

## PRŮVODNÍ ZPRÁVA DLE VYHL. 146/2008 Sb.

### OBSAH:

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1.    | IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....  | 3  |
| 2.    | ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....   | 4  |
| 2.0   | Úvod .....   | 4  |
| 2.1   | Stručný popis návrhu stavby .....  | 5  |
| 2.2   | Předpokládaný průběh stavby .....  | 5  |
| 2.3   | Vazba na územně plánovací dokumentaci a na územní rozhodnutí .....                                 | 6  |
| 2.4   | Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití .....                                       | 6  |
| 2.5   | Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....       | 6  |
| 2.6   | Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření .....                                | 8  |
| 3.    | PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ .....  | 8  |
| 3.1   | Seznam podkladů a průzkumů použitých pro vypracování dokumentace DSP+PDPS .....                    | 8  |
| 4.    | ČLENĚNÍ STAVBY .....   | 9  |
| 4.1   | Způsob číslování a značení, určení jednotlivých částí stavby .....                                 | 9  |
| 4.2   | Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory .....                       | 9  |
| 5.    | PODMÍNKY REALIZACE STAVBY .....  | 9  |
| 5.1   | Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....                                  | 9  |
| 5.2   | Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....                      | 10 |
| 5.3   | Zajištění přístupu na stavbu .....   | 10 |
| 5.4   | Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy .....  | 10 |
| 6.    | PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ) .....  | 10 |
| 6.1   | Seznam známých nebo předpokládaných vlastníků (správců) .....                                      | 10 |
| 6.2   | Způsob užívání jednotlivých objektů stavby .....   | 11 |
| 7.    | PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ .....  | 11 |
| 7.1   | Předávání části stavby do užívání .....  | 11 |
| 7.2   | Zdůvodnění potřeb užívání částí stavby před dokončením celé stavby .....                           | 11 |
| 8.    | SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY .....  | 11 |
| 8.1   | Souhrnný technický popis stavby .....  | 11 |
| 8.2   | Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí .....                                       | 12 |
| 8.2.1 | Pozemní komunikace .....   | 12 |
| 8.2.2 | Mostní objekty a zdi .....   | 13 |
| 9.    | VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ .....  | 14 |
| 10.   | DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMATA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY .....                  | 15 |
| 10.1  | Rozsah dotčení .....   | 15 |
| 10.2  | Podmínky pro zásah .....   | 16 |
| 11.   | ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ .....  | 16 |
| 11.1  | Bourací práce .....  | 16 |
| 11.2  | Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada .....  | 16 |
| 11.3  | Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu .....   | 16 |
| 11.4  | Ozelenění .....  | 17 |
| 11.5  | Zásah zemědělského půdního fondu a případné rekultivace .....                                      | 17 |
| 11.6  | Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa .....   | 17 |
| 11.7  | Zásah do jiných pozemků .....  | 17 |
| 11.8  | Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků ..... | 17 |

|  |    |
|--|----|
| 12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY .....   | 18 |
| 12.1 Nároky na energie .....   | 18 |
| 12.2 Nároky na telekomunikace .....  | 18 |
| 12.3 Nároky na vodní hospodářství .....  | 18 |
| 12.4 Nároky na připojení na dopravní infrastrukturu a parkování .....  | 18 |
| 12.5 Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní i nadzemní sítě) .....   | 18 |
| 12.6 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby .....  | 18 |
| 13. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP .....  | 18 |
| 13.1 Ochrana krajiny a přírody .....   | 18 |
| 13.2 Hluk .....  | 19 |
| 13.3 Emise z dopravy .....   | 19 |
| 13.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje .....  | 19 |
| 13.5 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a užívání stavby .....   | 19 |
| 13.6 Nakládání s odpady .....  | 19 |
| 13.7 Opatření pro zmírnění vlivu realizace stavby na ŽP .....  | 19 |
| 14. OBECNÉ POŽADAVKY .....   | 20 |
| 14.1 Mechanická odolnost a stabilita .....   | 20 |
| 14.2 Požární bezpečnost .....  | 20 |
| 14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí .....   | 20 |
| 14.4 Ochrana proti hluku .....   | 20 |
| 14.5 Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích) .....   | 20 |
| 14.6 Úspora energie a ochrana tepla .....  | 20 |
| 15. DALŠÍ POŽADAVKY .....  | 21 |
| 15.1 Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení užitných vlastností stavby .....   | 21 |
| 15.2 Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace ..... | 21 |
| 15.3 Popis návrhu řešení stavby z hlediska ochrany stavby před škodlivými účiny vnějšího prostředí .....   | 22 |
| 15.3.1 Povodně .....   | 22 |
| 15.3.2 Sesuvy půdy .....   | 22 |
| 15.3.3 Poddolování .....   | 22 |
| 15.3.4 Seizmicita .....  | 22 |
| 15.3.5 Radon .....   | 22 |

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| <b>Stavba:</b>                 | <b>Chodník a lávka pro pěší přes sil. I/11 Nebory - Dušinec</b>  |
| <b>Místo stavby:</b>           | <b>Třinec</b>  |
| <b>Katastrální území:</b>      | <b>701793, Nebory</b>  |
| <b>Stupeň PD:</b>              | <b>Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)</b>   |
| <b>Druh stavby:</b>            | <b>Novostavba</b>  |
| <b>Objednatel dokumentace:</b> | <b>Město Třinec</b><br><b>Městský úřad Třinec, odbor investic</b><br>Jablunkovská 160<br>739 61 Třinec         |
| <b>Investor stavby:</b>        | <b>Město Třinec</b><br>Jablunkovská 160<br>739 61 Třinec   |
| <b>Zhotovitel dokumentace:</b> | <b>Dopravoprojekt Ostrava s. r. o.</b><br>Masarykovo náměstí 5<br>702 00, Ostrava 1<br>IČO: 427 67 377         |
| <b>Řešitelský tým:</b>         | Ing. Roman Kotas – vedoucí projektant komunikací, hlavní inženýr projektu<br><br>Ing. Jan Čtvrtek – projektant |

komunikací

Ing. René Závada – vedoucí projektant  
mosty

Ing. Marta Stáňová – projektantka,  
lávka

Ing. Martina Papeschová – kontrola

**Podzhotovitelé:**

-

## **2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE**

### **2.0 Úvod**

Stavba řeší realizaci pěší komunikace včetně lávky v místě křížení nově budovaného obchvatu sil. I/11 v Třinci, místní části Nebory, lokalita Dušinec. Lávka řeší zachování pěšího propojení lokality Dušinec situované jižně od budované silnice I/11 na stávající sil. I/11, která je páteřní dopravní osou městské části Nebory, podél které je situována občanská vybavenost městské části, a po které je (a bude i po dokončení obchvatu sil. I/11) provozována lokální doprava včetně veškeré městské a linkové autobusové doprava, která zajišťuje spojení místní části s městem Třinec i okolními obcemi.

