

Cyklistická trasa Teplice – I. etapa ul. Písečná – ul. Bystřanská

Obsah

B.1 Celkový popis území a stavby	3
B.1.1 Základní popis stavby a jejího užívání	3
B.1.2 Charakteristika území a stavebního pozemku	3
B.1.3 Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací	4
B.1.4 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	4
B.1.5 Informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu	4
B.1.6 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	4
B.1.7 Ochrana území podle jiných právních předpisů	4
B.1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky	4
B.1.9 Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	5
B.1.10 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	5
B.1.11 Požadavky na monitoring a sledování přetvoření	5
B.1.12 Navrhované parametry záměru – stavba pozemní komunikace	5
B.1.13 Informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchýlným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem	8
B.1.14 Limitní bilance stavby	8
B.1.15 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	8
B.1.16 Základní předpoklady výstavby	8
B.1.17 Základní požadavky na předčasné užívání staveb	8
B.1.18 Seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu	8
B.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	8

B.3 Základní stavebně technické a technologické řešení.....	9
B.3.1 Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení	9
B.3.2 Celkové řešení podmínek přístupnosti	13
B.3.3 Zásady bezpečnosti při užívání stavby.....	13
B.3.4 Základní technický popis stavebních objektů	14
B.3.5 Technologické řešení – základní popis technických a technologických objektů a zařízení .	17
B.3.6 Zásady požárně bezpečnostního řešení	17
B.3.7 Úspora energie a tepelná ochrana	17
B.3.8 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	17
B.3.9 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	18
B.4 Připojení stavby na technickou infrastrukturu.....	18
B.5 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	19
B.6 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	21
B.7 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	22
B.8 Celkové vodohospodářské řešení	22
B.9 Ochrana obyvatelstva	22
B.10 Zásady organizace výstavby	22

B.1 Celkový popis území a stavby

B.1.1 Základní popis stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Předmětem projektu je návrh cyklistické trasy a rekonstrukce přidružených chodníků pro pěší v lokalitě od ulice Bystřanská k ulici Písečná, podél ulice Pražská. Součástí projektu je vyjma řešení samostatné cyklo trasy i vytvoření VDZ stávajícího parkoviště v souběžné komunikaci s ulicí Pražská, mezi ulicemi Bystřanská a Rovná, zbudování přechodu pro chodce přes ul. Pražská, vytvoření chodníkových ploch za panelovým domem v ulici Krajní s p.č. 321/71; 321/72; 321/73; 452, 451 a dále za panelovým domem v ulici Pražská s p.č. 514/11; 514/12; 514/13; 514/14; 514/15; 514/16; 514/17; 514/18. Dále dojde k vyznačení šikmých parkovacích stání přístupných z ulice Pražská, včetně úpravy přilehlých chodníků, obrub a VDZ. Podél ulice Pražská bude provedena příprava pro budoucí výsadbu stromů.

b) účel užívání stavby

Smyslem řešení je zvýšení bezpečnosti pohybu chodců a cyklistů v místě přirozených pěších a jízdních tras, kde v současné době chybí jasně určené a označené chodníkové a jízdní plochy a chodci a cyklisté se tedy pohybují v rámci oblasti náhodně, v celé délce dotčených ulic. Tento projekt zahrnuje vybudování stezky pro pěší a cyklisty, která tento problém řeší. Nově navržený přechod pro chodce bude sloužit pro bezpečnější převod pěších přes vozovku ul. Pražská. Nově vyznačené parkovací stání budou sloužit k efektivnějšímu využití parkovacích ploch a zlepšení dopravní situace a jejich obslužnosti.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jde o trvalou stavbu.

B.1.2 Charakteristika území a stavebního pozemku

Území se nachází v městské části Prosetice v katastru města Teplice. Jedná se o prostor městského sídliště zahrnující obslužné chodníkové plochy, parkovací plochy, dětská hřiště, zeleň a asfaltové komunikace. Na tomto prostoru dochází k pohybu osob, cyklistů a vozidel. Prostor stavby hraničí s betonovým korytem vodního toku ve správě Povodí Ohře, státního podniku, se sídlem Bezručova 4219, 43003 Chomutov. Tento projekt se snaží s touto stavbou maximálně koexistovat a zcela respektuje nároky a břemena z této stavby plynoucí. V době tvorby tohoto projektu probíhá rekonstrukce koryta řeky. Zbýlé pozemky jsou v majetku Statutárního města Teplice, se sídlem na náměstí Svobody 2/2, 41501 Teplice.

B.1.3 Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Dokumentace je v souladu.

B.1.4 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

V dotčené lokalitě bylo provedeno výškopisné a polohopisné zaměření stávajících zpevněných a nezpevněných ploch.

B.1.5 Informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu

Nejsou.

B.1.6 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Není řešeno.

B.1.7 Ochrana území podle jiných právních předpisů

Ochranná pásma přírodních léčivých zdrojů stanovená dle zák. č. 164/2001 Sb. Ochranné pásmo II C.

B.1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Prostor stavby hraničí s betonovým korytem vodního toku ve správě Povodí Ohře, státního podniku, se sídlem Bezručova 4219, 43003 Chomutov. Tento projekt se snaží s touto stavbou maximálně koexistovat a zcela respektuje nároky a břemena z této stavby plynoucí. V době tvorby tohoto projektu probíhá rekonstrukce koryta řeky.

V současné době v prostoru chybí jasně určené, označené chodníkové a jízdní plochy pro chodce a cyklisty. Ti se pohybují v rámci oblasti náhodně, v celé délce dotčených ulic. Tento projekt zahrnuje vybudování stezky pro pěší a cyklisty, která tento problém řeší.

Nově zbudované chodníkové plochy budou sloužit k lepší obslužnosti jednotlivých vchodů do přilehlých panelových domů.

Nově navržený přechod pro chodce bude sloužit pro bezpečnější převod pěších přes vozovku ul. Pražská.

Nově vyznačené parkovací stání budou sloužit k efektivnějšímu využití parkovacích ploch a zlepšení dopravní situace a jejich obslužnosti.

B.1.9 Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Nejsou

B.1.10 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Není.

B.1.11 Požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Nejsou.

B.1.12 Navrhované parametry záměru – stavba pozemní komunikace

Předmětem projektu je návrh stavebních úprav (vytvoření ploch pro chodce a cyklisty a přidruženého přechodu pro chodce), dopravního značení (vodorovného i svislého) a veřejného osvětlení (nasvícení nového přechodu pro chodce) v oblasti ulic Písečná a Bystřanská, podél ulice Pražská. Smyslem řešení je zvýšení bezpečnosti pohybu chodců a cyklistů v místě přirozených pěších a jízdních tras, kde v současné době chybí jasně určené a označené chodníkové a jízdní plochy a chodci a cyklisté se tedy pohybují v rámci oblasti náhodně, v celé délce dotčených ulic.

