

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

k dokumentaci pro provádění stavby

„Cyklostezka Veselí nad Moravou – Hodonín, úsek silnice I/55 – Výklopník Sudoměřice“

A) Souhrnné řešení stavby

Stavebník:

Obce pro Baťův kanál – dobrovolný svazek obcí, Masarykovo nám. 1, 695 01 Hodonín

Zhotovitel dokumentace:

PP projekt Hodonín s.r.o., Dobrovolského 3971/5A, 695 01 Hodonín

srpen 2017

ČÍSLO PŘÍLOHY

A.1

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Cyklostezka Veselí nad Moravou – Hodonín, úsek silnice I/55 – Výklopník Sudoměřice.

b) Stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání

Obce pro Bařův kanál – dobrovolný svazek obcí
Masarykovo nám. 1
695 01 Hodonín

c) Projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji

Zhotovitel PD:

PP projekt Hodonín s.r.o.

Sídlo:

696 67 Radějov 269

Provozovna:

Dobrovolského 3971/5A

695 01 Hodonín

IČ: 27757307

Tel: 518 321 807, 777 591 124

E-mail: ppprojekt@ppprojekt.com

Údaje o živnostenském oprávnění:

Živnostenský list vydaný právnické osobě Městským úřadem Hodonín, obecním živnostenským úřadem. 695 35 Hodonín, Masarykovo nám. 53/1, pracoviště 695 35 Hodonín. Národní třída 25, č.j.: OŽÚ/32250/07

Údaje o autorizaci osob:

Ing. Radomír Prokeš, ČKAIT 1300825, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

2. Základní údaje o stavbě

a) *Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění*

Předmětem dokumentace je návrh cyklostezky a oprava stávajícího sjezdu ze silnice I/55 v k. ú. Sudoměřice v úseku od silnice I/55 po areál Výklopníku Sudoměřice.

Navržená trasa cyklostezky vychází z původní potahové stezky, která prochází po pravém břehu Baťova kanálu a kopíruje stávající účelovou komunikaci. Začátek úseku cyklostezky je navržen od nezpevněné cesty, která je užívána jako cyklotrasa (vede dále směrem k Petrovu podél Baťova kanálu a mimoúrovňově kříží silnici I/55). Výhledově má cyklostezka pokračovat v trase nezpevněné cesty, ovšem tuto část trasy tato PD nyní neřeší. Řeší se pouze úprava tohoto napojení. Dále vede cyklostezka po hrázi Baťova kanálu a končí na stávající zpevněné ploše na hranici areálu Výklopníku - na okraji pozemků p. č. 1888 (vlastník povodí Moravy) a pozemku p. č. 1886/3 (vlastník obec Sudoměřice). Cyklostezka bude občasně, dle potřeby PM, pojížděna mechanismy Povodí Moravy, které provádějí údržbu břhů a případně koryta Baťova kanálu. Konstrukční skladba cyklostezky je navržena s ohledem na požadavek Povodí Moravy, aby mohla být pojížděna vozidly a mechanismy o celkové hmotnosti do 25t, bude tedy odpovídat třídě zatížení „V“. Po navržené stavbě bude umožněn příjezd ke stávajícímu přístavišti také vozidlům ŘVC ČR jako správce součásti vodní cesty dle § 5 odst. 3 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, pro účely jeho údržby. Kromě správce toku, mechanismů Povodí Moravy a vozidel pro údržbu ŘVC ČR, nebudou mít na cyklostezku žádná jiná vozidla přístup. Vjezdu jiných vozidel bude zamezeno vhodným svislým dopravním značením (viz. bod 8.2.6 b *Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku*) a zahrazovacími sloupky.

Příjezd vozidel návštěvníků areálu Výklopníku a dopravní obsluhy budov u Výklopníku bude možný po připravované účelové komunikaci pod patou hráze. Tato komunikace se napojí na stávající účelovou komunikaci vyústějící na silnici I/55 (jde o jinou komunikaci než v trase navržené cyklostezky). Výstavba cyklostezky je podmíněna výstavbou této účelové komunikace pod patou hráze a její výstavba musí probíhat současně s cyklostezkou. Tuto účelovou komunikaci neřeší tato PD.

Ve staničení T1 0,023 47 bude na cyklostezku napojen stávající sjezd ze silnice I/55. Je navržena oprava tohoto sjezdu. Ta nijak nemění parametry sjezdu stávajícího.

Nový kryt cyklostezky a sjezdu je tvořen asfaltovým betonem. Příčný sklon je jednostranný 2,0% směrem k toku řeky Radějovky.

b) *Předpokládaný průběh stavby*

Zahájení:	není určeno
Etapizace:	stavba bude realizována v jedné etapě
Dokončení stavby:	není určeno

c) *Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)*

Navržené řešení stavby není v rozporu s územním plánem.

d) *Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití*

Řešená lokalita se nachází v trase stávající potahové stezky, která prochází po pravém břehu Baťova kanálu. Jedná se o úsek od napojení této stávající cesty na silnici I/55 po areál Výklopníku v k. ú. Sudoměřice.