Pěší komunikace i lávka byly původně v rámci územního řízení součástí stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ jako stavební objekty:

SO 155 - Cesta pro pěší Nebory v km 7,987

SO 206 - Lávka pro pěší přes I/11 a MK v km 7,987

Pro stavbu bylo 5.8.2009 vydáno územní rozhodnutí zn. SŘaÚP/Cze/20591/2009 – nabytí právní moci dne 8.9.2009.

Dokumentace pro stavební povolení byla zpracována již v roce 2009 fy Mott MacDonald Praha s.r.o., následně ale byly oba SO dohodou investorů ŘSD ČR a Město Třinec ze stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ vyňaty, s tím, že jejich přípravu a realizaci zajistí samostatně (ale v koordinaci s ŘSD ČR) město Třinec. Nyní předkládaná dokumentace vychází z aktualizace DSP z 07/2015. Technické řešení této dokumentace vychází z řešení původní DSP – bylo aktualizováno jen částečně – zejména byly upraveny parametry řešení tak, aby splňovaly požadavky vyhl. 398/2009 Sb a byly zohledněny aktuální skutečnosti v souvislosti s probíhající realizací stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“.

Na základě aktualizované DSP byla v 12/2015 zpracována dokumentace PDPS.

Současná aktualizace PDPS (Změna 1) nedošlo ke změně technického řešení stavby - byly aktualizovány zejména časové a koordinační vazby na stavbu „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“. Byl upřesněn harmonogram výstavby. Část stavby úzce propojena se stavbou I/11 N-O (pilotové založení lávky a opěra OP2) byla realizována v předstihu v návaznosti na probíhající práce na stavbě sil. I/11. S ohledem na skutečnost, že pro dopravu materiálu pro výstavbu zemního tělesa (i další práce) v úseku km 0,115-0,212 je nutno využívat nově vybudovaných jednopruhových obousměrných místních komunikací vybudovaných v rámci stavby I/11 N-O – (SO 126 a SO 127) byla dokumentace PDPS doplněna o práce spojené

s nutnými opravami vozovek po dokončení výstavby – opravu obrusné vrstvy těchto komunikací a lokální opravu vozovky v plné konstrukci (např. lokální utržení okraje vozovky) – zahrnuto do SO 155 (rozpočtově SO 155.1).

## 2.1 Stručný popis návrhu stavby

Jedná se o účelovou stavbu pro zajištění pěšího propojení částí Třince – Nebor (lokalita Dušinec) rozdělených výstavbou sil. I/11. Bez výstavby lávky by rozdělené části lokality byly propojeny pouze přeložkami místních komunikací a novou stezkou pro pěší a cyklisty, obě varianty však znamenají pro pěší značné závleky (až 800 m) např. při přístupu k autobusovým zastávkám.

Navržená komunikace je situována v místě stávající místní komunikace, která není v rámci obchvatu překládána (automobilovou dopravu podchycuje nová souběžná komunikace SO 126, s propojením na I/11 prostřednictvím přeložky další místní komunikace SO 127).

Směrové řešení pěší vyplývá z potřeby kolmého řešení lávky přes I/11 a místní komunikaci a také z potřeby dostatečné délky komunikace pro vykrytí výškového rozdílu při zachování normových sklonů a možnosti bezbariérového řešení stavby.

Stezka je navržena jako pěší komunikace základní š. 2,0 m – šířka zpevnění je rozšířena o 0,25 m na 2,25 m o bezpečnostní odstup v místě umístění vyvýšeného obrubníku plnícího funkci přirozené vodící linie, v místech umístění zábradlí a na lávce je prostor komunikace zpevněn vč. bezpečnostních odstupů tedy na 2,50 m. Důvodem tohoto

Výškové řešení vychází z potřeby křížení sil. I/11 a souběžné MK SO 126 při dodržení požadovaných průjezdných profilů. Výška násypu komunikace dosahuje u lávky cca 4,70 m, podélný sklon nepřesahuje 8,33%.

### Stavba je umístěna na pozemcích

K.ú. Nebory (701793):

1382/1, 1163/1, 1622/15, 1163/6, 1382/3 a 1146/3.

## 2.2 Předpokládaný průběh stavby

Stavba úzce souvisí s probíhající výstavbou „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ na kterou úzce navazuje. Dle dohody investorů obou staveb a koordinace činnosti je výstavba chodníku a lávky plánována na období cca 09/2016 – 05/2017.

Stavba je podmíněna dokončením vybraných objektů stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ – zejména objektů přeložek inženýrských sítí:

- SO 471 – přeložka sdělovacího vedení O2 (již realizováno)
- SO 481 – ochrana optických kabelů O2 (již realizováno)
- SO 323 – přeložka vodovodu SMVaK (již realizováno).

Stavba dále souvisí se stavbou „Rozšíření vodovodu Třinec – Nebory – Dušinec – křížení se silnicí I/11“, který řeší rozšíření vodovodní sítě. Realizace chrániček vodovodu v místě křížení s komunikací již byla provedena.

Přístup na staveniště bude ze dvou stran:

- Část do km 0,065 bude přístupná z místní komunikace napojující se na sil. I/11 u autobusových zastávek Nebory, Dušinec
- Část stavby jižně od staveniště I/11 N-O (km 0,115 – 0,213) bude přístupná po místní komunikaci napojující se na stávající sil. I/11 na rozhraní Nebor a Oldřichovic a dále po přeložkách místních komunikací SO 126 a SO 127 vybudovaných v rámci stavby I/11 N-O

Stavba nevyvolá dopravní omezení - komunikace budou již uzavřeny v rámci stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“. Stejně tak jsou již přechodným dopravním značením ošetřeny vjezdy a výjezdy ze staveniště.

Celková doba výstavby je předpokládána cca 9 měsíců (začátek 09/2016 – konec 05/2017).

Podrobněji je postup výstavby popsán v části A05 dokumentace, kde jsou popsány i podmínky koordinace se stavbou I/11 Nebory - Oldřichovice.

### **2.3 Vazba na územně plánovací dokumentaci a na územní rozhodnutí**

Stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

#### **Vazba na územní rozhodnutí a stavební povolení**

Územní rozhodnutí bylo řešeno pro celou stavbu „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“, jejíž součástí byly i stavební objekty pěší komunikace a lávky SO 155 a SO 206. Územní rozhodnutí bylo vydáno 5.8.2009 zn. SŘaÚP/Cze/20591/2009 – nabytí právní moci dne 8.9.2009. Převážná část podmínek uvedených v ÚR se nevztahuje k místu lávky pro pěší, obecné podmínky ÚR jsou v rámci PD respektovány.