Úsek asfaltové vozovky (Od ulice Bystřanská po ulici Rovná, souběžně s ulicí Pražská):

Úsek asfaltové komunikace začíná v napojení na stávající vozovku v ulici Bystřanská. Rekonstruovaná komunikace navazující na ulici Bystřanská bude na začátku rozšířena do stávající zeleně. V místě rozšíření budou osazeny nové betonové obruby. Na komunikaci bude pomocí VDZ (bílé, případně žluté provedené stříkaným plastem) vyznačen prostor pro šikmé parkování a nový pruh pro cyklisty jedoucí proti směru jednosměrné komunikace. Základní šířka navržených šikmých stání bude 2,75 m. Vystupující stavební a technologické prvky (nadzemní potrubí, šachty atp.) budou orámovány dopravními stíny VDZ V13a. Vyústění vjezdů do parkovacího stání bude vyznačeno VDZ V12b žluté barvy. Na vjezdu do rekonstruované jednosměrné komunikace bude doplněna sestava SDZ (IP4b+B13) o dodatkovou tabulku E12a (jízda cyklistů v protisměru) a na stávající sloup veřejného osvětlení bude protisměrně doplněna značka P4 (Dej přednost v jízdě!) pro cyklisty vjíždějící do prostoru ulice Bystřanská.

Cyklistický pruh bude označen pomocí VDZ V4a o tl.0,25 m s odsazením 1,75 m od hrany stávající obruby k vnější hraně VDZ a pomocí značky V19 (Prostor pro cyklisty) umístěných v pravidelných 30 m rozestupech. V místech na začátku, na konci a podél napojení ulice Pod Hvězdárnou bude cyklo pruh doplněn o červený podklad se znakem cyklisty. Cyklostezka ze

směru ulice Bystřanská do ulice Rovná bude označena piktogramy cyklisty V20. Obousměrný přejezd ulice Rovná bude řešen nástřikem piktogramu cyklisty V20 v bílé barvě. Veškeré VDZ bude provedeno plastovým silničním nástřikem výše zmíněné barvy.

V místě napojení ulice Pod Hvězdárnou bude stávající SDZ B2 doplněno dodatkovou tabulkou E12b vjezd cyklistů v protisměru povolen. Stávající SDZ IP4b bude doplněno dodatkovou tabulkou E12a jízda cyklistů v protisměru. V zaústění stezky v ulici rovná bude stávající SDZ B2 bude doplněno dodatkovou tabulkou E12b vjezd cyklistů v protisměru.

Úsek s novým dlážděným krytem (Od ulice Rovná po ulici Písečnou, souběžně s ulicí Pražská):

V rámci tohoto úseku je navržena dlážděná stezka pro chodce a cyklisty, přičemž dle potřeb a možností okolních navazujících zpevněných ploch je stezka provedena částečně jako dělená a částečně jako společná.

U napojení na ulici Rovná začíná dělená stezka pro chodce a cyklisty o celkové šířce 4,0m. 1,6 m stezky bude provedeno v kombinaci šedé a červené dlažby, následně bude 0,4 m široký varovný pás z červené reliéfní dlažby oddělující část pro chodce a pro cyklisty a z druhé strany na něj navazuje cyklistický pruh široký 2,0 m provedený z červené dlažby, aby byla na první pohled vidět rozdílná funkce dotčené plochy. Dlážděný kryt bude na straně cyklistů upnut do zapuštěné (± 0 cm) betonové obruby (80/250/1000) a na straně chodců do převýšené (+6cm) betonové drenážní obruby (100/250/1000), případně do betonové obruby (80/250/1000). Drenážní obruby budou použity v místech, kde je pěší část stezky příčným směrem po spádu a u zvýšené standardní obruby by při dešti vznikali louže. V místech napojení stezky na asfaltovou vozovku bude kryt upnut do převýšených (+2cm) betonové přejezdové obruby (150/150/1000). Z pěší části stezky budou vyvedeny chodníkové propojky k jednotlivým vstupům do panelových domů po trase.

V úseku podél šikmého parkovacího stání v ulici Pražská bude dělená stezka pro chodce a cyklisty převedena na společnou stezku pro chodce a cyklisty základní šířky 3,05 m. Kryt stezky bude proveden z kombinace šedé a červené dlažby (75% šedé + 25% červené). Na společnou stezku bude po pravé straně (ve směru staničení) přimknut pruh zeleně. Tento pruh o základní šířce 1,5 m bude proveden se substrátem vhodným pro budoucí výsadbu stromů. Zelený pás bude směrem do silnice upnut do betonový palisád (200/175/800-1500). Na palisády bude navazovat chodníček šířky 1,25 m sloužící pro obsluhu navazujících šikmých parkovacích stání podél vozovky ulice Pražská. Chodníček pro parkovací stání a společná stezka budou na několika místech propojeny skrz zelený pruh pomocí betonových schodů. Dlážděný kryt bude směrem do silnice upnut do převýšených (+10cm) silničních betonových obrub (150/250/1000). Na konci úseku se šikmým stáním bude stezka opět převedena na dělenou. V tomto uspořádání stezka projde kolem stávající autobusové zastávky, která bude řešena v rámci samostatné PD, a pokračuje tak až k napojení na ulici Písečná.

Stezky pro chodce a cyklisty budou v celém úseku označeny patřičným svislým i vodorovným značením. Na začátku dělené stezky pro chodce a cyklisty budou umístěna SDZ č. C10a a v protisměru bude stezka ukončena značkou č. C10b. Společná stezka pro chodce a cyklisty bude označena pomocí SDZ č. C9a resp. C9b. V místě, kde jeden typ stezky přechází ve druhý budou zády k sobě na jeden sloupek umístěny SDZ pro označení počátku daného typu stezky. V rámci dělené stezky pro chodce a cyklisty bude použito VDZ se symboly chodce, respektive cyklisty pro jednoznačné určení funkce daného pruhu. V místě křížení pruhu pro cyklisty a pro chodce (u nového přechodu pro chodce přes komunikaci ulice Pražská) bude pomocí VDZ V7 vytvořen přechod pro chodce, přičemž pro lepší rozpoznatelnost přechodu v rámci úzké stezky bude přechod pro chodce na cyklopruhu vytvořen v polovičním formátu, to znamená pruh barvy i mezery o šířce 0,25 m. Před přechodem bude na pruhu pro cyklisty vytvořen pomocí VDZ znak svislé značky A11 (Přechod pro chodce).