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

Stavba má vliv na životní prostředí v průběhu její realizace (prašnost, hluk, vibrace). Likvidace odpadu v průběhu stavby bude probíhat podle platné legislativy, případný nebezpečný odpad bude likvidován na skládce pro nebezpečné odpady, příp. bude likvidován oprávněnou osobou zabývající se likvidací nebezpečných odpadů. V průběhu provádění stavby přijme zhotovitel stavby všechna opatření, které sníží negativní vliv na životní prostředí (omezení prašnosti kropením, přerušením prací v době nočního klidu, omezení provozu strojů na nezbytně nutnou dobu atd.).

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

Vztahy na dosavadní využití území

Stavba negativně neovlivní dosavadní využití území.

Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Trasa cyklostezky v úseku od silnice I/55 po areál Výklopníku je jednou z částí cyklostezky Veselí nad Moravou - Hodonín. V úseku od Výklopníku dále k Rohatci je v další etapě plánovaná výstavba tohoto úseku po inundační hráz. Na začátku úseku navržené cyklostezky dále k Petrovu, má pokračovat další úsek cyklostezky. Jde o výhledové řešení.

Před zahájením výstavby cyklostezky byla vybudována elektrická přípojka s odběrným a řídicím sloupkem u stávající bet. rampy a schodiště. Tuto elektrickou přípojku se sloupky tato PD neřešila. Kabel NN i jeho uložení do chrániček je zřejmé z výkresu *A.4 Celková a koordinační situace*, je však nutné tento kabel vytyčit před zahájením stavby cyklostezky

Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Stavbou jsou v nezbytně nutném rozsahu dotčeny:

- stávající zpevněná plocha v areálu Výklopníku,
- stávající nezpevněná cesta a silnice I/55,
- stávající přístaviště se schodištěm a rampou

Navržená stavba na tyto plochy pouze navazuje, nijak je neovlivňuje a nemění jejich stávající parametry.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

a) *Dokumentace k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby*

Tato PD je zhotovena pro provádění stavby a navazuje na dříve zpracovanou PD pro stavební povolení.

b) *Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace*

Navržená stavba se nachází na okraji katastrálního území Sudoměřice a v územním plánu není navržená cyklostezka řešena. Vede však v trase stávající účelové komunikace, která je souběžná s Baťovým kanálem, trasa cyklostezky tedy není v rozporu s územním plánem obce Sudoměřice. Baťův kanál je v územním plánu zobrazen.

c) *Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady*

Bylo provedeno zaměření území odbornou geodetickou firmou. Dále byly použity informace z internetového portálu katastru nemovitostí a mapových serverů a trasy inženýrských sítí jednotlivých správců.

d) Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Nebyl proveden, vzhledem k charakteru stavby není nutný.

e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Nebyl proveden.

f) Diagnostický průzkum konstrukcí

Nebyl proveden.

g) Hydrometeorologické a hydrogeologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

Hydrometeorologické a hydrogeologické údaje

Nebyly vzhledem k charakteru stavby zjišťovány.

Plavební podmínky

Stavba nezasáhne do provozu Baťova kanálu a navazuje na stávající stavby přístaviště.

Inundace

Stavba respektuje stávající výšku hráze.

Kvalita vody v recipientech

Stavba nemá vliv na kvalitu vody v recipientech.

h) Klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)

Nebyly zjišťovány, pro tuto stavbu nemají význam a nejsou zapotřebí.

i) Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně

Stavba není kulturní památkou, ani se nenachází v památkové rezervaci nebo památkové zóně.

4. Členění stavby

Stavba není členěna na stavební objekty – obsahuje pouze cyklostezku a opravu stávajícího sjezdu.

5. Podmínky realizace stavby

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Stavba navazuje na stávající dříve provedené stavby.

Současně se stavbou cyklostezky bude probíhat výstavba účelové komunikace pod patou hráze. Tato účelová komunikace propojí parkoviště v areálu Výklopníku a stávající účelovou komunikaci vyúsťující na silnici I/55. Tuto účelovou komunikaci tato PD neřeší. Před zahájením výstavby cyklostezky byl na koruně stávající hráze uložen elektrický kabel NN, který bude pod konstrukcí cyklostezky uložen do betonových chráničků. Tento kabel je nutno vytýčit

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizace stavby bude provedena v jedné časové etapě.

c) Zajištění přístupu na stavbu

Pro přístup na stavební pozemky bude využívána stávající silnice I/55.

d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Po dobu výstavby bude v celém úseku navržené cyklostezky a v místě opravy stávajícího sjezdu uzavírka pro motorovou, pěší a cyklistickou dopravu. Objížďky nejsou navrženy.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců

a) Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provizní soubory po jejich ukončení do vlastnictví osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, síť technické infrastruktury, oplocení apod.)

