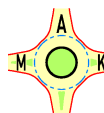


Okružní křižovatka sil. II/101 ulic Mostní s Třídou Legií a ulicí Třebízského v Kralupech nad Vltavou

PDPS

Zodp. projektant:	Profese:	Vypracovala:	Kontroloval:	 <p>Atelier malých okružních křižovatek Ing. Petra NOVOTNÉHO</p> <p>Hlaváčova 179 Tel.: 466 531 827, 464 646 342 530 02 Pardubice petr.novotny@ateliermok.eu</p>	
Ing. Petr Novotný, Ph.D. MBA	doprava	Dita Zemanová	Ing. Petr Novotný, Ph.D. MBA		
Umístění stavby: Kralupy nad Vltavou, kraj Středočeský				Číslo zakázky:	15/3/20
Investor stavby: Město Kralupy nad Vltavou; SÚS SK				Datum:	9/2023
PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				Číslo přílohy:	Č. kopie:
				A+B	



OBSAH

Obsah.....	2
A – PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	3
1 Identifikační údaje.....	3
1.1 Identifikační údaje stavby.....	3
1.2 Identifikační údaje projektu.....	3
2 Členění stavby na objekty a technologická zařízení.....	4
3 Seznam vstupních podkladů.....	4
B – Souhrnná technická zpráva.....	6
1 Popis území stavby.....	6
1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití.....	6
1.2 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací.....	6
1.3 Geologická, geomorfologická a hydrologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod.....	6
1.4 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření.....	7
1.5 Ochrana území podle jiných právních předpisů.....	7
1.6 Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	7
1.7 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry.....	7
1.8 Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.....	8
1.9 Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa.....	8
1.10 Územně technické podmínky.....	8
1.11 Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.....	8
1.12 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavby umísťuje a provádí.....	9
1.13 Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.....	9
1.14 Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.....	9
2 Celkový popis stavby.....	9
2.1 Celková koncepce řešení stavby.....	9
2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	15
2.3 Celkové technické řešení.....	15
2.4 Bezbariérové užívání stavby.....	15
2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	17
2.6 SO 101 – Ia. ETAPA – úpravy na silnici II/101, včetně OK (ulice Mostní).....	18
2.7 SO 102 – Ib. ETAPA – Plochy přímo související s úpravami na silnici II/101 a OK.....	20
2.8 SO 103 – II. ETAPA – Západní část ul. Mostní.....	23
2.9 SO 104 – III. ETAPA – Předmostí.....	25
2.10 SO 401 – Veřejné osvětlení.....	27
2.11 SO 801 – Sadové úpravy.....	29
2.12 Základní charakteristika technických a technologických zařízení.....	31
2.13 Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	31
2.14 Úspora energie a tepelná ochrana.....	31
2.15 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	31
2.16 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	32
3 Připojení na technickou infrastrukturu.....	32
3.1 Napojovací místa technické infrastruktury.....	32
4 Dopravní řešení.....	32
4.1 Popis dopravního řešení.....	32
4.2 Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu.....	32
4.3 Doprava v klidu.....	32
4.4 Pěší a cyklistické stezky.....	33
5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	33
5.1 Terénní úpravy.....	33
5.2 Použité vegetační prvky.....	33
5.3 Biotechnická, protierozní opatření.....	33
6 Popis vlivů na životní prostředí a jeho ochrana.....	33
6.1 Vliv na životní prostředí.....	33
6.2 Vliv na přírodu a krajinu.....	33
6.3 Vliv na soustavu chráněných území NATURA 2000.....	33
7 Ochrana obyvatelstva.....	33
8 Zásady organizace výstavby.....	34
8.1 Etapizace, harmonogram výstavby.....	34
8.2 Zajištění zdrojů a likvidace odpadů.....	37
8.3 Vliv na okolí.....	37
8.4 Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....	38
9 Celkové vodo hospodářské řešení.....	38
9.1 Odvodnění zpevněných ploch.....	38
9.2 Odvodnění zemní pláně.....	39
10 Závěr.....	39
11 Přílohy:.....	39
Příloha 1: Statistika nehodovosti za roky 2018-2020.....	40
Příloha 2: Grafické přílohy POV.....	43



A – PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Název stavby	Okružní křižovatka sil. II/101 ulic Mostní s třídou Legií a ulicí Třebízského v Kralupech nad Vltavou	
Místo stavby:	Město Kralupy nad Vltavou	Středočeský kraj
Příslušný stavební úřad	Městský úřad Kralupy nad Vltavou, úsek stavebního řádu, Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou	
Pozemky stavby	KÚ Lobeček [672866] 134/8; 139/4; 139/60; 139/63; 139/64; 139/65; 139/66; 139/67; 139/68; 139/70; 139/71; 139/72; 139/74; 153/1; 153/30; 153/31; 153/32; 153/33; 153/34; 153/39; 153/40; 153/41; 156/155; 156/156; 156/157 a 182/14	

INVESTOR STAVBY

Město	MĚSTO KRALUPY NAD VLTAVOU	
Sídlo	Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou	
Kontaktní osoba	Marta Ulmová Tel.: 315 739 884; 778 717 784 e-mail: marta.ulmova@mestokralupy.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00236977	DIČ: CZ236977
Bankovní spojení	624171/0100 Komerční banka, a.s., pobočka Kralupy nad Vltavou	

Organizace	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.	
Sídlo	Zborovská 11, 150 21 Praha 5	
Kontaktní osoba	Ing. Jan Fidler – náměstek pro oblast investic Tel.: 725 973 551 e-mail: jan.fidler@ksus.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00066001	DIČ: CZ00066001
Bankovní spojení	7730161/0100 Komerční banka, a.s.	

1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PROJEKTU

Stupeň dokumentace	PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY (PDPS)
--------------------	---

OBJEDNATEL DOKUMENTACE

Město	MĚSTO KRALUPY NAD VLTAVOU	
Sídlo	Palackého náměstí 1, 278 01 Kralupy nad Vltavou	
Kontaktní osoba	Marta Ulmová Tel.: 315 739 884; 778 717 784 e-mail: marta.ulmova@mestokralupy.cz	
IČ/DIČ	IČ: 00236977	DIČ: CZ236977
Bankovní spojení	624171/0100 Komerční banka, a.s., pobočka Kralupy nad Vltavou	

**ZHOTOVITEL DOKUMENTACE DOPRAVY**

Firma	Ing. Petr Novotný, Ph.D.
Sídlo kanceláře, web	Hlaváčova 179, 530 02 Pardubice, www.ateliermok.eu
Zodpovědný projektant	Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA, petr.novotny@ateliermok.eu , tel.: 603 877 187 Autorizován v oborech Dopravní stavby a Městské inženýrství (ČKAIT č. 0700876)
Dokumentaci vypracovala	Dita Zemanová, dita.zemanova@ateliermok.eu , tel.: 464 646 342
Fakturační adresa	nábř. Závodu míru 2739, 530 02 Pardubice
IČ/DIČ	IČ: 15014886 DIČ: CZ6408200304
Bankovní spojení	MONETA Money Bank, a.s. Pardubice, č. účtu: 9778136-524/0600

2 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

Stavba je členěna na objekty: SO 101 – Ia. ETAPA – Úpravy na silnici II/101, včetně OK (ulice Mostní)
SO 102 – Ib. ETAPA – Plochy přímo související s úpravami na silnici II/101 a OK
SO 103 – II. ETAPA – Západní část ulice Mostní
SO 104 – III. ETAPA – Předmostí
SO 401 – Veřejné osvětlení
SO 801 – Sadové úpravy

3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Pro zpracování dokumentace byly využity následující podklady a literatura

- 1) Společné rozhodnutí o umístění a povolení stavby (28. 03. 2023)
- 2) Zaměření od firmy GEO 2010, Dr. Martinka 1509/5, 700 30 Ostrava – Hrabůvka, 04/2019
- 3) Zaměření od firmy MAPLE, Ohrazenická 281, 530 09 Pardubice
- 4) Průzkum konstrukce a podloží vozovky, DSP a.s., Kostěnice 111, 53002 Kostěnice, 10/2021
- 5) Rozpracovaná DUR+DSP: „Okružní křižovatka sil. II/101 ulic Mostní s třídou Legií a ulicí Třebízského v Kralupech nad Vltavou“, zpracovaná Ing. Tomášem Malinou (V – projekt s.r.o.), Poděbradova 1702/61b, 702 00 Ostrava, 05/2019
- 6) Zpracovaná STUDIE: „Okružní křižovatka sil. II/101 ulic Mostní s třídou Legií a ulicí Třebízského v Kralupech nad Vltavou“, zpracovaná Ateliérem malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného, Hlaváčova 179, Pardubice 530 02, 05/2021
- 7) Pracovní výbor, konaný dne 20. 09. 2023 a 19. 10. 2023
- 8) Fotodokumentace 2020
- 9) Fotodokumentace 2022
- 10) Pokyny objednatele, specifikované v bodech 6)
- 11) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- 12) Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- 13) 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 14) 84/2016 Sb. Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 15) Zákon č. 365/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 16) ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- 17) ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- 18) ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- 19) Silniční a dálniční síť ČR – <https://geoportal.rsd.cz/web>
- 20) Celostátní sčítání dopravy 2016 – <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- 21) 30/01 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 22) 369/01 Sb. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících



užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

- 23) TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- 24) TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích – r. 2015
- 25) TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích ČVUT PRAHA 2000
- 26) TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- 27) TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích – r. 2017
- 28) TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi – CDV Brno 2001
- 29) TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací – všeobecná část, katalog, návrhová metoda
- 30) TP 171 Vlečné křivky pro ověření průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
- 31) TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- 32) Statistika nehodovosti za roky 2018-2020 (Příloha 1) - <https://nehody.cdv.cz/>



B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ

Řešená oblast se nachází v severním předpolí mostu T. G. Masaryka. Tato lokalita byla vybudována v 50. letech 20. století. Křižovatka a přilehlé upravované plochy se nacházejí přibližně v polovině ulice Mostní. V řešené křižovatce se na ulici Mostní napojují ulice třída Legií a Třebízského. Obě tyto ulice mají funkci dopravně obslužnou.

Ulice Mostní tvoří centrální osu města Kralupy nad Vltavou. Její orientace je od jihozápadu na severovýchod. Na jihozápadním konci se ulice Mostní napojuje na okružní křižovatce na ulice Podřipská a S. K. Neumanna. Na severovýchodním konci se napojuje na okružní křižovatce na ulice V Pískovně, O. Wichterleho a Veltruská. Jedná se o silnici II. tř., č.101, komunikaci skupiny B – významná sběrná komunikace.

V řešené oblasti je vedena stezka pro cyklisty místního významu a také cyklotrasa 7, EV7, Vltavská. Cyklotrasa 7, EV7, Vltavská je vedena přes lávku pro pěší a zasahuje do řešené oblasti v blízkosti mostu T.G. Masaryka, pod kterým je vedena a značena. Stezka pro cyklisty místního významu vede podél celé komunikace v ulici Mostní.

V současné době je v předmětný úsek v ulici Předmostí využíván pro parkování vozidel.

Ulicí J. Holuba – Mostní Západní je vedena rozdělená stezka pro chodce a cyklisty. Rozdělení stezek je nevhodně provedeno a neodpovídá současným standardům. Zpevněná plocha u bytových domů č.p. 705 a 704, která byla pravděpodobně zamýšlena jako parkoviště, je nepřístupná z důvodu vyznačeného zákazu vjezdu.

Stezky pro chodce a pro cyklisty, včetně chodníkových ploch, jsou již vyžilé a místy projevují známky porušení krytu a konstrukčních vrstev zapříčiněné zatékáním dešťových vod. Během let byl kryt zpevněných ploch pro pěší a cyklisty několikrát opravován. Pro opravy byl použit kryt jiných barev / materiálů a celkově tedy tvoří neestetické zpevněné plochy.

Upnutí zpevněných ploch je v lokalitě řešeno nesourodě. Převážná část řešeného úseku silnice II/101 je upnuta do masivních kamenných obrub, jinak je upnutí, v prostoru nárožních oblouků křižovatky, řešeno do kamenných krajníků. Upnutí vozovky v ulici Předmostí je řešeno do betonových silničních obrub a do kamenných krajníků v souběhu s lipovou alejí. V ulici Mostní- západní je upnutí asfaltové stezky pro pěší a cyklisty řešeno do kamenných krajníků až v oblouku napojení na ulici J. Holuba je upnutí provedeno do betonových silničních obrub. Upnutí vozovky v ulici třída Legií je řešeno do masivních kamenných obrub a v ulici Třebízského do kamenných krajníků a betonových silničních obrub.

Plochy pro pěší jsou upnuty do betonových parkových obrub. V ulici Mostní a Mostní – západní jsou řešeny převážně s asfaltovým krytem. Zbývající plochy jsou vyskládány z betonové zámkové dlažby typu kost, nebo lichoběžníkového tvaru.

Stávající přechody pro chodce v ulici Mostní, Třebízského a na třídě Legií postrádají dělicí ostrůvky usnadňující přecházení chodců a zvyšující bezpečnost pro pěší při překonávání komunikace. Na stezce pro cyklisty není provedeno značení přejezdu pro cyklisty přes komunikaci v ulici třída Legií.

V současné době se v místě projektované okružní křižovatky nachází průsečná křižovatka řízená SSZ.

Odvodnění zpevněných ploch je řešeno pomocí uličních a obrubníkových vpustí a zasakování v přilehlé zeleni.

Všechny ulice jsou osvětleny stávajícím veřejným osvětlením.

1.2 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

Poslední změna územního plánu města Kralupy nad Vltavou nabyla účinnosti dne 21. 05. 2020.

Zájmová lokalita spadá do ploch hromadného bydlení (BH) a ploch veřejného prostranství (PV).

Navrhovaná stavba je v souladu s platným Územním plánem.

Na danou akci bylo dne 28. 03. 2023 vydáno Společné rozhodnutí o umístění stavby (č.j. MUKV 13724/2023 VYST)

1.3 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD

V projektu byly provedeny sondy zjišťující skladbu stávajících komunikací a ploch pro pěší a cyklisty.

1.4 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně technický průzkum po stavební stránce potvrzující možnost stavbu provést.

Na předmětnou stavbu byl proveden průzkum konstrukce a podloží vozovky, včetně stanovení PAU.

1.4.1 Průzkum konstrukce a podloží vozovky, Stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků Silnice II/101 ul. Mostní, třída Legií a Třebízského, Kralupy nad Vltavou

Z provedeného průzkumu, naměřených hodnot provedených zkoušek a zjištěných charakteristik z odebraných vzorků konstrukce a podloží vozovky lze učinit následující závěry:

- Konstrukce a podloží vozovky
 - Z provedených laboratorních zkoušek a rozborů vyplývá, že v podloží vozovky (aktivní zóně vozovky) se nacházejí zeminy, které lze zařadit jako: **písečný jíl (F4 CS)**.
 - Ze stanovení zrnitosti odebraných vzorků zemin podloží lze konstatovat, že se jedná o nebezpečně namrzavé zeminy. Tyto zeminy jsou podmíněčně vhodné do podloží aktivní zóny vozovky.
 - Stanovení meze tekutosti a meze plasticity bylo možné stanovit na odebraném vzorku KS1. mez tekutosti byla naměřena hodnotou 28,7 %. Naměřená hodnota nepřesahovala 35 %, a proto byl tento vzorek specifikován jako zemina s nízkou plasticitou. Jedná se o zeminu se zastoupením jemných částic 35 % až 65 %.
 - Stanovení optimální vlhkosti při maximální míře zhutnění bylo provedeno na vzorku – KS1. Naměřená hodnota optimální vlhkosti byla stanovena 12,2 % při maximální objemové hmotnosti 1920 kg/m³.
 - Stanovení kalifornského poměru únosnosti CBR bylo provedeno na vzorku KS1. Naměřená hodnota CBR byla 12,3 %. Naměřená hodnota nesplňuje požadavek na minimální hodnotu poměru únosnosti $CBR_{min} = 15 \%$. Z tohoto důvodu jsou tyto zeminy podmíněčně vhodné při použití do aktivní zóny vozovky a **je nutné provést jejich úpravu nebo výměnu**.
 - Stanovení koeficientu filtrace bylo provedeno na odebraném vzorku KS1 při porušeném stavu zeminy, která byla zkoušena při optimální vlhkosti metodou stanovení propustnosti při konstantním spádu.
Naměřená hodnota koeficientu filtrace přímou metodou je **7,10x10⁻⁹ m/s**. Dle stanoveného koeficientu filtrace lze usuzovat, že zkoumaná zemina je nepropustná, a proto **není vhodná pro vsakování srážkových vod**.
- Polycyklické aromatické uhlovodíky

Vzorek – V1	vrstva V1-1 (ACO 11)	třída ZAS-T1
	vrstva V1-2 (ACO 11)	třída ZAS-T1
Vzorek – V4	vrstva V4-1 (ACO 8)	třída ZAS-T1
	vrstva V4-2 (ACL 16)	třída ZAS-T3

Zaměření bylo provedeno firmou GEO 2010, Dr. Martíňka 1509/5, 700 30 Ostrava – Hrabůvka, 04/2019 a následné doměření firmou MAPLE, Ohrazenická 281, 530 09 Pardubice.

1.5 OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Stavba nezasahuje do pozemků s jinou ochranou. Výstavbou není dotčena žádná chráněná kulturní památka.

1.6 POLOHA VZHLEDKEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.

Řešené území svou polohou nespádá do aktivní zóny záplavového území, ani do rozsahu záplavového území stanoveného pro Q100.

Pozemky stavby neleží v prostoru žádných ložisek, proto nebudou ovlivněny důlní ani těžební činností.

1.7 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY

Hlavním přínosem úpravy bude zvýšení plynulosti dopravy v lokalitě, větší kapacita křižovatky, bezpečnost provozu, zvýšení užitné hodnoty řešeného prostoru, a to vytvořením bezpečného a komfortního prostoru pro pěší, vybudováním nových parkovacích stání a zvýšením urbanistické atraktivity lokality. Nové dopravní ostrůvky přechodových míst budou zároveň sloužit i jako zpomalovací prvky provozu.

Stavba nevyvolává žádné požadavky na ochranu okolí.

Odtokové poměry v řešené lokalitě budou zachovány stávající. Voda bude odvedena uličními a obrubníkovými vpustmi, případně bude zasakovat do přilehlé zeleně.

