

# Úpravy zastávek hromadné dopravy ve městech Černošice a Dobřichovice

## Obsah

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>3</b>
1.1	OZNAČENÍ STAVBY .....	3
1.2	OBJEDNATEL, STAVEBNÍK .....	3
1.3	ZHOTOVITEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE .....	3
<b>2</b>	<b>ÚDAJE O DOSAVADNÍM VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOSTI ÚZEMÍ .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH A O NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>INFORMACE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU .....</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>ÚDAJE O SPLNĚNÍ PODMÍNEK REGULAČNÍHO PLÁNU, ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ .....</b>	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY NA SOUVISEJÍCÍ A PODMIŇUJÍCÍ STAVBY A JINÁ OPATŘENÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ .....</b>	<b>5</b>
<b>8</b>	<b>PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY VČETNĚ POPISU POSTUPU VÝSTAVBY .....</b>	<b>5</b>
<b>9</b>	<b>URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ A STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>6</b>
9.1	ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ, JE V PAMÁTKOVÉ REZERVACI NEBO JE V PAMÁTKOVÉ ZÓNĚ .....	6
9.2	URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POPŘÍPADĚ POZEMKŮ S NÍ SOUVISEJÍCÍCH .....	6
9.3	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ S POPISEM POZEMNÍCH STAVEB A INŽENÝRSKÝCH STAVEB A ŘEŠENÍ VNĚJŠÍCH PLOCH .....	6
9.4	NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	7
9.5	ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VČETNĚ ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU .....	7
9.6	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ŘEŠENÍ JEHO OCHRANY .....	8
9.7	ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ NAVAZUJÍCÍCH VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH PLOCH A KOMUNIKACÍ .....	8
9.8	PRŮZKUMY A MĚŘENÍ .....	9

9.9	ÚDAJE O PODKLADECH PRO VYTÝČENÍ STAVBY, GEODETICKÝ REFERENČNÍ POLOHOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM .....	9
9.10	ČLENĚNÍ STAVBY NA JEDNOTLIVÉ STAVEBNÍ OBJEKTY .....	9
9.11	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ POZEMKY A STAVBY .....	9
10	MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA .....	10
11	POŽÁRNÍ BEZPEČNOST .....	10
12	HYGIENA, OCHRANA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ .....	10
13	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ .....	10
14	OCHRANA PROTI HLUKU .....	10
15	ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA .....	10
16	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE .....	10
17	OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ ..	11
18	OCHRANA OBYVATELSTVA .....	11
19	INŽENÝRSKÉ STAVBY .....	11
20	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	11
20.1	INFORMACE O ROZSAHU A STAVU STAVENIŠTĚ .....	11
20.2	VÝZNAMNÉ SÍTĚ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY .....	12
20.3	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA ZDROJE VODY, ELEKTŘINY, ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ.....	12
20.4	ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ TŘETÍCH OSOB.....	12
20.5	USPOŘÁDÁNÍ A BEZPEČNOST STAVENIŠTĚ Z HLEDISKA OCHRANY VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ .....	12
20.6	ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYUŽITÍ NOVÝCH A STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ.....	12
20.7	POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ .....	13
20.8	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ.....	13
20.9	PODMÍNKY PRO OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ.....	13
20.10	ORIENTAČNÍ LHŮTY VÝSTAVBY A PŘEHLED ROZHODUJÍCÍCH DÍLČÍCH TERMÍNŮ	13

## PRŮVODNÍ A TECHNICKÁ ZPRÁVA

Vzhledem k malému rozsahu stavby a nekomplikovanosti projektové dokumentace jsou oproti požadavku přílohy 1 vyhlášky 499/2006 Sb. sloučeny do jednoho dokumentu části A. Průvodní zpráva, B. Souhrnná technická zpráva a E. Zásady organizace výstavby. Rozsahu staveb je přizpůsoben i obsah textové části dokumentace.