Přechod pro chodce přes ulici Pražská

Z nově zbudované plochy stezky bude vytvořena chodníková plocha vedoucí k nově zbudovanému přechodu pro chodce přes ulici Pražská. V rámci návrh nového přechodu pro chodce o délce 7,00 m a šířce 4,00 m bude na severní straně komunikace vytvořen pruh nového chodníku, který bude tvořit vysazenou chodníkovou plochu (vstup do vozovky) a zároveň bude napojen na stávající asfaltový chodník. Na druhé straně ulice bude nástupní plocha přechodu pro chodce vytvořená z nově zbudovaného chodníku. Nové zpevněné plochy budou mít dlážděný kryt tvořený betonovou dlažbou tvaru cihla barvy šedá a červená (75% šedé + 25% červené) o tl.60mm. Na obou nástupních plochách bude vytvořen varovný a signální pás pro navedení osob se sníženou schopností orientace do směru přecházení. Nový dlážděný kryt bude upnut do převýšených (+12 cm) betonových obrub (150/250/1000), směrem do silnice a do přechodových a převýšených (+2 cm) nájezdových obrub (150/150/1000) v místě vstupu do vozovky. Na straně zeleně bude kryt chodníku upnut do betonových obrub (80/250/1000), které budou vůči krytu převýšené o +7 cm a vytvoří tak vodící linii pro osoby se sníženou schopností orientace. V místě napojení nového krytu na stávající asfaltový chodník bude dlážděný kryt upnut do zapuštěné (± 0 cm) betonové obruby (80/250/1000), z druhé strany obruby bude stávající asfaltový kryt obnoven tak, aby vzniklo plynulé výškové napojení. Asfaltová vozovka bude podél nových obrub zaříznuta a následně (po ukončení konstrukčních prací) bude provedeno obnovení jednotlivých vrstev asfaltového krytu tak, aby vzniklo plynulé výškové napojení na stávající vozovku. Součástí nového přechodu pro chodce bude nasvícení pomocí nových lamp veřejného osvětlení. Přechod pro chodce bude vyznačen pomocí vodorovného dopravního značení č. V7a (přechod pro chodce s vodícím pásem). Dále budou (pro zdůraznění přechodu pro chodce) po obou stranách umístěny svislé dopravní značky č. IP6 (přechod pro chodce). Likvidace srážkových vod z navržených komunikací zachována a bude kopírovat stávající řešení. Dojde k částečnému odstranění stávajícího VDZ a k napojení nového na linii

stávající, jmenovitě k vytvoření VDZ V4 o tl.0,25m. Veškeré VDZ bude provedeno plastovým silničním nástřikem výše zmíněné barvy.

B.1.13 Informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem

Nejsou

B.1.14 Limitní bilance stavby

Jedná se rekonstrukci a výstavbu dopravních ploch, tedy není řešena třída energetické náročnosti ani množství produkovaných odpadů nebo spotřeba energií a hmot. Likvidace srážkových vod z navržených komunikací bude provedena směrováním vody výslednou kombinací podélných a příčných sklonů do stávajících uličních vpustí či do zeleně.

B.1.15 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nejsou.

B.1.16 Základní předpoklady výstavby

Harmonogram realizace je věcí dodavatele stavby, stavba v rozsahu zpracované dokumentace bude zhotovena najednou bez další etapizace.

B.1.17 Základní požadavky na předčasné užívání staveb

Nejsou.

B.1.18 Seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu

Není

B.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus

Vybudování stezky pro pěší a cyklisty je navrženo z důvodu zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu nemotorové dopravy v dané lokalitě. Stávající podmínky neumožňují oddělení a

bezpečný pohyb chodců a cyklistů od motorové dopravy, čímž vzniká zvýšené riziko dopravních konfliktů. Navržená stezka vytvoří bezkolizní a přehledné dopravní prostředí pro zranitelné účastníky silničního provozu, podpoří udržitelnou mobilitu a zlepší napojení na stávající síť pěších a cyklistických tras. Současně dojde ke snížení zátěže hlavní komunikace a k motivaci obyvatel k využívání alternativních forem dopravy.

Nově zbudované chodníkové plochy budou sloužit k lepší obslužnosti jednotlivých vchodů do panelových domů.

Nově navržený přechod pro chodce bude sloužit pro bezpečnější převod pěších přes vozovku ul. Pražská.

Nově vyznačené parkovací stání budou sloužit k efektivnějšímu využití parkovacích ploch a zlepšení dopravní situace a jejich obslužnosti.

b) architektonické řešení

Navržená stezka pro pěší a cyklisty je koncipována jako sdružený liniový prostor s jasně čitelným členěním funkcí v dlažbě. Komunikační pás pro pěší bude tvořen šedou a červenou betonovou dlažbou, zatímco pás pro cyklisty bude odlišen červenou dlažbou, čímž bude uživatelům jednoznačně signalizováno funkční rozvržení prostoru. Toto barevné a materiálové členění přispěje k intuitivní orientaci, bezpečnosti provozu a estetickému sjednocení veřejného prostoru.

Součástí řešení je nově zřízený přechod pro chodce, který propojí obě strany komunikace a zlepší pěší prostupnost územím. Přechod bude navržen v souladu s platnými normami, včetně vodící linie pro nevidomé a doplňkového svislého i vodorovného značení.

V rámci úpravy uličního profilu budou rovněž vyznačena šikmá parkovací stání, která přispějí k organizaci parkování.

B.3 Základní stavebně technické a technologické řešení

B.3.1 Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

a) popis celkové koncepce technického a technologického řešení

Předmětem projektu je návrh stavebních úprav (vytvoření ploch pro chodce a cyklisty a přidruženého přechodu pro chodce), dopravního značení (vodorovného i svislého) a veřejného osvětlení (nasvícení nového přechodu pro chodce) v oblasti ulic Písečná a Bystřanská, podél ulice Pražská. Smyslem řešení je zvýšení bezpečnosti pohybu chodců a cyklistů v místě přirozených pěších a jízdních tras, kde v současné době chybí jasně určené a označené chodníkové a jízdní plochy a chodci a cyklisté se tedy pohybují v rámci oblasti náhodně, v celé délce dotčených ulic.

Úsek asfaltové vozovky (Od ulice Bystřanská po ulici Rovná, souběžně s ulicí Pražská):

Úsek komunikace začíná v napojení na stávající vozovku v ulici Bystřanská. Zmíněná komunikace navazující na ulici Bystřanská bude na začátku rozšířena do stávající zeleně. V místě rozšíření budou osazeny nové betonové obruby. V ploše komunikace od ulice Bystřanská po ulici Rovná bude pomocí VDZ (bílý, případně žlutý provedené stříkaným plastem) vyznačen prostor pro šikmé parkování a nový pruh pro cyklisty jedoucí proti směru jednosměrné komunikace. Základní šířka navržených šikmých stání bude 2,75 m. Vystupující stavební a technologické prvky (nadzemní potrubí, šachty atp.) budou orámovány dopravními stíny VDZ V13a. Vyústění vjezdů do parkovacího stání bude vyznačeno VDZ V12b žluté barvy. Na vjezdu do rekonstruované jednosměrné komunikace bude doplněna sestava SDZ (IP4b+B13) o dodatkovou tabulku E12a (jízda cyklistů v protisměru) a na stávající sloup veřejného osvětlení bude protisměrně doplněna značka P4 (Dej přednost v jízdě!) pro cyklisty vjíždějící do prostoru ulice Bystřanská.

Cyklistický pruh bude označena pomocí VDZ V4a o tl.0,25 m s odsazením 1,75 m od hrany stávající obruby k vnější hraně VDZ a pomocí značky V19 (Prostor pro cyklisty) umístěných v pravidelných 30 m rozestupech. V místech na začátku, na konci a podél napojení ulice Pod Hvězdárnou bude cyklo pruh doplněn o červený podklad se znakem cyklisty. Cyklostezka ze směru ulice Bystřanská do ulice Rovná bude označena piktogramy cyklisty V20. Obousměrný přejezd ulice Rovná bude řešen nástřikem piktogramu cyklisty V20 v bílé barvě. Veškeré VDZ bude provedeno plastovým silničním nástřikem výše zmíněné barvy.

V místě napojení ulice Pod Hvězdárnou bude stávající SDZ B2 doplněno dodatkovou tabulkou E12b vjezd cyklistů v protisměru povolen. Stávající SDZ IP4b bude doplněno dodatkovou tabulkou E12a jízda cyklistů v protisměru. V zaústění stezky v ulici rovná bude stávající SDZ B2 bude doplněno dodatkovou tabulkou E12b vjezd cyklistů v protisměru.