Na základě pracovního jednání ze dne 21. září 2022 bylo navrženo koncepční řešení odvodu dešťových vod, které budou využity a v co největší míře zasakovány v rámci „zelených“ ploch do trávníku a výsadeb (propustné povrchy zpomalují odtok vody). Návrh je v souladu s hospodařením s dešťovou vodou (HDV) a s konceptem modrozelené infrastruktury (MZI), jehož základním principem je vodu zadržet a také odvést v požadovaném čase. Navrhované řešení přispěje k udržení vody ve městě, zlepšení ovzduší a zmírnění mikroklimatu.

1.8 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

1.8.1 Bourací práce

V rámci stavby se předpokládají bourací práce v rámci komunikací a chodníků – odstranění krytů a jejich upnutí, odstranění konstrukčních vrstev komunikací a chodníků.

1.8.2 Kácení zeleně a její případná náhrada

V prostoru stavby podél ulice Mostní se nachází stromořadí vzrostlých stromů. Stromy v nejbližším okolí stavby musí být po celou dobu výstavby chráněny viz ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. V prostoru do 1,00 m od stávajících vzrostlých stromů nebudou prováděny žádné stavební práce (výkopové práce, deponie zeminy, zatěžování stavební technikou, ...). Během výstavby budou stromy chráněny bedněním. Případné odkrytí kořenového systému bude proti vysychání chráněno překrytím geotextilií a pravidelně zavlažováno.

Během výstavby se počítá s kácením čtyř stromů, z toho u tří stromů se jedná o dřeviny nadlimitní, vyžadující povolení ke kácení. Blíže je specifikováno v objektu SO 801 – Sadové úpravy, stejně tak nové výsadby. Keře, které bude nutné odstranit během výstavby, budou nahrazeny výsadbou nových. V rámci stavby se též počítá se „zmlazením“ stávajících soliterních i liniových keřů. Dále je v rámci akce pět mladých stromků určeno k přesazení.

Při konečných terénních úpravách bude terén upraven tak, aby byl připraven k ohumusování vhodnou zemínou a k osetí vhodným travním semenem.

1.9 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

Stavba nezasahuje do pozemků vedených jako součást zemědělského půdního fondu.

Stavba nezasahuje do lesních pozemků, ani se nenachází ve vzdálenosti do 50 m od lesního pozemku.

Stavba nezasahuje do pozemků s jinou ochranou.

1.10 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

1.10.1 Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Napojení na dopravní i technickou infrastrukturu je bez nároků.

1.10.2 Bezbariérový přístup k navrhované stavbě

V projektu jsou realizovány standardní prvky pro nevidomé a slabozraké občany.

Navržené řešení plně respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem tj. „vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a „ČSN 73 6110 (změna Z1/2010).

1.11 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

Před zahájením stavby budou provedeny sondy vedoucí ke zjištění krytů stávajících podzemních sítí a následně budou určeny případné způsoby ochrany těchto vedení, resp. přeložka dle doporučení správců sítí.

- Součástí této PD je objekt nového nasvětlení zpevněných ploch, u kterých v rámci projektu došlo k prostorovým i funkčním změnám (změna styčné křižovatky na okružní, část ulice Mostní-západní nově určena pro motorovou dopravu a parkování,...). Objekt nového nasvětlení je vyvolanou investicí úpravy komunikací.
- Stávající objekt SO 801 – Sadové úpravy neřeší prostor stávající lipové aleje, která se nachází z obou stran silnice II/101, ulice Mostní, a odděluje zelení ulici Předmostí a Mostní Západní od silnice II. třídy a je dožívající. Tyto plochy budou řešeny samostatnou dokumentací, která bude koordinována s touto. V těchto plochách je uvažováno s novou výsadbou stromů se zřízením

objektu podzemní vsakovací rýhy s regulovaným odtokem do dešťové kanalizace. Doba vyprázdnění retenčního objemu musí být 24 hod a bude řízena velikostí odtoku v regulačních šachtách. Na celý propojený systém výsadbové rýhy budou osazeny regulační šachty. Čištění srážkových vod bude probíhat sedimentací hrubých částic (písku) v prostoru nátoky do stromové mísy a následně vsakem přes půdní filtr tvořený substrátem. Hlavní objem výsadbové rýhy bude tvořit strukturální substrát umožňující, jak vytvoření retenčního objemu tvořícího 30 % objemu, tak prorůstání kořenů stromů. Strukturální substrát tvoří 85 % HDK 32/63 a 15 % organické komponenty frakce 0/10. Do těchto nově vytvořených rýh budou následně přepojeny uliční vpusti UV-5, OV-8, UV-9 a UV-25, které budou provedeny jako zkrácené, aby odtok z těchto vpustí vycházel do uvažovaných rýh. Vpusti budou opatřeny kalovým dnem pro zachycení splachu interního materiálu.

Jiné související investice nejsou známy.

1.12 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBY UMÍSŤUJE A PROVÁDÍ

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území Lobeček (672866).

Pozemky stavby jsou patrné z příloh „C.2.1 – Katastrální situační výkres“ a „C.2.2 – Výpis parcel stavby“ a jsou výhradně v majetku, nebo správě investorů.

1.13 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území Lobeček (672866).

Ochranná pásma, kromě inženýrských sítí popsaných ve vyjádřeních, se zde nevyskytují.

Běžná ochranná pásma inženýrských sítí, která jsou definována:

- 274/2001 Sb. (hlava VI, § 23) – Zákon o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích),
- 458/2000 Sb. (§ 68) – Zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon),
- 670/2004 Sb. – Zákon, kterým se mění zákon č. 458/200 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů.

1.14 POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ

Bez požadavku.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

2.1.1 Popis stavby

Předmětem projektu je změna současné průsečné křižovatky ulic Mostní x třída Legií x Třebízského řízené pomocí SSZ na křižovatku okružní o průměru 25 m. Středový ostrov bude proveden o průměru 9,5 m a pojižděný prstenec kolem středového ostrova bude šířky 2 m. Stávající SSZ bude odstraněno.

Dále se jedná o urbanistickou úpravu přilehlé oblasti mezi řešenou křižovatkou a mostem T. G. Masaryka. Bude upraveno vedení stezky pro cyklisty a chodníků pro pěší, přidána nová parkovací stání, vybudovány ochranné ostrůvky k místům pro přecházení a k přechodům pro chodce, včetně signálních a varovných pásů pro nevidomé a slabozraké. Předně bude provedena šířková úprava silnice II/101, včetně napojení přilehlých ulic a stávající zbytné plochy budou převážně nahrazeny zelení. Toto řešení odpovídá požadavku investorů a koncepci modrozelené infrastruktury (MZI). Navrhované řešení přispěje k udržení vody ve městě, zlepšení ovzduší a zmírnění mikroklimatu.

Nově bude upraveno stávající vedení cyklistické dopravy podél ulice Mostní. Společná stezka pro pěší a cyklisty - dělená bude zrušena. Pro pěší uživatele jsou v řešené oblasti řešeny již nyní dostatečné chodníky a stezka pro chodce je tedy zbytná. Plochu části stezky pro chodce nahradí šikmá parkovací stání. Do „nové“ ulice J. Holuba – Mostní Západní bude umožněn vjezd automobilů, a tím bude nově cyklistická doprava vedena v tomto úseku ve společném dopravním prostoru. Pro motorovou dopravu v klidu zde budou vybudována již

zmíněná šikmá parkovací stání a zpřístupněna stávající parkovací plocha. Na konci ulice bude vytvořena společná stezka pro chodce a cyklisty se zákazem vjezdu motorových vozidel.

Budou vybudovány nové dělicí ochranné ostrůvky přes komunikace v ulicích Mostní, třída Legií a Třebízského.

Ulice Předmostí bude nově vedena jako Zóna Tempo 30. Pro tuto úpravu bude na vjezdu a výjezdu ze zóny vytvořen přejezdový práh z žulové dlažby upozorňující řidiče na změnu režimu. V ulici Předmostí budou upraveny a rozšířeny stávající plochy určené k parkování.

Vodící linie pro nevidomé a slabozraké bude tvořena zvýšenou parkovou obrubou s podsádkou + 6 cm, případně umělou vodící linií.

Všechny upravované zpevněné plochy budou plynule výškově napojeny na stávající plochy.

Navrhované řešení vychází ze stávajícího uspořádání a z požadavků na efektivní způsob využití lokality v budoucnu. Lokalita by měla umožnit obsluhu sídliště z hlediska dopravy a parkování pro místní obyvatele. Dále by mělo být zajištěno efektivní využití přilehlé zeleně pro pohyb chodců a také jako prostoru pro odpočinek. Upraveno je i vedení cyklistické dopravy a zajištění větší bezpečnosti cyklistů.

Celkově návrh dbá na zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, jasné vymezení jejich tras a předností v jízdě a na zefektivnění využití omezeného městského prostoru.

Projekt je rozdělen na více stavebních objektů a výstavba bude probíhat po etapách.

Stavba se celým svým rozsahem nachází na katastrálním území Lobeček (672866).

GPS souřadnice předmětné lokality jsou: 50.2462739 N, 14.3152956 E.

2.1.2 Závěry zpracovaných průzkumů

V zájmové oblasti byl proveden zevrubný stavebně technický průzkum po stavební stránce potvrzující možnost stavbu provést.

V říjnu 2021 bylo provedeno 6 jádrových vývrtů průměru 100 mm a 1 kopaná sonda pro určení skladby konstrukce a podloží vozovky a stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků v asfaltových směsích konstrukčních vrstev vozovky silnice II/101 ul. Mostní, třída Legií a Třebízského v Kralupech nad Vltavou. Diagnostické vývrty a kopaná sonda byly provedeny na celkovou tloušťku konstrukce vozovky a aktivní zóny vozovky, a to v reprezentativních místech zájmového úseku komunikace. Z provedeného průzkumu, naměřených hodnot provedených zkoušek a zjištěných charakteristik z odebraných vzorků konstrukce vozovky lze určit následující závěry. Podloží vozovky lze zařadit jako písčité jíl (F4 CS). Ze zrnitosti zemin odebraných vzorků vyplývá skutečnost, že se jedná o nebezpečné namrzavé zeminy, které jsou podmíněčně vhodné do podloží a aktivní zóny vozovky. Vrstvu V4-2 (ACL 16) odebranou ve vzorku V4 lze zařadit do třídy ZAS–T3. Ostatní odebrané vzorky lze zařadit do třídy ZAS–T1.

2.1.3 Účel užívání stavby

Návrh dbá na zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu, jasné vymezení jejich tras a předností v jízdě a na zefektivnění využití řešeného městského prostoru.

Hlavním přínosem úpravy bude zvýšení kapacity křižovatky přebudováním na okružní, zlepšení plynulosti provozu a eliminace pravého odbočení do ul. Třebízského průjezdem přes Předmostí. Dále pak celkové zvýšení užitné hodnoty řešené oblasti, zejména zlepšením komfortu pro pěší a cyklisty, vybudováním nových parkovacích míst a vytvořením prostoru pro odpočinek. Zřízením dělicích ostrůvků u přechodů dojde ke zlepšení pěší obslužnosti a ke zklidnění dopravy v ulici Mostní.

2.1.4 Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

2.1.5 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky

Na stavbu nebylo požádáno o žádnou výjimku z technických požadavků na stavby, ani technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem.

2.1.6 Splnění požadavků dotčených orgánů

V projektové dokumentaci jsou zohledněny připomínky dotčených orgánů.

2.1.7 Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

- **Návrhová rychlost**

Jedná se o úpravu stávající průsečné křižovatky ulic Mostní, Třebízského a třídy Legií řízené pomocí SSZ na okružní křižovatku. Dále o úpravu pěších ploch a ploch pro cyklistickou dopravu.

Celá lokalita je v intravilánu obce a je zde stanovena maximální povolená rychlost 50 km/hod. V ulici Předmostí je navrhovaná maximální povolená rychlost 30 km/h (zóna Tempo 30).

- **Provozní staničení:**
Úprava zpevněných ploch je řešena v prostoru mezi mostem T. G. Masaryka a křižovatkou ulic Mostní, Třebízského a třída Legií v Kralupech nad Vltavou.
Ulicí Mostní je vedena silnice II/101. Začátek úprav je přibližně ve staničení 71,900 00 km (v místě dilatační spáry mostu) a konec ve staničení 72,092 60 km.
Délka úprav v ulici Mostní je 192,60 m.
- **Šířkové uspořádání:**
Základní šířka komunikace v ulici Mostní je 8,5 m. Šířka vozovky v ulici Třebízského je 7,0 m, v ulici třída Legií 7,0 m, v ulici J. Holuba – Mostní Západní 4,25 – 5,50 m a základní šířka vozovky v ulici Předmostí je 3,25 – 5,40 m.
Šířka nově navržených přechodů a místa pro přecházení je 2,5 – 3 m. Šířka dělicích ostrůvků je minimálně 2,5 m.
- **Intenzita dopravy:**
Křižovatkou denně projíždí 21,6 tisíc vozidel, okružní křižovatka navrhovaných parametrů kapacitně vyhoví.
Intenzita pěší dopravy nebyla v předmětném úseku zkoumána.
- **Technologie a zařízení:**
Není v projektu obsaženo.
- **Nová ochranná pásma a chráněná území:**
Běžná ochranná pásma inženýrských sítí, která jsou definována
 - 274/2001 Sb. (hlava VI, § 23) – Zákon o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích),
 - 458/2000 Sb. (§ 68) – Zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon),
 - 670/2004 Sb. – Zákon, kterým se mění zákon 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.Ochranné pásmo místní komunikace
 - 13/1997 Sb. (část sedmá, § 30) – Zákon o pozemních komunikacích – 15 m

2.1.8 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba nemá žádné zvláštní požadavky na ochranu.

2.1.9 Základní bilance stavby

- **Všechny druhy energií**
Případná potřeba energie bude zajištěna mobilními zařízeními. Pro výstavbu komunikací není potřeba elektrické energie nijak výrazná.
- **Telekomunikace**
Komunikace na staveništi se předpokládá mobilními telefony GSM a krátkovlnnými vysílačkami.
- **Vodní hospodářství**
Nepředpokládá se zřizování vodovodní přípojky pro zařízení staveniště. Případná potřeba bude zajištěna mobilní cisternou. Budou přistavené mobilní WC.
- **Odvodnění lokality**
Na základě pracovního jednání ze dne 21. září 2022 bylo navrženo koncepční řešení odvodu dešťových vod, které budou využity a v co největší míře zasakovány v rámci „zelených“ ploch do trávníku a výsadeb (propustné povrchy zpomalují odtok vody). Návrh je v souladu s hospodařením s dešťovou vodou (HDV) a s konceptem modrozelené infrastruktury (MZI), jehož základním principem je vodu zadržet a také odvést

v požadovaném čase. Navrhované řešení přispěje k udržení vody ve městě, zlepšení ovzduší a zmírnění mikroklimatu.

• **Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby**

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. „Zákon o odpadech“.

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební, resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

V průběhu provozu bude za odstraňování a hospodaření s odpady odpovědná obec (městská část) na kterou se vztahují povinnosti původce.

Odpady, které budou vznikat v rámci jednotlivých staveb lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní výstavbu a na ty, které budou vznikat v zázemí – zařízení stavenišť.

Podle způsobu členění dle kategorií se dělí odpady na O – ostatní a N – nebezpečné. Podle původu se bude jednat o odpady Komunální a Ostatní odpady.

Za odpad dle platné legislativy je považován odpad vznikající při demolcích stávajících stavebních objektů (komunikace, budovy, inženýrské sítě), zemních pracích na úpravě terénu (půdní kryt, zemina, kamenivo), mýcení stávajících keřů, stromů apod. a v zařízení staveniště kromě deponování stavebních materiálů a odtěžených zemin a hornin též odpady z údržby strojních zařízení, odpady z materiálů pro úpravy doplňkových zařízení. V neposlední řadě se bude též jednat i o tvorbu zbytkového komunálního odpadu.

V případě výskytu nebezpečných odpadů požádá dodavatel stavby o povolení s nakládáním nebezpečných odpadů, a odstraňování zajistí prostřednictvím oprávněné osoby nebo firmy, která ze zákona má oprávnění s nakládáním nebezpečných odpadů.

V průběhu stavby bude nakládáno se vznikajícími odpady v souladu s platnou legislativou, tj. se zákonem č. 188/04 Sb., kterým se mění zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů 07/2005 Sb., a úplného znění zákona o odpadech tj. 106/2005 a jeho novely 314/2006 Sb. a dále se souvisejícími vyhláškami č. 83/2016, 93/2016, 94/2016 a dalšími ve znění pozdějších předpisů např. 41/2005, 294/2005 Sb.

Výstavbou budou z hlediska objemového množství vznikat odpady zejména kategorie – O – ostatní odpad – které budou v maximální míře recyklovány. Stavba se nevyhne ani tvorbě odpadů N – nebezpečných. Jejich množství lze však předpokládat v podstatně menších objemech.