Stavební povolení bylo vydáno dne 28.12.2015 zn. MěÚT/55236/2015/SŘaÚP/VI, s nabytím právní moci dne 14.1.2016. Zhotovitel zajistí plnění podmínek stavebního povolení.

### **2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití**

Stavba je umístěna v nesouvisle zastavěném území v prostoru ve východní části Třince - Nebor v místě křížení nově budované čtyřpruhové sil. I/11.

Stavba je situována na nezastavěných pozemcích – zčásti v koridoru stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“, zčásti na nezastavěných pozemcích ZPF přilehajících ke koridoru sil. I/11.

### **2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí**

#### **a) účel stavby**

Účelem stavby je zajistit pěší přístup z lokality Nebory – Dušinec ke stávající sil. I/11, kde jsou situovány autobusové zastávky zajišťující spojení Nebor s městem Třinec i okolními městy.

#### **b) ovlivnění krajiny a ŽP**

Stavba je situována v částečně zastavěném území, převážně na pozemcích ZPF, částečně již vykoupěných pro stavbu obchvatu sil. I/11, částečně na pozemcích bezprostředně na obchvat navazujících.

Vliv na pozemky:

Dotčené pozemky na plochách ZPF mají stanoven druh pozemku orná půda a zahrada. Na tyto plochy byl před vydáním územního rozhodnutí vydán souhlas k trvalému vynětí v rámci stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ jejíž součástí řešené SO 155 a SO 206 původně byly – MŽP č.j. 49377/ENV/08 ze dne 19.9.2008, změna MŽP č.j. 78625/ENV/12 ze dne 26.9.2012.

Na stavbě se nevyskytují plochy PUPFL.

Trvalý zábor .....3 588 m<sup>2</sup>, z toho ZPF .....3 411 m<sup>2</sup>

Dočasný zábor .....16 m<sup>2</sup>, z toho ZPF..... 12 m<sup>2</sup>

Ostatní pozemky jsou dle KN duhu ostatní plocha.

K zásahu do vzrostlé zeleně nedojde – stavba nevyžaduje kácení žádné mimolesní zeleně.

Budovaná komunikace je nemotoristickou komunikací – při jejím provozu nedojde k ovlivnění hlukové a emisní zátěže obyvatel přilehlých lokalit. Stavba souvisí s protihlukovými opatřeními (stěnami) realizovanými v rámci stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ – SO 271 – stavby byly zkoordinovány tak, aby realizace lávky nesnížila účinnost navrhovaných protihlukových opatření.

Ovzduší bude ovlivněno při výstavbě emisemi stavebními stroji. Vzhledem k situování staveniště do prostoru staveniště podstatně většího záměru „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ lze ovlivnění výstavbou lávky považovat za marginální. Obdobná situace platí pro hlukovou zátěž z výstavby.

Stavba nezasahuje do chráněných území.

Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů.

### **Opatření na eliminaci, minimalizaci, případně kompenzaci účinků na ŽP**

Stavba řeší výstavbu nemotoristické komunikace – nebude tedy při svém provozu zdrojem hluku ani emisí. Stavba souvisí s protihlukovými opatřeními stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ – SO 271, řešení PHS je koordinováno se stavbou lávky.

Vody z komunikací jsou sváděny volně do zemního tělesa komunikací. Vody z úseku km 0,020 – 0,065 jsou sváděny volně do svahu zemního tělesa, v jehož patě je navržen vsakovací příkop doplněný v nejnižším místě vsakovací šachtou. Vody z úseku km 0,115-0,213 jsou sváděny patním příkopem podél nově budované komunikace SO 126 (součást I/11 N-O). Vody z lávky SO 206 jsou odváděny odvodňovači svedenými na terén – odvodňovač na severní opěře je vyústěn volně na terén, odvodňovač na jižní opěře je vyústěn do příkopu SO 126.

Pro zajištění pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace jsou v rámci návrhu dodrženy podmínky vyhlášky 398/2009 Sb. Viz kap. 15.2.

## 2.6 Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření

Stavba, i když řešena samostatně, je investicí úzce spojenou s výstavbou obchvatu sil. I/11. Její negativní dopad do území je vyjma přímého dotčení některých pozemků zanedbatelný, naopak realizací stavby dojde k zachování nezbytných pěších vazeb v území.

Zábory pozemků byly zpracovány v rámci této dokumentace v části H1 – „Záborový elaborát“, kde jsou zakresleny trvalé i dočasné zábory.

Kolize ze stávajícími inženýrskými sítěmi jsou řešeny v rámci stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ – nezbytné přeložky a úpravy jsou řešeny v rámci stavebních objektů SO 323, SO 471 a SO 481 (již realizováno).

## 3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

### 3.1 Seznam podkladů a průzkumů použitých pro vypracování dokumentace DSP+PDPS

Jako podklady pro zpracování aktualizované dokumentace pro stavební povolení byly použity tyto materiály:

- Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice, DSP+ZDS, Mott MacDonald Praha s.r.o., aktualizace 2013
- Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice, DSP pro SO 155 a 206, Mott MacDonald Praha s.r.o., 10/2009
- Chodník a lávka pro pěší přes sil. I/11 Nebory – Dušinec, DSP – aktualizace, Dopravoprojekt Ostrava a.s., 08/2015
- Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice – podrobný inženýrsko-geologický průzkum, G-Consult a.s., 2006
- Doplnkový IGP pro Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice, ArtepGeo s.r.o., 01/2015
- Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice, RDS, Dopravoprojekt Ostrava, 2014-2015
- Zaměření stávajícího stavu polohopisu a výškopisu, Geometra Opava spol. s.r.o., 12/2014

#### Přehled průzkumů

Pro zpracování PD stavby byly využity průzkumy pro stavbu „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice – řešené SO 155 a SO 206 byly původně její součástí.

a/ Podrobný inženýrsko geologický průzkum – vzhledem k rozsahu stavby a její návaznosti na stavbu „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ bylo použito výsledku podrobného IG průzkumu pro stavbu I/11 N-O, zpracovaného firmou G-Consult a.s. v roce 2006. Dále bylo využito výsledků doplňkového IGP zpracovaného pro stavbu I/11 N-O v roce 2014/15 firmou ArtepGeo s.r.o.

b/ Průzkum stávajících inženýrských sítí, Dopravoprojekt Ostrava spol. s r.o., 10/2014 v rámci zahájení prací na I/11 N-O, aktualizace pro stavbu SO 155+206 v 07/2015

c/ Korozní průzkum – byl zpracován v rámci DSP stavby I/11 N-O



d/ Atmogeochemický průzkum – byl zpracován v rámci DSP stavby I/11 N-O

Základní použité technické předpisy a normy:

- ČSN 73 6100 - Názvosloví silničních komunikací
- ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6114 - Vozovky pozemních komunikací
- TP 170 navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 179 navrhování komunikací pro cyklisty

#### **4. ČLENĚNÍ STAVBY**

##### **4.1 Způsob číslování a značení, určení jednotlivých částí stavby**

Objekty byly členěny s ohledem na jejich stavební charakter a s ohledem na jejich předpokládané budoucí správce – je respektováno členění i názvy objektů dle DÚR a vydaného územního rozhodnutí.