Po dokončení stavby bude stavba předána stavebníkovi (Obce pro Baťův kanál – dobrovolný svazek obcí) do užívání a správy.

b) Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Podle jejich účelu. Cyklostezka bude užívána cyklisty. V úseku od stávajícího přístaviště po areál Výklopníku bude cyklostezka užívána cyklisty a chodci. Kromě mechanismů Povodí Moravy a Ředitelství vodních cest ČR nebudou mít na cyklostezku žádná jiná vozidla přístup.

7. Předávání částí stavby do užívání

a) Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání

Stavba bude předána po celkovém dokončení.

b) Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Stavba bude užívána po jejím dokončení.

8. Souhrnný technický popis stavby

8.1 Souhrnný technický popis

Cyklostezka

Navržená cyklostezka polohopisně kopíruje stávající trasu zpevněné cesty. Výškopisně cyklostezka kopíruje projektovanou niveletu ochranné hráze. Projektované niveletě ochranné hráze bude niveleta cyklostezky odpovídat po celou dobu jejího užívání. Niveleta ochranné hráze se mění lineárně a tím pádem má navržená cyklostezka konstantní podélný sklon. Stávající objekty (bet. rampa pro invalidy a schodiště) budou výškové navázány v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. V současnosti má stávající trasa částečně zpevněný povrch ze štěrkodrti a asfaltového recyklátu. Komunikace je využívána jak pro údržbu břehů vodní cesty (případně i pro větší údržbové či stavební zásahy – čištění), tak i jako obslužná komunikace ke stávajícím objektům u Výklopníku a je užívána cyklisty.

Kryt cyklostezky je navržen z asfaltového betonu ACO 8 S (obrusná vrstva) a ACP 22 S (podkladní vrstva), horní podkladní vrstva je navržena z kameniva zpevněného cementem (KSC I), spodní podkladní vrstva je ze štěrkodrti 0/32 uložené do geobuněk (kvůli zamezení průsaku vody v horizontálním směru). Geobuňky budou mít průměr oka (komory) max. 350mm, tl. stěny (pásu) min. 1,5mm a materiál geobuněk bude z HDPE. Z důvodu použití geobuněk musí být příčný sklon zemní pláně shodný s příčným sklonem cyklostezky, což jsou max. 2,0% směrem k toku. V souladu s požadavkem zástupců Povodí Moravy není uvažováno s odtěžením zeminy z břehů podél Baťova kanálu. Na upravenou pláň budou pokládány jednotlivé konstrukční vrstvy. Svahy hráze budou prodlouženy (ve stejném sklonu jako jsou sklony stávající). Dosypání hráze bude provedeno v souladu s budováním homogenní hráze dle ČSN 75 2410, bude tedy použita zemina vhodná pro tyto homogenní hráze, sypání a hutnění bude prováděno po vrstvách a dosažená míra zhutnění bude min. 95% PS. Svahy hráze budou následně ohumusovány a osety vhodnou travní směsí (kostřava červená, jílek vytrvalý a lipnice luční). Během stavby nesmí dojít k poškození břehů, hráze a koryta toku nad rámec nezbytných stavebních prací. Zemní práce bude dozorovat autorizovaný geotechnik, který závěrečnou kontrolní prohlídkou stavby zpracuje protokol potvrzující řádné provedení stavby a skutečnost, že stavba nesnížila bezpečnost hráze.

Okraj cyklostezky je lemován zemní zhutněnou krajnicí šířky 500mm a tl. 100mm. Zemní krajnice bude ohumusována a oseta trávou. Veškeré nezpevněné plochy v dotčeném území budou ohumusovány v min. tl. 100mm a osety trávou (kostřava červená, jílek vytrvalý a lipnice luční).

Úsek mezi stávajícím přístavištěm a areálem Výklopníku musí být přístupný osobám se zhoršenou schopností pohybu a orientace. Z tohoto důvodu je tento úsek označen jako stezka pro pěší a cyklisty (staničení T1 0,537 62 – T1–KÚ 0,670 89). Cyklostezka je pak v tomto úseku lemována na jedné straně (na návodní straně hráze – blíže k toku) zemní zhutněnou krajnicí šířky 500mm a tl. 100mm. Druhá strana cyklostezky (na vzdušné straně hráze - dále od toku) je pak lemována betonovým chodníkovým obrubníkem o rozměru 100/200/1000mm. Chodníkový obrubník má výšku podstupnice max. 20mm. Podél obrubníku je navržena umělá vodící linie ze slepecké dlažby s drážkami. Obrubník i slepecká dlažba jsou uloženy do lože s opěrou z betonu C25/30 tl. 80mm pod dlažbou a tl. 70mm pod obrubníkem. Betonový základ obrubníku musí být položen na relativně nepropustné vrstvě, v našem případě tedy na geobuňkách.