Přehled druhů odpadů, které lze předpokládat, že vzniknou při výstavbě a provozu

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kat. odpadu	Výskyt	Maximální produkované množství
17 05 04	zemina a kamení	O	přebytek zeminy, nevhodná zemina a hornina z hlediska IG poměrů do zpětných zásypů, neznečištěná	20 m ³
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	znečištěná zemina, potvrzená průzkumem kontaminace a analýzou rizik	---
17 01 06	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	N	demolice	---
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedených pod č. 17 01 06	O	demolice stávajících objektů – neznečištěné	---
17 01 01	beton	O	při výstavbě, a beton při demolcích neznečištěný, recyklace	10 m ³
17 01 02	cihla	O	při demolcích a výstavbě, recyklace	---
17 01 03	tašky a keramické výrobky	O	při demolcích, a při výstavbě, recyklace	---
17 02 01	Dřevo	O	stavební dřevo – pomocný materiál při výstavbě, dřevo při demolcích	5 m ³
17 02 02	Sklo	O	demolice, výstavba	---
17 02 03	Plasty	O	odpad ze svařování izolací, odpadní obal, ochranná tkanina apod.	7 m ³
20 02 02	biologicky rozložitelný odpad	O	kácená zeleň	---



Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kat. odpadu	Výskyt	Maximální produkované množství
03 01 05	piliny, hobliny, odřezky, dřevo...	O	dtto a úprava stavebního dřeva při výstavě – zařízení staveniště	2 m ³
17 04 05	železo a ocel	O	železové konstrukce po demolicích, železové konstrukce související s výstavbou nových objektů a jejich doplňujících zařízení, trubní řady, stožáry apod.	300 kg
17 04 11	kabely	O	kabelová síť – přeložky, nová síť, demolice	---
17 06 04	izolační materiály	O	geotextilie, zbytky izolací při nové výstavbě, demolice	10 kg
17 03 01	asfaltové směsi obsahující dehet	N	demolice stávajících zpevněných ploch ev. střešní krytina	10 m ³
17 03 02	asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	O	dtto – event. zbytkové suroviny	2 m ³
20 03 01	směsný komunální odpad	O	v místech zařízení staveniště,	100 kg
20 03 04	kal ze septiků a žump, odpad z chemických toalet	O	zařízení staveniště – krátkodobé soustřeďování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem	5 m ³
15 02 02	absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	zařízení staveniště – krátkodobé soustřeďování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem	5 kg
15 01 01 15 01 02 15 01 03 15 01 04 15 01 06	papírové a lepenkové obaly plastové obaly dřevěné obaly kovové obaly směsné obaly	O	zařízení staveniště – z technického vybavení – výskyt zařízení staveniště	20 kg
15 01 10	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N	zařízení staveniště – z technického vybavení – výskyt v zařízení staveniště	10 kg
08 01 99 08 02 99 08 04 99	odpad z distribuce a z používání nátěrových hmot, lepidel, těsnících materiálů – nádoby ze železných kovů se zbytkovým obsahem škodlivin, odpad z používání nátěrových barev	N	nádoby ze železných kovů se zbytkovým obsahem škodlivin – zařízení staveniště – povrchová úprava železových konstrukcí	5 kg
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady	N, O	nevytřiditelný stavební odpad – z demolice – krátkodobé soustřeďování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpadem – zařízení staveniště	12 m ³

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště – vhodné materiály budou přednostně recyklovány, ostatní vesměs ukládány na skládku příslušné kategorie. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prašení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Pohonné hmoty pro stavební mechanismy budou dováženy a plněny z cisternových vozidel přímo do nádrží mechanismů – zajistí dodavatel stavby. Nepředpokládá se, že budou na stavbě měněny provozní náplně ani prováděny opravy.

Hospodaření s odpady na plochách zařízení staveniště musí být v souladu s platnými právními předpisy včetně manipulace s nebezpečnými látkami. Při provozování stavebních strojů je nutné dbát na jejich technický stav a minimalizovat množství úkapů olejů, nafty a ostatních technologických kapalin.

Při výstavbě budou dodavatelem stavby zajištěna mobilní WC.

V souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. ve znění pozdějších předpisů a s ohledem na typ stavby, je možné vytvořit podmínky k oddělenému shromažďování jednotlivých druhů odpadů a jejich následnému využití.

Navrhované způsoby využití a odstraňování odpadů

- výkopová zemina – vznik odpadů odtěžením zeminového a horninového materiálu, případně nevyužitelná zemina a hornina z hlediska geotechnických parametrů pro jakékoliv terénní úpravy v lokalitě. Uložení v rámci potřeb pro překrytí skládek, terénní úpravy bez požadavku na normové geotechnické parametry, skládkování.
- štěrky a kamenivo – přebytek zemního kameniva při stavbě. Využitelnost pro další aktivity a pro potřeby dalších podnikatelských subjektů.
- beton, cihly, ocel, dřevo, plasty, izolační materiál, papír apod. – separovatelný odpad využitelný k recyklaci. Vznik při výstavbě a demolicích. Beton, cihly – drcení – využití pro stavební aktivitu, materiál např. použitelný do podloží vozovek. Ocel, plasty, izolační materiál, papír – sběr. Dřevo – opětovné použití.
- biologicky rozložitelný odpad – výskyt na lokalitě vlivem kácené zeleně. Štěpkování a zpětné využití pro úpravu zelených ploch, kompostování, spalování.
- živichá směs – vznik při demolicích stávajících vozovek, vznik při úpravě podkladní vrstvy budovaných komunikací. Recyklace v obalovně. V případě nebezpečných vlastností – uložení na skládku příslušné skupiny – skládka odpad nebezpečný.
- směsný komunální odpad – tvorba v zařízení staveniště – odstraňování běžným způsobem
- nádoby ze železných kovů se zbytky barev, znečištěné textilie, motorové a převodové oleje apod. – odpad kategorie N – nebezpečný – tvorba zejména v zařízení staveniště (skladování). Ukládání na skládky příslušné skupiny.
- znečištěné zeminy – výskyt byl prověřen průzkumem kontaminace a analýzou rizik, je vymezen lokálně dle Vyhlášky č. 294/2005 Sb. Nakládání s odpadem dle výsledků zjištění. Skládkování, biologické metody.

Způsob zneškodňování odpadů budou odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Rozsah stavby nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo odstranění odpadů.

2.1.10 Základní předpoklady výstavby

Stavba bude zahájena nejdříve po nabytí právní moci společného povolení stavby. Termín realizace výstavby bude upřesněn dle finančního plánu investora.

Doba výstavby bude závislá na kapacitních možnostech dodavatele, uvažuje se 14 týdnů pro 1. etapu, 10 týdnů pro 2. etapu a 11 týdnů pro 3. etapu.

Výstavba bude prováděna po etapách. To zkrátí omezení pohybu rezidentů, zkrátí doby uzavírek a zjednoduší objízdné trasy.

V případě, že by byla stavba realizována najednou, bude celková doba výstavby cca půl roku.

2.1.11 Základní požadavky na předčasné užívání staveb

Stavba bude předána do užívání jako kompletní dílo. Zkušební provoz nebo předčasné užívání stavby se nepředpokládá.

2.1.12 Orientační náklady stavby

SO 101 – Ia. ETAPA – Úpravy na silnici II/101, včetně OK (ulice Mostní):	8 375 000 Kč
SO 102 – Ib. ETAPA – Plochy přímo související s úpravami na silnici II/101 a OK:	5 595 000 Kč
SO 103 – II. ETAPA – Západní část ulice Mostní:	4 410 000 Kč
SO 104 – III. ETAPA – Předmostí:	4 150 000 Kč
SO 401 – Veřejné osvětlení:	2 322 000 Kč
SO 801 – Sadové úpravy:	3 300 000 Kč
<u>DIO + Vedlejší rozpočtové náklady:</u>	<u>4 850 000 Kč</u>
Celkem	33 000 000 Kč

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

2.2.1 Urbanismus

Z hlediska zásad urbanistického řešení návrh zpevněných ploch vychází z územně plánovacích podkladů. Jedná se převážně o rekonstrukci stávajících ploch.

2.2.2 Architektonické řešení

Předmětem projektu je změna stávající průsečné křižovatky řízené pomocí SSZ na křižovatku okružní. Dále se jedná o úpravy lokality mezi křižovatkou ulic Mostní, Třebízského a třídy Legií a mostem T. G. Masaryka, vybudování nových parkovacích míst, dělicích ostrůvků a rekonstrukce přilehlých přechodů, úpravy tras pro pěší a pro cyklisty.

Parkovací plochy jsou navrženy z betonové vodopropustné dlažby tl. 80 mm a chodníky z betonové dlažby tl. 60 mm. Použité obruby budou kamenné a betonové parkové v místě styku chodníkových ploch se zelení. Okružní křižovatka bude mít středový ostrov ozeleněný, s pojižděným prstencem šířky 2 m z kamenných kostek 160/160/160 uložených v betonovém loži. Obruby středového ostrova budou kamenné s přilehlou dvouřádkou kamenných kostek uložených do společného betonového lože. Obruby vedené v rovných úsecích budou doplněny o řádku kamenných kostek uloženou do společného betonového lože.

Pochozí plochy dělicích ostrůvků budou ze zámkové dlažby přírodní (šedé) barvy velikosti 200/200 s prvky dlažby pro nevidomé červené barvy typu parketa. Nepochozí plocha dělicích ostrůvků bude z části opatřena zelení (travním porostem, nízkými stále zelenými keři) a z části kamennou dlažbou.

Použití kvalitních materiálů, zejména přírodního kamene, zaručí dlouhou trvanlivost stavby a spolu s nově navrženou zelení středního pásma zajistí vysokou estetickou hodnotu celého prostoru.

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.3.1 Popis celkové koncepce technického řešení

Hlavním předmětem projektu jsou stavební úpravy křižovatky ulic Mostní, Třebízského a třída Legií a přilehlé lokality mezi mostem T. G. Masaryka a řešenou křižovatkou.

Výstavbou dojde ke zvýšení bezpečnosti a uživatelského komfortu celé lokality.

Konstrukce, prostorové řešení i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly požadovanému dopravnímu zatížení.

2.3.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Stavba je bez nároků na energie.

2.3.3 Celková spotřeba vody

Bez nároků.

2.3.4 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Nakládání s odpady je podrobně popsáno v kapitole 2.1.9.

2.3.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Bez nároků.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Navržené řešení plně respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem tj. „vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a „ČSN 73 6110 (změna Z1/2010).

2.4.1 Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Výškový rozdíl chodníku a pojižděných ploch v místě ukončení chodníku je řešen kamennou obrubou s podsádkou maximálně +2 cm. Spád chodníkových ploch k vozovce nepřesahuje 6,65 %. Průchozí prostor není v žádném místě společné stezky a chodníků omezen. Základní šířka společné stezky je 4,5 m a šířka chodníků je minimálně 1,5 m.

2.4.2 Řešení pro osoby se zrakovým postižením

Pro osoby se zrakovým postižením budou vybudovány vodící linie tvořené obrubou s podsádkou +6 cm, nebo umělou vodící linií.

V místech napojení na chodníkové plochy a v místech přechodů, včetně míst pro přecházení a dělicích ostrůvků, budou vybudovány signální a varovné pásy pro nevidomé z reliéfní dlažby. V místech, kde nelze dodržet minimální délku signálního pásu 1,5 m, bude vynechán.

Na chodníku bude proveden signální pás v šíři 0,80 m a v délce minimálně 1,5 m, který bude vést k přirozené vodící linii, případně k dalšímu varovnému pásu na dělicích ostrůvcích. Signální pás se umísťuje v prodloužení osy místa pro přecházení.

2.4.3 Řešení pro osoby se sluchovým postižením

Neřeší se.

2.4.4 Řešení úpravy chodníku u autobusových zastávek

Neřeší se.

2.4.5 Použité stavební výrobky pro bezbariérové řešení

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06. Certifikáty použitého materiálu musí být předány zhotovitelem při závěrečné kontrolní prohlídce stavby.

Nově navržené povrchy ploch určené pro pohyb chodců odpovídají podmínce protiskluznosti. Pojízdné a pochozí plochy musí splňovat smykové tření minimálně 0,5.

Na zhotovení varovných a signálních pásů je navržena reliéfní dlažba (200/100/60) pro nevidomé červené barvy.

Na zhotovení umělé vodící linie je doporučena reliéfní dlažba se speciální hmatovou drážkou s vodící drážkou (200/200/80) přírodní (šedé) barvy.

Podél prvků pro bezbariérové užívání (varovný pás, umělá vodící linie) musí být položena linie se šířkou minimálně 250 mm s rovinatým povrchem – hladká bez fásky. Doporučená dlažba je v rozměru 200/200/60 hladká bez fásky.

2.4.6 Tvarové řešení

➤ Varovné a signální pásy

Dlaždice s výrazně hmatově (vnímátným slepeckou holí a nášlapem) odlišným povrchem od okolní dlažby – hmatový kontrast u dlaždic s výstupky je funkční u následujících okolních povrchů (pruh navazující na hmatový prvek s šířkou minimálně 250 mm) při dodržení následujících zásad:

- S výstupky tvaru kulových úsečí s průměrem 20 až 25 mm a výškou 4 – 5,5 mm s roztečí výstupků 50-100 mm.
- S výstupky tvaru válců a komolých kuželů s průměrem 20 až 25 mm a výškou 4 – 5,5 mm s roztečí výstupků 50-100 mm.

➤ Umělá vodící linie

Dlaždice s výrazně hmatově (vnímátným slepeckou holí a nášlapem) odlišným povrchem od okolní dlažby – hmatový kontrast u dlaždic s výstupky je funkční u následujících okolních povrchů (pruh navazující na hmatový prvek se šířkou minimálně 250 mm) při dodržení následujících zásad:

- S drážkami ve směru vodící linie s roztečí mezi hranami drážek 20-25 mm, hloubkou 4-6,0 mm a šířkou drážky v rovině nášlapného povrchu desky 10–16 mm. Příčný průřez drážky může tvořit rovnoramenný trojúhelník, obdélník, lichoběžník, vlnovka apod. (jedná se o materiály např. beton, umělý kámen, keramika, kámen, kamenný konglomerát apod.).
- Při použití měkkých materiálů (pryž, recyklát, PVC apod.) může být hloubka drážky snížena až na 2 mm, šířka drážky v rovině povrchu desky snížena až na 8 mm (měřeno v rovině nášlapného povrchu desky) a rozteč mezi hranami drážek zmenšena až na 20 mm.

Pro dosažení funkčního hmatového kontrastu, vyžadovaného vyhláškou č. 398/2009 Sb. musí okolí tvořit rovinné desky nebo prvky s ekvivalentním povrchem v šíři nejméně 250 mm. Rovinný povrch s funkčním hmatovým kontrastem je zajištěn dlažebními prvky bez sražené hrany, se spárami maximální šíře 4 mm, počet spár mezi dlažebními prvky na délku 1 metru pásu lemujícího hmatový prvek maximálně 5 ks, počtem spár mezi dlažebními prvky na šířku lemujícího pásu maximálně 1 ks (tj. minimální osová vzdálenost spár může být



200 mm). Tento požadavek splňují například rovinné dlaždice o rozměrech 200/200 mm bez sražené hrany. Rovinnost dlažby dle ČSN 74 4505. Povrch dlažby musí splňovat základní požadavky na protiskluznost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Hodnota protiskluznosti nesmí být odlišná od výše uvedeného požadavku. Povrch musí být rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Dopravní režim na komunikacích se řídí podle platných pravidel silničního provozu daných zákonem č. 365/2021 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Projekt řeší úpravu veřejného prostoru, proto nejsou přijata žádná opatření na zamezení vstupu nepovolaných osob.

Bezpečnost stavby je zajištěna platnými zákony o provozu na pozemních komunikacích a dodržáním projektem navrženého řešení. Na jejich dodržování dohlíží státní (příp. městská) Policie.

2.6 SO 101 – IA. ETAPA – ÚPRAVY NA SILNICI II/101, VČETNĚ OK (ULICE MOSTNÍ)

Stavební objekt SO 101 se zabývá úpravou stávající křižovatky silnice II/101 ulice Mostní s ulicemi třída Legií a Třebízského řízené pomocí SSZ na křižovatku okružní a s tím související úpravy v těchto ulicích v bezprostřední blízkosti okružní křižovatky. Především se bude jednat o zúžení komunikací, vybudování nových přechodů pro chodce a míst pro přecházení a vybudování nových dělicích ostrůvků.

2.6.1 Popis současného stavu

Ulice Mostní je ulicí hlavní a ústí do křižovatky ze severo-východu v přímé, s šířkou vozovky 9,50 m, a pokračuje dále na jiho-západ. Šířka a uspořádání komunikace v ulici Mostní svádí řidiče motorových vozidel k rychlejší jízdě.

V současném stavu je křižovatka ulic Mostní, Třebízského a třída Legií řízena pomocí SSZ. Křižovatka při současném uspořádání dosahuje své maximální kapacity a dochází zde k častým dopravním nehodám (viz statistiku nehodovosti – **Příloha 1** této zprávy). Jedná se zejména o nárazy zezadu mezi jednotlivými vozidly, nikoliv do pevných překážek. Jediné zaznamenané zranění bylo při střetu s chodcem na neřízeném přechodu.

Ulici třída Legií křížuje stávající cyklostezka místního významu. U tohoto křížení cyklostezky a komunikace chybí označený přejezd pro cyklisty a zároveň nedochází ke zpomalení cyklistů stavební úpravou, stezka není od komunikace oddělena sníženou (bezbariérovou) obrubou a je vedena ve stejné úrovni jako komunikace v ulici třída Legií. Tím narůstá nebezpečí kolize z důvodu nedodržení přednosti v jízdě.

Přes severozápadní rameno křižovatky, přes ulici Mostní, je veden přechod pro chodce o délce 10,0 m. Na tomto přechodu není dostatečný rozhled pro zastavení z důvodu nevhodného umístění skříň řadiče. Skříň řadiče blokuje rozhled jak chodců, tak zabraňuje řidičům v rozhledu na čekací plochu přechodu pro chodce.



Obr. 1: Skříň řadiče blokuje rozhled na přechodu pro chodce přes ulici Mostní.

2.6.2 Popis navrženého řešení

V prostoru křižovatky řízené pomocí SSZ je navržena čtyřramenná okružní křižovatka s jedním jízdním pruhem. Jako nejvhodnější varianta se jeví kompaktní okružní křižovatka s průměrem 25 m. Na křižovatku jsou napojeny všechny stávající ulice, tedy Mostní, třída Legií i Třebízského. Nově je přímo do křižovatky napojen jednosměrný výjezd z ulice Předmostí.

Výhodou této křižovatky je, že se vejde na stávající veřejně přístupné pozemky a při zachování všech možných pohybů potřebuje výrazně menší asfaltovou plochu.

Středový ostrov křižovatky bude proveden tak, aby nebyl zamezen rozhled na protější větve křižovatky. Středový ostrov je vhodné osadit keři nízkého vzrůstu, květinami nebo ozeleněním travním porostem.

Sloupy stávajícího SSZ budou odstraněny.

V ulici Mostní je projektováno několik úprav ke zklidnění dopravy a ke zlepšení pohybu pěších přes tuto ulici. Jedná se o dělicí ostrůvky a zúžení jízdních pruhů komunikace.

- **Důvody k užití okružní křižovatky**
 - výrazné zvýšení kapacity proti stávajícímu řešení křižovatky,
 - bezpečnější převedení pěších díky ochranným ostrůvkům v těsné blízkosti křižovatky,
 - výrazně vyšší bezpečnost okružní křižovatky spojená s jednoznačným určením dopravních vztahů; díky nutnému dodržování požadovaných rychlostí, v křižovatce je méně kolizních bodů apod,
 - celkově větší plynulost provozu bez kongescí,
 - plynulé umožnění všech křižovatkových pohybů
 - větší operativnost a flexibilita v případě změny dopravního zatížení,
 - snížení emisí (hlukových, z brzdového obložení a spalín),
 - přínos z hlediska estetického – městotvorný prvek, výrazný orientační bod.

