


| | | | | | | | | | |
|---|--|--------------------|--|---------------|--|--|--|-----------|--|
| NAVRH / VYPRACOVAL : | | ZODP. PROJEKTANT : | | KONTROLOVAL : | | <div></div> <div>AP2 projekt s.r.o. Zátkovo nábreží 448/7, 370 01 České Budějovice IČ: 281 49 271, DIČ: CZ28149271</div> | | | |
| M.ŠLINC | | M.ŠLINC | | ING.S.NOVÁČEK | | | | | |
| MĚSTO : ČESKÝ KRUMLOV | | KÚ : ČESKÝ KRUMLOV | | | | | | | |
| OKRES : ČESKÝ KRUMLOV | | KRAJ : JIHOČESKÝ | | | | | | | |
| INVESTOR : MĚSTO ČESKÝ KRUMLOV | | | | | | Č.ZAKÁZKY : | | 06 - 2014 | |
| AKCE : VYTVOŘENÍ PARKOVACÍCH MÍST NA SÍDLIŠTI "ZA NÁDRAŽÍM" V ČESKÉM KRUMLOVĚ | | | | | | DATUM : | | ÚNOR 2014 | |
| | | | | | | STUPEŇ : | | DSP | |
| | | | | | | FORMÁT : | | | |
| | | | | | | MĚŘITKO : | | | |
| PŘÍLOHA : PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA | | | | | | Č.PŘÍLOHY : | | Č.PARÉ : | |
| | | | | | | A | | | |

A - PR VODNÍ ZPRÁVA

Vytvoření parkovacích míst na sídlizti šZa nádražím v Jiho českém Krumlov

Dokumentace pro stavební povolení a pro zadání stavby

1 Identifikační údaje

Označení stavby

| | |
|---------------------------|--|
| <i>Název stavby:</i> | Vytvoření parkovacích míst na sídlizti šZa nádražím v Jiho českém |
| <i>Kraj:</i> | Jiho český |
| <i>Obec:</i> | český Krumlov |
| <i>Katastrální území:</i> | český Krumlov |
| <i>Druh stavby:</i> | rekonstrukce |
| <i>Druh dokumentace:</i> | Dokumentace pro stavební povolení (DSP) |

Stavebník Ě objednatel dokumentace

| | |
|---------------|----------------------|
| <i>Název:</i> | Město český Krumlov |
| | Náměstí Svornosti 1 |
| | 381 18 český Krumlov |

Projektant - zhotovitel projektové dokumentace

| | |
|---------------|---|
| <i>Název:</i> | AP2projekt s.r.o. |
| | Zátkovo náměstí 448/7 |
| | 370 01 Budějovice |
| | IČ : 281 49 271 |
| | DIČ : CZ28149271 |
| | Michal Třinec, autorizovaný technik v oboru dopravní stavby |
| | .autorizace : 0102089 |

2 Základní údaje o stavb

Stručný popis návrhu stavby, jejího umístění a významu

Zájmové území se nachází v zastavěném území sídlizti sZa nádražím v eském Krumlov v prostoru dnešních místních komunikací v severní části města eský Krumlov zvané Nádražní předměstí. Stavba bude realizována na pozemcích investora, Města eský Krumlov.

Předpokládaný průběh výstavby

Termín zahájení stavby v současné době není znám. Záleží na finančních možnostech investora.

Se zahájením stavby se počítá v roce 2014.

Dobu výstavby lze zhruba odhadnout cca v délce 2 měsíců.

Vazba na územní plánovací dokumentaci a na územní rozhodnutí

Plocha určená pro stavbu je situována v katastrálním území eský Krumlov. Tato plocha je součástí území, které je z hlediska územní plánovací dokumentace řešeno Územním plánem města eský Krumlov.

Navržená stavba je v souladu se schváleným Územním plánem města eský Krumlov.

Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Území určené pro stavbu sVytvoření parkovacích míst na sídlizti sZa nádražím v eském Krumlov

je v současné době využíváno jako místní komunikace. Jedná se o ulici se šířkou zpevnění 4,0-6,0m. Povrch vozovky je značně rozbitý.

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

Ochrana proti hluku

Ochrana ovzduší

V rámci stavby není nutné přijímat žádná zvláštní opatření na eliminaci hluku ani škodlivin z dopravy.

Při výstavbě je nutné, při dlouhodobém suchém počasí, zamezit zvýšené prašnosti skrápěním prašných ploch. Deponie materiálu, na nichž je zvýšené riziko vzniku prašnosti, je nutné umístit v dostatečné vzdálenosti od okolní obytné zástavby.

Odpady

Součástí projektové dokumentace je plán nakládání s odpady. Plán řeší způsob nakládání s odpady vzniklými při výstavbě zpevněné plochy, jejich těžení podle druhu a způsob jejich dalšího možného využití.

Při výstavbě je nutné preferovat recyklaci a těžení odpadů, avšak za předpokladu minimalizace primárních (hluk, prach) i nepřímých (obslužná doprava) negativních vlivů spojených s touto činností.

Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Celkový dopad stavby na dotčené území bude zcela minimální, vytvoření parkovacích míst nepředstavuje žádnou záť pro okolí z hlediska životního prostředí.

Jak již bylo uvedeno výše, stavba bude provedena na pozemcích ve vlastnictví investora. Dotčené plochy jsou ostatními plochami dle katastru nemovitostí.

Veškerý stavební odpad vzniklý při stavbě, včetně případně nevhodné zeminy z výkopů, je nutno odvést na příslušné skládky.

Během stavby musí zhotovitel stavby volit takovou technologii provádění (používání těžkých mechanismů při těžbě zeminy, při hutnění atd.), aby nedošlo k porušení stávajícího stavu staveb a zařízení v okolí staveniště ani v jeho obvodu při kladení inženýrských sítí.

V případě nakládání s chemickými látkami je nutné plnit obecné podmínky dle zákona č. 157/1998 Sb. o chemických látkách a chemických přípravcích a zákona č. 352/1999 Sb., kterým se mění zákon č. 157/1998 Sb.

Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami –kordlivými vodami ropné látky, nátočkové hmoty apod. Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie.

Předpokládaný zábor potřebný pro provedení stavby bude v terénu jasně vyznačen a viditelně vyznačen na základě projektové dokumentace.

Komunikace a dráhy

Stavba nezasahuje do ochranného pásma dráhy D.

MK na sídlití slouží jako komunikace pouze k zapojení okolních domů. Toto využití těchto ulic zůstane zachováno.

3. Pohled výchozích podkladů a průzkum

Výčet podkladů a průzkum použitých pro vypracování DSP a DZS

a) Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby

Dokumentace k územnímu rozhodnutí nebyla na tuto stavbu zpracována. Územní řízení nebylo vedeno, jedná se o doplnění stávajícího stavu.

b) Regulační plány, územní plán

Navržená stavba je v souladu se schváleným územním plánem Městského úřadu Český Krumlov.

c) Mapové podklady, záměry území a další geodetické podklady

Pro návrh stavby byla získána katastrální mapa v měřítku 1:1000 od Katastrálního úřadu v Českých Budějovicích.

Území bylo geodeticky zaměřeno polohopisně a výkopisně.

d) Dopravní průzkum

Jedná se o vytvoření parkovacích míst na sídlití sŽa nádražím v Českém Krumlově. Vzhledem k této skutečnosti nebyl prováděn žádný dopravní průzkum, ani nebyly použity žádné údaje o dopravním směřování.

e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum

Vzhledem k rozsahu navrhované stavby nebyl prováděn.

f) Hydrogeologický pr zkum

Nebyl prováděn, rekonstrukce vozovky se bude odehrávat v hloubce max. do jednoho metru, výstavbou nebudou ohroženy zdroje podzemní vody.

g) Diagnostický pr zkum konstrukcí

V blízkosti stavby se nachází obytné budovy, které však nebudou plánovanou stavbou ohroženy.

h) Hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

Stavení se nenachází v žádném vyhlášeném ochranném pásmu významných zdrojů vody.