Úsek s novým dlážděným krytem (Od ulice Rovná po ulici Písečnou, souběžně s ulicí Pražská):

V rámci tohoto úseku je navržena dlážděná stezka pro chodce a cyklisty, přičemž dle potřeb a možností okolních navazujících zpevněných ploch je stezka provedena částečně jako dělená a částečně jako společná.

U napojení na ulici Rovná začíná dělená stezka pro chodce a cyklisty o celkové šířce 4,0m. 1,6 m stezky bude provedeno v kombinaci šedé a červené dlažby, následně bude 0,4 m široký varovný pás z červené reliéfní dlažby oddělující část pro chodce a pro cyklisty a z druhé strany na něj navazuje cyklistický pruh široký 2,0 m provedený z červené dlažby, aby byla na první pohled vidět rozdílná funkce dotčené plochy. Dlážděný kryt bude na straně cyklistů upnut do zapuštěné (± 0 cm) betonové obruby (80/250/1000) a na straně chodců do převýšené (+6cm) betonové drenážní obruby (100/250/1000), případně do betonové obruby (80/250/1000). Drenážní obruby budou použity v místech, kde je pěší část stezky příčným směrem po spádu

a u zvýšené standardní obruby by při dešti vznikali louže. V místech napojení stezky na asfaltovou vozovku bude kryt upnut do převýšených (+2cm) betonové přejezdové obruby (150/150/1000). Z pěší části stezky budou vyvedeny chodníkové propojky k jednotlivým vstupům do panelových domů po trase.

V úseku podél šikmého parkovacího stání v ulici Pražská bude dělená stezka pro chodce a cyklisty převedena na společnou stezku pro chodce a cyklisty základní šířky 3,05 m. Kryt stezky bude proveden z kombinace šedé a červené dlažby (75% šedé + 25% červené). Na společnou stezku bude po pravé straně (ve směru staničení) přimknut pruh zeleně. Tento pruh o základní šířce 1,5 m bude proveden se substrátem vhodným pro budoucí výsadbu stromů. Zelený pás bude směrem do silnice upnut do betonový palisád (200/175/800-1500). Na palisády bude navazovat chodníček šířky 1,25 m sloužící pro obsluhu navazujících šikmých parkovacích stání podél vozovky ulice Pražská. Chodníček pro parkovací stání a společná stezka budou na několika místech propojeny skrz zelený pruh pomocí betonových schodů. Dlážděný kryt bude směrem do silnice upnut do převýšených (+10cm) silničních betonových obrub (150/250/1000). Na konci úseku se šikmým stáním bude stezka opět převedena na dělenou. V tomto uspořádání stezka projde kolem stávající autobusové zastávky, která bude řešena v rámci samostatné PD, a pokračuje tak až k napojení na ulici Písečná.

Stezky pro chodce a cyklisty budou v celém úseku označeny patřičným svislým i vodorovným značením. Na začátku dělené stezky pro chodce a cyklisty budou umístěna SDZ č. C10a a v protisměru bude stezka ukončena značkou č. C10b. Společná stezka pro chodce a cyklisty bude označena pomocí SDZ č. C9a resp. C9b. V místě, kde jeden typ stezky přechází ve druhý budou zády k sobě na jeden sloupek umístěny SDZ pro označení počátku daného typu stezky. V rámci dělené stezky pro chodce a cyklisty bude použito VDZ se symboly chodce, respektive cyklisty pro jednoznačné určení funkce daného pruhu. V místě křížení pruhu pro cyklisty a pro chodce (u nového přechodu pro chodce přes komunikaci ulice Pražská) bude pomocí VDZ V7 vytvořen přechod pro chodce, přičemž pro lepší rozpoznatelnost přechodu v rámci úzké stezky bude přechod pro chodce na cyklopruhu vytvořen v polovičním formátu, to znamená pruh barvy i mezery o šířce 0,25 m. Před přechodem bude na pruhu pro cyklisty vytvořen pomocí VDZ znak svislé značky A11 (Přechod pro chodce).

Přechod pro chodce přes ulici Pražská

Z nově zbudované plochy stezky bude vytvořena chodníková plocha vedoucí k nově zbudovanému přechodu pro chodce přes ulici Pražská. V rámci návrh nového přechodu pro chodce o délce 7,00 m a šířce 4,00 m bude na severní straně komunikace vytvořen pruh nového chodníku, který bude tvořit vysazenou chodníkovou plochu (vstup do vozovky) a zároveň bude napojen na stávající asfaltový chodník. Na druhé straně ulice bude nástupní plocha přechodu pro chodce vytvořená z nově zbudovaného chodníku. Nové zpevněné plochy budou mít dlážděný kryt tvořený betonovou dlažbou tvaru cihla barvy šedá a červená (75%

šedé + 25% červené) o tl.60mm. Na obou nástupních plochách bude vytvořen varovný a signální pás pro navedení osob se sníženou schopností orientace do směru přecházení. Nový dlážděný kryt bude upnut do převýšených (+12 cm) betonových obrub (150/250/1000), směrem do silnice a do přechodových a převýšených (+2 cm) nájezdových obrub (150/150/1000) v místě vstupu do vozovky. Na straně zeleně bude kryt chodníku upnut do betonových obrub (80/250/1000), které budou vůči krytu převýšené o +7 cm a vytvoří tak vodící linii pro osoby se sníženou schopností orientace. V místě napojení nového krytu na stávající asfaltový chodník bude dlážděný kryt upnut do zapuštěné (± 0 cm) betonové obruby (80/250/1000), z druhé strany obruby bude stávající asfaltový kryt obnoven tak, aby vzniklo plynulé výškové napojení. Asfaltová vozovka bude podél nových obrub zaříznuta a následně (po ukončení konstrukčních prací) bude provedeno obnovení jednotlivých vrstev asfaltového krytu tak, aby vzniklo plynulé výškové napojení na stávající vozovku. Součástí nového přechodu pro chodce bude nasvícení pomocí nových lamp veřejného osvětlení. Přechod pro chodce bude vyznačen pomocí vodorovného dopravního značení č. V7a (přechod pro chodce s vodícím pásem). Dále budou (pro zdůraznění přechodu pro chodce) po obou stranách umístěny svislé dopravní značky č. IP6 (přechod pro chodce). Likvidace srážkových vod z navržených komunikací zachována a bude kopírovat stávající řešení. Dojde k částečnému odstranění stávajícího VDZ a k napojení nového na linii stávající, jmenovitě k vytvoření VDZ V4 o tl.0,25m. Veškeré VDZ bude provedeno plastovým silničním nástřikem výše zmíněné barvy.

b) celková bilance nároků všech druhů energií

Součástí navrženého přechodu bude oboustranné nasvícení pomocí nových lamp veřejného osvětlení. Napojovací body a technické parametry jsou detailně zpracovány v rámci SO 02 – Veřejné osvětlení.

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

Množství předpokládaného odpadu je detailně zpracováno v rámci demoličních prací v příloze F. Soupis prací. Zatřídění předpokládaného odpadu je následující.