- **Prostorové uspořádání okružní křižovatky**

Technické parametry kruhu

Průměr křižovatky	13,50 – 25,00 m
Průměr středového ostrova	9,50 m
Šířka vozovky mezi obrubami	5,75 – 6,05 m
Základní šířka asfaltového pruhu	4,75 m
Šířka žulového prstence	2,00 m
Šířka vodicího proužku	0,25 m
Příčný sklon asfaltového pruhu	0,64 - 2,75 %
Základní příčný sklon žulového prstence	3,00 %
Výškový rozdíl mezi asfaltovým pruhem a žulovým prstencem	8 cm (kam. zkosené obrubníky pro KO)

Technické parametry větví ústících do okruhu

Šířka mezi obrubami	4,00 – 5,05 m
Šířka jízdního pruhu	3,50 – 4,55 m
Šířka vodicího proužku	0,25 m
Poloměr vnitřních oblouků na vjezdech	6,00; 8,00; 8,40; 12,00 m
Poloměr vnitřních oblouků na výjezdech	10,00; 14,15; 20,00 m
Základní příčný sklon vozovky	2,00 %

Návrhové rychlosti na okruhu:

pro osobní automobily (OA)	- přímo a pravé odbočení	35 km/h
	- levé odbočení	25 km/h
pro nákladní automobily (NA)	- přímo a pravé odbočení	25 km/h
	- levé odbočení	20 km/h
pro vozidla skupiny 3		20 km/h

Návrh vyhovuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“ a TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích – r. 2017.

- **Technické provedení okružní křižovatky**

Asfaltový kryt bude upnut do dvouřádky kamenných kostek. Vnitřní prstenec bude dlážděn žulovými kostkami velkými (160/160/160). Přejod mezi asfaltovým pruhem a dlážděným prstencem upnutým do řádky z kamenných kostek velkých bude tvořen zkosenými kamennými obrubníky KO. Středový ostrov bude upnut do obruby s podsádkou + 15 cm a bude ozeleněn.

Vnější i vnitřní obrubníky budou kamenné. Obrubníky budou uloženy s přilehlým vodicím proužkem do společného betonového lože s boční opěrou.
- **Prostorové uspořádání místních komunikací**

Ulice Mostní

 - Funkční třída komunikace je B – sběrná komunikace a kategorie **MS 18,6/9,5/50**
 - Základní šířka vozovky je 8,50 m.
 - Základní příčný sklon vozovky bude zachován stávající – střežovitý 2,5 %.
 - Délka úprav v ulici Mostní je 192,60 m.

Ulice Třebízského

 - Funkční třída komunikace je B – sběrná komunikace a kategorie **MS 11,5/8/50**
 - Základní šířka vozovky je 7,00 m.
 - Základní příčný sklon vozovky bude zachován stávající – střežovitý 2,5 %.



- Délka úprav v ulici Třebízského je 41,75 m.

Ulice třída Legií

- Funkční třída komunikace je B – sběrná komunikace a kategorie **MS 15,5/8/50**
- Základní šířka vozovky je 7,00 m.
- Příčný sklon vozovky bude zachován stávající – střešovitý 2,5 %.
- Délka úprav v ulici třída Legií je 31,50 m.

- Prostorové uspořádání

Rekonstrukce komunikací bude probíhat v okolí stavby okružní křižovatky, nových dělicích ostrůvků a v místě rozšíření nebo zúžení komunikací.

Rekonstruovaný kryt vozovky bude plynule navazovat na stávající. V ulici Mostní bude v místě úprav zvýšena niveleta vozovky.

- Technické provedení

V místech rozšíření vozovky, namísto stávajících ploch zeleně, a v místech vykazujících poruchy konstrukce vozovky bude doplněna plná nová konstrukce vozovky. Naopak v místech, kde bude stávající zpevněná plocha nahrazena zelení, tj. zejména zúžená místa komunikací, bude vybourána celá stávající konstrukce zpevněné plochy až na zemní pláň.

Stávající kryt vozovky bude odfrézován (50 mm) a bude nahrazen novými vrstvami. Zbývající vrstvy stávající konstrukce budou zachovány.

Na upnutí vozovky bude použito nových kamenných obrub. Obrubníky budou s přilehlým vodícím proužkem z dvouřádky kamenných kostek uloženy do betonového lože s boční opěrou. Základní výška podsádky je navržena +12 cm. Snížená podsádka bude +2 cm. Pro zmasivnění opěry bude z vnější strany obruby přidána jedna kamenná kostka drobná do společného betonového lože.

Dělicí ostrůvky budou upnuty do kamenných obrub (250/200/800-2000) s podsádkou +12 cm oproti vozovce. Nepochozí část ostrůvků bude upnuta do řádky z kamenných kostek drobných (120/120/120) a uložena spolu s obrubou a dvouřádkou vodícího proužku upnutí vozovky do společného betonového lože. Plocha samotná bude vyskládána z kamenných kostek drobných a uložena na betonové lože se šterkopískovým podsypem tloušťky min. 10 cm. Pochozí část ostrůvků bude s niveletou oproti vozovce ve výšce +2 cm. Vyskládána bude z betonové dlažby šedé (200/200/60) s prvky bezbariérového řešení v červené barvě a uložena stejným způsobem jako nepochozí část. Dlažba přejezdu pro cyklisty v dělicím ostrůvku, v ulici třída Legií bude provedena v červené barvě – hladká. Oddělení přejezdu pro cyklisty a pochozí plochy v ostrůvku bude provedeno pomocí betonové parkové obruby (200/50/1000) do betonového lože s podsádkou v úrovni ploch. Zelená část ostrůvku v ulici Mostní bude upnuta do obruby s podsádkou +12 cm do společného betonového lože spolu s upnutím vozovky do dvouřádky z kamenných kostek drobných a s kamennou kostkou zmasivnění opěry z vnější strany obruby.

Pojížděný prstenec středového ostrova bude vyskládán z kamenných kostek velkých (160/160/160) a bude upnut do řádky stejné dlažby. V souběhu s vozovkou bude upnutí do kostek uloženo do společného betonového lože s boční opěrou spolu s do zkosenými kamennými obrubami (300/195/600) přímými s podsádkou + 8 cm oproti vozovce. V souběhu s ozeleněným středovým prstenem bude upnutí podélné řádky řešeno do společného betonového lože s boční opěrou spolu s kamennou obrubou (250/2500/800-2000) s podsádkou +15 cm a dvouřádkou z kamenných kostek drobných (120/120/120), jako zmasivnění opěry.

- Konstrukce

Konstrukce pojížděných ploch D0–N–5–I–PII bude použita pro komunikace v místě okružní křižovatky, na silnici II/101 v ulici Mostní a na místních komunikacích v ulicích Třebízského a třída Legií. Tato konstrukce (konstrukce D) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D0–N–5–I–PII, třída dopravního zatížení I, návrhová úroveň porušení vozovky D0. Plná konstrukce bude použita v místech rozšíření komunikace do prostoru stávající zeleně, případně chodníkových a cyklistických ploch. Kryt stávající komunikace bude vyfrézován a nahrazen novými vrstvami.

2.7 SO 102 – IB. ETAPA – PLOCHY PŘÍMO SOUVISEJÍCÍ S ÚPRAVAMI NA SILNICI II/101 A OK

Stavební objekt SO 102 se zabývá úpravou ploch přímo souvisejících a navazujících na úpravy provedené ve stavebním objektu SO 101. Především se jedná o úpravy vedení tras pro cyklisty a pěší, rozšíření ploch pro parkování, rozšíření zeleně do míst zbytných zpevněných ploch a vytvoření nových zpevněných ploch pro kontejnery.

Stavební úpravy objektu SO 102 by měly být realizovány současně s výstavbou stavebního objektu SO 101.

Blíže se jedná o lokalitu převážně chodníkových ploch přímo sousedících nebo navazujících na okružní křižovatku, respektive na ulici Třebízského a třídu Legií v celé délce jejich úpravy. V rámci této části bude provedena rekonstrukce předmětných chodníků, nové řešení provedení cyklistické stezky z betonové dlažby v navázání na nový přejezd pro cyklisty přes ulici třída Legií a následně na její stávající vedení podél ulice Mostní. Součástí je i řešení nového napojení ulice Mostní Západní (vjezd) na ulici Mostní v prostoru těsně za okružní křižovatkou a upravené napojení ulice Předmostí do okružní křižovatky (výjezd).

Tento objekt řeší i stávající připojení ulic Mostní Západní a Předmostí na silnici II/101, která jsou realizována cca v půlce řešeného úseku ulice Mostní a rekonstrukci oboustranného chodníku vedoucího od mostu k zmiňovaným připojení, kde bude nově realizováno místo pro přecházení přes ulici Mostní. Součástí této části bude i rozšíření stávajících parkovacích ploch s vybudováním stání pro handicapované občany a výstavba plochy pro kontejnery k bytovému domu č.p. 703-704 v plynulém navázání na upravované pěší trasy. Dále bude řešeno i zúžení vozovky ulic Mostní Západní i Předmostí v prostoru začátku / konce dopravního uspořádání v podobě zjednosměrnění provozu v úseku mezi těmito napojeními a okružní křižovatkou. V ulici Předmostí bude vybudován i úsek jednosměrné stezky pro cyklisty, kterým budou cyklisté jedoucí v protisměru separováni v místě uvedeného zúžení.

2.7.1 Popis současného stavu

Stávající větev propojující komunikace v ulici Mostní a v ulici J. Holuba – Mostní Západní je nyní uzavřena pro motorovou dopravu. Rezidenti z okolních domů zde podélně parkují vozidla v bezprostřední blízkosti jízdního pruhu v ulici Mostní. Tento způsob je z hlediska bezpečnosti nevyhovující a je z něho patrná poptávka po parkovacích místech v řešeném území.

Lokalitou je vedena stezka pro cyklisty místního významu a cyklotrasa 7, EV7, Vltavská. Trasa cyklostezky místního významu je vedena ze severo-východu na jiho-západ podél komunikace v ulici Mostní, křížuje ulici třída Legií a pokračuje ulicí J. Holuba – Mostní Západní, kde se napojuje na cyklotrasu 7, EV7, Vltavská a pokračuje dále po lávce přes řeku Vltavu. Cyklotrasa 7, EV7, Vltavská vede podél řeky Vltavy z jiho-východu na severo-západ, a dále přes řeku Vltavu po již zmiňované lávce pro chodce a cyklisty.

V místě, kde cyklostezka místního významu křížuje třídu Legií, není značen přejezd pro cyklisty. V tomto křížení nedochází ke zpomalení cyklistů stavební úpravou, stezka není od komunikace oddělena sníženou (bezbariérovou) obrubou a je vedena ve stejné úrovni jako komunikace v ulici třída Legií. Tím narůstá nebezpečí kolize z důvodu nedodržení přednosti v jízdě. V prostoru stezky pro cyklisty jsou také nevhodně umístěny betonové sloupky.



Obr. 2: Vozidla podélně parkující na komunikaci v bezprostřední blízkosti jízdního pruhu v ulici Mostní.



Obr. 3: Stávající nevhodně umístěné betonové sloupky v rozdělené stezce pro chodce a pro cyklisty.

Při stávajícím uspořádání křižovatky si řidiči jedoucí od mostu T. G. Masaryka po ulici Mostní zkracují cestu při pravém odbočení do ulice Třebízského průjezdem ulice Předmostí. Tímto manévrem se vyhýbají křižovatce řízené SSZ. Hlavním problémem je rychlost a množství projíždějících aut ulicí Předmostí a s tím spojené nebezpečí srážky s ostatními účastníky dopravního provozu. Především se jedná o chodce, cyklisty,



osoby vystupující ze zaparkovaných vozidel a také možnost nedání přednosti při napojování do ulice Třebízského.

Úhel napojení komunikací v ulicích J. Holuba – Mostní Západní a Předmostí na silnici II/101 (ulice Mostní) není v rozmezí 75° až 105° a nelze tedy zajistit dostatečné a bezpečné rozhledy. Jedná se o chybný kolizní tvar křižovatky.

2.7.2 Popis navrženého řešení

Propojení komunikací v ulicích J. Holuba – Mostní Západní a Předmostí se silnicí II/101 bude upraveno a provedeno dle ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. V rámci napojení ulice Předmostí na ulici Mostní bude vybudován přejezdový zvýšený pás z kamenných kostek a bude zde zónové značení „Tempo 30“ značící změnu režimu a maximální povolené rychlosti 30 km/h.

Přechod přes ulici třída Legií bude nahrazen místem pro přecházení a bude doplněn přejezd pro cyklisty propojující nově trasovanou stezku pro cyklisty, která bude výškově odsazena od plochy komunikace v místě přejezdu sníženou obrubou s podsádkou +2 cm.

Napojení ulice J. Holuba – Mostní Západní bude nově z ulice Mostní za výjezdem z OK. Stávající rozdělená stezka pro chodce a cyklisty je nyní napojena na ulici třída Legií.

Alej vzrostlých stromů podél ulice Mostní bude zachována. Místy bude stávající zeleň nahrazena zpevněnou asfaltovou plochou a stávající zbytná zpevněná (vyasfaltovaná) plocha bude vybourána včetně konstrukce a bude nahrazena zeminou vhodnou do násypu a následně ohumusována a ozeleněna.

Stávající parkovací plocha v ulici J. Holuba – Mostní Západní, která je doposud nevyužitelná z důvodu zákazu vjezdu, bude rozšířena a její povrch bude proveden vodopropustnou betonovou dlažbou. Parkovací plocha v ulici Předmostí bude taktéž rozšířena a její povrch bude rovněž z vodopropustné betonové dlažby.

Pro pěší budou upraveny chodníkové trasy, aby respektovaly přirozený pohyb chodců a nevznikaly zbytečné závleky. Budou upraveny stávající chodníky a také jsou navrženy zcela nové. Všechny řešené chodníky v projektu budou mít povrch z betonové dlažby přírodní (šedé) barvy.

- Prostorové uspořádání

Parkovací plochy jsou řešeny na stávajících místech pro to určených. Nově jsou některá místa rozšířena a upravena pro lepší uspořádání zaparkovaných aut.

Všechna parkovací místa svými rozměry odpovídají požadavkům z normy „ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy pro silniční vozidla“.

Chodníky jsou vedeny převážně v trasách stávajících chodníků, popřípadě je upraveno jejich šířkové uspořádání. Všechna ramena okružní křižovatky jsou opatřena místy pro přecházení s dělicími ostrůvky.

Příčný sklon chodníků je zachován stávající, případně vhodně upravený. Základní příčný sklon je 2 %.

V trase z jiho-východního do severo-západního sektoru OK je přes ulici Třebízského navrženo dělené místo pro přecházení a rovnoběžně s ním je o 18 m dále veden nedělený přechod pro chodce. Místo pro přecházení je zde záměrně, aby nedocházelo ke zbytečným závlekům pěších v této lokalitě.

Upravovaná dopravní napojení jsou navržena v místech stávajících, respektive je navrženo nové dopravní napojení ulice Mostní Západní do prostoru výjezdové oblouku nároží okružní křižovatky směrem do centra. Toto připojení bude jednosměrné, pouze pro vjezd.

- Technické provedení

Povrch parkovacích ploch bude proveden z betonové vodopropustné dlažby (200/200/80) přírodní (šedé) barvy, vhodné pro provoz motorové dopravy, upnuté do kamenných silničních obrub (200/250/800-2000), případně do kamenných obrub (130/200/300-800), do společného betonového lože s boční opěrou s podsádkou +10 cm, respektive +2 cm. Oddělení jednotlivých parkovacích míst bude provedeno řadou dlažby stejného typu v jiném odstínu.

Povrch chodníku z betonové dlažby (200/200/60) bude upnut do betonové parkové obruby (50/200/1000) s podsádkou +6 cm, respektive v úrovni chodníku pro odvodnění, do betonového lože s boční opěrou. V souběhu s vozovkou (v místech vstupu do vozovky) bude chodník upnut do kamenné silniční obruby (200/250/800-2000) s podsádkou maximálně +2 cm. Změna výšky podsádky bude prováděna na délku 2,00 m. Signální a varovné pásy budou vytvořeny z betonových kostek pro to určených v odlišné kontrastní barvě (červené).

Vozovka připojení místních komunikací bude provedena s asfaltovým krytem, upnutá do dvouřádky z kamenných kostek drobných a do kamenných obrub (250/200/800-2000) do společného betonového lože s podsádkou +10 cm. Pro zmasivnění opěry bude z vnější strany obruby přidána kamenná kostka drobná do společného betonového lože.

Kamenné prahy na připojení ulice Předmostí budou vyskládány z kamenných kostek drobných a upnuty do řádky z téže dlažby z každé strany podélného zlomu do společného betonového lože. V souběhu s vozovkou bude k upnutí navíc užito kamenné obruby (130/200/300-800) s podsádkou +2 cm.

Napojení vozovky ulice Mostní Západní na silnici II/101 bude provedeno přes oddělovací pás z dvouřádky kamenných kostek velkých (160/160/160), které spolu s dvouřádkou kamenných kostek drobných upnutí silnice II/101 bude tvořit úžlabí. To bude z vnější strany upnuto do kamenné obruby (130/200/300-800) do společného betonového lože s boční opěrou. Podsádka obruby bude +2 cm.

Stezka pro cyklisty ze zámkové dlažby (200/200/60) hladké, červené barvy bude v souběhu se zelení upnuta do kamenné obruby (130/200/300-800) do do betonového lože s boční opěrou a s podsádkou v úrovni stezky. Plocha pro popelnice bude od stezky oddělena betonovou parkovou obrubou s podsádkou v úrovni ploch do betonového lože s boční opěrou. Nájezdové rampy z kamenných kostek drobných (120/120/120) budou upnuty do řádky ze shodné dlažby do betonového lože. Jako boční upnutí bude užito kamenné obruby (250/200/800-2000), která bude provedena plynule v prodloužení upnutí komunikací, na které bude rampa navazovat. Výška této průběžné obruby bude proměnlivá – u vozovky +12 cm, respektive +10 cm a u vrcholu rampy, v navázání na cyklostezku bude podsádka v úrovni ploch. V navázání na ulici třídy Legií bude k upnutí navíc použito kamenné obruby (130/200/300-800) do společného betonového lože s boční opěrou a s podsádkou +2 cm. Plocha ramp z kamenných kostek bude uložena do betonu na šterkopiskové lože min. tl. 10 cm. Napojení na stávající stezku ze živice vedoucí ven z města bude provedeno pomocí odfrézování stávajícího krytu v tl. 5 cm a provedení nového asfaltového krytu v téže tloušťce v plynulém navázání na stávající stezku a s šířkovou úpravou v plynulém navázání na hranu kamenné rampy od nově provedené stezky ze zámkové dlažby. Tato část bude upnuta do kamenných obrub (130/200/300-800) do betonového lože s boční opěrou s podsádkou +8 cm. Obruby budou plynule navazovat na podsádku obrub stávajících.