##### **4.2 Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory**

Stavba zahrnuje 2 stavební objekty vyčleněné ze stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ – je zachováno členění a názvy v souladu s DÚR této stavby a vydaným územním rozhodnutím. Popis objektů je součástí kapitoly 8.

| <b>Č.obj.</b> | <b>Název objektu</b>                     |
|---------------|--|
| SO 155        | Cesta pro pěší Nebory v km 7,987         |
| SO 206        | Lávka pro pěší přes I/11 a MK v km 7,987 |

Přehled vlastníků a správců – viz kap. 6.

#### **5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**

##### **5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků**

Stavba úzce souvisí se dvěma záměry:

- 1) Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice
- 2) Rozšíření vodovodu Třinec – Nebory – Dušinec – křížení se silnicí I/11

- 3) VO osvětlení lávky pro pěší – v době dokončení této PDPS je k dispozici rozpracována dokumentace DUR

Ad 1) Stavba lávky byla původně součástí stavby I/11 Nebory – Oldřichovice a je s ní úzce stavebně provázána – související SO jsou:

SO 101 Přeložka silnice I/11, km 5,400 - 10,260

SO 126 MOK km 7,432 – 8,120 vpravo

SO 271 Protihlukové stěny na silnici I/11

SO 323 Přeložka vodovodu DN 300, 400, 600 SMVAK – km 8,035

SO 471 Přeložka sdělovacího vedení v km 7.900

SO 481 Přeložka sdělovacího vedení a DOK v km 6.900-8.000

Nutné přeložky IS i přeložka místní komunikace SO 126 již byly provedeny – v době realizace stavby je nutné koordinovat zejména realizaci objektů SO 101 a SO 271.

## 5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Viz kap. 2.2 a 5.1 a část A05.

**Před zahájením výkopových prací je nutno požádat správce inženýrských sítí v dosahu stavby o jejich vytýčení. Během stavby je nutno respektovat podmínky správců inženýrských sítí na práce v jejich ochranných pásmech.**

## 5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště bude ze dvou stran:

- Část do km 0,065 bude přístupná z místní komunikace napojující se na sil. I/11 u autobusových zastávek Nebory, Dušinec
- Část stavby jižně od staveniště I/11 N-O (km 0,115 – 0,213) bude přístupná po místní komunikaci napojující se na stávající sil. I/11 na rozhraní Nebor a Oldřichovic a dále po přeložkách místních komunikací SO 126 a SO 127 vybudovaných v rámci stavby I/11 N-O

## 5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Pro stavbu nejsou předpokládány – jsou řešeny v rámci stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“.

# 6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

## 6.1 Seznam známých nebo předpokládaných vlastníků (správců)

V rámci stavby budou realizovány objekty následujícího vlastníka a správce:

- Město Třinec

| Č.obj. | Název objektu                            | Vlastník     | Správce       |
|--------|--|--------------|---------------|
| SO 155 | Cesta pro pěší Nebory v km 7,987         | Město Třinec | Město Třinec. |
| SO 206 | Lávka pro pěší přes I/11 a MK v km 7,987 | Město Třinec | Město Třinec. |

## **6.2 Způsob užívání jednotlivých objektů stavby**

- SO 155 Cesta pro pěší Nebory v km 7,987 – místní komunikace IV. třídy  
SO 206 Lávka pro pěší přes I/11 a MK v km 7,987 – mostní objekt na místní komunikaci IV. třídy

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

### **7.1 Předávání části stavby do užívání**

Jednotlivé budou předány jejich správci až po jejich úplném dokončení.

Budoucí správci jednotlivých objektů jsou uvedeni v kapitole 6.

### **7.2 Zdůvodnění potřeb užívání částí stavby před dokončením celé stavby**

Jednotlivé objekty nebudou předávány postupně – tvoří jeden z hlediska užívání nedílný celek.

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

### **8.1 Souhrnný technický popis stavby**

Stavba řeší mimoúrovňové křížení pro pěší přes nově budovaný čtyřpruhový obchvat sil. I/11 – součástí stavby je komunikace pro pěší (SO 155) a lávka přes I/11 a MK na této pěší komunikaci.

Je navržena pěší komunikace základní šířky 2,0 m. Komunikace je rozšířena o bezpečnostní odstup 0,25 m na straně vyvýšené obruby (přirozená vodící linie), v místech, kde je komunikace lemována zábradlím je rozšířena o bezpečnostní odstup 0,25m na každé straně (celkem 2,5 m zpevnění). Důvodem tohoto řešení je umožnit případné budoucí využití komunikace jako smíšené stezky pro pěší a cyklisty v normových parametrech dle ČSN 73 6110.

Komunikace je v celé své délce vedena v násypu výšky 0-4,7 m.

Odvodnění komunikací je navrženo následovně: vody z komunikací jsou sváděny volně do zemního tělesa komunikací. Vody z úseku km 0,020 – 0,065 jsou sváděny volně do svahu zemního tělesa, v jehož patě je navržen vsakovací příkop doplněný v nejnižším místě vsakovací šachtou. Vody z úseku km 0,115-0,213 jsou sváděny patním příkopem podél nově budované komunikace SO 126 (součást I/11 N-O). Vody z lávky SO 206 jsou odváděny odvodňovací svedenými na terén – odvodňovač na severní opěře je vyústěn volně na terén, odvodňovač na jižní opěře je vyústěn do příkopu SO 126.

S ohledem na podobnost podmínek bylo pro návrh zemního tělesa komunikace použito výsledků a závěrů IG průzkumu a stabilitních posudku stavby „Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice“. Podrobný inženýrsko-geologický průzkum navrhl sanaci podloží zemního tělesa.

Násypové těleso bude sypano z materiálu vhodných do násypů – je vhodné zvážit možnost využití přebytečné zeminy ze stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“. Svahy zemního tělesa budou ohumusovány v tloušťce 15 cm.

## 8.2 Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

### 8.2.1 Pozemní komunikace

#### SO 155 Cesta pro pěší Nebory v km 7,987

Vlastník/správce: Město Třinec

#### Stručný popis

Komunikace se napojuje na začátku staničení na stávající místní komunikaci, na konci trasy na místní komunikaci řešenou v rámci SO 126 stavby I/11 N-O. Hlavní trasu sil. I/11 přechází přímou, oblouky jsou navrženy jako prosté o poloměru  $R_{min} = 15$  m. Délka přeložky je cca 213 m. Součástí objektu je také nové ozelenění spočívající ve vysazení nových keřových porostů na svazích zemního tělesa.