### 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

#### 1.1 OZNAČENÍ STAVBY

**Název stavby:** Úpravy zastávek hromadné dopravy ve městech Černošice a Dobřichovice  
**Místo stavby obec:** Černošice a Dobřichovice  
**Stupeň dokumentace:** Dokumentace k žádosti o stavební povolení (DSP)

#### 1.2 OBJEDNATEL, STAVEBNÍK

##### SO 01 až SO 07

**Název:** Město Černošice  
**Sídlo:** Riegrova 1209, 252 28 Černošice  
**IČ:** 70946078  
**Zastoupení investora:** Mgr. Filip Kořínek, starosta  
**Zástupce ve věcech technických:** Jiří Jiránek, vedoucí OISM

##### SO 10 až SO 18

**Název:** Město Dobřichovice  
**Sídlo:** Vítova 61, 252 29 Dobřichovice  
**IČ:** 00241181  
**Zastoupení investora:** ing. Michael Pánek, starosta  
**Zástupce ve věcech technických:** ing. Petr Hampl, tajemník

#### 1.3 ZHOTOVITEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

**Název:** CityPlan spol. s r.o.  
**Sídlo:** Jindřišská 17, 110 00 Praha 1  
**IČ:** 4730 7218  
**Zpracovatelský útvar:** Středisko dopravních projektů  
**Zastoupený:** Ing. Ondřej Kyp – vedoucí střediska  
(č. aut. ČKAIT 0009592)  
**Autorský kolektiv:** Ing. Dan Krejčí – vedoucí projektu

## **2 ÚDAJE O DOSAVADNÍM VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOSTI ÚZEMÍ**

V rámci této projektové dokumentace je navržena úprava 14-ti stávajících zastávek autobusové hromadné dopravy na území měst Černošice a Dobřichovice. U 3 zastávek je navrženo jejich přesunutí do výhodnější polohy. Dále jsou navrženy 2 zcela nové zastávky ve městě Černošice.

Všechny úpravy zastávek a nové zastávky jsou navrženy v zastavěném stabilizovaném území obce. Zastávky se nachází u silnice II. třídy II/115, nebo u místních komunikací, které jsou majetkem měst Černošice, nebo Dobřichovice.

Část navržených stavebních úprav se nachází na pozemcích Středočeského kraje (silnice II/115), dále na obecních pozemcích (Černošice, Dobřichovice).

## **3 ÚDAJE O PROVEDENÝCH PRŮZKUMECH A O NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Vzhledem k jednoduchosti všech navrhovaných stavebních objektů nebyly provedeny žádné průzkumné práce. Bylo provedeno geodetické zaměření zájmového území jednotlivých lokalit.

Jelikož se jedná o vybavení stávajících zastávek a návrhu nových zastávek, jsou všechny napojeny na stávající dopravní infrastrukturu (silnice II. třídy a místní komunikace).

Navržené doplňky vybavení zastávek nevyžadují napojení na technickou infrastrukturu v území. Navržené přístřešky ani označníky nejsou napojeny na elektrickou energii, neboť se nepředpokládá osvětlení přístřešků ani označníků.

## **4 INFORMACE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ**

Navržené řešení nebylo v předchozích stupních projednáváno s dotčenými orgány.

## **5 INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU**

Návrh úprav stávajících a nových zastávek je proveden dle následujících norem a předpisů:

1. ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
2. ČSN 73 6125-1 – Navrhování zastávek městské hromadné dopravy
3. TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací
4. TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
5. Vyhláška 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a dále všechny další zákony, normy, TP, VL a předpisy, které mohou mít vliv na návrh technického, stavebního a dopravního řešení.

## **6 ÚDAJE O SPLNĚNÍ PODMÍNEK REGULAČNÍHO PLÁNU, ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ**

Navržené úpravy nemají vazbu na regulační plán ani na územní plán, neboť svým rozsahem jsou pod rozlišovací schopností obou územně plánovacích dokumentací. Doplnění mobiliáře je navrženo v rámci stávajících dopravních ploch. Nové zastávkové zálivy jsou většinou rovněž navrženy v ploše dopravní infrastruktury.