V těsné blízkosti navržené stavby nejsou žádné jímací objekty.

i) Klimatologické údaje

Klimaticky patří zájmová oblast do okrsku B 4 - zahrnuje území v mírně teplém, vlhkém a mírně chladném klimatu (MT4 a MCH) v nadmořské výšce 520 až 540 m. Charakteristickým rysem je výrazná lenitost a svařitost území.

j) Korozní pr zkum :

Korozní pr zkum nebyl prováděn.

k) Archeologický výzkum :

Z hlediska památkové péče je nutné, aby stavebník podle § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb. Oznámil zahájení výkopových prací s dostatečným předstihem na Archeologický ústav AV ČR a případně umožnil jemu, nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

l) Pr zkum sítě technického vybavení území :

V rámci projektu byly zjištěny stávající inženýrské sítě v prostoru stavby. V rámci stavby nejsou nutné jejich úpravy, je však nutné dbát o to, aby při výstavbě nedošlo k jejich poškození.

Před vlastní stavbou je nutné veškeré inženýrské sítě vytýkat a určit jejich skutečnou polohu! U sítí, u nichž se nepředpokládají úpravy, musí být zajištěna jejich ochrana před poškozením. Jakékoliv práce v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutné projednat s jejich správci.

Případné úpravy i přeložky inženýrských sítí, nevyvolaných stavbou, nejsou součástí této stavby.

4 členění stavby

Způsob číslování a značení

Pro celkovou přehlednost zpracovávané dokumentace, pro oddělení následných správců a pro rozdělení dle charakteristiky činnosti byla, v souladu se Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (MD ČR 02/2007) celá stavba zařazena do jednoho stavebního objektu.

Určení jednotlivých částí stavby

Stavba je rozdělena na pět částí (viz přehledná situace stavby) a bude budována jako celek.

Ukázka výkupu materiálu na stavbu, na stavební objekty

Seznam stavebních objektů :

101 Parkovací místa na sídlití šZa nádražím

Stručný pohled zemních prací:

| | | |
|---|-----------|----------------------|
| VÝKOP (stáv.voz.vrstvy) | 194,4 | m ³ |
| VÝKOP (zemina) | 666,4+53 | m ³ |
| NÁSYP, (použití materiálu z výkopu) | 84,4 | m ³ |
| PĚBYTEK (odvoz) | 635 | m ³ |
| AKTIVNÍ ZÓNA, SANACE (nakupovaný materiál) | 53 | m³ |
| SEJMUTÍ ORNICE | 128,3 | m ³ |
| ROZPROSTĚNÍ ORNICE | 41,1 | m ³ |
| PĚBYTEK ORNICE | 87,2 | m ³ |

Poznámka: Sanace aktivní zóny - předpokládá se její realizace cca na 5% plochy nových parkovišť v tl. 0,30m. Plocha nových parkovišť $1050\text{m}^2 \cdot 0,05 = 53\text{m}^3$ (výkop + nákup.materiál)

5 Podmínky realizace stavby

Vlastní a časové vazby souvisejících staveb jiných investorů

V souvislosti nejsou známy žádné souvisící stavby jiných investorů.

Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Konkrétní lhůty a termíny výstavby vyplynou z možností finančního zajištění celé akce a z výběrového řízení na zhotovitele stavby. Nad dodržením postupů výstavby a prováděním technologických činností bude dohlížet technický dozor investora akce.

Dodržení plynulosti a koordinovanosti stavby je povinen zajistit zhotovitel stavby. Průběh výstavby si s ohledem na použité technologické postupy, klimatické i jiné vlivy určí zhotovitel stavby. Předpokládaná doba realizace stavby je cca **2 měsíce**.

Zajištění průstupu na stavbu

Doprava stavebních materiálů bude probíhat především po stávajících místních komunikacích.

Dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy

Vytvoření parkovacích míst na sídlití šZa nádražím si vyžaduje dočasné dopravní omezení. Zhotovitel stavby musí dbát zvýšené opatrnosti zejména při provádění prací v prostoru stávajících místních komunikací na sídlití šZa nádražím.

V době realizace stavby dojde k určení omezení průstupu pěších i vozidel do objektů a nemovitostí v této ulici. Zhotovitel bude v rámci stavebních prací povinen umožnit průstup vozidel svozu komunálního odpadu, nebo svozu nádob na domovní odpad na místo průstupné vozidlům zajišťujících jeho odvoz.

Rozhledové poměry

Rozhledové poměry po realizaci stavby nebudou změněny ve srovnání s dnešním stavem.

6 Pohled budoucích vlastníků (správce)

Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stav. objekty

Město český Krumlov :

101 Parkovací místa na sídlití šZa nádražím

Správci nebo vlastníci jednotlivých stavebních objektů jsou povinni je spravovat v souladu s jejich charakteristikou i příslušnými předpisy a dbát o to, aby jejich stav odpovídal požadavkům na jejich provoz a neohrožoval provoz a užívání ostatních stavebních objektů.

7 Předávání částí stavby do užívání

Možnosti postupného předávání částí stavby do užívání

V průběhu výstavby nebude nutné, vzhledem k její krátké době realizace, uvádět jednotlivé části nebo objekty stavby do předčasného užívání. Stavba bude moci být předána k užívání najednou. Stavební práce budou ale probíhat tak, aby byla připravenost do přilehlých objektů přerušena jenom v nejn nutnějších případech.

Zdvojnásobení potřeby užívání částí stavby před dokončením celé stavby

Jak bylo uvedeno v předchozím odstavci, nepředpokládá se předčasné užívání dílčích objektů nebo částí stavby.

8 Souhrnný technický popis stavby

Předmětná stavba spoívá ve vytvoření parkovacích míst na sídlití šZa nádražím v českém Krumlově.

Technický popis

1010 Parkovací místa na sídlití šZa nádražím

Předmětem tohoto stavebního objektu je vytvoření nových parkovacích míst na sídlití šZa nádražím v českém Krumlově - stavební rozdělených na tři části.

Směrové a výškové členění

V daném území jsou nová parkovací stání navržena tak, aby je bylo možné nejlépe začlenit požadované řídkové uspořádání do prostoru vyčleněného pro stavbu, tedy území mezi bytovou

zástavbou, resp. silničního pozemku.

Smíšené poměry :

Jsou dány polohou dnešní MK na sídlizti.

Výškové poměry :

Niveleta pro vylehlých MK nebude výstavbou nových parkovacích stání m n na

P í né uspo řádání

| | |
|------------------------------------|--|
| parkovací pruhy [cp] | 4,50 a 5,00 (SN 73 6056) kolmé stání |
| parkovací pruhy [cp] | 4,70 (SN 73 6056) -íkmé stání |
| parkovací pruhy [cp] | 2,00 (SN 73 6056) podélné stání |
| chodníky [a _{CH}] | 2,00 m mezi zástavbou a parkovacími pruhy. |

Parkovací pruhy kolmé mají délku stání nejmén 4,50m s uvařovaným p evisem vozidla 0,5m celkem tedy délka kolmého stání pro osobní vozidla íní 5,00m dle SN 73 6056. Základní a nejmenší í ka parkovacího stání je 2,50m ó v p ípad krajního stání je zv t-eno o 0,25m Parkovací stání jsou navrženy s ohledem na rozmíst ní ploch k umíst ní nádob na domovní a separovaný odpad. Povrch parkovacího stání je asfaltový (viz vozovka .1).

Parkovací pruhy -íkmé mají délku stání nejmén 4,70m s uvařovaným p evisem vozidla 0,5m celkem tedy délka kolmého stání pro osobní vozidla íní 5,20m dle SN 73 6056. Základní a nejmenší í ka parkovacího stání je 2,90m ó v p ípad krajního stání je zv t-eno o 0,25m Povrch parkovacího stání je asfaltový (viz vozovka .1).