Před stávajícím schodištěm u přístaviště je navržen varovný pás šířky 400mm. Místo u stávajícího přístaviště, kde končí cyklostezka a začíná stezka pro pěší a cyklisty, je opatřeno varovným pásem šířky 400mm.

Varovné pásy jsou tvořeny certifikovanou (schválenou) betonovou dlažbou obdélníkového tvaru o rozměrech 100/200/80mm s výstupky tvaru kulových úsečí (hmatovou úpravou pro nevidomé) v černé barvě dle NV č. 163/2002 Sb.

Šířka cyklostezky:	3,00 m
Délka cyklostezky:	670,89 m
Plocha cyklostezky:	2 016,90 m ²
Příčný sklon:	max. 2,0% (jednostranný směrem k toku řeky Radějovky)

Konstrukce cyklostezky:

Asfaltový beton ACO 8 S (ČSN - EN 13108 – 1)	50	mm
Spojovací postřík 0,3 kg/m ² (ČSN 736129)	-	mm
Asfaltový beton ACP 22 S (ČSN EN 13108-1)	80	mm
Spojovací postřík 0,6÷0,8 kg/m ² (ČSN EN 736129)	-	mm
Kamenivo zpevněné cementem KSC I (ČSN	120	mm
Štěrkodrt' frakce 0/32 (ČSN EN 736126) uložená do geobuněk a zhutněná	200	mm
Separční geotextilie netkaná PP 500g/m ²	-	mm
Urovnaná a zhutněná zemní pláň E _{def,2} =45,0MPa	-	mm
Celkem	450	mm

Oprava stávajícího sjezdu

Stávající trasa účelové komunikace je v současnosti napojena na silnici I/55. Z důvodu nutnosti provádět údržbu břehů a případně koryta Baťova kanálu, je navržena oprava stávajícího sjezdu. Kromě mechanismů Povodí Moravy nebudou mít na sjezd a dále tak na navrženou cyklostezku žádná jiná vozidla přístup. Poloha a parametry sjezdu (připojovací oblouky, výška a sklon nivelety) zůstávají nezměněny.

Nový kryt sjezdu je, stejně jako kryt cyklostezky, navržen z asfaltového betonu ACO 8 S (obrusná vrstva) a ACP 22 S (podkladní vrstva), horní podkladní vrstva je navržena z kameniva zpevněného cementem (KSC I), spodní podkladní vrstva je ze štěrkodrti 0/32 uložená do geobuněk (kvůli zamezení průsaku vody v horizontálním směru). Geobuněky budou mít průměr oka (komory) max. 350mm, tl. stěny (pásu) min. 1,5mm a materiál geobuněk bude z HDPE. Z důvodu použití geobuněk musí být příčný sklon zemní pláňe shodný s příčným sklonem sjezdu. Příčný sklon sjezdu zůstává stávající. Dešťové vody budou vsakovány do přilehlé zatravněné plochy. Okraj sjezdu je lemován zemní zhutněnou krajnicí šířky 500mm a tl. 100mm. Zemní krajnice bude ohumusována a oseta vhodnou travní směsí (kostřava červená, jilek vytrvalý, lipnice luční).

Konstrukce sjezdu:

Asfaltový beton ACO 8 S (ČSN - EN 13108 – 1)	50	mm
Spojovací postřik 0,3 kg/m ² (ČSN 736129)	-	mm
Asfaltový beton ACP 22 S (ČSN EN 13108-1)	80	mm
Spojovací postřik 0,6÷0,8 kg/m ² (ČSN EN 736129)	-	mm
Kamenivo zpevněné cementem KSC I (ČSN	120	mm
Štěrkodrt' frakce 0/32 (ČSN EN 736126) uložená do geobuněk a zhutněná	200	mm
Separáční geotextilie netkaná PP 500g/m ²	-	mm
Urovnaná a zhutněná zemní pláň E _{def,2} =30,0MPa	-	mm
Celkem	450	mm

8.2 Technický popis

8.2.1 Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Cyklostezka je určena pro cyklisty. Občasně, dle potřeby PM, bude pojížděna mechanismy Povodí Moravy a vozidly ŘVC ČR, které provádějí údržbu břehů a případně koryta Baťova kanálu. Stávající sjezd je určen pro motorovou dopravu – POUZE PRO VOZIDLA POVODÍ MORAVY A PRO VOZIDLA ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR. Žádná jiná vozidla nebudou mít na cyklostezku a sjezd přístup. Od přístaviště v blízkosti areálu Výklopníku až po konec navržené cyklostezky bude stezka sloužit pro chodce a cyklisty.

b) *Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací*

Kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání

Jedná se o cyklostezku šířky 3,0m, s jednostranným příčným sklonem 2,0% směrem k toku.

Parametry a zdůvodnění trasy

Navržené řešení a trasy vycházejí z možností v daném území, z požadavků stavebníka a správce toku.

Návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací

Konstrukce těles cyklostezky a sjezdu jsou specifikovány v bodě 8.1 této zprávy.

8.2.2 Mostní objekty a zdi

Stavba neobsahuje mostní objekty a zdi.

8.2.3 Odvodnění pozemní komunikace

Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah

Odvodnění je navrženo podélným sklonem a příčným jednostranným sklonem směrem k toku řeky Radějovky. Srážkové vody budou stékat do přilehlé zatravněné plochy a následně budou vsakovat do podloží.

8.2.4 Tunely, podzemní stavby a galerie

Stavba neobsahuje tunely, podzemní stavby a galerie.

8.2.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení

Nejsou navržena obslužná zařízení, únikové zóny či protihlukové stěny.

8.2.6 Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Ve vyjádření Policie České republiky, krajského ředitelství policie Jihomoravského kraje, odbor služby dopravní policie (Č. j.: KRPB-209113-1/ČJ-2014-0600DP-SED, ze dne 30. září 2014) se uvádí požadavek pro zvážení a případné navržení záchytného systému z důvodu vedení cyklostezky v souběhu s vodním tokem a zajištění tak bezpečnosti uživatelů stezky.

V tomto případě záchytná bezpečnostní zařízení nejsou navržena. Požadavkem Povodí Moravy je možnost přístupu k toku řeky Radějovky pro potřeby provádět údržbu břehů a koryta Bařova kanálu.

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

Nově jsou navrženy, na začátku a na konci navržené cyklostezky, svislé dopravní značky C8a (Stezka pro cyklisty) a C8b (Konec stezky pro cyklisty). V místě napojení stávajícího sjezdu na silnici I/55 se nyní nachází stávající svislá dopravní značka B1 (zákaz vjezdu všech vozidel) s dodatkovou tabulkou E13 (text: Platí pro vozidla stavby nad 3,5t). Tato značka bude nahrazena novým svislým dopravním značením – B11 (Zákaz vjezdu všech motorových vozidel), s dodatkovou tabulkou E13, která bude opatřena textem udělujícím výjimku vozidlům a mechanismům Povodí Moravy a Ředitelství vodních cest ČR. Dále je navrženo svislé dopravní značení IS20, které bude usměrňovat pohyb cyklistů směrem na stávající cyklotrasu, která vede dále směrem na Petrov a Hodonín. Úsek od přístaviště po Výklopník musí umožňovat přístup pěších. Proto je tento úsek veden jako stezka pro pěší a cyklisty. Jsou zde tedy navrženy svislé dopravní značky C9a (Stezka pro chodce a cyklisty) a C9b (Konec stezky pro pěší a cyklisty). Tyto svislé dopravní značky budou opět opatřeny dodatkovými tabulkami E13, které udělují výjimku vozidlům PM a ŘVC ČR.

Značky budou osazeny na podpěrném sloupku s rektifikovatelnou patkou uloženou na betonové patce a bude realizováno v souladu s vyhláškou č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění a v souladu s technickými podmínkami TP 65 účinnými k 1.8.2013.

Svislé dopravní značení bude umístěno mimo těleso hráze.

Návrh dopravního značení je zřejmý z výkresu *A.6 Návrh dopravního značení*.

Dále bude upraveno a pod úroveň terénu řádně zapuštěno zakončení svodidel v místě připojení stávajícího sjezdu na silnici I/55.

Pojezdu jiných vozidel bude zabráněno zahrazovacími uzamykatelnými sloupky o výšce 1,10m a průměru 110mm. Jsou navrženy celkem 4ks zahrazovacích sloupků v místě, kde se na navrženou cyklostezku napojuje stávající sjezd. Další 4 ks zahrazovacích sloupků o stejné výšce a průměru jsou navrženy na konci cyklostezky, v místě kde se navržená cyklostezka napojuje na stávající zpevněnou plochu u areálu Výklopníku. Budou použity zahrazovací sloupky dle zvyklostí Povodí Moravy, s.p.

c) Veřejné osvětlení

Není navrženo nové veřejné osvětlení.

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

Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrženy. V blízkosti navržené cyklostezky se vyskytují chránění živočichové (podrobný popis viz *Hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona 114/92 Sb.*). Tito chránění živočichové nebudou výstavbou a následným užíváním cyklostezky ohroženi, v blízkosti cyklostezky se nevyskytují vhodné úkryty a hnízdní biotopy pro tyto chráněné živočichy.

e) Clony a sítě proti oslnění

Nejsou řešeny vzhledem k charakteru stavby.

8.2.7 Objekty ostatních skupin objektů

Nejsou navrženy.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby

Výchozí podklady

- digitální KN
- geodetické zaměření
- podklady od správců inženýrských sítí
- hydrogeologický průzkum

10. Dotčená ochranná pásma, chráněné území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

Stavba zasahuje do ochranných pásem těchto inženýrských sítí:

- vedení VN (E.ON)
- sdělovacích kabelů (CETIN)
- plynovodu VTL (GASNET)

Na staveništi a v jeho blízkosti nejsou další stavby, které jsou kulturními památkami nebo jsou v památkové rezervaci či zóně.