Plochy pro kontejnery budou provedeny shodným způsobem jako chodníky.

- Konstrukce

Konstrukce parkovacích ploch – zasakovací plocha parkoviště (konstrukce B) je specifická pro umožnění zasakování dešťových vod a je upravena na místní podmínky. Viz přílohy Vzorových příčných řezů pro objekty SO 103 a SO 104.

Konstrukce chodníků (konstrukce A) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PII, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Konstrukce je upravena na místní podmínky. Skladba cyklistické stezky z betonové dlažby je shodná s konstrukcí chodníku.

Konstrukce pojižděných ploch D1–N–8–V–PII bude použita pro místní komunikace ulic Předmostí a Mostní Západní. Tato konstrukce (konstrukce C) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–8–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1. Plná konstrukce bude použita v místech rozšíření komunikace do prostoru stávající zeleně, případně chodníkových a cyklistických ploch. Kryt stávající komunikace bude odfrézován v základní tl. 50 mm a nahrazen novou vrstvou. V prostoru příčných trhlin v ulici Mostní Západní bude vozovka odfrézována v tl. 100 mm v jednotlivých šířkách 2,00 m a na takto upravený a očištěný povrch bude položena výstužná sklovláknitá mříž min. 400 g/m². Ta bude ošetřena infiltračním postříkem 2,00 kg/m² a následně na to budou položeny nové dvě asfaltové vrstvy. V ulici Předmostí bude mříž položena plošně, v celé části řešené v rámci SO 102 v prostoru napojení větve B. Mříž bude ale položena pouze na jednu odfrézovanou vrstvu z důvodu minimalizace vzniku odpadu z asfaltové směsi ZAS-T3. V této části bude vozovka bourána, respektive frézována poctivě po vrstvách, aby nedocházelo ke smísení jednotlivých asfaltových vrstev vhodných k recyklaci a určených na skládku. Dle průzkumu je zde znatelná separace jednotlivých asfaltových vrstev. Konstrukce rekonstrukce cyklistické stezky z asfaltu je v souladu s katalogovým listem konstrukce vozovky.

Příčný práh na vjezd do ulice Předmostí (větve B) bude proveden v plné konstrukci z důvodu, že je situován ve velké míře v prostoru stávající chodníkové plochy. Konstrukce prahu (konstrukce E) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–D–1–V–PII, návrhová úroveň porušení vozovky D1. Konstrukce je upravena na místní podmínky.

2.8 SO 103 – II. ETAPA – ZÁPADNÍ ČÁST UL. MOSTNÍ

Stavební objekt SO 103 se zabývá úpravami ulice J. Holuba – Mostní Západní. Jedná se o změnu vedení stávajících chodníků, zrušení části stezky pro chodce a cyklisty, povolení vjezdu motorových vozidel do této části ulice a vybudování nových parkovacích míst. V druhé polovině řešené ulice bude obnovena stávající parkovací plocha a bude zde nově vytvořena společná stezka pro chodce a cyklisty.

2.8.1 Popis současného stavu

Současné uspořádání ulice J. Holuba – Mostní Západní je nevhodné. Šířka zpevněné vyasfaltované plochy je 5 m, kde vede dělená stezka pro chodce a cyklisty. Podél stezky pro chodce je zároveň veden dostatečně široký chodník a stezka pro chodce v této oblasti je nadbytečná.

Ulice je pro motorová vozidla nepřístupná. Zákaz vjezdu je docíleno jak svislým dopravním značením, tak i betonovými sloupky (viz Obr. 3), které jsou zároveň nebezpečné i pro cyklisty.

Zákazem vjezdu motorových vozidel je zbytečně nevyužitá vybudovaná plocha, která by mohla sloužit k parkování. Ze všech dostupných zdrojů je patrné, že je zde poptávka po parkování. Rezidenti z okolních budov tedy nechávají svá zaparkovaná vozidla podél ulice Mostní (viz Obr. 2), čímž vytvářejí další kolizní místa při průjezdu po této ulici.

V místě napojení stávající rozdělené stezky pro chodce a cyklisty na lávku přes řeku Vltavu je opět předimenzované řešení pěší dopravy. Přebytky jsou zde i dva přechody pro chodce vedle sebe. Předimenzováním ploch pro pěší je paradoxně omezena jejich bezpečnost, protože plochy stezky pro cyklisty nejsou dostatečně odděleny od ploch pro pěší. Zbytečně vyasfaltovanou plochou lokalita ztrácí svoji relaxační a pobytovou funkci a zároveň je redukováno množství zeleně.

2.8.2 Popis navrženého řešení

Ulice J. Holuba – Mostní Západní je nově napojena na komunikaci v ulici Mostní u výjezdu z okružní křižovatky směrem k mostu T. G. Masaryka (řešeno v rámci SO 102). Nově bude komunikace přístupná všem účastníkům silničního provozu a je navržena jako jednosměrná komunikace s šikmým parkováním pro rezidenty přilehlých budov.

Ve společném prostoru jsou vedeni cyklisté s automobily a pro chodce je projektován chodník dostatečné šířky. Šikmá parkovací stání jsou od komunikace oddělena pásem šířky 0,7 m z kamenných kostek pro zvýšení přehlednosti a bezpečnosti při výjezdu vozidel z parkoviště.

V prostoru rozšířené stávající asfaltové plochy bude obnoveno parkoviště pro kolmé stání. V této části bude komunikace obousměrná.

Na svém druhém konci je tato ulice pomocí stezky pro pěší a cyklisty napojena na ulici J. Holuba. V těchto místech (prostor před lávkou přes řeku Vltavu) je uliční prostor zúžen a oboustranně vyznačen jako společná stezka pro chodce a cyklisty s navrhovanými parkovými úpravami pro zvýšení pobytové funkce lokality.

Prostorové uspořádání ulice J. Holuba – Mostní Západní

- Ulice Mostní Západní je napojena na komunikaci Mostní u výjezdu z okružní křižovatky směrem k mostu T. G. Masaryka. Na svém druhém konci je ulice Mostní Západní napojena na komunikaci v ulici J. Holuba.
- Funkční třída komunikace je C – obslužná komunikace a kategorie **MO 12,25/5,25 – 6,25/50**
- Základní šířka vozovky je 4,25 – 5,50 m.
- Základní příčný sklon vozovky bude proveden jednostranný 2,5 %.
- Ulice Mostní Západní je v úseku mezi vjezdem a bočním výjezdem navrhována jako jednosměrná komunikace. V prostoru kolmého parkoviště je vozovka obousměrná.

- Prostorové uspořádání

Příčný a podélný sklon komunikace bude převážně zachován stávající 2,5 %. Rekonstruovaný kryt vozovky bude plynule navazovat na stávající.

Parkovací plochy jsou převážně řešeny na stávajících místech pro to určených. Nově jsou některá místa rozšířena a upravena pro lepší uspořádání zaparkovaných aut. Šikmá parkovací stání jsou nová a zvyšují dostupnost parkování v lokalitě.

Všechna parkovací místa svými rozměry odpovídají požadavkům z normy „ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy pro silniční vozidla“.

Cyklistické trasy jsou vedeny převážně v trasách stávajících stezek, popřípadě je upraveno jejich šířkové uspořádání. Šířka stezky pro cyklisty a společné stezky pro chodce a cyklisty je navržena proměnlivá s ohledem na všechny účastníky silničního provozu, aby byl zajištěn dostatečný prostor pro všechny účastníky. V prostoru zjednosměrnění vozovky jsou cyklisté vedeni ve společném dopravním prostoru. V části před lávkou přes řeku Vltavu je provedena úprava na společnou stezku pro chodce a cyklisty, která zaručuje vyšší bezpečnost pro všechny účastníky na této stezce.

Chodníky jsou vedeny převážně v trasách stávajících chodníků, případně jsou trasy upraveny pro komfortnější pohyb pěších. Příčný sklon chodníků je zachován stávající, případně vhodně upravený. Základní příčný sklon je 2 %.

- Technické provedení

V místech rozšíření vozovky namísto stávajících ploch zeleně bude doplněna plná konstrukce vozovky. Naopak v místech, kde bude stávající zpevněná plocha nahrazena zelení, tj. zejména zúžená místa komunikací, bude vybourána celá stávající konstrukce zpevněné plochy až na zemní pláň. To se týká i chodníků.

Na upnutí vozovky bude použito nových kamenných obrub (200/250/800-1600) se základní podsádkou +10 cm. V místě snížených obrub +2 cm. Obrubníky budou s přilehlým vodícím proužkem z dvouřádky kamenných kostek (120/120/120) uloženy do betonového lože s boční opěrou. V navázání na budovanou zesílenou opěru z jedné kamenné kostky drobné z vnější strany kamenných obrub upnutí silnice II/101, bude navázána i na obruby upnutí místní komunikace. Umístění zesílené opěry je zřejmé z příloh Situace.

Rekonstruovaný kryt vozovky bude plynule navazovat na stávající.

Povrch parkovacích ploch bude proveden z betonové vodopropustné dlažby (200/200/80) přírodní (šedé) barvy, vhodné pro provoz motorové dopravy, upnuté do kamenných silničních obrub (200/250/800-2000), případně do kamenných obrub (130/200/300-800), do společného betonového lože s boční opěrou s podsádkou +8 cm, respektive + 2 cm oproti vozovce. Oddělení jednotlivých parkovacích míst bude provedeno řadou dlažby stejného typu v jiném odstínu.

Povrch společné stezky pro pěší a cyklisty bude proveden z asfaltového betonu. Stezka bude upnuta do kamenných obrub (130/200/300-800) do betonového lože s boční opěrou s podsádkou v úrovni stezky, respektive +6 cm, tam, kde bude tvořit vodící linii.

Povrch chodníku z betonové dlažby šedé (200/200/600) bude upnut do betonové parkové obruby (50/200/1000) s podsádkou +6 cm, respektive v úrovni chodníku pro odvodnění, do betonového lože s boční opěrou. V souběhu s vozovkou bude chodník upnut do kamenné silniční obruby (200/250/800-2000) s podsádkou maximálně +2 cm. Změna výšky podsádky bude prováděna na délku 2,00 m.

Stávající asfaltový kryt rozdělené stezky pro chodce a cyklisty bude odfrézován (50 mm). V místě projektované vozovky bude kryt nahrazen novými, dostatečně únosnými vrstvami. Zbývající vrstvy stávající konstrukce budou zachovány.

Místa vykazující příčné trhliny stávajícího krytu rozdělené stezky budou odfrézována ve dvou vrstvách (2x 50 mm) a vrstvy nového krytu budou doplněny o sklovláknitou geomříž. **Plochy geomříže navržené v situaci nemusí přesně kopírovat skutečný stav trhlín, její použití je tak třeba vždy posoudit na místě!**

Nájezdové rampy z kamenných kostek drobných (120/120/120) budou upnuty do řádky ze shodné dlažby do betonového lože. Jako boční upnutí bude užito kamenné obruby (250/200/800-2000), respektive (130/200/300-800), která bude provedena plynule v prodloužení upnutí komunikací, na které bude rampa navazovat. Výška této průběžné obruby bude proměnlivá – u vozovky +10 cm a u vrcholu rampy, v navázání na stezku bude podsádka v úrovni ploch, respektive s podsádkou + 6 cm. Plocha ramp z kamenných kostek bude uložena do betonu na štěrkopískové lože min. tl. 10 cm.

- Konstrukce

Konstrukce komunikace v ulici J. Holuba – Mostní Západní (konstrukce C) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–8–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1. Na těchto komunikacích se nepředpokládá nikterak intenzivní pohyb nákladních vozidel. Počítá se s občasným použitím pro vozidla svozu odpadu, složky IZS a stěhovací vozy. Plná konstrukce bude použita v místech rozšíření komunikace do prostoru stávající zeleně, případně chodníkových a cyklistických ploch. Kryt stávající komunikace bude vyfrézován a nahrazen novými vrstvami.

Konstrukce rekonstrukce společné stezky pro pěší a cyklisty z asfaltu je v souladu s katalogovým listem konstrukce vozovky.

Konstrukce parkovacích ploch – zasakovací plocha parkoviště (konstrukce B) je specifická pro umožnění zasakování dešťových vod a je upravena na místní podmínky. Viz přílohy Vzorových příčných řezů pro objekty SO 103 a SO 104.

Konstrukce chodníků (konstrukce A) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PII, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Konstrukce je upravena na místní podmínky.

2.9 SO 104 – III. ETAPA – PŘEDMOSTÍ

Stavební objekt SO 104 se zabývá úpravami ulice Předmostí. Jedná se o úpravu stávajících parkovacích ploch kolmých i podélných ke komunikaci a vybudování nového chodníku respektujícího trasu přirozeného pohybu pěších.

2.9.1 Popis současného stavu

Ulicí Předmostí si v současné době řidiči zkracují cestu při pravém odbočení z ulice Mostní (ze směru od mostu T. G. Masaryka) do ulice Třebízského. Při tomto manévru se vyhýbají křižovatce řízené pomocí SSZ, která je již nyní na hranici své kapacity. Hlavním problémem je rychlost projíždějících aut ulicí Předmostí a nebezpečí srážky s ostatními účastníky dopravního provozu. Především se jedná o chodce, cyklisty, osoby vystupující ze zaparkovaných vozidel. Také hrozí nedání přednosti při napojení do ulice Třebízského.

Uliční prostor zároveň slouží jako parkoviště rezidentům z okolních budov.

Stávající parkoviště v jižní části ulice Předmostí nemá vyznačená jednotlivá parkovací stání. Problémem je použití podélného i příčného parkování, při kterém dochází k obtížnému parkování, respektive výjezdu z parkovacího místa, z nedostatku prostoru. Zároveň může docházet k nedodržení dostatečného prostoru pro průjezd vozidel IZS (3 m).

2.9.2 Popis navrženého řešení

Komunikace v ulici Předmostí je projektována jako komunikace v zóně Tempo 30. Komunikace je řešena jako jednosměrná. Parkovací místa jsou zřetelně vyznačena změnou materiálu povrchu (betonová dlažba - šedá).

Místy je zbytná asfaltová plocha vybourána a nahrazena zelení. Touto úpravou také dojde k mírné úpravě vedení trasy komunikace.

V projektu je nově výjezd z ulice vyústěn do okružní křižovatky. Před výjezdem bude vybudován zvýšený přejezdný pás z kamenné dlažby. Stejný přejezdný pás je projektován u v místě napojení ulice Předmostí na ulici Mostní (oboje ve stavebním objektu SO 102). Těmito úpravami dojde ke zpomalení vozidel a k omezení zbytného projíždění tímto úsekem. Také dojde k jasnému vyznačení změny dopravního režimu na Tempo 30.

Prostorové uspořádání ulice Předmostí

- Funkční třída komunikace je C – obslužná komunikace a kategorie **MO 8/4,25-6,40/30**
- Základní šířka vozovky je 3,25-5,40 m.
- Základní příčný sklon vozovky bude proveden jednostranný 2,5 %.
- Ulice Předmostí je z části navrhována jako jednosměrná komunikace.

- Prostorové uspořádání

Příčný a podélný sklon komunikace bude zachován stávající. Rekonstruovaný kryt vozovky bude plynule navazovat na stávající.

Parkovací plochy jsou řešeny na stávajících místech pro to určených. Nově jsou některá místa rozšířena, upravena pro lepší uspořádání zaparkovaných aut.

Všechna parkovací místa svými rozměry odpovídají požadavkům z normy „ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy pro silniční vozidla“.

Chodníky jsou vedeny převážně v trasách stávajících chodníků, případně jsou trasy upraveny pro komfortnější pohyb pěších. Příčný sklon chodníků je zachován stávající, případně vhodně upravený. Základní příčný sklon chodníků je 2 %.

- Technické provedení

V místech rozšíření vozovky namísto stávajících ploch zeleně bude doplněna plná konstrukce vozovky. Naopak v místech, kde bude stávající zpevněná plocha nahrazena zelení, tj. zejména zúžená místa komunikací, bude vybourána celá stávající konstrukce zpevněné plochy až na zemní pláš.

Na upnutí vozovky bude použito nových kamenných obrub (250/200/800-2000). Obrubníky s podsádkou +10 cm budou s přilehlým vodicím proužkem z dvouřádky kamenných kostek uloženy do betonového lože s boční opěrou. Snížená podsádka bude řešena výšky +2 cm. U obruby, v návaznosti na obruby upnutí silnice II/101, z vnější strany bude provedeno zesílení opěry osazením řádky z kamenných kostek drobných (120/120/120) do společného betonového lože s boční opěrou.

Rekonstruovaný kryt vozovky bude plynule navazovat na stávající.

Povrch parkovacích ploch bude proveden z betonové vodopustné dlažby (200/200/80) přírodní (šedé) barvy, vhodné pro provoz motorové dopravy, upnuté do kamenných silničních obrub (200/250/800-2000), případně do kamenných obrub (130/200/300-800), do společného betonového lože s boční opěrou s podsádkou +8 cm. Oddělení jednotlivých parkovacích míst bude provedeno řadou dlažby stejného typu v jiném odstínu.

Povrch chodníku z betonové dlažby šedé (2002/00/60) bude upnut do betonové parkové obruby (50/200/1000) s podsádkou +6 cm, respektive v úrovni chodníku pro odvodnění, do betonového lože.

V souběhu s vozovkou bude chodník upnut do kamenné silniční obruby (200/250/800-2000) s podsádkou maximálně +2 cm. Změna výšky podsádky bude prováděna na délku 2,00 m.

Stávající asfaltový kryt vozovky bude odfrézován (50 mm). V místě projektované vozovky bude kryt nahrazen novými, dostatečně únosnými, vrstvami a v prostoru parkovacích ploch bude kryt nahrazen plnou konstrukcí s betonovou vodopropustnou dlažbou. Zbývající vrstvy stávající konstrukce budou zachovány.

Místa vykazující příčné trhliny stávajícího krytu rozdělené stezky budou zde odfrézovány pouze v jedné vrstvě, protože v druhé vrstvě je zasažen asfalt ACL 16 ZAS-T3 a vrstvy nového krytu budou doplněny o sklovláknitou geomříž.

- Konstrukce

Konstrukce komunikace v ulici Předmostí (konstrukce C) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D1–N–8–V–PII, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1. Na těchto komunikacích se nepředpokládá nikterak intenzivní pohyb nákladních vozidel. Počítá se s občasným použitím pro vozidla svozu odpadu, složky IZS a stěhovací vozy. Plná konstrukce bude použita v místech rozšíření komunikace do prostoru stávající zeleně, případně chodníkových ploch. Kryt stávající komunikace bude vyfrézován a nahrazen novými vrstvami. V místech vykazující poruchy krytu a konstrukcí vozovky bude konstrukce doplněna o geomříž.