Parkovací pruhy podélné mají základní délku stání nejmén 5,75m dle SN 73 6056. Základní í ka parkovacího stání je 2,00m. Povrch parkovacího stání je asfaltový (viz vozovka .1).

P í ný sklon : parkovací stání mají základní p í ný sklon 2,0% sm rem ke stávajícím místním komunikacím. Pro pot eby odvodn ní a odvedení vod mimo stávající vozovku, bude p í ný sklon opa ný, tj. sm rem od komunikace (sklon 2,0% pop . 2,5%) .

Chodníky

Nov vyvolané p elofky chodník , p echody pro chodce a místa pro p echázení mají úpravu (vý-ky obrubník , p í né a podélné sklony, povrchová úprava) v souladu s vyhlá-kou .398/2009 Sb. o obecných pořádacích zabezpe ujících bezbariérové uřívání staveb

Místa pro p echázení ó p echody pro chodce:

Budou upravena jako bezbariérové a jsou vybavena varovným a signálním pásem podle vyhlá-ky .398/2009 Sb.. P echody jsou navrženy v í ce 3,0 m.

Konstrukce parkovacích stání, chodník

Konstrukce parkovacích míst je navržena dle katalogu vozovek TP 170 ó Navrhování vozovek pozemních komunikací, katalogový list . D1-N-2-VI-PIII pro návrhovou úroveň poru-ení D1 a pro t ídu dopravního zatížení VI, typ podloží PIII takto:

VOZOVKA .1: Vozovka parkovacích stání, dopln ní kce vozovky

| | |
|--|---------------|
| • Plá musí být zhuťna, modul p etvárnosti minimáln $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$. | |
| • Vrstva ze -t rkodrti (T_{DA}), modul p etvárnosti minimáln $E_{def,2} = 50 \text{ MPa}$ | 150 mm |
| • Vrstva ze -t rkodrti (T_{DB}), modul p etvárnosti minimáln $E_{def,2} = 80 \text{ MPa}$ | 150 mm |
| • Podkladní vrstva z ACP 16+ | 50 mm |
| • Obrušná vrstva AC0 11 | 40 mm |
| • Celkem | 390 mm |

Konstrukce chodníků

- Poznámka: Podkladní nestmelené vrstvy (– rkdrti) lze v souladu s TP 210 šUfítí ecyklovaných stavebních demoli ních materiál do pozemních komunikací nahradit odpovídajícím betonovým R-materiálem.

Použití stávající kamenné a nové betonové silniční obrubníky (okraje parkovacích míst o 5. ást) a okraje chodník (sadové obrubníky) budou uloženy do betonového lože a dle požadavku SN 73 6131 budou dále dodrženy tyto podmínky: Lože pro obrubníky bude z betonu C 25/25 n XF3. Obrubníky se osadí do zvlhčeného betonu, na pevný, ztuhlý podklad. Povrch podkladu musí být tak vlhký, aby neodebíral vodu z pokládaného prvního betonu. Minimální tloušťka betonového lože s boční oporou 100 mm. Na vnější straně chodník (případně alespoň na jedné straně samostatných stezek pro pěší) nutno osadit betonový zahradní obrubník do výšky min. 60 mm na úroveň nivelety chodníku, z čehož vytvoření plochy pro rozložení vodící linie v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb.

Stávající místní komunikace na sídlí-ti šZa nádraffímō jsou v sou asné dob v celé délce do obrub. Pro zaji-t ní odvodn ní jsou dnes pod obrubníky umíst ny uli ní vpusti, které jsou zaúst ny do jednotné kanalizace. V rámci dopln ní parkovacích stání nebudou stávající uli ní vpusti m n ny ó systém odvodn ní z stane nadále zachován.