Katalogové číslo odpadu	Název druhu odpadu	Označení pro účely evidence	Množství (t)
17 01 01	Beton	O	1162
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	352
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	2349

Veškerý odpad bude průběžně odvážen na řízenou skládku odpadu.

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

Není požadováno.

e) parametry technologie

Stavba bude prováděna běžnou stavební mechanizací vhodnou pro výstavbu pozemních komunikací.

B.3.2 Celkové řešení podmínek přístupnosti**a) celkové řešení přístupnosti, se specifikací jednotlivých částí, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu na okolí**

Pěší přístupnost jednotlivých nemovitostí v dotčené ulici musí být zachována po celou dobu stavby. V případě provádění demoličních, výkopových či konstrukčních prací musí být omezení pěší přístupnosti zkráceno na co nejkratší dobu a obyvatelé dotčených nemovitostí musí být o této skutečnosti dopředu informováni. Předčasné užívání, ani zkušební provoz není součástí navrhovaného řešení.

b) popis navržených opatření – zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby

Informační a orientační systém stavby je věcí dodavatele stavby. Stavba bude přístupná ze stávajících ulic.

c) popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů

Vzhledem k charakteru stavbou dotčeného úseku (přístup ze všech stran ze stávajících okolních ulic) se nepředpokládají negativní dopady na přístupnost.

B.3.3 Zásady bezpečnosti při užívání stavby

Stavba bude splňovat požadavek na bezpečné užívání při běžné údržbě a působení předvídatelných jevů po dobu plánované životnosti. Stavba je navržena takovým způsobem, aby při jejím užívání nebo provozu nevznikalo nepřijatelné nebezpečí nehod. Jedná se o návrh místních komunikací, kdy při jejich užívání bude platit zákon č. 361/2000 Sb. (Zákon o provozu na pozemních komunikacích).

B.3.4 Základní technický popis stavebních objektů

a) popis současného stavu

Řešené území je tvořeno asfaltovými komunikacemi, doplněné o funkční, avšak prostorově či trasově nevhodně vedené chodníky, plochy veřejné zeleně a zakryté koryto vodního toku uložené v podzemní betonové konstrukci. V jižní části komunikace je asfaltový povrch místně poškozený a vykazuje zhoršenou technickou kvalitu.

V trase plánované stezky není v současnosti vedena souvislá infrastruktura pro pěší či cyklisty, přičemž stávající chodníky nejsou určeny ani dimenzovány pro sdílení s cyklistickým provozem. Cyklisté tak využívají vozovku, což přináší kolizní situace s motorovými vozidly a zhoršuje přehlednost provozu.

Plochy určené k parkování nejsou vyznačeny ani jednoznačně definovány, což vede k nahodilému stání vozidel. V blízkosti ulice Pražská chybí přechod pro chodce, který by umožnil bezpečné překonání komunikace a zlepšil pěší prostupnost.

Celkově je prostor dopravně nevhodně organizovaný z hlediska přehlednosti, bezpečnosti a prostupnosti, což odůvodňuje návrh nového uspořádání s vyhrazenou stezkou pro pěší a cyklisty, vyznačenými parkovacími místy a novým přechodem pro chodce.

b) popis navrženého řešení

Předmětem projektu je návrh stavebních úprav (vytvoření ploch pro chodce a cyklisty a přidruženého přechodu pro chodce), dopravního značení (vodorovného i svislého) a veřejného osvětlení (nasvícení nového přechodu pro chodce) v oblasti ulic Písečná a Bystřanská, podél ulice Pražská. Smyslem řešení je zvýšení bezpečnosti pohybu chodců a cyklistů v místě přirozených pěších a jízdních tras, kde v současné době chybí jasně určené a označené chodníkové a jízdní plochy a chodci a cyklisté se tedy pohybují v rámci oblasti náhodně, v celé délce dotčených ulic.

Úsek rekonstruované asfaltové vozovky (Od ulice Bystřanská po ulici Rovná, souběžně s ulicí Pražská):

Úsek komunikace začíná v napojení na stávající vozovku v ulici Bystřanská. Komunikace navazující na ulici Bystřanská bude na začátku rozšířena do stávající zeleně. V místě rozšíření budou osazeny nové betonové obruby. V ploše komunikace bude pomocí VDZ (bílé, případně žluté provedené stříkaným plastem) vyznačen prostor pro šikmé parkování a nový pruh pro cyklisty jedoucí proti směru jednosměrné komunikace. Základní šířka navržených šikmých stání bude 2,75 m. Vystupující stavební a technologické prvky (nadzemní potrubí, šachty atp.) budou orámovány dopravními stíny VDZ V13a. Vyústění vjezdů do parkovacího stání bude vyznačeno VDZ V12b žluté barvy. Na vjezdu do rekonstruované jednosměrné komunikace bude doplněna sestava SDZ (IP4b+B13) o dodatkovou tabulku E12a (jízda cyklistů

v protisměru) a na stávající sloup veřejného osvětlení bude protisměrně doplněna značka P4 (Dej přednost v jízdě!) pro cyklisty vjíždějící do prostoru ulice Bystřanská.

Cyklistický pruh bude označena pomocí VDZ V4a o tl.0,25 m s odsazením 1,75 m od hrany stávající obruby k vnější hraně VDZ a pomocí značky V19 (Prostor pro cyklisty) umístěných v pravidelných 30 m rozestupech. V místech na začátku, na konci a podél napojení ulice Pod Hvězdárnou bude cyklo pruh doplněn o červený podklad se znakem cyklisty. Cyklostezka ze směru ulice Bystřanská do ulice Rovná bude označena piktogramy cyklisty V20. Obousměrný přejezd ulice Rovná bude řešen nástřikem piktogramu cyklisty V20 v bílé barvě. Veškeré VDZ bude provedeno plastovým silničním nástřikem výše zmíněné barvy.

V místě napojení ulice Pod Hvězdárnou bude stávající SDZ B2 doplněno dodatkovou tabulkou E12b vjezd cyklistů v protisměru povolen. Stávající SDZ IP4b bude doplněno dodatkovou tabulkou E12a jízda cyklistů v protisměru. V zaústění stezky v ulici rovná bude stávající SDZ B2 bude doplněno dodatkovou tabulkou E12b vjezd cyklistů v protisměru.

Úsek s novým dlážděným krytem (Od ulice Rovná po ulici Písečnou, souběžně s ulicí Pražská):

V rámci tohoto úseku je navržena dlážděná stezka pro chodce a cyklisty, přičemž dle potřeb a možností okolních navazujících zpevněných ploch je stezka provedena částečně jako dělená a částečně jako společná.

U napojení na ulici Rovná začíná dělená stezka pro chodce a cyklisty o celkové šířce 4,0m. 1,6 m stezky bude provedeno v kombinaci šedé a červené dlažby, následně bude 0,4 m široký varovný pás z červené reliéfní dlažby oddělující část pro chodce a pro cyklisty a z druhé strany na něj navazuje cyklistický pruh široký 2,0 m provedený z červené dlažby, aby byla na první pohled vidět rozdílná funkce dotčené plochy. Dlážděný kryt bude na straně cyklistů upnut do zapuštěné (± 0 cm) betonové obruby (80/250/1000) a na straně chodců do převýšené (+6cm) betonové drenážní obruby (100/250/1000), případně do betonové obruby (80/250/1000). Drenážní obruby budou použity v místech, kde je pěší část stezky příčným směrem po spádu a u zvýšené standardní obruby by při dešti vznikali louže. V místech napojení stezky na asfaltovou vozovku bude kryt upnut do převýšených (+2cm) betonové přejezdové obruby (150/150/1000). Z pěší části stezky budou vyvedeny chodníkové propojky k jednotlivým vstupům do panelových domů po trase.

