavřena smlouva o smlouvě budoucí na zřízení služebnosti)**. Za tímto účelem předloží žadatel v dostatečném předstihu žádost s přesnou specifikací dotčené části výše citovaného pozemku ve vlastnictví ČR s právem hospodařit pro Povodí Vltavy, státní podnik výše citovanou stavbou lávky.

Veškeré výše uvedené podmínky jsou v projektové dokumentaci zapracovány a budou stavebníkem a vybraným zhotovitelem stavby kompletně dodrženy - splněny rovněž pro realizaci předmětné stavby.

Výše uvedená podmínka č.8 pro povolení stavby bude stavebníkem (Město Stod) splněna a plně respektována. Smlouva o smlouvě budoucí na zřízení služebnosti bude stavebníkem (Město Stod) zajištěna před vydáním společného (územního a stavebního) povolení.

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Plzeň, jako majetkový správce stavby silnice I. třídy č. I/26 a výše uvedeného silničního pozemku a v tomto případě jako soused pozemku souhlasí s vydáním společného povolení pro výše uvedenou stavbu při dodržení následujících podmínek:

- stavba bude provedena dle předložené projektové dokumentace zpracované společností HENIG – projektová a inženýrská kancelář, s datem 12/2021
- výše uvedenou stavbou nebude dotčena stavba silnice I. třídy č. I/26 a silniční pozemek p.č. 3878/14 v k.ú. Stod
- silnice č. I/26 nebude při provádění stavebních prací znečišťována staveništní dopravou (dopravními mechanismy) výše uvedené stavby. Pokud se tak stane, stavebník neprodleně na své náklady zajistí její vyčištění.

Veškeré výše uvedené podmínky ŘSD budou stavebníkem a vybraným zhotovitelem stavby kompletně dodrženy - splněny v rámci realizace předmětné stavby.

Státní pozemkový úřad, který je příslušný hospodařit s pozemky ve vlastnictví státu – parc. č. 269/1 a 269/2 v k.ú. Stod, souhlasí s umístěním stavby, souhlasí s vynětím ze ZPF a realizací stavby pod podmínkou, že žadatel uzavře s SPÚ, před vlastní realizací stavby, speciální nájemní smlouvu pro nezemědělské účely a po ukončení stavby obratem požádá o převod zastavěných pozemků.

Obě výše uvedené podmínky SPÚ budou žadatelem-stavebníkem (Město Stod) kompletně dodrženy - splněny - před vlastní realizací stavby uzavře speciální nájemní smlouvu pro

nezemědělské účely s SPÚ a po ukončení stavby obratem požádá SPÚ o převod zastavěných pozemků.

Veškeré podrobné podklady, stanoviska a vyjádření příslušných správců vedení nebo zařízení technické a dopravní infrastruktury včetně těch, které se v prostoru stavby a jejím širším okolí nenacházejí, jsou kompletně obsahem přílohy E.2.

Splnění všech uvedených standardních podmínek z těchto vyjádření platných pro realizaci výše uvedené stavby zajistí stavebník (Město Stod) a následně vybraný přímý zhotovitel stavby za kontroly technického dozoru stavebníka event. příslušného správce sítě.

Koordinaci stavebních úprav se stávajícími inženýrskými sítěmi řeší grafická příloha č. C.3. „Koordinační situační výkres“ – příloha přebírá informace správců sítí s maximální možnou přesností, ale není jejich vytyčovací výkresem.

Při realizaci stavby by nemělo dojít ke střetu s inženýrskými sítěmi.

Před zahájením stavebních prací je nutno ověřit současný stav inženýrských sítí, sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k narušení a zásahu do těchto sítí.

Zjištění aktuálního průběhu inženýrských sítí před zahájením prací zajišťuje přímý zhotovitel stavebních prací.

Jakýkoliv zásah do inženýrských sítí je nutno předem dohodnout se správcem sítě, za jehož dozoru budou prováděny i následující práce a práce v ochranném pásmu těchto sítí.

Při stavebních pracích v ochranných pásmech inženýrských sítí bude postupováno velmi opatrně (ruční výkop) tak, aby nedošlo k poškození nebo jakémukoliv narušení stávajících podzemních vedení i nadzemních částí.

B.11. Geodetické údaje vytýčení stavby - údaje o umístění stavby

(kapitola nad rámec vyhlášky č. 405/2017 v platném znění)

- umístění vytyčovací bodů a podrobné vytýčení stavby ... viz. grafická příloha C.3. Koordinační situační výkres, Situace pozemní komunikace.

Plzeň, 19.12. 2021

vypracoval: Ing. Jan Henig