#### Výškové řešení

Výškové řešení vychází z nivelety navržené/budované sil. I/11 a je navržena tak, aby byla dodržena podjezdná výška na silnici I/11 4,80 m+rezerva. Maximální navržený podélný sklon je 8,3%.

#### Šířkové řešení

Základní šířka zpevnění je 2,0 m, na straně vyvýšené obruby osazené na vyšším okraji komunikace (přirozená vodící linie dle vyhl. 398/2009 Sb) je vozovka rozšířena o bezpečnostní odstup 0,25m. Nezpevněná krajnice je široká 0,50 m, v místě zábradlí je zpevnění rozšířeno o 0,25 m.

#### Příčný sklon

Základní příčný sklon je navržen jednostranný 2,0 %. Nezpevněná krajnice má sklon 8 % vně od zpevnění. Příčný sklon konstrukční pláně je min. 3 % souhlasně se sklonem vozovky.

#### Zemní práce

Před započítáním vlastních zemních prací bude provedeno odstranění ornice a podornice v celé délce trasy. Podle závěrů Pedologického průzkumu je tloušťka podornice do 0,10 m, místy prakticky chybí a přechází ve skelet. Proto není nutné ji skrývat samostatně.

Stanovená mocnost skrývky ornice s podornicí je v průměrné tloušťce 0,25 m. Ta bude uložena na mezideponii, část bude vrácena zpět na ohumusování svahů nového tělesa přeložky, přebytečná ornice bude předána pro další zemědělské využití. Ohumusování svahů zemního tělesa bude provedeno v tloušťce 0,15 m ornici. Založení trávníku bude provedeno hydroosevem.

Pod násypovým tělesem přeložky je navržena sanace podloží násypu výměnou materiálu v tl. 0,50m za kamennou sypaninu překrytou z obou stran separační geotextilií.

Dosypávky krajnic budou provedeny materiálem min. málo vhodným, hutnění 100% PS.

#### Návrh zpevněných ploch

Konstrukce vozovky byla navržena podle TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Celková tloušťka konstrukce činí 230 mm, složená z následujících vrstev:

|   |        |                |
|---|--------|----------------|
| Asfaltový beton jemnozrnný ACO 8        | 30 mm  | ČSN EN 13108-1 |
| Obalované kamenivo střednězrnné ACP 16+ | 50 mm  | ČSN EN 13108-1 |
| Štěrkodrt' ŠD <sub>A</sub> 0/32         | 150 mm | ČSN EN 13285   |
| Celkem min. tloušťka konstrukce         | 230 mm |                |

Na konstrukční pláni je požadovaná hodnota poměru únosnosti  $CBR > 15\%$  při splnění podmínky dodržení předepsané míry hutnění na 100% PS a min. hodnoty modulu přetvárnosti v celé tloušťce AZ,  $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ .

Na začátku a konci úseku vymezeného pro pohyb pěších (v km 0,012 a v km 0,208) bude do komunikace vložen varovný pás š. 0,40 m z reliéfní betonové dlažby červené barvy.

#### **Odvodnění**

Povrchové odvodnění zpevněných ploch i krajnic je zajištěno podélným a především příčným sklonem. Voda z povrchu zpevněných ploch je dále odvedena do podélných příkopů.

Pravý příkop od km 0,000 k mostnímu objektu SO 206 je příkop vyspádován do vsakovací studny v km cca 0,040. Od mostního objektu SO 206 do KÚ je příkop napojen skluzem do příkopu místní komunikace SO 126 (I/11 N-O). Příkopy nejsou zpevněny.

Odvodnění konstrukční pláne je zajištěno jejím příčným sklonem min. 3 %. Zaústěna je skrz ochranou podsypnou vrstvu do podélných příkopů nebo do svahu zemního tělesa na násypových úsecích.

#### **Dopravní značení, dopravní zařízení**

Pro přeložku místní komunikace není navrženo trvalé dopravní značení. Přeložka je vybavena zábradlím o celkové délce 300 m.

Na začátku a konci trasy bude osazena zábrana – sklopný sloupek dle požadavku správce, před lávkou bude osazena pevná zábrana – ocelový bezpečnostní sloupek.

#### **Vegetační úpravy**

Na základě požadavku OŽP MěÚ Třinec bude na tělese SO 155 provedena výsadba keřů. Je navržena výsadba celkem 48 ks keřů následujících druhů:

*Viburnum opulus* (kalina obecná)

*Cornus sanguinea* (svída krvavá)

*Euonymus europaeus* (brslen evropský)

#### **Opravy místních komunikací poškozených provozem stavby**

Do objektu SO 155 byly dále zahrnuty náklady na opravy přeložek místních komunikací SO 126 a SO 127 vybudovaných v rámci stavby I/11 Nebory – Oldřichovice, po kterých bude vedena staveništní doprava pro výstavbu lávky. Na většině povrchu se předpokládá potřeby výměny obrusné vrstvy vozovky (ACO 11 40 mm), lokálně je uvažováno s opravou v plné konstrukci vozovky (ACO 11 40, ACP 16+ 50 mm, 2 x ŠD 0/32 – 170+150 mm)

## **8.2.2 Mostní objekty a zdi**

### **SO 206 Lávka pro pěší přes I/11 a MK v km 7,987**

Účelem stavby mostu je převedení SO 155 Cesty pro pěší Nebory v km 7,987.

Přemostňované překážky tvoří Přeložka silnice I/11, km 5,400 -10,260 (SO 101) a MOK km 7,432 - 8,120 vpravo (SO 126).

Nosnou konstrukci tvoří dva ocelové svařované hlavní nosníky o dvou polích.

Ve stěnách hlavních nosníků jsou provedeny obdélníkové výřezy, které jsou olemovány pásnicí. Nosníky tedy tvoří tzv. Vierendeelův rámový nosník. Dolní mostovka je ocelová ortotropní. Staticky konstrukce působí jako spojitý nosník o dvou polích s rozpětím 31,915 m + 17,235 m.

Půdorysně je most veden v přímé. Příčný sklon je jednostranný 1,0 % s krátkým protispádem 2% u pravého hlav. nosníku. Niveleta ve směru staničení stoupá ve sklonu 8,3 %, navazuje zakružovací oblouk o poloměru  $R = 250 \text{ m}$  a konec lávky klesá ve sklonu 3,8 %.

Most je uložen na pevných elastomerových ložiscích na střední podpoře a na atypických ocelových ložiscích na opěrách (ložiska musí přenést tahová namáhání).

Spodní stavba, kterou tvoří krajní opěry se svislými křídly a stěnovými pilíři, je z monolitického železobetonu.

U obou opěr je navržen atypický mostní závěr s dilatační schopností 60 mm.