V úseku podél šikmého parkovacího stání v ulici Pražská bude dělená stezka pro chodce a cyklisty převedena na společnou stezku pro chodce a cyklisty základní šířky 3,05 m. Kryt stezky bude proveden z kombinace šedé a červené dlažby (75% šedé + 25% červené). Na společnou stezku bude po pravé straně (ve směru staničení) přimknut pruh zeleně. Tento pruh o základní šířce 1,5 m bude proveden se substrátem vhodným pro budoucí výsadbu stromů. Zelený pás bude směrem do silnice upnut do betonový palisád (200/175/800-1500). Na palisády bude navazovat chodníček šířky 1,25 m sloužící pro obsluhu navazujících šikmých

parkovacích stání podél vozovky ulice Pražská. Chodníček pro parkovací stání a společná stezka budou na několika místech propojeny skrz zelený pruh pomocí betonových schodů. Dlážděný kryt bude směrem do silnice upnut do převýšených (+10cm) silničních betonových obrub (150/250/1000). Na konci úseku se šikmým stáním bude stezka opět převedena na dělenou. V tomto uspořádání stezka projde kolem stávající autobusové zastávky, která bude řešena v rámci samostatné PD, a pokračuje tak až k napojení na ulici Písečná.

Stezky pro chodce a cyklisty budou v celém úseku označeny patřičným svislým i vodorovným značením. Na začátku dělené stezky pro chodce a cyklisty budou umístěna SDZ č. C10a a v protisměru bude stezka ukončena značkou č. C10b. Společná stezka pro chodce a cyklisty bude označena pomocí SDZ č. C9a resp. C9b. V místě, kde jeden typ stezky přechází ve druhý budou zády k sobě na jeden sloupek umístěny SDZ pro označení počátku daného typu stezky. V rámci dělené stezky pro chodce a cyklisty bude použito VDZ se symboly chodce, respektive cyklisty pro jednoznačné určení funkce daného pruhu. V místě křížení pruhu pro cyklisty a pro chodce (u nového přechodu pro chodce přes komunikaci ulice Pražská) bude pomocí VDZ V7 vytvořen přechod pro chodce, přičemž pro lepší rozpoznatelnost přechodu v rámci úzké stezky bude přechod pro chodce na cyklopruhu vytvořen v polovičním formátu, to znamená pruh barvy i mezery o šířce 0,25 m. Před přechodem bude na pruhu pro cyklisty vytvořen pomocí VDZ znak svislé značky A11 (Přechod pro chodce).

Přechod pro chodce přes ulici Pražská

Z nově zbudované plochy stezky bude vytvořena chodníková plocha vedoucí k nově zbudovanému přechodu pro chodce přes ulici Pražská. V rámci návrh nového přechodu pro chodce o délce 7,00 m a šířce 4,00 m bude na severní straně komunikace vytvořen pruh nového chodníku, který bude tvořit vysazenou chodníkovou plochu (vstup do vozovky) a zároveň bude napojen na stávající asfaltový chodník. Na druhé straně ulice bude nástupní plocha přechodu pro chodce vytvořená z nově zbudovaného chodníku. Nové zpevněné plochy budou mít dlážděný kryt tvořený betonovou dlažbou tvaru cihla barvy šedá a červená (75% šedé + 25% červené) o tl.60mm. Na obou nástupních plochách bude vytvořen varovný a signální pás pro navedení osob se sníženou schopností orientace do směru přecházení. Nový dlážděný kryt bude upnut do převýšených (+12 cm) betonových obrub (150/250/1000), směrem do silnice a do přechodových a převýšených (+2 cm) nájezdových obrub (150/150/1000) v místě vstupu do vozovky. Na straně zeleně bude kryt chodníku upnut do betonových obrub (80/250/1000), které budou vůči krytu převýšené o +7 cm a vytvoří tak vodící linii pro osoby se sníženou schopností orientace. V místě napojení nového krytu na stávající asfaltový chodník bude dlážděný kryt upnut do zapuštěné (± 0 cm) betonové obruby (80/250/1000), z druhé strany obruby bude stávající asfaltový kryt obnoven tak, aby vzniklo plynulé výškové napojení. Asfaltová vozovka bude podél nových obrub zaříznuta a následně (po ukončení konstrukčních prací) bude provedeno obnovení jednotlivých vrstev asfaltového

krytu tak, aby vzniklo plynulé výškové napojení na stávající vozovku. Součástí nového přechodu pro chodce bude nasvícení pomocí nových lamp veřejného osvětlení. Přechod pro chodce bude vyznačen pomocí vodorovného dopravního značení č. V7a (přechod pro chodce s vodícím pásem). Dále budou (pro zdůraznění přechodu pro chodce) po obou stranách umístěny svislé dopravní značky č. IP6 (přechod pro chodce). Likvidace srážkových vod z navržených komunikací zachována a bude kopírovat stávající řešení. Dojde k částečnému odstranění stávajícího VDZ a k napojení nového na linii stávající, jmenovitě k vytvoření VDZ V4 o tl.0,25m. Veškeré VDZ bude provedeno plastovým silničním nástřikem výše zmíněné barvy.

B.3.5 Technologické řešení – základní popis technických a technologických objektů a zařízení

Součástí navrženého přechodu bude oboustranné nasvícení, pomocí nových lamp veřejného osvětlení. Detailní technický návrh je zpracován v rámci SO 02 – Osvětlení přechodu.

B.3.6 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany jsou v souladu se současnými požadavky ČSN 73 0802. Stavba je navržena v souladu s požadavky norem požární bezpečnosti staveb a splňuje požadavky vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb.

B.3.7 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

B.3.8 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vyhláška MMR č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu je v předkládané dokumentaci v plném rozsahu splněna, tedy splňuje i obecné požadavky na bezpečnost a užitě vlastnosti staveb i ochranu zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.

Pro zajištění bezpečnosti práce a technologických zařízení je třeba v průběhu výstavby i vlastního provozování dodržovat základní požadavky stanovené předpisy pro zajištění ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků, tj. zejména zákona č.309/2006 Sb. „o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci“; nařízení vlády č.591/2006 Sb. „o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích“; nařízení vlády č.362/2005 Sb. „o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky; nařízení vlády č.101/2005 Sb. „o

podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí“ a nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

B.3.9 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

b) ochrana před bludnými proudy

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

c) ochrana před technickou i přírodní seizmicitou

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

d) ochrana před agresivní a tlakovou podzemní vodou

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

e) ochrana před hlukem

Není uplatněno.

f) protipovodňová opatření

Protipovodňová opatření nejsou navržena.

g) vliv poddolování

Není.

h) výskyt metanu

Není řešeno.