Konstrukce parkovacích ploch – zasakovací plocha parkoviště (konstrukce B) je specifická pro umožnění zasakování dešťových vod a je upravena na místní podmínky.

Konstrukce chodníků (konstrukce A) je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací katalogový list D2–D–1–CH–PII, návrhová úroveň porušení vozovky D2. Konstrukce je upravena na místní podmínky.

2.10 SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Stavební objekt SO 401 se zabývá veřejným osvětlením celé řešené lokality. Přesný popis práce a postup výstavby, včetně použitých materiálů, na veřejném osvětlení je popsán v samostatné technické zprávě.

Celkové provedení veřejného osvětlení musí odpovídat platným ČSN. Veškeré práce na zařízení VO budou prováděny podle pokynů a požadavků správce VO – Město Kralupy nad Labem.

Při práci musí být dodržovány bezpečnostní předpisy. Pracovníci provádějící montáže musí být prokazatelně prozkoušeni dle vyhlášky 50/78 Sb.

Před uvedením do provozu musí být vyhotovena výchozí revize elektro dle ČSN 33 2000-6 a ČSN 33 1500, ke které musí být doložena dokumentace skutečného provedení.

2.10.1 Základní údaje

- Napěťová soustava

3 PEN AC 50 Hz, 230 V, SÍŤ TN-C (hlavní rozvod)

1 NPE AC 50 Hz, 230 V, síť TN-C-S (napájení vlastních svítidel)

Ochrana před úrazem elektrickým proudem: dle ČSN 33 2000-4-41

Základní:

Živých částí: izolací – čl. A.1

kryty nebo přepážkami – čl. A.2

Neživých částí: automatickým odpojením od zdroje – čl. 411

- Energetické údaje

Rekonstrukcí VO dochází ke změně (snížení) instalovaného příkonu v dotčené oblasti:

Demontáže k snížení příkonu $\Delta P_i = -2,11 \text{ kW}$

Montáže nových svítidel LED k zvýšení $\Delta P_i = +1,79 \text{ kW}$

Celkový příkon v oblasti se sníží o $\Delta P_i = -0,32 \text{ kW}$

Celkový příkon rekonstruovaného VO: **$P_i = 1,79 \text{ kW}$**

- Měření spotřeby el. energie

Měření spotřeby el. energie není předmětem tohoto projektu – bude stávající v rozvaděčích RVO.

2.10.2 Technické řešení

- Demontáže



V dotčené lokalitě bude demontováno celkem 3 ks sadových stožárů výšky 6 m s výbojkovými svítidly SON 70 W a 11 ks uličních patcových stožárů VO výšky 10 m s obloukovými výložníky (2 m) a výbojkovými svítidly SHC 150 W. Ze stožáru u křižovatky ulic Třebízského – Mostní bude demontováno i zařízení bezdrátového rozhlasu, které bude opět instalováno na novém stožáru A11.

Demontovaná svítidla a stožáry budou realizační firmou předány správci veřejného osvětlení k repasování.

- Osvětlení komunikace

Osvětlení komunikací, přechodů pro chodce a parkovišť ve městě Kralupy nad Vltavou je navrženo dle příslušných ČSN (zejména ČSN EN 13201-1, ČSN EN 13201-2, TKP-15 a ČSN EN 12464-2) a požadavků investora a správce VO.

Hlavní komunikace:

Pro hlavní komunikaci – silnice II/101 (ul. Mostní) s návrhovou rychlostí >40 a ≤ 70 km/h je dle ČSN EN 13201-1 doporučená třída osvětlení – M4.

Křižovatka:

Pro okružní křižovatku (konfliktní oblast) je dle ČSN EN 13201-1 doporučená třída osvětlení – C3.

Vedlejší komunikace:

Pro vedlejší komunikace – ul. Mostní Západní a Předmostí (návrhová rychlost ≤ 40 km/h) je dle ČSN EN 13201-1 doporučená třída osvětlení – P2.

Parkoviště:

Pro parkovací stání je dle ČSN EN 12464-2 tab. 5.9 – doporučené osvětlení – ref. 5.9.1 (slabý provoz).

U hlavní komunikace a křižovatek budou instalovány LED svítidla „Siteco“ 5XD3E31C09HB, 66W, 9430lm, 4000K, IP66, IK09, instalovaná na bezpatcových 3-st. stožárech U8-159/133/114 (6,2+1m) s 1-ramenným výložníkem J1-2000 (délka 2m) resp. 2-ramenným výložníkem J2-2000/180 (délka 2m, 180st.) – instalační výška svítidel – cca 8m. Náklon svítidel - 0°.

U vedlejší komunikace budou instalovány LED svítidla „Siteco“ 5XD3E31C09HB, 66W, 9430lm, 4000K, IP66, IK09, instalovaná na bezpatcových 3-st. stožárech K6-133/89/60 (6+0,8m) s 1-ramenným výložníkem SK1-500 (délka 0,5m) – instalační výška svítidel – cca 6m. Náklon svítidel - 0°.

Přechod pro chodce:

Pro zvýšení pozitivního kontrastu chodců na přechodu budou vyznačené přechody pro chodce osvětleny doplňkovým osvětlením.

U přechodů pro chodce budou instalovány přechodová pravostranná LED svítidla „Schröder“ AMPERA MIDI 5145, Zebra Right, 48 LED, 700mA, 230V, Flat Glass Clear, 100W, 13289lm, 5700K, IP66, IK09, instalovaná na bezpatcových 3-st. stožárech:

P1 - PC6-159/133/114 s 1-ramenným výložníkem PDC1-3000/114 (délka vyložení 3m)

P2 až P4 – PA6-114/89/76 s 1-ramenným výložníkem PDA1-1500/76 (délka vyložení 1,5m) – instalační výška svítidel – cca 6m. Náklon svítidel - 0°.

Rozmístění a provedení osvětlovacích bodů je provedeno na základě stavebně-technického návrhu (výpočet osvětlení).

Konkrétně vybraná svítidla musí odpovídat standardům a požadavkům majitele a správce souboru VO – Město Kralupy nad Vltavou.

V době realizace projektu musí být provedena aktualizace navržených svítidel s ohledem na technický vývoj svítidel a světelných zdrojů.

Po dokončení stavby VO bude provedeno kontrolní měření osvětlení.

- Napájení a ovládání

Napájení nových rozvodů VO bude provedeno kabely CYKY-J 4x16 napojených na stávající kabelové rozvody VO (kabel CYKY-J 4x16). Napojovací místa jsou vyznačena na situaci (v.č. VO02).

Napájecí kabely budou instalovány v ohebné dvouplášťové korugované trubce 75/61 mm v pískovém loži ve výkopu v zemi v zeleném pásu a chodníku a kabelové chrániče (110/94 mm) v překopu a protlaku pod komunikací (silnicí).

Kabelový vývod pro bezdrátový rozhlas bude proveden kabelem CYKY-J 3x1,5 instalovaným ve stožáru.

- Uzemnění

Společně s napájecím kabelem veřejného osvětlení bude položen zemnicí pásek FeZn 4x30 mm (pásek bude uložen na dně výkopu pod pískovým ložem ve vzdálenosti min. 10 mm od kabelu). Z uvedeného zemnicího pásku budou vodičem FeZn 10 mm uzemněny jednotlivé osvětlovací stožáry. Drát pro uzemnění stožárů opatřit smršťovací bužírkou z-ž délky cca 200 mm (od stožáru do země). Spoje v zemi budou provedeny jako dvojité a chráněny před korozí nátěrem. Nový zemnicí vodič bude propojen s případným stávajícím uzemněním.

2.11 SO 801 – SADOVÉ ÚPRAVY

Stavební objekt SO 801 se zabývá sadovými úpravami celé řešené lokality. Přesný popis práce a pracovní postup na sadových úpravách je popsán v samostatné technické zprávě.

2.11.1 Současný stav

Při ul. Mostní se nachází velké množství zeleně, částečně se jich dotknou stavební úpravy spojené s výstavbou okružní křižovatky a přilehlých ploch. Dřeviny, které budou v kolizi, budou odstraněny. Mladé výsadby, které budou v kolizi s plánovanou výstavbou, budou přesazeny (jerlín japonský – *Sophora japonica*, opatřeny 3 kůly a nátěrem Arboflex). Ulice Mostní je páteří komunikací města, kterou doplňuje (částečně mezernatě) od mostu přes Vltavu až po ul. Štefánikova/ Seifertova oboustranná alej stromů (převážně lípy, javory). Vzhledem ke komplikovanému umístění v zeleném pásu (nevhodné stanovištní podmínky, inženýrské sítě atd.) jsou lípy dlouhodobě neperspektivní a stagnují. Na tuto alej byla zpracována dokumentace "Dendrologický průzkum - ul. Mostní, Kralupy nad Vltavou", autor: Treewalker, David Hora, DiS. 09/2021. Tyto stromy budou předmětem samostatné dokumentace. Tato dokumentace neřeší ani kácení ani výsadbu těchto dřevin.

Další stromy a keře se vyskytují v pásce zeleně mezi chodníkem a panelovými domy.

Pro vypracování průzkumu byla použita geodetická záměra řešeného území. Terénní průzkum proběhl v dubnu- květnu 2022. Většina dřevin byla geodeticky zaměřená, poloha ostatních dřevin byla zaznamenána krokováním. Dřeviny byly vizuálně hodnoceny z úrovně rostlého terénu, proto nemusí být v rámci průzkumu zahrnuty veškeré defekty, které nejsou viditelné ze země. Dendrometrické hodnoty byly měřeny pouze u dřevin, které jsou v kolizi se stavebními úpravami nebo jsou ve špatném zdravotním stavu, tj. pro potřeby kácení.

2.11.2 Návrh dřevin ke kácení

Dřeviny jsou chráněny podle §7, odst. 1 zákona č.114/1992 o ochraně přírody a krajiny před poškozováním a ničením. Povolování kácení je nově upraveno ve vyhlášce Ministerstva životního prostředí č. 189/2013 Sb. O ochraně dřevin a povolování jejich kácení. Dřeviny ke kácení byly v zájmovém území vybrány na základě terénního průzkumu. Dřeviny byly rozděleny na tzv. nadlimitní a podlimitní.

Ke kácení jsou **navrženy dřeviny tzv. podlimitní**, tj. podle §3 vyhlášky č.189/ 2013 stromy o obvodu kmene do 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí nebo zapojené porosty dřevin plochy do 40 m² za předpokladu, že nejsou stromořadím, nerostou v zahradě nebo na pozemku se způsobem využití jako plantáž dřevin. Dále se jedná o ovocné dřeviny rostoucí na pozemcích v zastavěném území (dle katastru vedené jako zahrada, zastavěná plocha a nádvoří a ostatní plocha se způsobem využití pozemku zeleň). **Ke kácení podlimitních dřevin není podle §8, odst. 3 zákona č.114/1992 o ochraně přírody a krajiny ke kácení potřeba povolení orgánu ochrany přírody.**

Dále jsou ke kácení navrženy dřeviny nadlimitní, tj. podle §3 vyhlášky č.189/ 2013 stromy o obvodu kmene nad 80 cm měřeného ve výšce 130 cm nad zemí nebo zapojené porosty dřevin plochy nad 40 m² za předpokladu, že nejsou stromořadím, nerostou v zahradě nebo na pozemku se způsobem využití jako plantáž dřevin. **Ke kácení nadlimitních dřevin je podle §8, odst. 3 zákona č.114/1992 o ochraně přírody a krajiny potřeba povolení orgánu ochrany přírody.**

Ke kácení jsou navrženy dřeviny, které jsou v kolizi se stavebními úpravami areálu nebo jsou ve špatném zdravotním stavu.

Mladé výsadby, které jsou v kolizi s plánovanou výstavbou, budou přesazeny.

Kácení podlimitních dřevin: inv. č. 2,4,5,6,7,18

- CELKEM 1 ks stromů, 11,5 m² keřů

Kácení nadlimitních dřevin: inv. č. 1,3,8

- CELKEM 3 ks stromů



Dřeviny k přesazení: A, B, C, D, E

Dřeviny, které nejsou předmětem této dokumentace: inv. č. 9-17

Kácení je patrné z dendrologických tabulek a situace současného stavu. Veškerá kácení musí být prováděna odbornou zahradnickou firmou. Kácení bude provedeno postupně se spouštěním.

Veškerý popis k jednotlivým dřevinám je uveden v dendrologických tabulkách.

2.11.3 Návrh sadových úprav

- Řešení náplně, provozu a kompozice ploch zeleně

Návrh sadových úprav respektuje stavebně technické řešení území, předpokládané stanovištní podmínky a charakter okolí. Kompozice dřevin jsou voleny tak, aby byly výsadby celoročně atraktivní. Plochy zeleně budou doplňovat zpevněné části areálu (cesty, chodníky), které nejsou předmětem řešení.

Zeleň v bezprostřední blízkosti okružní křižovatky nemá přesáhnout 50 cm, aby byla zajištěna přehlednost místa.

- Navrhované výsadby

V rámci sadových úprav je řešeno rozmístění nových vzrostlých stromů, keřů a ostatních výsadeb (trvalky, traviny, cibuloviny). Druhy stromů byly voleny s ohledem na jejich velikostní parametry a atraktivitu během roku. Navrhované výsadby stromů respektují předpokládané trasování inženýrských sítí a jejich ochranná pásma. Rozložení ploch je patrné z navrhované situace.

STROMY

Stávající a nově přesazené mladé jeřolíny budou doplněny o jeden kus jeřolíny (*Sophora japonica*).

Oboustranné svahy směrem k mostu jsou částečně nyní osázené – jižní (mezi ul. Mostní a Předmostí) je osázen cca z jedné třetiny. Zde je navržený propojovací chodník mezi ulicemi a bude doplněn o okrasné jabloně (*Malus 'Butterball'* a *Malus 'Madonna'*). Jablono 'Butterball' je malebně rostoucí strom s vodorovnými, později převislými větvemi. Z bílých květů vzniká velké množství plodů, které poměrně dlouho na stromě drží a zbarvují do žlutooranžova. Tmavě zelené listy se na podzim vybarvují do žlutého až žlutohnědého odstínu.

Jablono 'Madonna' je kompaktně rostoucí hustě větvená jablono. Atraktivní jsou velké bílé květy, z nichž vznikají drobné plody, nejdříve žlutooranžové, později až zářivě červené.

Dosazeny jsou také tři kusy javoru červeného (*Acer rubrum 'October Glory'*). Kultivar je zajímavý hlavně karmínově červeným podzimním zbarvením listů, na jaře také časným kvetením a barvou květů. Dorůstá střední velikosti (výška kolem 12m, šířka cca 7m). Pravidelně rostoucí korunu má hustě větvenou, uzavřenou, široce kuželovitě až vejčitého tvaru.

Výsadby jsou doplněny o jehličnaté stromy – borovice černé (*Pinus nigra*).

Severní svah od ul. Mostní je osázen jen v nejužším místě trojúhelníkového tvaru, ostatní plocha je ponechána volná k sádkování.

KEŘOVÉ VÝSADBY

Nízké a půdopokryvné keře jsou navrženy v pásech mezi zpevněnými plochami a spolu s trávnikem a kvetoucími záhony budou zbytnovat daný prostor. Keře v bezprostřední blízkosti okružní křižovatky budou výšky do 50 cm.

TRVALKOVÉ VÝSADBY S TRAVINAMI A CIBULOVINAMI

Vzhledem k atraktivitě místa je navrženo zbudování několika trvalkovo - travinných záhonů na principu extenzivního štěrkového záhonu. Jedná se o typ výsadby s vyšším stupněm autoregulace. Nespornou výhodou jsou nízké náklady na údržbu (nižší než například údržba travnatých ploch) a zvýšení biodiverzity ve městech. Jedná se o pestrý suchomilný záhon ve štěrku, který je nenáročný na údržbu a velkou měrou si žije svým vlastním životem.

Optimalizované směsi rostlin vznikly ve VÚKOZ, v.v.i. Průhonice (Ing. Adam Baroš) a navrhovaná směs "Průhonická pestrá směs" byla upravena na místní podmínky.

Jedná se o směs druhově bohatou a středně vysokou. Kompozice je založena na barevné pestrosti květů a vyvážené struktuře. Ve směsi je vysoký podíl domácích druhů, vrcholem kvetení je začátek léta. Směs má dlouhou dobu kvetení s výrazným podzimním zbarvením. Popis viz publikace Smíšené trvalkové výsadby (Baroš, Martinek 2018).

Hustota výsadby je 8ks/m² trvalek a 26ks/m² cibulovin.

2.12 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Neřeší se.

2.13 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Vzhledem k charakteru objektu jako dopravní stavby nevzniká během výstavby požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany během výstavby.

Parametry stávajících přístupových zpevněných komunikací byly zachovány.

Rozhledy v napojení vjezdů zůstávají stávající.

Nadzemní objekty vodovodu (hydranty atd.) budou osazeny na niveletu nově upravované vozovky. Případně na niveletu stezek a pochozích ploch.

Po dobu výstavby bude zajištěn přístup ke stávajícím hydrantům a ostatním zařízením potřebným k případnému hasičskému zásahu.

Způsob hasičského zásahu na okolní pozemky zůstane zachován stávající.

Výška průjezdu není v žádném místě komunikace omezena.

Konstrukce vozovek jsou řešeny podle TP 170 a jsou pro požární techniku dostatečně únosné.

Podmínkou pro provádění stavby je povinnost dodavatele po celou dobu výstavby zachovat možnost příjezdu vozidel při požárním zásahu a vozidel zdravotní služby.

Řešení požární bezpečnosti budov není předmětem tohoto objektu.

2.14 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Vzhledem k charakteru objektu jako dopravní stavby není zde řešena úspora energie a tepelná ochrana.

2.15 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

2.15.1 Ochrana krajiny a přírody

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 839061.

2.15.2 Hluk

Výstavbou nebude navýšena kapacita komunikace. Hladina hluku z dopravy po výstavbě bude zachována stávající.

Ochrana před nepříznivým působením hluku a vibrací je obecně upravena zákonem č. 258/2000 Sb. a zákoníkem práce č. 262/2006.

S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk.

2.15.3 Emise z dopravy

Úroveň emisí způsobených dopravou bude přibližně odpovídat stávající úrovni.