Jednoduchý MZ tvoří nerezový slzičkový plech P6, který zakrývá dilatační spáru mezi OK a závěrnou zídou. Zakrývací plech bude šroubově připevněn k mostovkovému plechu a na závěrné zídce bude opřen o vložku z HDPE tl. 10 mm. Tato vložka bude šroubově připevněna k podkladnímu plechu P10, který bude pomocí spřahovacích trnů ukotven do závěrné zídky. S ohledem na dilatační schopnost MZ a velký podélný sklon u opěry 1 je nutné, aby po osazení MZ byla mezi zakrývacím plechem a nevodivou vložkou na závěrné zídce mezera 2 až 3 mm. Krajiní opěry jsou navrženy s dřikem tl. 1,25 m a dilatovanými křídly spojenými základem, každé tloušťky 0,35 m a délky 1,70 m (OP1) a 2,13 m (OP3). Křídla mají proměnnou výšku, která odpovídá průběhu nivelety. Tloušťka závěrné zídky je 0,3 m. Křídla na opěře O1 jsou kolmá k ose uložení, křídla na opěře O3 jsou vedena půdorysně šikmo v úhlu 96° od osy uložení.

Založení opěr mostu je kombinací plošného založení na konstrukci z armované zeminy a hlubinného založení na ŽB pilotách 2x Ø 630 mm dl. 8,0 m a ŽB sloupech 450/450 mm dl. 3,8 m a 3,3 m. Založení pilíře je hlubinné na pilotách 4x Ø 630 mm a dl. 8,0 m.

Voda je z povrchu mostovky odváděna příčným sklonem k pravému úžlabí (okopovému plechu). Odvodňovače 300 x 300 mm budou v ortotropní mostovce osazeny vždy cca 1,0 m před mostním závěrem. Svislý svod z TR PE DN 150 bude vyústěn do odvodňovacího žlábků na koruně zdi z armované zeminy, kterým bude voda odvedena do příkopů pod mostem, do příkopu SO 101 u opěry O1 a do příkopu SO 126 u opěry O3.

Silniční příkopy se v místech dovedení vody z mostu lokálně zpevní kamenem do betonu. Bude zhotoveno pilotové založení včetně žb sloupů, opěrná zeď z armované zeminy, opěra a NK.

U opěry O3 bude líc opěrné zdi vyztužené zeminy ozeleněn samopnoucími varietami *Parthenocissus tricuspidata* 'Weitchii' a *Parthenocissus quinquefoli* 'Engelmanii' v rozteči 1 m. Každá dřevina bude umístěna v jamce o objemu 0,02-0,05 m<sup>3</sup>, bude přihnojena 2 kg kompostu a 3 tabletami univerzálního hnojiva a bude mulčována plachetkou a tříděnou kůrou v tloušťce 50 - 100 mm kůry v ploše 0,5 m<sup>2</sup>. Výhony popínavých dřevin musí mít délku alespoň 300 mm. Součástí výsadby je také zálivka dřevin po výsadbě.

Vzhledem k nutné koordinaci prací se stavbou I/11 došlo v rámci aktualizace PDPS (Změna 1) k rozdělení stavby SO 206 na dvě samostatné části:

Pilotové založení a realizace základů a pilíře podpěry 2, které velmi úzce souvisí s realizací stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ byly zadány k realizaci jejímu zhotoviteli. Ostatní části stavby – realizace celého objektu SO 155 a SO 206 vyjma výše uvedených prací provedených v předstihu je součástí této stavby.

S ohledem na technickou provázanost obou částí zůstala dokumentace celistvá – výkresy již realizovaných částí (přílohy 7, 12 a 15) jsou přiloženy v adresáři „Pilotové založení a podpěra 2 (již realizováno)“.

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

### Dendrologický průzkum

Nebyl proveden – v prostoru stavby není dotčená žádná vzrostlá mimolesní zeleň.

### Podrobný inženýrsko – geologický průzkum pro stavbu „Silnice I/11 Nebory - Oldřichovice“

účely vyhodnocení základových půd v trase přeložky z pohledu jejich fyzikálně-mechanických vlastností a s ohledem na geotechnické typy vymezené v podrobném

průzkumu byly vyčleněny geotechnické kvazihomogenní typy zemin a hornin. Trasa přeložky SO 155 zasahuje do vrstev GT1D – Eolické jemnozrnné zeminy, třídy F6

#### **GT1D - Eolické jemnozrnné zeminy, třídy F6**

Eolické jemnozrnné sedimenty, označované jako sprašové hlíny, tvoří v zájmovém úseku nejrozšířenější kvartérní pokryvnou vrstvu (pod kulturní vrstvou). Byly ověřeny převážně nízkoplastické jíly, mocnost se dle realizovaných sond pohybuje mezi 2-3 m, v průměru 2,4 m p.t. Makroskopicky se jedná o světle okrově hnědé až světle šedohnědé jíly, šedě a rezavě smouhované, místy s proplástkou šedého jílu. Konzistence těchto zemin je převážně tuhá, lokálně byly ověřeny tyto zeminy v konzistenci na rozhraní tuhé-měkké.

Pro eolické zeminy je charakteristický vyšší obsah prachové složky, na základě granulometrické analýzy její zastoupení dosahuje v průměru 66 %, obsah jílovité složky je v průměru 19 %, obsah složky písčité je v průměru 14 % a štěrkovité frakce do 1 %. Eolické jemnozrnné zeminy nejsou náchylné k prosedání, neboť pórovitost zemin je menší než 40 % a zároveň jejich přirozená vlhkost je větší než 13 %.

Podle výsledků laboratorních analýz náleží zeminy GT1D ve smyslu ČSN 73 1001 v průměru do třídy F6 symbol CL - jíl s nízkou plasticitou.

Z hydrogeologického hlediska řadíme zájmové území do podhorské oblasti Podbeskydské pahorkatiny a jejího dílčího rajónu, kde horniny slezského a podslezského příkrovu jsou překryty hydrogeologicky významnými kvartérními sedimenty.

Hladina podzemní vody byla zastižena v hloubce 7,7 m p.t.

## **10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY**

### **10.1 Rozsah dotčení**

Trasa navržené komunikace se dotýká ochranných pásem komunikací a inženýrských sítí.

**Silniční ochranná pásma** stanovil zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích § 30, pro silnice, dálnice a místní komunikace I. a II. třídy mimo souvislé zastavěné území jako prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace nebo od osy větve jejich křižovatek

- 50 m od osy vozovky přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy – týká se sil. I/11 – stavba je umístěna v OP budované silnice I/11

**Ochranná pásma zařízení pro výrobu elektřiny a rozvodná vedení elektřiny** jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o Státní energetické inspekci. Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu

Ochranná pásma elektrických vedení ani VO nejsou v místě stavby dotčena.