11. Zásah stavby do území

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

a) Bourací práce

V zájmovém území bude odstraněn stávající kryt potahové stezky a kryt stávajícího sjezdu. Likvidace odpadu v průběhu stavby bude probíhat podle platné legislativy, případný nebezpečný odpad bude likvidován na skládce pro nebezpečné odpady, příp. bude likvidován oprávněnou osobou zabývající se likvidací nebezpečných odpadů.

b) Kácení mimoletní zeleně a její případná náhrada

Stavba si vyžádá kácení 11 ks stromů, z toho 4 ks budou káceny mimo hráz a 7 ks stromů bude káceno na hrázi. Dále budou z hráze odstraněny 3 ks pařezů.

Stromy, které budou z ochranné hráze odstraněny a mají průměr kmene větší než 0,2m, budou odstraněny vč. pařezu a hlavního kořenového systému.

Výkopová jáma bude mít boční stěny o sklonu max. 1:1,5. Hloubka a šířka jámy bude dána velikostí stromu, proto šířka jámy ve dně bude min. trojnásobek průměru kmene nad terénem. Hloubka jámy bude 0,75 – 1,5m dle velikosti stromu a jeho kořenového systému. Zároveň u stromů na návodní straně hráze bude výkop omezen hladinou vody v toku tak, aby se povrchová voda nedostala do jámy po vykácení stromu a bylo možné provádět řádné hutnění zeminy při zpětném zasypu. Vzniklé jámy po odstranění stromů, pařezů a kořenů budou dosypány v souladu s budováním homogenní hráze dle ČSN 75 2410. Na dosypání těchto míst bude použita zemina vhodná pro homogenní hráz. Sypání a hutnění vhodné zeminy bude probíhat po vrstvách a dosažená míra zhutnění musí být min. 95% PS. Následně budou takto zasypaná místa ohumusována a oseta vhodnou travní směsí (kostřava červená, jílek vytrvalý a lípnice luční).

odstraňování pařezů a hlavního kořenového systému stromů není možné v době zvýšených průtoků a hladiny.

c) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Rozsah zemních prací je dán konstrukčními skladbami zpevněných ploch.

d) Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Okolí dotčené stavbou bude upraveno, ohumusováno a oseto vhodnou travní směsí (kostřava červená, jílek vytrvalý a lipnice luční).

e) Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Stavba nezasahuje do pozemků chráněných zemědělským půdním fondem.

f) Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa

Stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa.

g) Zásah do jiných pozemků

Stavba zasahuje do pozemků Povodí Moravy a do pozemku ŘSD – zde se jedná pouze o opravu stávajícího stavu. Seznam pozemků dotčených stavbou je uveden v samostatné příloze této PD – A.1.1 Seznam dotčených pozemků.

h) Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Navržená stavba cyklostezky a oprava stávajícího sjezdu nevyvolá žádnou přeložku inženýrských sítí. V místě, kde se sjezd napojuje na cyklostezku, kříží tento sjezd vysokotlaké potrubí plynovodu, to zůstává stávající beze změn. Dle vyjádření RWE (Značka: 5000992841, ze dne 20. 8. 2014) se sjezd nesmí rozšiřovat směrem k orientačnímu sloupku, který je ve vzdálenosti cca 2,0m od stávajícího sjezdu. U napojení na silnici I/55, kříží sjezd trasu podzemních sdělovacích kabelů společnosti CETIN. Tyto kabely jsou dle poskytnutých podkladů již neprovozovány a z tohoto důvodu není navrženo uložení kabelů do chrániček. Trasa cyklostezky vede podél pravého břehu Baťova kanálu. Stavbou cyklostezky nedojde ke zhoršení odtokových poměrů a ke snížení kapacity vodního toku.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Nároky a zdůvodnění nároků stavby na

a) Všechny druhy energií

Stavba neklade žádné nároky na zdroje.

b) Telekomunikace

Nejsou navrženy.

c) Vodní hospodářství

Odvodnění je navrženo vsakem do přilehlé zatravněné plochy. Stavbou cyklostezky nedojde ke zhoršení odtokových poměrů a ke snížení kapacity vodního toku.

d) Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Začátek úseku navržené cyklostezky je napojen na stávající nezpevněnou cestu, která vede dále ve směru na Petrov podél Baťova kanálu a mimoúrovňově kříží silnici I/55. Sjezd je napojen na stávající silnici I/55. Příjezd vozidel návštěvníků areálu Výklopníku a dopravní obsluha budov u Výklopníku bude možný po připravované účelové komunikaci pod patou hráze. Tato komunikace se napojí na stávající účelovou komunikaci vyústující na silnici I/55 (jde o jinou komunikaci než v trase navržené cyklostezky a tuto účelovou komunikaci tato PD neřeší).

e) Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Viz. bod 8. této průvodní zprávy.