Rekonstrukce komunikací díky svému charakteru „otevřené“ stavby negeneruje škodlivé látky pro ovzduší. Škodlivé emise produkované automobilovou dopravou jsou omezovány příslušnými zákony a nařízeními České republiky, resp. Evropské unie.

2.15.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba nebude původcem znečištěných vod, dešťová voda ze zpevněných ploch bude odvedena stejně jako doposud, proto nedojde k znečištění vodních toků nebo vodních zdrojů.

2.15.5 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP) v pracovně právních vztazích.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich plocha musí být předem vytyčena jejich správci a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.



Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu. Lokalita výstavby bude zajištěna provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými před zahájením stavby.

2.15.6 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k znečištění veřejných komunikací.

2.16 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

2.16.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neřeší se.

2.16.2 Ochrana před bludnými proudy

Neřeší se.

2.16.3 Ochrana před technickou seizmicitou

Neřeší se.

Konstrukce i povrch zpevněných ploch jsou navrženy tak, aby vyhověly dopravnímu zatížení, jak z hlediska intenzity, tak hmotnosti uvažovaných vozidel.

2.16.4 Ochrana před hlukem

Ochrana před nepříznivým působením hluku a vibrací je obecně upravena zákonem č. 258/2000 Sb. a zákoníkem práce č. 262/2006.

S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk.

2.16.5 Protipovodňová opatření

Řešené území svou polohou nespádá do aktivní zóny záplavového území, ani do rozsahu záplavového území stanoveného pro Q100.

Protipovodňová opatření nejsou řešena.

2.16.6 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Jedná se o stavbu přímo vystavenou povětrnostním vlivům a není možné ji celkově chránit. Ochrana stavby bude zajištěna volbou vhodných materiálů povrchů.

2.16.7 Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Pozemky stavby neleží v prostoru žádných ložisek, proto nebudou ovlivněny důlní ani těžební činností.

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

3.1 NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Bez nároků.

Nově řešené veřejné osvětlení bude napojeno na stávající rozvody VO v 7-mi místech. Přesné umístění je zřejmé z Objektu SO 401 – Veřejné osvětlení.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

Je podrobně popsáno v odstavci 2.6.2 Popis navrženého řešení a 2.4 Bezbariérové užívání této zprávy.

4.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Bez nároků.

4.3 DOPRAVA V KLIDU

V projektové dokumentaci jsou navržena nová parkovací stání převážně na místech, kde se již v současné době plochy pro parkování vyskytují. Je navrženo 52 parkovacích stání a 4 stání pro invalidy.

4.4 PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY

Projekt upravuje trasy pro pěší a cyklistickou dopravu v řešené lokalitě. Rozdělenou stezku pro pěší a cyklisty ruší, cyklistům je vytvořena samostatná stezka, případně je upravena komunikace a je vytvořen pás pro cyklisty značený pomocí VDZ (V20) a chodci jsou navedeni mimo vozovku. V prostoru před lávkou pro chodce a cyklisty jsou cyklisté a chodci navedeni do společného prostoru a je zde vytvořena společná stezka pro chodce a cyklisty.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1 TERÉNNÍ ÚPRAVY

Před zahájením ohumusování je třeba zbavit veškeré plochy určené k ozelenění postavebních zbytků a ztuhlé podloží rozrušit z důvodu navázání půdní kapilarity. Všechny upravované plochy budou důkladně obdělány a vyrovnány. Před založením trávníku budou plochy odpleveleny herbicidním postřikem.

Konečné terénní úpravy budou provedeny tak, aby po ohumusování v tloušťce 15 cm byla zemina zarovnána 2 cm pod horní hranu přilehlého obrubníku při osetí travní směsí a připravena k sadovým úpravám.

5.2 POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY

Travní semeno bude vyseto na dokonale upravený, odplevelený a ohumusovaný terén.

5.3 BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ OPATŘENÍ

Není řešeno.

6 POPIS VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

6.1.1 Hluk

Výstavbou nebude navýšena kapacita komunikace ani intenzita dopravy. Zvýší se však plynulost a část intenzity z ulice Předmostí se „vrátí“ do ulice Mostní. Je tedy předpoklad, že hladina hluku z dopravy po výstavbě bude nižší a její izofony budou dále od bytových domů.

6.1.2 Emise z dopravy

Úroveň emisí způsobených dopravou bude přibližně odpovídat stávající úrovni.

Rekonstrukce komunikací díky svému charakteru „otevřené“ stavby negeneruje škodlivé látky pro ovzduší. Škodlivé emise produkované automobilovou dopravou jsou omezovány příslušnými zákony a nařízeními České republiky, resp. Evropské unie.

6.1.3 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba nebude původcem znečištěných vod, dešťová voda ze zpevněných ploch bude odvedena dešťovou kanalizací, proto nedojde k znečištění vodních toků, nebo vodních zdrojů.

6.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU

Veškerá stávající vzrostlá zeleň určená k zachování bude chráněna po celou dobu výstavby viz ČSN 839061.

V zájmové lokalitě se nenachází žádné památné stromy.

Jiné ochrany nejsou v předmětné lokalitě řešeny.

6.3 VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Území dotčené záměrem není v blízkosti žádné ptačí oblasti ani evropsky významné lokality.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

S ohledem na charakter stavebních prací je nutné během stavebních prací dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k znečištění veřejných komunikací.

Dopravní režim na komunikacích se řídí podle platných pravidel silničního provozu daných zákonem č. 365/2021 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Projekt řeší úpravu veřejného prostoru komunikace, proto nejsou přijata žádná opatření na zamezení vstupu nepovolaných osob.

Bezpečnost stavby je zajištěna platnými zákony o provozu na pozemních komunikacích a dodržáním projektem navrženého řešení. Na jejich dodržování dohlíží státní (příp. městská) Policie.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 ETAPIZACE, HARMONOGRAM VÝSTAVBY

8.1.1 Předpokládaný průběh výstavby

Stavba bude zahájena nejdříve po nabytí právní moci společného povolení stavby. Termín realizace výstavby bude upřesněn dle finančního plánu investora. Doba výstavby bude odvislá podle kapacitních možností dodavatele.

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí, a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Dále nesmí docházet k ohrožování bezpečnosti provozu na přilehlých komunikacích, k znečišťování komunikačních cest, ovzduší a vod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Staveniště bude zřízeno buď na pozemcích ve vlastnictví investora, nebo na pozemcích za tímto účelem pronajatých. Po dokončení stavebních prací budou tyto pozemky uvedeny do původního stavu.

Průběh podzemních sítí je třeba před započatím zemních prací nechat vytyčit

Termín realizace výstavby dopravních ploch bude upřesněn dle investičního plánu investorů.

Výstavba bude rozdělena na etapy. Může probíhat po dílčích úsecích z důvodu koordinace s přeložkami inženýrských sítí, a z důvodu zpřístupnění sousedících pozemků a organizace dopravního provozu při výstavbě. Stavba může být budována po etapách i z důvodů rozdílných investičních plánů investorů.

Z hlediska technologického jsou pro realizaci nejvhodnější jarní a podzimní měsíce roku s minimální denní teplotou nad 5 °C, bez intenzivního slunečního svitu.

Minimální doba výstavby, aby byly dodrženy správné technologické postupy, je:

- 14 týdnů pro 1. etapu,
- 10 týdnů pro 2. etapu,
- 11 týdnů pro 3. etapu.

V případě, že budou všechny etapy budovány v rámci jedné realizace jako vzájemně provázané, předpokládá se celková doba cca 27 týdnů (půl roku).

8.1.2 Harmonogram výstavby

Před zahájením stavby je nutné vytyčit veškeré inženýrské sítě v rámci staveniště. Po vyznačení pracovního místa budou dále provedeny přípravné, bourací a zemní práce.

Stavba bude probíhat postupně, nejdříve budou vybourány prvky upnutí zpevněných ploch určené k demolicí. Současně budou vyměněny obruby podél chodníků včetně vodicích prvků.

Poté budou vybudovány nové ochranné ostrůvky. Následně budou odfrézovány stávající vrstvy krytu v tloušťce dle vzor. řezů a proběhne pokládka nových vrstev. Budou odstraněny stávající vrstvy chodníků a cyklistických stezek a budou nahrazeny příslušnými materiály. Na závěr bude osazeno svislé dopravní značení a provedeno vodorovné dopravní značení.

Práce budou rozděleny do 3 etap a prováděny po pracovních krocích.

Nově navržené plochy je nutné řádně napojit na stávající konstrukce.

Stavba bude probíhat na pozemcích komunikace a na pozemcích města Kralupy nad Vltavou. Během stavby dojde k částečnému šířkovému omezení silnice II/101 a budou dočasně uzavřena napojení ulic Třebízského a třída Legií na ulici Mostní. Průjezd ulicí Mostní bude v řešené oblasti dočasně omezen pro dopravy o hmotnosti vyšší než 12 t, vyjma autobusové dopravy. Po celou dobu výstavby musí být zajištěn průjezd stavbou pro jednotky IZS.



Tabulka 1:
Návrh organizace stavebních prací a dopravních opatření v Ia. etapě

Pracovní krok	PRÁCE	DOBA TRVÁNÍ	OPATŘENÍ	DÉLKA V M	
				OMEZENÍ	OBJÍŽDKA
1.	Vybudování dělicích ostrůvků, včetně kompletace středového ostrova okružní křižovatky a přejezdového pásu.	3 týdny	Budováno za provozu při snížené rychlosti (30 km/h). Pracovní místa budou označována jako standardní pracovní místo uprostřed vozovky dle TP 66, schématu B/7.	–	–
2.	Západní polovina OK včetně zaústění ulice třídy Legií.	3 týdny	Třída Legií bude zaslepena. Objízdné trasy budou realizovány po místních komunikacích. Napojení na ulici Mostní bude v křižovatce s ulicí Masarykova. Upravovaná křižovatka bude styková, řízena celodenně pomocí SSZ v třířázovém cyklu.	50 m	500 m
3.	Východní polovina OK včetně zaústění ulice Třebízského.	3 týdny	Ulice Třebízského bude zaslepena. Objízdné trasy budou realizovány po místních komunikacích. Napojení na ulici Mostní bude v křižovatce s ulicí Boženy Němcové, případně bude možné napojení z ulice V Pískovně v křižovatce s ulicí Vodárenská. Upravovaná křižovatka bude styková, řízena celodenně pomocí SSZ v třířázovém cyklu.	50 m	790 m
4.	Pokládka obrusné a ložné vrstvy. Osazení dopravního značení.	2 týdny	Pokládka obrusné a ložné vrstvy bude probíhat po úsecích s využitím řízení pomocí SSZ.	–	–
Odhad celkové doby		11 týdnů			

Tabulka 2:
Návrh organizace stavebních prací a dopravních opatření v Ib. etapě

Pracovní krok	PRÁCE	DOBA TRVÁNÍ	OPATŘENÍ	DÉLKA V M	
				OMEZENÍ	OBJÍŽDKA
1.	Chodníkové a zelené plochy v okolí křižovatky, VĚTVE A a chodníky od větve A po dilataci na mostě T. G. Masaryka.	5 týdnů	Budováno za provozu při snížené rychlosti (30 km/h). Pracovní místa budou označována jako standardní pracovní místo zúžením vozovky dle TP 66, schématu B/3.	–	–
2.	Chodníkové a zelené plochy v okolí křižovatky, VĚTVE B a chodníky od větve B po dilataci na mostě T. G. Masaryka.	5 týdnů	Budováno za provozu při snížené rychlosti (30 km/h). Pracovní místa budou označována jako standardní pracovní místo zúžením vozovky dle TP 66, schématu B/3.	–	–
3.	KTÚ, vysazení zeleně a ohumusování.	2 týdny		–	–
Odhad celkové doby		12 týdnů			

Tabulka 3:
Návrh organizace stavebních prací a dopravních opatření v II. etapě

Pracovní krok	PRÁCE	DOBA TRVÁNÍ	OPATŘENÍ	DÉLKA V M	
				OMEZENÍ	OBJÍŽDKA
1.	Vybudování šikmého stání, první části komunikace Mostní - Západní a chodníku mezi okružní křižovatkou a napojením VĚTVE A.	4 týdny	Ulice Mostní - Západní, část mezi okružní křižovatkou a napojením VĚTVE A, bude po dobu výstavby uzavřena. Chodci budou moci využít jiné okolní chodníky pro obchůzku trasu (například chodník z druhé strany přilehlých bytových domů) a cyklisté využijí místní komunikace. Optimálně se jeví trasa třídy Legií - Karolíny Světlé - J. Holuba a dále po lávce přes řeku Vltavu.	200 m	450 m, 200 m chodci
2.	Vybudování kolmého stání, chodníků a společné stezky pro chodce a cyklisty před lávkou přes řeku Vltavu.	5 týdnů	Ulice Mostní - Západní, část mezi napojením VĚTVE A a lávkou přes řeku Vltavu, bude po dobu výstavby uzavřena. Chodci budou moci využít jiné okolní chodníky pro obchůzku trasu (například chodník z druhé strany přilehlých bytových domů) a cyklisté využijí místní komunikace. Optimálně se jeví trasa třídy Legií - Karolíny Světlé - J. Holuba a dále po lávce přes řeku Vltavu. Při budování 2. pracovního kroku bude moci být zpřístupněna část ulice Mostní - Západní z 1. pracovního kroku.	200 m	450 m, 200 m chodci
3.	KTU, úprava terénu, ohumusování a výsadba zeleně.	1 týden		–	–
Odhad celkové doby		10 týdnů			

Tabulka 4:

Návrh organizace stavebních prací a dopravních opatření v III. etapě

Pracovní krok	PRÁCE	DOBA TRVÁNÍ	OPATŘENÍ	DÉLKA V M	
				OMEZENÍ	OBJÍŽDKA
1.	Severní část ulice Předmostí včetně přílehlého chodníku.	3 týdny	Uzavření opravovaného úseku ulice Předmostí. Objízdná trasa vedena po místních komunikacích ulicí Třebízského – Alsova – nábreží J. Rysa.	50 m	510 m
2.	Jižní část ulice Předmostí.	4 týdny	Uzavření opravovaného úseku ulice Předmostí. Ulice nábreží J. Rysa bude v části navazující na Předmostí zobousměrněna.	50 m	150 m
3.	Chodníkové plochy před bytovými domy 709 – 712, KTU.	4 týdny	Pracovní místa budou označována jako standardní pracovní místo na chodníku dle TP 66, schématu B/17. Po celou dobu výstavby bude bezpečně zajištěn a umožněn přístup ke vchodům do bytových domů č. p. 709 – 712.	–	–
Odhad celkové doby		11 týdnů			

Tabulka 5:

ORIENTAČNÍ HARMONOGRAM VÝSTAVBY, SCHÉMA STAVEBNÍHO POSTUPU - POV

[illegible]

8.1.3 Dopravní omezení, obížděčky a vyluky dopravy na II/101

Úpravou křižovatky dojde k dočasnému omezení provozu. Průjezd křižovatkou bude umožněn vždy pouze na polovině komunikace. Z tohoto důvodu bude nutné dočasně provoz řídit za pomoci zaměstnanců dodavatelské služby, případně dočasných semaforů.

Veškeré svislé provizorní dopravní značení bude osazeno v souladu se zákonem č. 365/2021 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, TP 66 MDS a MV Zásady pro přechodné dopravní značení a ČSN 01 8020 Dopravní značení na pozemních komunikacích. Svislé provizorní dopravní značky budou plechové v reflexní úpravě.

Konkrétní řešení ZOV zhotovitel stavby předloží a projedná s příslušnými dotčenými orgány před zahájením stavby.

8.1.4 Zásady pro dopravní inženýrská opatření na místních komunikacích

Uzavření ulic Třebízského a třída Legií budou v místě napojení na ulici Mostní (v řešené křižovatce) bude provedeno po doby výstavby jednotlivých etap značkami Z2 + B1.

Stavební místa ostrůvků v prostoru komunikací budou řešena jako standardní pracovní místo uprostřed vozovky dle TP 66, Schématu B/7 a bude vymezeno umístěním směrovacích desek. Stavební místa chodníkových ploch budou řešena jako standardní pracovní místo, zúžením jízdního pruhu, dle schématu B/3 a budou vymezena umístěním směrovacích desek.

Stavební místo okružní křižovatky bude řešeno zúžením komunikace do jednoho jízdního pruhu, kdy se vybuduje první polovina OK. Následně se komunikace zúží do druhého jízdního pruhu, do již vybudované části OK, dle schématu B/3 a bude vymezeno umístěním směrovacích desek.

Před stavenišťem bude ve vzdálenosti 50 – 70 m umístěno svislé dopravní značení **A15 – Práce na silnici** a ve vzdálenosti 30 – 50 m **B21a – Zákaz předjíždění**, před zúžením komunikace bude umístěno značení **A6b – Zúžená vozovka (z jedné strany)**. Toto značení bude umístěno obousměrně. Provoz bude řízen pracovníky stavby a po celou dobu výstavby bude umožněn průjezd pro složky IZS.

Veškeré svislé provizorní dopravní značení bude osazeno v souladu se zákonem č. 365/2021 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, TP 66 MDS a MV (Zásady pro přechodné dopravní značení) a ČSN 01 8020 (Dopravní značení na pozemních komunikacích). Svislé provizorní dopravní značky budou plechové v reflexní úpravě.

- **Všeobecně**

V průběhu prací bude stavbou umožněn průjezd vozidel IZS koridorem širokým minimálně 3 m.

Během výstavby zajistí dodavatel, aby nedocházelo ke znečištění komunikací a v maximální možné míře omezí hluchnost a prašnost.

Dopravně-inženýrská opatření závisí na projednání POV s dodavatelem stavby a Policií ČR.

8.2 ZAJIŠTĚNÍ ZDROJŮ A LIKVIDACE ODPADŮ

8.2.1 Potřeby a spotřeby rozhodujících medií a hmot, jejich zajištění

Viz odstavec č. 2.1.9 - Základní bilance stavby.

8.2.2 Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Viz odstavec č. 2.1.9 - Základní bilance stavby • Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby.

8.2.3 Odvodnění staveniště

Staveniště je bez výrazných požadavků na odvodnění. Řešené výkopy budou případně čerpány na přilehlý terén ve vlastnictví investora.

8.2.4 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Napojení na dopravní infrastrukturu je bez nároků, protože se stavba nachází na veřejných pozemcích v přímém napojení veřejné komunikace.

Případná potřeba energie bude zajištěna mobilními zařízeními. Pro výstavbu komunikací není potřeba elektrické energie nijak výrazná.