Součástí stavby jsou i jiné zemní práce v podobě sejmutí ornice, provedení případných úprav podloží, úprava zemní plán apod. Stávající terén bude v potřebných místech odhumusován v tloušťce 0,15-0,20m.

Stávající dopravní značení na sídlišti Ža nádražímô z stane zachováno. V rámci vytváření nových parkovacích míst bude u míst pro invalidy osazena DZ IP12 se symbolem O7. Symbol invalidy bude také namalován vodorovným značením na povrchu parkovacího stání. Oddělení parkovacích stání bude vyznačeno VZ (V10a, V10b, V10c).

Vytvoření parkovacích míst na sídli-ti šZa nádražím si vyhládá áste n dopravní omezení.

Zhotovitel stavby musí dbát zvýšené opatrnosti zejména při provádění prací v prostoru stávajících místních komunikací na sídlizti sZa nádražím.

Vegetační úpravy, zatravnění

Základní informace jsou uvedeny v TKP 13-vegetační úpravy a v dalších podpisech v TKP uvedených. Trávník je nutno založit tak, aby při podání splnil parametry stanovené TKP.

Zakládání trávníku - trávník bude založen výsevem. Před výsevem je nutno vrchní vrstvu poddy obdlat (frézování 2x, smykávání, vláčení), urovnat a vysbírat kameny. Výsev se provádí ručně. Po výsevu se travní semeno zapraví a povrch poddy se uvalí. Zakládání trávníku zahrnuje také první posekání.

Travní směs - je byla travní směs obvyklá pro trávníky podél komunikací na místech vystavených slunci a

pro zelené plochy ve městech, pro středně tloušťkové a tloušťkové poddy s výslunnou polohou.

dávkování: 15g/1m²

Ošetřování trávníku v projektu je požadováno ošetřením trávníku 3x. Ošetření se plochy mimo výsadby. Ošetřování trávníku zahrnuje kosení trávy se shrabáním a odvozem shrabky na skládku, případně dosev nevzešlých míst apod. tak, aby trávník při podávání splnil parametry TKP.

9 Výsledky a závěry z průzkumu, podkladů a měření

Všechny výsledky a závěry z průzkumu, podkladů a měření, získaných při prováděných v rámci zpracované dokumentace, jsou popsány již v předchozích částech této průvodní zprávy, zejména pak v kapitole 3. Všechny potřebné výstupy a údaje byly zpracovány do projektové dokumentace a sloužily jako základní podklad pro vypracování tohoto stavebního objektu i jiných plánů.

10 Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky

Při stavbě dojde k zásahu do těchto ochranných pásem: ochranné pásmo na obě strany

Podzemní elektrická vedení do 110 kV v etn. 0,5 m od krajního kabelu

Vodovodní potrubí do prům. 500 mm v etn. 1,5 m od vnějšího lince st. ny potrubí

Podzemní vedení STL plynovod. 0,5 m na obě strany od poddorysu

Stavba se dotýká některých ochranných pásem stávajících inženýrských sítí. Stavební činnost v blízkosti všech ochranných pásem je nutné provádět podle obecně platných předpisů a podle podmínek jednotlivých správců uvedených na jejich vyjádření. Ve kterém stavební činnost musí probíhat pouze na plochách určených projektem a vymezených obvodem stavení.

V prostoru stavby se nenachází žádné národní kulturní památky ani chráněná území.

Stavení neleží v žádném ochranném pásmu zvláště chráněného území ve smyslu zákona NR. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ani ochranným pásmem ložiska nerostných surovin.

Navrhovaná stavba neleží v žádném vyhlášeném ochranném pásmu významných zdrojů vody.

11 Zásah stavby do území

V prostoru stavby nedojde k demolici žádného stavebního objektu.

Rozsah zemních prací je dán návrhem nové konstrukce vozovky.

Stavba rekonstrukce ulice bude probíhat pouze po pozemcích ostatních nebo manipulačních ploch.

V rámci stavby nedojde k dotčení pozemků ZPF.

V rámci stavby nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL).