B.4 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Součástí navrženého přechodu bude oboustranné nasvícení, pomocí nových lamp veřejného osvětlení. Napojovací body a další technické údaje jsou detailně zpracovány v SO 02 – Osvětlení přechodu

B.5 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) popis dopravního řešení

Projekt dopravního řešení v oblasti ulic Písečná a Bystřanská podél ulice Pražská v Teplicích zahrnuje vybudování nové cyklistické stezky, rekonstrukce a částečně nová výstavba chodníků pro pěší, zřízení přechodu pro chodce přes ulici Pražská, nové dopravní značení (vodorovné i svislé) a úpravy veřejného osvětlení. Cílem je zvýšit bezpečnost pohybu chodců a cyklistů v místě přirozených tras, kde dosud chyběla jasně vymezená infrastruktura. Trasa rekonstruované vozovky mezi ulicemi Bystřanská a Rovná zahrnuje úpravy asfaltového povrchu, značení cyklo-piktogramy a VDZ. Rekonstruovaná trasa mezi ulicemi Rovná a Písečná je tvořena novou dlážděnou stezkou pro chodce a cyklisty, přičemž dle možností a potřeb okolních navazujících zpevněných ploch bude stezka částečně dělená a částečně společná. Součástí navržených ploch pro pěší budou i chodníčky propojující stezku se vstupy do jednotlivých panelových domů po trase. Přechod přes ulici Pražskou bude nově vybudován včetně vysazených nástupních ploch, nasvícení a napojení na stávající chodníky, vše v souladu s požadavky bezbariérového užívání.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Řešení je pevně svázáno se stávající infrastrukturou. Stezka vede v prostoru stávajících komunikací, jmenovitě v prostoru ulic Rovná, Bystřanská, Pražská, pod Hvězdárnou a Písečná. Napojení na stávající kryty okolních ulic budou provedeny tak, aby vždy vzniklo plynulé tvarové a výškové napojení.

c) doprava v klidu

Dle projektu bude vyznačeno VDZ šikmých parkovacích stání o šíři 2,65m – 2,75m, kdy vystupující stavební a technologické prvky budou orámovány šikmými rovnoběžnými čarami VDZ V13a. Vyústění vjezdů do parkovacího stání bude vyznačeno VDZ V12b žluté barvy. Nově vyznačená šikmá parkovací stání budou v jednosměrné ulici nad zakrytým potokem Bystřice, vyznačena způsobem, aby automobily do prostoru stání couvali. V ulici Pražská budou stání vyznačena pro najetí popředu.

d) pěší a cyklistické stezky

V ploše komunikace bude pomocí VDZ vyznačen nový pruh pro cyklisty jedoucí proti směru jednosměrné komunikace. Na vjezdu do jednosměrné komunikace bude doplněna sestava SDZ (IP4b+B13) o dodatkovou tabulku E12a (jízda cyklistů v protisměru) a na stávající sloup veřejného osvětlení bude protisměrně doplněna značka P4 (Dej přednost v jízdě!) pro cyklisty vjíždějící do prostoru ulice Bystřanská.

Cyklistický pruh bude označena pomocí VDZ V4a o tl.0,25 m s odsazením 1,75 m od hrany stávající obruby k vnější hraně VDZ a pomocí značky V19 (Prostor pro cyklisty) umístěných v pravidelných 30 m rozestupech. V místech na začátku, na konci a podél napojení ulice Pod Hvězdárnou bude cyklo pruh doplněn o červený podklad se znakem cyklisty. Cyklostezka ze směru ulice Bystřanská do ulice Rovná bude označena piktogramy cyklisty V20. Obousměrný přejezd ulice Rovná bude řešen nástřikem piktogramu cyklisty V20 v bílé barvě. Veškeré VDZ bude provedeno plastovým silničním nástřikem výše zmíněné barvy.

V místě napojení ulice Pod Hvězdárnou bude stávající SDZ B2 bude doplněno dodatkovou tabulkou E12b vjezd cyklistů v protisměru povolen. Stávající SDZ IP4b bude doplněno dodatkovou tabulkou E12a jízda cyklistů v protisměru.

U napojení na ulici Rovná začíná dělená stezka pro chodce cyklisty o celkové šířce 4,0m. 1,6 m stezky bude provedeno v kombinaci šedé a červené dlažby, následně bude 0,4 m široký varovný pás z červené reliéfní dlažby oddělující část pro chodce a pro cyklisty a z druhé strany na něj navazuje cyklistický pruh široký 2,0 m provedený z červené dlažby, aby byla na první pohled vidět rozdílná funkce dotčené plochy. Dlážděný kryt bude na straně cyklistů upnut do zapuštěné (± 0 cm) betonové obruby (80/250/1000) a na straně chodců do převýšené (+6cm) betonové drenážní obruby (100/250/1000), případně do betonové obruby (80/250/1000). Drenážní obruby budou použity v místech, kde je pěší část stezky příčným směrem po spádu a u zvýšené standardní obruby by při dešti vznikali louže. V místech napojení stezky na asfaltovou vozovku bude kryt upnut do převýšených (+2cm) betonové přejezdové obruby (150/150/1000). Z pěší části stezky budou vyvedeny chodníkové propojky k jednotlivým vstupům do panelových domů po trase.

V úseku podél šikmého parkovacího stání v ulici Pražská bude dělená stezka pro chodce a cyklisty převedena na společnou stezku pro chodce a cyklisty základní šířky 3,05 m. Kryt stezky bude proveden z kombinace šedé a červené dlažby (75% šedé + 25% červené). Na společnou stezku bude po pravé straně (ve směru staničení) přimknut pruh zeleně, který bude směrem do silnice upnut do betonový palisád (200/175/800-1500). Na palisády bude navazovat chodníček šířky 1,25 m sloužící pro obsluhu navazujících šikmých parkovacích stání podél vozovky ulice Pražská. Chodníček pro parkovací stání a společná stezka budou na několika místech propojeny skrz zelený pruh pomocí betonových schodů. Na konci úseku se šikmým stáním bude stezka opět převedena na dělenou. V tomto uspořádání stezka pokračuje tak až k napojení na ulici Písečná.

Přechod pro chodce přes ulici Pražská

Z nově zbudované plochy stezky bude vytvořena chodníková plocha vedoucí k nově zbudovanému přechodu pro chodce přes ulici Pražská. V rámci návrh nového přechodu pro chodce o délce 7,00 m a šířce 4,00 m bude na severní straně komunikace vytvořen pruh nového chodníku, který bude tvořit vysazenou chodníkovou plochu (vstup do vozovky) a zároveň bude

napojen na stávající asfaltový chodník. Na druhé straně ulice bude nástupní plocha přechodu pro chodce vytvořená z nově zbudovaného chodníku. Nové zpevněné plochy budou mít dlážděný kryt tvořený betonovou dlažbou tvaru cihla barvy šedá a červená (75% šedé + 25% červené) o tl.60mm. Na obou nástupních plochách bude vytvořen varovný a signální pás pro navedení osob se sníženou schopností orientace do směru přecházení. Nový dlážděný kryt bude upnut do převýšených (+12 cm) betonových obrub (150/250/1000), směrem do silnice a do přechodových a převýšených (+2 cm) nájezdových obrub (150/150/1000) v místě vstupu do vozovky. Na straně zeleně bude kryt chodníku upnut do betonových obrub (80/250/1000), které budou vůči krytu převýšené o +7 cm a vytvoří tak vodící linii pro osoby se sníženou schopností orientace. V místě napojení nového krytu na stávající asfaltový chodník bude dlážděný kryt upnut do zapuštěné (± 0 cm) betonové obruby (80/250/1000), z druhé strany obruby bude stávající asfaltový kryt obnoven tak, aby vzniklo plynulé výškové napojení.

e) bezbariérové užívání stavby

Rekonstruované plochy pro pohyb pěších budou splňovat veškeré požadavky na bezbariérovost a pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Na vstupech do vozovky budou nově řádně provedeny kontrastní reliéfní prvky (varovné a signální pásy). Příčný sklon dlážděných ploch nepřekročí 2,00 %. Podélný sklon ramp nepřekročí 12,00 %. Na vnější straně chodníku bude převýšená obruba o minimálně +6 cm od dlážděného krytu, která bude tvořit vodící linii.