**Ochranná pásma plynárenských zařízení** jsou určena zákonem č. 458/2000. Rozumí se jím prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřenou kolmo na její obrys, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu

1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce – do stavby okrajově zasahuje STL plynovod ve stávající komunikaci v začátku staničení stavby – bude dotčen okrajově změnou nivelety v místě napojení komunikace – navýšení nivelety do 0,10 m.

**Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok** je vymezeno ČSN 736005, ČSN 733050 a zákonem 274/2001 Sb. Ochranné pásmo je vymezeno dvěma svislými rovinami vedenými ve vzdálenosti

1,5 m od líce potrubí vodorovně na obě strany u vodovodních řadů a kanalizačních stok pro veřejnou potřebu do DN 500 – týká se SO 323

**U odvodňovacích a závlahových sítí nejsou ochranná pásma stanovena**

**Ochranná pásma vodních zdrojů a přirozené akumulace vod** - nejsou dotčena

**Ochranná pásma telekomunikačních zařízení** jsou upravena zákonem č. 151/2000 Sb. o telekomunikacích ve znění pozdějších předpisů – týká se SO 471 a 481.

Ochranu zvláště chráněných území vymezuje zákon č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů – netýká se stavby.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím. **Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny. Práce v jejich ochranných pásmech se budou řídit podmínkami jednotlivých správců.**

## 10.2 Podmínky pro zásah

Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí vyjádření o existenci sítí a vyjádření ke stavbě doložených v dokladové části této dokumentace.

## 11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

### 11.1 Bourací práce

V rámci stavby není navržena demolice staveb.

### 11.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

V prostoru stavby se nenachází žádná vzrostlá mimolesní zeleň ke kácení. Pro lepší zakomponování nového zemního tělesa do krajiny je navrženo nové ozelenění spočívající ve vysazení nových keřových porostů na svazích zemního tělesa.

### 11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce spočívají především v nasypání zemního tělesa a úpravě podloží – odstranění ornice a její nahrazení vhodnými a velmi vhodnými zeminami podle klasifikace ČSN 73 6133. Násyp bude prováděn po vrstvách max. tloušťky 0,5 m s mírou zhutnění dle TKP. Navrhovaná výška násypu bude od 0 m v ZÚ a KÚ až po cca. 4,5 m v místě opěr lávky



SO 206. Pod plání bude provedena aktivní zóna tl. 0,50 m. Sklony svahů zemního tělesa jsou navrženy podle ČSN 736101.

Ornice sejmutá v rámci staveniště bude zčásti využita pro ohumusování zemního tělesa stavby, přebytek v objemu cca 420 m<sup>3</sup> bude odvezena a rozprostřena na pozemcích ZPF dle dispozic objednatel (průměrná odvozná vzdálenost do 10 km).

Tloušťka vrstvy pro ohumusování a zatravnění je navržena 15 cm. Pro krátkodobou meziskládku lze využít parcely v obvodu staveniště. Ohumované plochy budou osety travním semenem.

Materiál pro ohumusování bude získán z odhumusování zemědělských ploch skrytou ornici.

#### **11.4 Ozelenění**

Ohumované plochy budou zatravněny hydroosevem. V rámci objektu SO 155 budou provedeny výsadby keřů tak, aby se eliminovaly negativní dopady stavby do okolí a jeho životní prostředí a současně řeší zapojení stavby do okolní krajiny. V rámci SO 206 budou zdí opěr osazeny popínavými rostlinami.

#### **11.5 Zásah zemědělského půdního fondu a případné rekultivace**

Zásah do ZPF – stavbou budou trvale zabrána část pozemků ZPF k.ú. Nebory.

Trvalý zábor .....3 588 m<sup>2</sup>, z toho ZPF .....3 411 m<sup>2</sup>

Dočasný zábor .....16 m<sup>2</sup>, z toho ZPF..... 12 m<sup>2</sup>

Na tyto plochy byl před vydáním územního rozhodnutí vydán souhlas k trvalému vynětí v rámci stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ jejíž součástí řešené SO 155 a SO 206 původně byly – MŽP č.j. 49377/ENV/08 ze dne 19.9.2008, změna MŽP č.j. 78625/ENV/12 ze dne 26.9.2012.

Stavbou dotčené pozemky jsou specifikovány v tabulce dotčených parcel, viz příloha H1 – Záborový elaborát.

#### **11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa**

Stavbou nedojde k zásahu do PUPFL.

#### **11.7 Zásah do jiných pozemků**

Stavbou dotčené pozemky jsou specifikovány v tabulce dotčených parcel, viz příloha H1 – Záborový elaborát.

#### **11.8 Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků**

Stavbou budou dotčeny inženýrské sítě, jejich přeložky jsou ale řešeny jako součást stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“:

- Sdělovací kabely (metalické i optické) – ochrana řešena jako součást SO 471 a 481 stavby I/11 N-O (realizováno)

- Vodovod – přeložka řešena objektem SO 323 stavby I/11 N-O (realizováno)

Tyto přeložky budou provedeny v předstihu, před zahájením stavby chodníku a lávky.

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

### **12.1 Nároky na energie**

Stavba nemá nároky na zdroje. Veřejné osvětlení pěší komunikace a lávky bude řešeno samostatnou akcí.

### **12.2 Nároky na telekomunikace**

Stavba nemá nároky na telekomunikace.

### **12.3 Nároky na vodní hospodářství**

Stavba nemá nároky na zdroje vody. Nakládání s vodami ze stavby je popsáno v kap. 8.2.3.

### **12.4 Nároky na připojení na dopravní infrastrukturu a parkování**

Navrhovaná komunikace navazuje na místní obslužné komunikace.

### **12.5 Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní i nadzemní sítě)**

V prostoru staveniště se nenacházejí vedení inženýrských sítí, na které by bylo možno napojit případný mobilní objekt zařízení staveniště.

### **12.6 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby**

Za skladování, manipulaci a likvidaci odpadu je po dobu realizace stavby zodpovědný dodavatel stavby.

S odpady z provozu na pozemních komunikacích bude nakládat budoucí správce v souladu s platnou legislativou.

## **13. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP**

### **13.1 Ochrana krajiny a přírody**

Provádění stavby v zástavbě přinese z hlediska ŽP dočasné zhoršení po dobu výstavby. Pro minimalizaci negativních vlivů budou nutná následující opatření:

- používat pouze stroje a vozidla odpovídající vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích
- vybourané materiály odvážet a skladovat na předepsaných skládkách
- při odstraňování stávajících vozovek a zemních pracích zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. klopením

- čištění pneumatik dopravních prostředků, případně podvozku ostatních stavebních mechanismů před jejich výjezdem ze staveniště
- čištění veřejných komunikací v prostoru výjezdu ze staveniště.

### **13.2 Hluk**

Realizaci stavby nedojde ke zhoršení hlukové zátěže – jedná se o nemotoristickou komunikaci.