Komunikace na staveništi se předpokládá mobilními telefony GSM a krátkovlnnými vysílačkami.

Nepředpokládá se zřizování vodovodní přípojky pro zařízení staveniště. Případná potřeba bude zajištěna mobilní cisternou. Budou přistavena mobilní WC.

8.3 VLIV NA OKOLÍ

8.3.1 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Výstavba bude prováděna na etapy. Po dobu výstavby bude omezen provoz na silnici II/101 a bude uzavřeno napojení ulic Třebízského a třída Legií na řešenou křižovatku. Průjezd křižovatkou po silnici II/101 bude vždy umožněn pouze jednou polovinou. Bude zde zamezen vjezd pro vozidla těžší 12 t mimo autobusovou dopravu.

Pro uzavřené ulice budou vytvořeny objízdné trasy.

8.3.2 Ochrana okolí staveniště a požadavky a související asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba se realizuje ve veřejném prostoru. Přístupu veřejnosti na stavbu bude zamezeno osazením dopravních značek, případně zábradlím.

V rámci stavby se předpokládají pouze bourací práce v rámci komunikací – odstranění krytů a jejich upnutí, případně odstranění omice a dalších vrstev zeminy.

V řešené lokalitě se nachází vzrostlé stromy. Stromy v nejbližším okolí stavby musí být během výstavby chráněny bedněním. V případě odkrytí kořenového systému, je potřeba kořeny chránit proti vyschnutí geotextilií a pravidelným zavlažováním.

Nová výsadba stromů se nepředpokládá, pouze nová výsadba keřů do prostoru dopravních ostrůvků.

8.3.3 Zábory pro staveniště

Předpokládá se umístění zařízení staveniště pro I. a II. etapu stavby na pozemku stavby v majetku města Kralupy nad Vltavou p.p.č. 153/39. Pro III. etapu bude zařízení staveniště umístěno na pozemku v majetku města Kralupy nad Vltavou p.p.č. 153/33.

8.3.4 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Staveniště bude vymezeno směrovými deskami **Z4a** s maximálním vzájemným odstupem 10 m, popřípadě dalším vhodným opatřením. V místech otevřených výkopů bude zabráněno vstupu pomocí dočasných pevných zábran, oplocenek.

V současné době se v místě stavby nachází stávající chodníky, které se budou prostorově upravovat. Z tohoto důvodu, tj. pro zachování pohybu chodců bude nutné po dobu výstavby vymezit náhradní bezbariérovou trasu pro pěší označenou mezinárodním symbolem přístupnosti dle bodu 1 přílohy č. 4 vyhlášky 398/2009 Sb.



Případná náhradní trasa bude široká minimálně 1,5 m, ohraničena pevnou ochrannou do výše 1,10 m a to jak do komunikace, tak i od staveniště – dle BOZP zábrana výšky 1,80 m směrem do staveniště. Pevná ochrana bude vybavena zárazkou pro bílou hůl ve výši 100-250 mm nad pochozí plochou. V místě křížení náhradní trasy pro pěší s výkopem budou zřízeny lávky široké minimálně 900 mm výškovým rozdílem maximálně 20 mm. Po obou stranách musí být lavka vybavena zárazkou (tyčí) proti sjetí vozíku ve výšce 100-250 mm nad pochozí plochou anebo soklem s výškou nejméně 100 mm. V případě řešení lavky jako rošt musí být mezery široké ve směru chůze nejvýše 15 mm. Přechod mezi vyvýšeným chodníkem a silnicí bude řešen pomocí dočasné rampové části o maximálním sklonu 12,5 % se zachováním příčného sklonu do 2,0 %.

Nebezpečné prostory budou vybaveny dočasným varovným pásem o šíři 40 cm v odlišném barevném provedení od pochozí plochy. Varovný pás bude přes celou šíři vymezené náhradní trasy, nebezpečného prostoru. V případě převedení chodců přes komunikace bude nutné dále zřídit signální pás o šíři 80 cm a v minimální délce 1500 mm umístěný k vodící linii s odsazením od varovného pásu na vzdálenost 300-500 mm – vymezení místa určeného pro přecházení. Délky pro přecházení nesmějí překročit 6,5 m. Hmatové prvky u dočasného místa pro přecházení musí být zřízeny na obou stranách místa pro přecházení. Místo pro přecházení musí dále splňovat požadavky bezbariérovosti, tj. výškový rozdíl obrubníku do 20 mm. Zhotovitel stavby před zahájením prací předloží investorovi způsob řešení a vedení náhradní trasy včetně návrhu hmatových úprav pro zajištění bezpečnosti nevidomých. Návrh řešení bude předložen projektantovi k odsouhlasení. Délka náhradní trasy bude vycházet z návrhu postupu prací na výstavbě a s ohledem na možnost napojení náhradní trasy na stávající chodníková tělesa.

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí být dle NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06.

8.3.5 Bilance zemních prací

Sejmutí ornice – 241 m³

Ohumusování – 291 m³

Výkop – 565 m³

Zásyp – 409 m³

Uložení přebytku zeminy zajistí zhotovitel stavby (příp. po domluvě jiný subjekt).

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

Celkový vliv stavby na okolí bude vzhledem k jejímu rozsahu minimální.

Před zahájením jakýkoliv zemních prací je nutné dle pokynů a zákresů vytyčit veškeré inženýrské sítě, které se v dotčené oblasti nacházejí.

8.3.7 Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Viz čl. 8.3.4.

8.4 ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI

Při stavebních pracích je nutno dodržovat platné předpisy, zejména zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci (BOZP) v pracovně právních vztazích.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich plocha musí být předem vytyčena jejich správcem a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce vyšší 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat vyhlášku o silničním provozu. Lokalita výstavby bude zajištěna provizorními dopravní inženýrskými opatřeními zpracovanými před zahájením stavby.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

9.1 ODVODNĚNÍ ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Na základě pracovního jednání ze dne 21. září 2022 bylo navrženo koncepční řešení odvodu dešťových vod, které budou využity a v co největší míře zasakovány v rámci „zelených“ ploch do trávníku a výsadeb



(propustné povrchy zpomalují odtok vody). Návrh je v souladu s hospodařením s dešťovou vodou (HDV) a s konceptem modrozelené infrastruktury (MZI), jehož základním principem je vodu zadržet a také odvést v požadovaném čase. Navrhované řešení přispěje k udržení vody ve městě, zlepšení ovzduší a zmírnění mikroklimatu.

Parkovací stání budou provedena z vodopropustné dlažby s k tomu uzpůsobenou skladbou podkladních vrstev s podporou zasakování.

9.2 ODVODNĚNÍ ZEMNÍ PLÁNĚ

Zemní plán zpevněných ploch bude provedena ve sklonu 3 %. K odvodnění zemní pláně bude užito travitodů DN160 v minimálním podélném sklonu 0,5 %, které budou napojeny do nových uličních vpustí.

10 ZÁVĚR

Konzultace k projektu jsou možné v rámci autorského dozoru na telefonních číslech uvedených v zápatí.

V Pardubicích 31. října 2023

Zpracovala: Dita Zemanová

Kontroloval: Ing. Petr Novotný, Ph.D., MBA

11 PŘÍLOHY:

Příloha 1 – Statistika nehodovosti za roky 2018-2020



PŘÍLOHA 1: STATISTIKA NEHODOVOSTI ZA ROKY 2018-2020



Přehled nehod v silničním provozu Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Období: 31.12.2017 až 31.12.2020

Území: 50.2458 14.31344,50.24562 14.3132,50.24542 14.31363,50.24488 14.31481,50.24502 14.31503,50.24551
14.31506,50.246 14.31561,50.24597 14.31585,50.24628 14.31616,50.24639 14.31586,50.24663 14.31618,50.24691
14.31562,50.24661 14.31527,50.24668 14.31505,50.2465 14.31492,50.24643 14.31509,50.246 14.31468,50.24572
14.31417,50.2458 14.31344



Odkaz na mapu: nehody.cdv.cz/statistics.php?h=3x7

Všeobecný přehled

	Počet nehod	Počet osob
Usmrcení	0	0
Těžké zranění	0	0
Lehké zranění	1	1
Bez zranění	11	
Celkem	12	

Nehody podle druhu

Druh nehody	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	7	0	0	1
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	5	0	0	0

Nehody podle hlavní příčiny

Hlavní příčina	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
----------------	-------------	----------------	---------------------	---------------------



Přehled nehod v silničním provozu

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu (vůle)	3	0	0	0
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	3	0	0	1
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	0
Proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	2	0	0	0
Při odbočování vlevo	1	0	0	0
Nesprávné otáčení nebo couvání	1	0	0	0

Nehody podle zavinění

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Řidičem motorového vozidla	12	0	0	1

Nehody podle přítomnosti alkoholu nebo drog u viníka

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Ne	7	0	0	1
Nezjištěováno	3	0	0	0
Ano, obsah alkoholu v krvi 1,5 ‰ a více	1	0	0	0
Ano, obsah alkoholu v krvi od 0,8 ‰ do 1,0 ‰	1	0	0	0

Nehody podle druhu vozidla

Druh vozidla	Počet vozidel	Usmrcené osoby ve vozidle	Těžce zraněné osoby ve vozidle	Lehce zraněné osoby ve vozidle
Osobní automobil bez přívěsu	21	0	0	1
Nezjištěno, řidič ujel	2	0	0	0
Autobus	1	0	0	0

Nehody podle druhu pevné překážky

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Nepřichází v úvahu, nejedná se o srážku s pevnou překážkou	12	0	0	1

Nehody podle stavu povrchu vozovky v době nehody

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
povrch suchý, neznečištěný	10	0	0	0
povrch mokrá	2	0	0	1

Nehody podle stavu komunikace

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Dobrá, bez závad	12	0	0	1

Nehody podle viditelnosti

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Ve dne, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	8	0	0	0
V noci - s veřejným osvětlením, viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek	3	0	0	1

**Přehled nehod v silničním provozu**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Ve dne, zhoršená viditelnost (svítání, soumrak)	1	0	0	0
---	---	---	---	---

Nehody podle rozhledových poměrů

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
Dobré	12	0	0	1

Nehody podle specifického místa a objektů v místě nehody

Zavinění	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
žádné nebo žádné z uvedených	10	0	0	0
Přechod pro chodce	1	0	0	1
Parkoviště přiléhající ke komunikaci	1	0	0	0

Nehody s účastí chodce podle chování chodce

Chování chodce	Počet chodců	Usmrcení chodci	Těžce zranění chodci	Lehce zranění chodci
----------------	--------------	-----------------	----------------------	----------------------

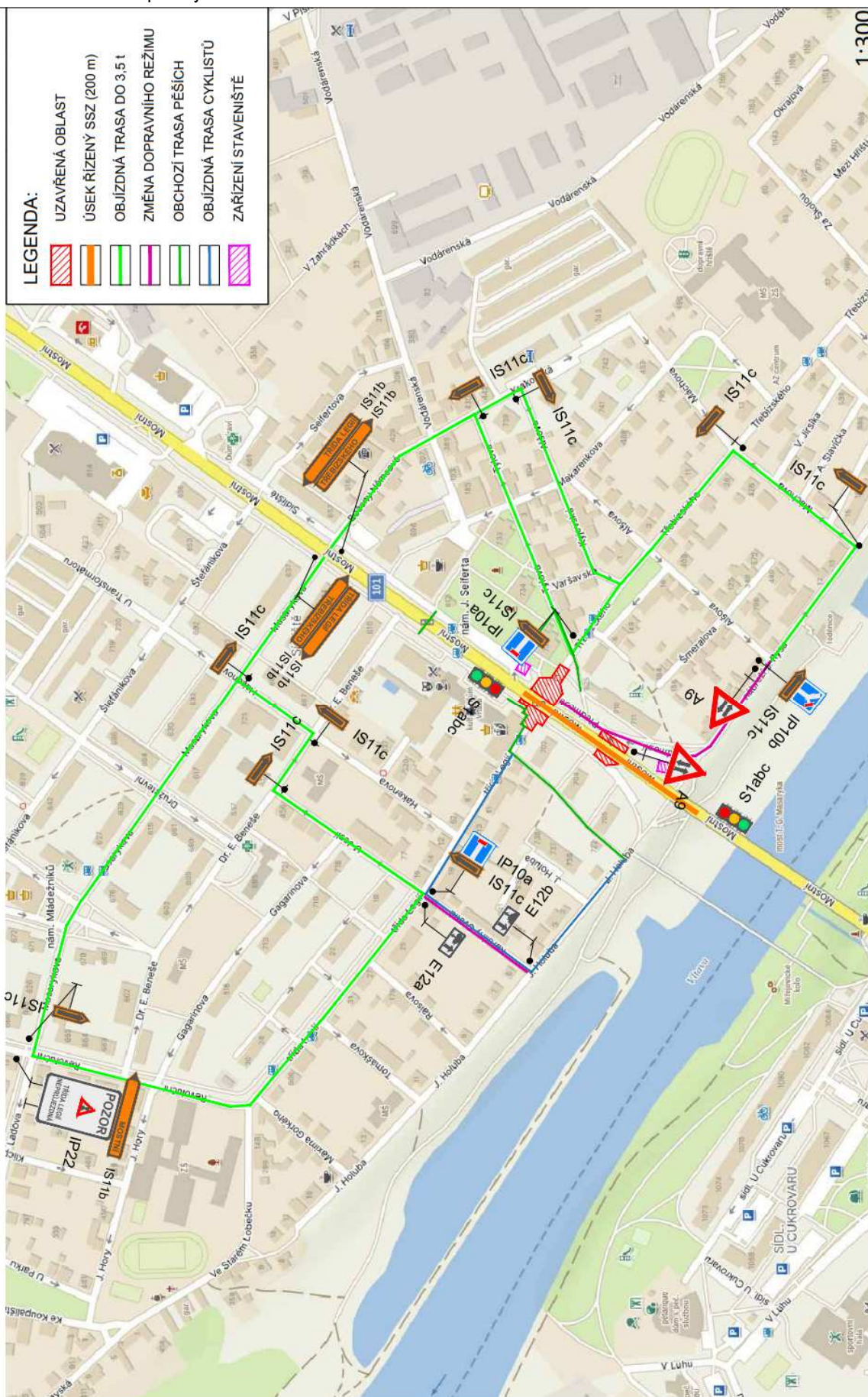
Nehody s účastí chodce podle situace v místě nehody

Situace v místě nehody	Počet chodců	Usmrcení chodci	Těžce zranění chodci	Lehce zranění chodci
------------------------	--------------	-----------------	----------------------	----------------------

Export z aplikace nehody.cdv.cz dne 3.2.2021 v 9:33:31

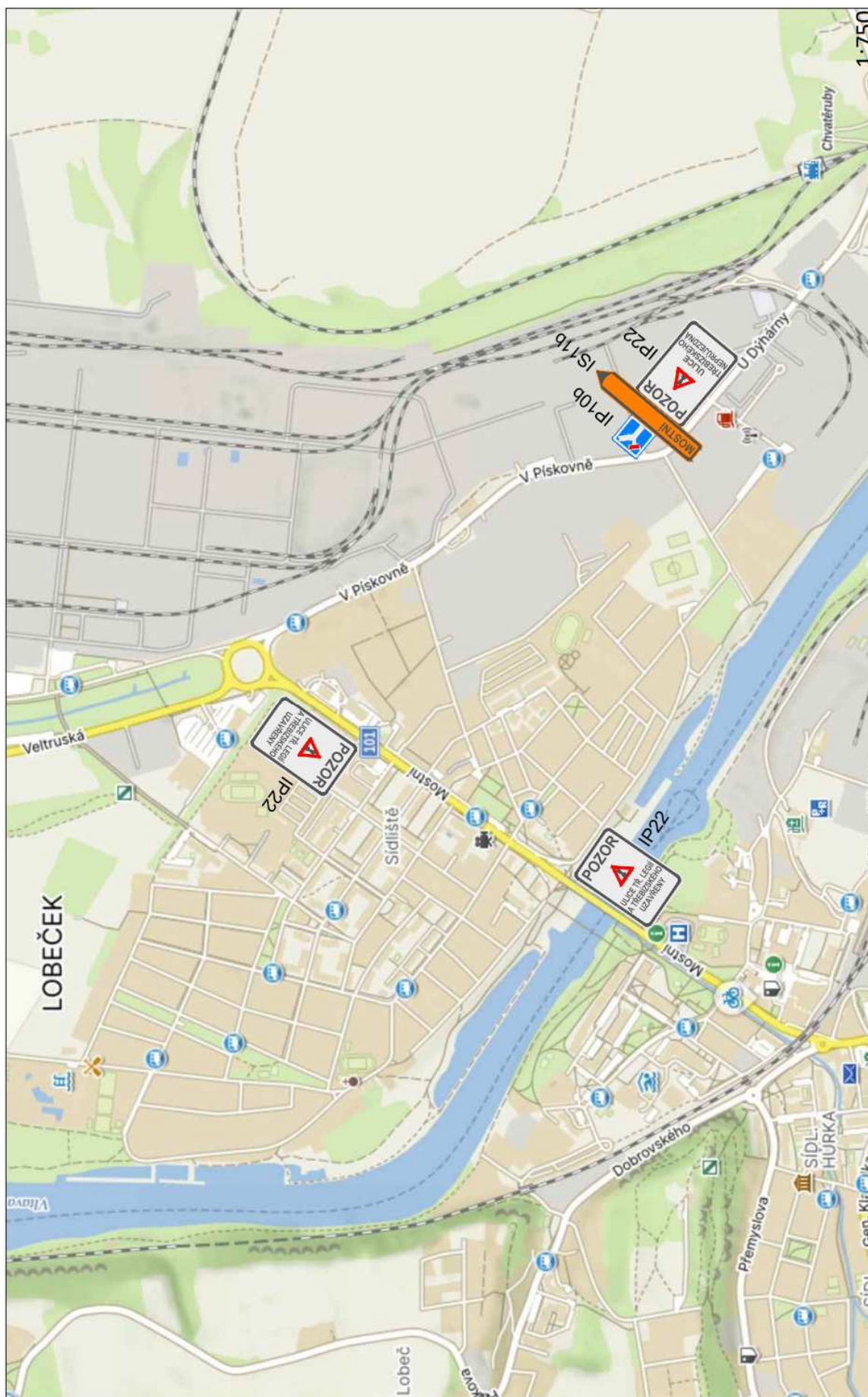
Příloha 2 – Grafické přílohy POV

I. etapa - omezení a objížďky - 11 týdnů





I. etapa - širší vztahy a objížďky



II. etapa - omezení a objížďky - 10 týdnů