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

Odpady vzniklé při výstavbě budou tříděny a likvidovány na řízených skládkách (např. v Těmčicích). V průběhu užívání stavby nebudou vznikat žádné odpady.

Během stavby nesmí dojít ke znečištění toku stavebním odpadem a dalšími látkami nebezpečnými vodám. Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány na břehu a v blízkosti vodního toku.

Po dokončení stavebních prací bude odklizen veškerý materiál, který byl v souvislosti se stavbou v blízkosti toku uložen.

13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí

a) Ochrana krajiny a přírody

Po dokončení nebude mít stavba negativní vliv na životní prostředí. Součástí dokumentace je také *Hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000 dle § 45i zákona 114/92 Sb.*, která je samostatnou přílohou této PD.

V době výstavby nelze vyloučit vyrušování ptáků hnízdících v blízkosti navržené trasy. Pro minimalizaci tohoto vlivu je nutné, aby výstavba cyklostezky byla zahájena a prováděna v mimohnízdním období, tedy od srpna do března.

b) Hluk

Viz bod 2 odst. e) této průvodní zprávy.

c) Emise z dopravy

Užíváním stavby nedojde k překročení limitů pro ochranu ovzduší. Jde o cyklostezku, která bude užívána pouze cyklisty, v místě stávajícího přístaviště pak i chodci, občasné je zde uvažován pohyb vozidel mechanismů Povodí Moravy a Ředitelství vodních cest ČR, které provádí údržbu Baťova kanálu.

d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba nemá vliv na znečištění vodních toků a vodních zdrojů.

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

Stavba je navržena v souladu s technickými a právními předpisy platnými v době zpracování dokumentace.

f) *Nakládání s odpady*

Likvidace odpadu v průběhu stavby bude probíhat podle platné legislativy (zákon č. 185/2001 Sb. Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů), případný nebezpečný odpad bude likvidován na skládce pro nebezpečné odpady, příp. bude likvidován oprávněnou osobou zabývající se likvidací nebezpečných odpadů.

Během stavby nesmí dojít ke znečištění toku stavebním odpadem a dalšími látkami nebezpečnými vodám. Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány na břehu a v blízkosti vodního toku.

Po dokončení stavebních prací bude odklizen veškerý materiál, který byl v souvislosti se stavbou v blízkosti toku uložen.

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

a) *Mechanická odolnost a stabilita*

Konstrukční skladba cyklostezky je navržena s ohledem na požadavek Povodí Moravy, aby mohla být pojížděna vozidly a mechanismy o celkové hmotnosti do 25t, bude tedy odpovídat třídě zatížení „V“.

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

Navržené řešení umožňuje bezpečný zásah jednotek požární ochrany (min. šířka komunikace 3,0m, min. výška průjezdného profilu 4,1m) a také umožňuje evakuaci osob a zvířat. Příjezd hasičských vozidel do areálu Výklopníku je možný po navržené cyklostezce a bude také možný po připravované účelové komunikaci pod patou hráze. Tato komunikace se napojí na stávající účelovou komunikaci vyústějící na silnici I/55 (jde o jinou komunikaci než v trase navržené cyklostezky a tato PD ji neřeší).

Zřízením stavby nejsou dotčeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla požární ochrany. Zřízení stavby neprovází stavební nebo technické zásahy do veřejného vodovodního řádu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrných míst (hydrantů) požární vody, zřízených podle ČSN 73 0873.

Posouzení stavby na požadavky a technické podmínky dle přílohy č. 3 vyhlášky č. 23/2008 Sb.:

Požadavky:

Podrobnější vymezení technických podmínek požární ochrany zařízení pro hašení požárů a záchranné práce

1. Přístupové komunikace v místech s vnějším odběrným místem zdrojů požární vody musí umožňovat její odběr požární technikou. K trvalému zajištění volného příjezdu mobilní požární techniky se nástupní plochy i vnější odběrná místa požární vody označují podle zvláštního právního předpisu¹²⁾.
2. Vjezdy na pozemky obestavěné, ohrazené nebo jiným způsobem zneprístupněné a určené pro příjezd požární techniky musí být navrženy o minimální šířce 3,5 m a výšce 4,1 m.
3. Každá neprůjezdná jednopruhová přístupová komunikace delší než 50 m musí být na neprůjezdném konci navržena se smyčkovým objezdem nebo plochou umožňující otáčení vozidla.