### **13.3 Emise z dopravy**

Realizaci stavby nedojde ke zhoršení emisní zátěže – jedná se o nemotoristickou komunikaci.

### **13.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje**

Stavba nebude zdrojem znečištěných vod – budou odváděny pouze srážkové vody z budované komunikace a zemních těles – množství vody bude minimální vzhledem k malému rozsahu zpevněných ploch a vsakovací možnostem zemních těles.

Trasa nezasahuje do pásma hygienické ochrany pitného zdroje ani do jiného ochranného pásma vodního zdroje.

Stavba není situována v blízkosti toku.

### **13.5 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a užívání stavby**

Zhotovitel je během stavby povinen zabezpečit staveniště a provoz na něm tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob pohybujících se v blízkosti staveniště a na něm. Vzhledem k povaze staveniště a nutnosti zachování možnosti pěšího provozu je zhotovitel stavby povinen upravit staveniště tak, aby byl umožněn pohyb pěších a provést zajištěním výkopů pevnou zábranou (oplocením).

Bezpečnost práce a ochrana zdraví se nyní řídí nařízením vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Na základě vyhlášky č. 601/2006 Sb., se ruší vyhláška ČÚBP a ČBÚ č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích ve znění vyhlášky č. 363/2005 Sb.

Podrobněji je otázka bezpečnosti práce řešena v rámci části dokumentace E – Organizace výstavby.

### **13.6 Nakládání s odpady**

Nakládání s odpady vzniklými při stavbě a provozu navržených komunikací je podrobně popsáno v části H2 dokumentace - Projekt nakládání s odpady ze stavby.

### **13.7 Opatření pro zmírnění vlivu realizace stavby na ŽP**

Provádění liniové stavby přinese z hlediska ŽP dočasné zhoršení po dobu výstavby. Pro minimalizaci negativních vlivů budou nutná následující opatření:

- používat pouze stroje a vozidla odpovídající vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích

- umožnit průjezd po stávajících komunikacích
- vybourané materiály odvážet a skladovat na předepsaných skládkách
- při demoličních a výkopových pracích zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. kropením
- čištění pneumatik dopravních prostředků, případně podvozku ostatních stavebních mechanismů před jejich výjezdem ze staveniště
- čištění veřejných komunikací v prostoru výjezdu ze staveniště

## **14. OBECNÉ POŽADAVKY**

### **14.1 Mechanická odolnost a stabilita**

Návrh konstrukce vozovky a chodníku vychází z modifikovaných katalogových konstrukcí (TP 170 Katalog vozovek pozemních komunikací). Konstrukce vozovky odpovídá předpokládané dopravní zátěži, chodníky jsou dimenzovány na občasný pojezd těžkého nákladního vozidla.

### **14.2 Požární bezpečnost**

Z hlediska požární ochrany stavba nevyvolá žádné zvláštní požadavky.

Realizaci staveb nedojde ke zhoršení přístupnosti okolních nemovitosti pro požární vozidla.

Po dobu výstavby musí být vždy zachován průjezdný profil a dostupnost vozidel požární ochrany.

### **14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí**

Popis opatření je součástí kapitoly 13.1 a 13.4.

### **14.4 Ochrana proti hluku**

Realizaci stavby nedojde ke zhoršení hlukové zátěže – stavba řeší výstavbu nemotoristické komunikace. Lávka zasahuje do protihlukových stěn (SO 271) stavby „Silnice I/11 Nebory – Oldřichovice“ – stavby byly zkoordinovány tak, aby byla zajištěna maximální ochrana okolí a zároveň byla možná údržba protihlukových stěn.

### **14.5 Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)**

Stavba je odpovídá požadavkům na bezpečnost silničního provozu.

### **14.6 Úspora energie a ochrana tepla**

Není relevantní k předmětu stavby.

## 15. DALŠÍ POŽADAVKY

### 15.1 Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení užitných vlastností stavby

Stavba splňuje obecné technické požadavky na výstavbu.

Vzhledem k tomu, že zatím není známo využití zóny lehkého průmyslu ani výhledová intenzita dopravy, není možné posoudit navrhovanou kapacitu komunikací.

V rámci stavby mohou být použity pouze výrobky splňující obecné technické požadavky na výrobky a ustanovení příslušných specializovaných předpisů.

### 15.2 Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb – komentář k plnění požadavků vyhlášky

#### §1 §2 §3 Předmět úpravy

bez komentáře

#### §4 Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství

(1) Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovňové i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v přílohách č. 1 a 2 k této vyhlášce.

*Stavba splňuje podmínky tohoto odstavce vyhlášky:*

*Je dodržen požadavek na minimální šířku komunikace min 1,50 m + bezp. odstupy.*

*Podélný sklon komunikace nepřesahuje 8,33% (není naplněná podmínka dle čl. 1.1.3 přílohy 1 – není nutné zřídit odpočívadlo.*

*Příčný sklon pěší komunikace nepřesahuje 2%.*

*V místech, kde dochází k ukončení pěší komunikace před napojením na navazujících místní komunikace s motoristickým provozem, bude do vozovky umístěn varovný pás š. 0,40 m z reliéfní betonové dlažby červené barvy.*

*Jako základní vodící linie je uplatněná obruba chodníku vyvýšena o 0,07 m nad úroveň přilehlého chodníku popř. vyvýšena římsa/zábradlí lávky (popř. křídla opěry).*

#### §5 Přístupy do staveb

bez komentáře, netýká se stavby

#### §6 §7 §8 §9 Požadavky na stavby občanského vybavení

## **§10 §11 Požadavky na společné prostory a domovní vybavení bytového domu, na upravitelný byt a byt zvláštního určení**

bez komentáře, netýká se stavby

## **§12 §13 Požadavky na stavby pro výkon práce**

bez komentáře, netýká se stavby

## **§14 §15 Společná, závěrečná a zrušovací ustanovení Výjimky**

bez komentáře

## **§16 Přejícné ustanovení**

bez komentáře

## **§17 Zrušovací ustanovení**

bez komentáře

## **§18 Účinnost**

bez komentáře

## **15.3 Popis návrhu řešení stavby z hlediska ochrany stavby před škodlivými účiny vnějšího prostředí**

### **15.3.1 Povodně**

Stavba není situována v záplavovém území toku.

### **15.3.2 Sesuvy půdy**

Stavba se nenachází v oblasti sesuvů půdy.

### **15.3.3 Poddolování**

Stavba se nenachází v oblasti poddolování.

### **15.3.4 Seizmicita**

Stavba se nenachází v seizmické oblasti.

### **15.3.5 Radon**

Podle orientační mapy radonového indexu České geologické služby (geology.cz) se místo stavby nachází v lokalitě s nízkým radonovým indexem.

Listopad 2015

Ing. Roman Kotas

Aktualizace: Květen 2016