## **7 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY NA SOUVISEJÍCÍ A PODMIŇUJÍCÍ STAVBY A JINÁ OPATŘENÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ**

Doplnění vybavení zastávek hromadné autobusové dopravy a návrh nových zastávek nemá vliv na další stavby v jejich okolí. Řešené stavby jsou malého významu, nebudou mít zásadní dopad do provozu na přilehlých komunikacích. Z hlediska omezení provozu nebudou žádné komunikace po dobu výstavby zcela uzavřeny, budou navržena pouze lokální omezení v místě stavby (zúžení stávající vozovky).

V Černošicích jsou úpravy zastávek SO 04 Černošice, Vráž samoobsluha a SO 06 Černošice, Kladenská (novostavba) částečně závislé na celkové rekonstrukci silnice II/115, která je vlastníkem komunikace (Středočeský kraj) připravována. Z hlediska provedení a postupu výstavby by bylo vhodné obě investiční akce časově zkoordinovat. V případě, že rekonstrukce silnice II/115 nebude v dohledné době zahájena, budou oba zálivy vybudovány nezávisle na rekonstrukci silnice II/115.

V Dobřichovicích je zastávka Dobřichovice, rozc. Karlík částečně závislá na rekonstrukci přilehlé křižovatky, která je v současném době ve stavu projektové dokumentace. Nově navržený přístřešek a označnický sloup jsou umístěny na nově navržený chodník. Stavební úpravy nejsou tedy součástí této dokumentace. V případě, že by rekonstrukce křižovatky se opozdila oproti instalaci přístřešků, bude nutné nový přístřešek osadit na dočasné místo, jako je stávající přístřešek. Důvodem je užší stávající chodník oproti navrhovanému stavu – přístřešek by zasahoval do vozovky. Po dokončení rekonstrukce křižovatky a zejména chodníku, bude přístřešek přesunut do definitivní polohy.

Pro ostatní zastávky není tedy nutné řešit časovou posloupnost jednotlivých staveb na území obou měst.

## **8 PŘEDPOKLÁDANÁ LHŮTA VÝSTAVBY VČETNĚ POPISU POSTUPU VÝSTAVBY**

Lhůta výstavby se bude lišit dle rozsahu prací na jednotlivých zastávkách. Časově nejkratší budou stavební práce spojené s osazením přístřešku a označnického sloupu bez dalších stavebních úprav. Zde předpokládáme dobu výstavby cca 2 týdny. Časově nejnáročnější budou zastávky s nově budovaným zastávkovým zálivem a chodníkem. Zde může výstavba trvat až dva měsíce.

Při rekonstrukci některých zastávek bude nutné zřídit v bezprostřední blízkosti náhradní zastávku pro městskou dopravu. Ta bude vybavena přenosným označníkem a případně i náhradní nástupní hranou (pokud se bude jednat o dlouhodobější výluky). Z hlediska postupu výstavby není stanoveno přesné pořadí. Jednotlivé lokality jsou na sobě prostorově a časově nezávislé. Rovněž není omezen souběh jednotlivých staveb.

## **9 URBANISTICKÉ, ARCHITEKTONICKÉ A STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

### **9.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ, JE V PAMÁTKOVÉ REZERVACI NEBO JE V PAMÁTKOVÉ ZÓNĚ**

Jedná se o drobné stavební úpravy až po výstavby nových zastávkových zálivů. Staveniště u všech zastávek nevyžaduje rozsáhlé zemní práce a výstavby náročných konstrukcí. U zastávek, kde je doplňován pouze mobiliář, je ponechán stávající charakter chodníku i komunikace. Nové a přesunuté zastávky jsou navrženy na pozemcích v těsné návaznosti na stávající komunikaci. Většinou jsou vybaveny zastávkovým zálivem a nástupní hranou, včetně napojení chodníku na stávající systém chodníků.

Ani jedna z rekonstruovaných a nově navrhovaných zastávek se nenachází v památkové rezervaci ani v památkové zóně.