B.6 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Veškerá obnovená zeleň vně rekonstruovaných zpevněných ploch bude provedena dosypáním a vyspádováním vhodné zeminy v potřebné síle dle aktuálních podmínek a následné finální vrstvy (tl. 200 mm) zúrodnitelné zeminy, oseté vhodnou travní směsí v množství minimálně 40 g travní směsi na 1 m² plochy zeleně. V rámci projektové dokumentace se nepředpokládá kácení vzrostlé zeleně. Podél ulice Pražská bude obnoven pruh zeleně, který bude připraven pro osazení stromy. bude zde proveden dostatečně hluboká rýha, která bude následně vyplněna na dně vrstvou drceného kameniva (frakce 16/32), která bude sloužit jako drenáž a následně bude rýha vyplněna strukturálním prokořenitelným substrátem. Vrstva drceného kameniva bude provedena i pod betonovými schody (příčné palisády budou osazeny až nad vrstvou drceného kameniva) tak, aby vytvořila ucelenou drenáž v délce celého obnoveného pruhu zeleně. Ke konci staničení (před napojením na ulici Písečná) se v blízkosti stávajícího chodníku nachází vzrostlý strom. Tento strom zůstane zachován. Nová obruba bude umístěna v místě stávající obruby a skladba dlažby bude provedena v tloušťce 25 cm (v místě stávajícího asfaltového chodníku), takže nedojde k poškození kořenového systému stromu.

B.7 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí

Neposuzuje se.

b) vliv na přírodu a krajinu

Neposuzuje se.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Neposuzuje se.

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

Posouzení vlivu není podkladem stavebního záměru.

e) naplnění závěrů integrované prevence

Není.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Nejsou navrhována ochranná pásma.

B.8 Celkové vodohospodářské řešení

Stávající a beze změny.

B.9 Ochrana obyvatelstva

Objekt není určen pro ochranu obyvatelstva, nová opatření pro ochranu obyvatelstva nejsou navrhována. Obyvatelé v případě ohrožení budou využívat místní systém ochrany obyvatelstva.

B.10 Zásady organizace výstavby

a) napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu

Dotčené komunikace zůstanou napojeny na navazující komunikace.

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

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma jsou stanovena příslušnými správci sítí a dotčenými orgány v jednotlivých vyjádřeních, která jsou přiložena v dokladové části. Pokud není staveniště

zajištěno jiným způsobem, musí být oploceno tak, aby byla zajištěna ochrana staveniště a byl oddělen prostor staveniště od okolí. Pro ochranu okolí stavby z hlediska hlukových poměrů je potřeba důsledně postupovat podle nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů a zejména § 11 – Hygienické limity hluku v chráněných vnitřních prostorech staveb a § 12 – Hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru. Dopravní prostředky musí mít ložnou plochu zakrytu plachtou nebo musí být uzavřeny. Zároveň budou při odjezdu na veřejnou komunikaci očištěny. Odpady, které vzniknou při výstavbě, budou likvidovány v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech. Při veškerých pracích je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy, zejména vyhlášku č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Staveniště se musí zařídit, uspořádat, označit a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. V místech s předpokládaným výskytem kořenového systému je třeba provádět ruční odkopávky a přípravné práce. Případné opatření pro ochranu vzrostlé zeleně je třeba konzultovat v průběhu stavby s příslušným odborem životního prostředí. V rámci stavby se nepředpokládá kácení vzrostlé zeleně.

c) vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, včetně požadavků na obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a způsob zajištění bezpečnosti provozu

Stavbou dotčená lokalita zůstane napojena na ostatní ulice.

d) popis zásad odvodnění staveniště

Bude využitý stávající systém odvedení povrchových vod z lokality.

e) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Trvalý zábor staveniště je vymezen vnější hranicí stavebních pozemků.

f) požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě - zejména opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí, předcházení vzniku odpadů, třídění materiálů pro recyklaci za účelem materiálového využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, opatření při nakládání s azbestem, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti a opatření proti prašnosti a nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době

Množství předpokládaného odpadu je detailně zpracováno v rámci demoličních prací v příloze F. Soupis prací. Zatřídění předpokládaného odpadu je následující.

Katalogové číslo odpadu	Název druhu odpadu	Označení pro účely evidence	Množství (t)
17 01 01	Beton	O	1162
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	352
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	2349

Veškerý odpad bude průběžně odvážen na řízenou skládku odpadu.

g) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Vyhláška MMR č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu je v předkládané dokumentaci v plném rozsahu splněna, tedy splňuje i obecné požadavky na bezpečnost a užitě vlastnosti staveb i ochranu zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.

Pro zajištění bezpečnosti práce a technologických zařízení je třeba v průběhu výstavby i vlastního provozování dodržovat základní požadavky stanovené předpisy pro zajištění ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků, tj. zejména zákona č.309/2006 Sb. „o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci“; nařízení vlády č.591/2006 Sb. „o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích“; nařízení vlády č.362/2005 Sb. „o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky; nařízení vlády č.101/2005 Sb. „o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí“ a nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

h) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, využitelnost zemin a hornin, plán na přemístění ornice a podornicových vrstev a plán rekultivace

V rámci stavby bude sejmuta stávající ornice, budou provedeny veškeré přípravné, výkopové a konstrukční práce. Pro zásyp výkopů bude v maximální míře využita stávající zemina. Pro dokončovací práce a zatravnění bude použita v maximální možné míře stávající ornice.

i) limity pro užití výškové mechanizace

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

j) u stavby drah návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky apod.)

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

k) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky

Stavba není členěna na etapy, bude provedena formou jediné etapy.

l) stanovení podmínek pro provádění staveb z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, provozních opatření na letišti, provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

m) návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Jednotlivé fáze výstavby jsou věcí zhotovitele stavby. Kontrolní dny budou probíhat dle koordinace zástupců investora, autorského dozoru a zhotovitele stavby.

n) dočasné objekty – jejich popis, včetně uvedení doby jejich trvání

Dočasné objekty nejsou navrženy.

o) objízdné a náhradní trasy – požadavky a provedení

Objízdné trasy nejsou vzhledem k charakteru stavby navrženy.

p) zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Zvláštní požadavky na provádění stavby nejsou určeny. Staveniště bude zajištěno dodávkou elektrické energie a vody, napojovací body a kapacity si zajistí dodavatel stavby.