4. Umístění, šířka a další technické parametry včetně provedení nástupní plochy musí odpovídat technickým parametrům výškové požární techniky.
5. Stavba a nástupní plocha pro požární techniku se navrhuje 4 m od hranice ochranného pásma¹³⁾ takovým způsobem, který umožňuje příjezd a provedení zásahu mimo ochranné pásmo.
6. Ve všech případech, kde se předpokládá hašení vodou, musí být její množství zajištěno tak, aby odpovídalo hodnotám uvedeným v české technické normě uvedené v příloze č. 1 část 1 bod 7.
7. Pokud charakter hořlavých látek či zařízení ve stavbě vylučuje užití vody jako hasiva, stavba se vybaví jinými vhodnými a účinnými hasebními látkami.
7. Ve stavbách výšky větší než 60 m musí být požární nádrž navržena v posledním nadzemním podlaží nebo na střeše. Tato nádrž slouží jako zásoba požární vody pro požární potrubí, s objemem odpovídajícím hodnotám uvedeným v české technické normě uvedené v příloze č. 1 část 1 bod 7.
8. U vstupu do garáže se zakladačovým systémem musí být na dobře viditelném místě umístěn půdorys tohoto prostoru včetně řezu s vyznačením přístupu do jednotlivých podlaží zakladačového systému.

Posouzení splnění požadavků:

- ad 1) Stávající nástupní plochy a odběrná místa nejsou stavbou dotčena.
- ad 2) Stavba splňuje požadavky vyhl. č. 23/2008Sb.
- ad 3) Místo pro otáčení hasičského vozidla je umožněn v areálu Výklopníku.
- ad 4) Navrženou stavbou nejsou dotčeny žádné nástupní plochy.
- ad 5) Netýká se této stavby.
- ad 6) Netýká se této stavby.
- ad 7) Netýká se této stavby.
- ad 8) Netýká se této stavby.

c) *Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí*

Stavba je navržena tak, aby v jejím užívání nebylo ohroženo zdraví osob. Jejím provozováním nebudou překročeny hygienické limity ve všech sledovaných oblastech. Její realizací nebudou ohroženy vodní zdroje, krajina ani příroda.

d) *Ochrana proti hluku*

Užíváním stavby nedojde k překročení hlukových limitů. Není navrženo zvláštní opatření.

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

Pro bezpečnost užívání, zejména komunikací, je nutné dodržovat platné předpisy (pravidla) pro provoz na pozemních komunikacích.

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

Není posuzována.

15. Další požadavky

Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení

a) *Užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.)*

Návrh stavby je v souladu s obecnými technickými požadavky na výstavbu, platnými legislativními a technickými předpisy.

b) *Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace*

Požadavky vyplývající z vyhlášky 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110-změny Z1 jsou respektovány. Úsek mezi stávajícím přístavištěm a objektem Výklopníku musí být přístupný pro osoby se zhoršenou schopností pohybu a orientace. Tento úsek je veden jako stezka pro pěší a cyklisty. Stávající objekty (bet. rampa pro invalidy a schodiště) budou výškové navázány v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. Před stávajícím schodištěm u přístaviště je navržen varovný pás o šířce 400mm. Cyklostezka je od stezky pro pěší a cyklisty oddělena varovným pásem šířky 400mm. Dle požadavku Povodí Moravy nelze navrhnout přirozenou vodící linii s výškou podstupnice min. 60mm. Z toho důvodu je v úseku od přístaviště po areál Výklopníku navržena umělá vodící linie ze slepecké dlažby s drážkami. Umělá vodící linie je široká 400mm. Vždy je zajištěn minimální průchozí prostor v šířce 900mm.

Maximální příčný sklon stezky pro pěší a cyklisty je max. 2%, podélný sklon nepřekračuje maximální povolený sklon 8,33%.

Varovné pásy jsou tvořeny certifikovanou (schválenou) betonovou dlažbou obdélníkového tvaru o rozměrech 100/200/80mm s výstupky tvaru kulových úsečí (hmatovou úpravou pro nevidomé) v černé barvě dle NV č. 163/2002 Sb.

Umělá vodící linie je tvořena certifikovanou (schválenou) betonovou dlažbou čtvercového tvaru o rozměrech 200/200/80mm s drážkami pro slepeckou hůl v šedé barvě dle NV č. 163/2002 Sb.

c) *Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí*

Povodně - stavba je umístěna mimo záplavové území

Agresivní podzemní voda - není znám výskyt agresivní podzemní vody v řešeném území

Bludné proudy - stavba je umístěna mimo území s výskytem bludných proudů

Poddolování - stavba je umístěna mimo poddolované území

Povětrnostní vlivy - stavba nevyžaduje opatření před povětrnostními vlivy

d) *Splnění požadavků dotčených orgánů*

Veškeré oprávněné požadavky dotčených orgánů jsou zapracovány do této dokumentace. Zejména požadavky Povodí Moravy, s. p. dle vyjádření značky PM061342/2015-203/Fi, ze dne 5. 3. 2015. Veškerá vyjádření dotčených orgánů státní správy a správců inženýrských sítí jsou součástí této dokumentace (viz. *F.1 Vyjádření DOSS a SIS*).