V rámci stavby bude nutno vykácet několik stromů a keřů nacházejících se v prostoru nově budovaných parkovacích stání na sídlitě šZa nádražím.

12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Plochy pro zařízení stavení a skládky materiálu si zajistí zhotovitel stavby ve spolupráci s jejím investorem.

Zhotovitel stavby si zajistí také připojení zařízení stavení na potrubné inženýrské sítě.

13 Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí

Vliv stavby a provozu parkovacích míst na sídlitě šZa nádražím v eském Krumlovu na životní prostředí bude zanedbatelný. Stavba je umístěna na plochách, kde se již dnes nachází místní komunikace.

V rámci stavby budou vyprodukovány některé stavební odpady. V průběhu výstavby musí zhotovitel dodržovat zejména ustanovení uvedených zákonů a zákonných opatření:

- Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů
- Vyhláška MFiP ČR a MZD ČR č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů
- Vyhláška MFiP ČR č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- 311/1991 Sb. o státní správě v odpadovém hospodářství
- 401/1991 Sb. o programech odpadového hospodářství
- 521/1991 Sb. o vedení evidence odpadů
- 513/1992 Sb. nařízení vlády o podrobnostech nakládání s odpady

14 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Návrh parkovacích míst na sídlitě šZa nádražím v eském Krumlovu odpovídá požadavkům na provoz a bezpečnost stavby z hlediska silničního provozu.

Směrové, výškové i šířkové uspořádání a nová konstrukce parkovacích stání zaručí splnění

pofladovaných uflitných i funk ních vlastností stavby i mechanickou odolnost a stabilitu.

Parametry navrhované stavby jsou v souladu s ustanoveními SN 73 6056, SN 736102, SN 736110 a dal-ími souvisejícími normami a TP 103.

Poflárn bezpe nostní e-ení

Vzhledem k charakteru stavby je, ve vazb na § 41 odst. 2 vyhl. . 246/2001 Sb., obsah poflárn bezpe nostního e-ení stavby p im en omezen.

Jedná se o dopravní stavbu navrženou p eváfln z neho lavých materiál . Sou ástí stavby nejsou fládné nadzemní stavební objekty obsahující místnosti vyfladující vytvo ení samostatného poflárního úseku. Stanovení poflárního rizika ani stupn poflární bezpe nosti není nutné u fládného objektu. Mezní velikost poflárních úsek není nutné hodnotit.

Sou ástí stavby nejsou protihluková opat ení, která by bránila úniku osob p i pofláru. Sou ástí stavby není tunel ani skrytý zá ez, které by omezovaly bezpe ný únik osob p i nehod a následném pofláru.

Zásahové cesty ani nástupní plochy není nutné z izovat. Podmínky pro provedení poflárního zásahu jsou standardní. Lze p edpokládat dopravní nehodu s následným poflárem nebo únikem nebezpe né látky. K t mto p ípad m nelze navrhnout konkrétní opat ení stavebního rázu.

Stavba nevytvá í poflárn nebezpe ný prostor. Odstupové vzdálenosti vyhovují.

Na ulici je zaji-t n pr jezdny profil vý-ky min. 4100 mm.

Evakuace zví at a majetku není projektem navržena. Navržené e-ení je pro daný ú el stavby vyhovující.

Odstupové vzdálenosti se neposuzují.

Zabezpe ení poflární vodou, vnit ní a vn j-í odb rní místa ani zvlá-tní hasební látky není nutné v souvislosti s navrženou stavbou z izovat. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Není navržen prostor vyfladující instalaci hasicích p ístroj .

Poflárn bezpe nostní za ízení nejsou navržena.

Pro bezpe nost zasahujících jednotek p i ha-ení nebo provád ní záchranných prací není nutné stanovovat dal-í zvlá-tní opat ení.

Ochrana zdraví, zdravých flivotních podmínek a flivotního prost edí

Návrh stavby v maximální možné mí e respektuje pofladavky na ochranu zdraví i flivotních podmínek. Stavba je provedena v souladu s p íslu-nými normami i p edpisy.

Stavba nezp sobí zatíflení okolí nadlimitním mnofstvím emisí.

Ochrana proti hluku

Okolní pozemky a budovy není nutné chránit p ed nadlimitním hlukem.

Úspora energie

Stavba parkovacích míst na sídlit-í šZa nádražím v eském Krumlov nebude znamenat úsporu energie.

Hledisko civilní ochrany

Stavba není v rozporu s pot ebami CO.

15 Dal-í pořadavky

Uflitné vlastnosti stavby

Parkovací stání jsou navrženy podle příslušných norem, zákonů a předpisů a zaručí dostatečnou kapacitu své konkrétní funkce, stejně jako splnění obecných technických požadavků na výstavbu, snadnou údržbu a životnost.

Při návrhu stavby byla respektována požadavky vyhl. MMR č. 137/1998 o obecných technických požadavcích na výstavbu a vyhl. MDS č. 104/1997, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (obdobně v platném znění).

Dodržení parametrů a požadavků základních SN pro projektování pozemních komunikací (SN 736110, 736102, 736056 atp.) jsou splněny i podmínky, uvažované v jednotlivých paragrafech vyhl. č. 104/1997. Vlastní obecné technické podmínky stanoví §§ 16 a 36. Podmínky v jednotlivých paragrafech byly při návrhu technického řešení dodrženy, není nutno zajišťovat např. souhlas s odchylným technickým řešením u žádného z jednotlivých stavebních objektů.

Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace:

V rámci akce: šVytvoření parkovacích míst na sídlití šZa nádraží v Českém Krumlově se navrhuje stavební úpravy místních komunikací. V návrhu se proto vytyčují i prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jako jsou signální a varovné pásy.

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientaci do ležitému místu, zejména určí přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k fleznímu přejezdu nebo přechodu a souasně určí směr přecházení, přístup k místu nástupu do vozidel ve veřejné dopravě nebo přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku a určí okraj obytné a pedestrian zóny; neurčí přístup k jednotlivým institucím. Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, u zmíněných staveb lze v odvozných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nálepem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný i dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být v signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šířky 800 mm i okraj signálního pásu. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích, v souhrnu chodníku a cyklistické stezky nebo pásu pro in-line brusle a při použití barevných vzorů v dlažbě. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se ziskují přirozeně v pravém úhlu. V místech, kde se spojují dvě trasy signálního pásu, musí být signální pásy přerušeny v délce odpovídající jejich šířce.

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určí hranici vstupu na flezní přejezd nebo přechod, okraj nástupišť tramvajové zastávky s pojízdným mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupišť kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na fleznici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraj obytné a pedestrian zóny. Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nálepem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný i dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být v varovnému pásu vizuálně kontrastní. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Na chodníku šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být signální pás veden na stranu přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak získuje pouze na jedné straně.

Ochrana stavby před škodlivými úinky vn j-ího prostředí

Stavba parkovacích míst nebude ohrožena škodlivými úinky vn j-ího prostředí, nepoítáme-li povtrnostní podmínky.

Stavba se nenachází na poddolovaném území.



V eských Budjovicích, únor 2014

Michal Tmnc

P íloha: tabulka pozemků dot ených stavbou

P íloha 1: TABULKA POZEMK Ů DOT ENÝCH STAVBOU

Stavba je umíst ována na t chto pozemcích:

| parkovi-t | íslo pozemku | druh pozemku | LV | vlastník |
|-----------|--------------|--------------|-------|--------------------|
| .1 | 1500/33 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .1 | 1500/69 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .2 | 1500/28 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .2 | 1500/30 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .3 | 1500/27 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .3 | 1500/73 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .3 | 1500/1 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .4 | 1500/23 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .4 | 1516/1 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .5 | 1519/3 | ovocný sad | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .5 | 1519/6 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |
| .5 | 1498/1 | ost. plocha | 10001 | M sto eský Krumlov |