### **9.2 URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POPŘÍPADĚ POZEMKŮ S NÍ SOUVISEJÍCÍCH**

Nově navržené přístřešky musí splňovat atributy moderně koncipované zastávky hromadné dopravy. Přístřešek je navržen prosklený, a to jak svislé, tak vodorovné konstrukce. Všechny přístřešky budou vybaveny zadní stěnou, boční stěny budou doplněny pouze v případech, kde přístřešky jsou umístěny mimo nástupní hranu. Toto řešení není většinou z prostorových důvodů možné. Přístřešek bude vybaven lavičkou a informační tabulí. Označník bude navržen z podobných materiálů jako přístřešek. Bude vybaven svislou dopravní značkou IJ 4a (zastávka) v horní části označníku. Dále na označník obsahovat prostor pro umístění tištěných zastávkových jízdních řádů, prostor pro přehledné umístění čísel linek autobusů a přehlednou tabuli s vyznačením jména zastávky. Dále na označníku musí být umístěn koš na odpadky. Na zastávkách bude uveden dotační titul, který umožní rekonstrukci zastávek.

### **9.3 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ S POPISEM POZEMNÍCH STAVEB A INŽENÝRSKÝCH STAVEB A ŘEŠENÍ VNĚJŠÍCH PLOCH**

Nové chodníky a zpevněné plochy pod přístřešky jsou navrženy ze zámkové dlažby a zakončeny sadovým obrubníkem. V případě, že budou nové zpevněné plochy navazovat na chodníky z jiného materiálu, bude tento materiál doplněn i do rozšířených ploch. Jedná se zejména

o zastávky Dobřichovice pošta (SO 15, 16) a Černošice, Vráž samoobsluha (SO 05), kde stávající chodníky jsou řešeny z kamenné dlažby.

Zastávkové zálivy jsou navrženy s živičným povrchem, který bude navazovat na stávající zpevněné plochy vozovek. Celková tloušťka konstrukce vozovky v zastávkovém jízdním pruhu je navržena 0,57 m. Mezi úrovní zastávkového pruhu a úrovní chodníku je navržen nášlap 0,2 m.

#### **9.4 NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Mobiliář je součástí zastávek, která jsou napojeny na silnici II. třídy, nebo na místní komunikace. Některé stávající zastávky nemají z prostorových důvodů řešen zastávkový záliv a vodorovné dopravní značení V 11a je navrženo v rámci jízdního pruhu.

Nově navržené zastávky jsou navrženy se samostatným zastávkovým zálivem. Nástupní hrany jsou buď součástí stávajícího chodníku (prostorové důvody), nebo jsou na chodník napojeny krátkou pěší trasou. Nové zpevněné plochy zastávkových zálivů jsou na stávající konstrukční vrstvy přilehlé komunikace napojeny s přesahem, aby nedocházelo k deformacím spoje – prosedání a následná tvorba trhlin.

Napojení na technickou infrastrukturu v území není navrženo, neboť přístřešky ani označníky nejsou vybaveny světelnými zdroji. Rovněž v rámci zastávek nejsou navržena zařízení vyžadující přívod a odvod vody.

#### **9.5 ŘEŠENÍ TECHNICKÉ A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY VČETNĚ ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU**

V rámci navrhovaných prací jsou z dopravní infrastruktury navrženy zastávkové zálivy, nástupní hrany a případně spojovací chodníky. Na všech zastávkách jsou doplněny přístřešky a nové označníky. Případné stávající přístřešky a všechny označníky budou demontovány. Rovněž budou odstraněny stávající lavičky, které je možno případně použít v jiných lokalitách.

Zastávky (ve variantě na jízdním pruhu i v samostatném zálivu) budou vybaveny svislým a vodorovným dopravním značením. Na vozovce bude vyznačena v.d.z. V 11a zastávka autobusu a V 12a žlutá klikatá čára – pouze v zálivech. Obě v.d.z. jsou navržena z důvodu omezení parkování vozidel. Dále je navrženo na vjezdu do zastávky osazení s.d.z. IJ 4c zastávka autobusu.

Přístřešky jsou umístěny přednostně mimo nástupní hranu, jsou vybaveny zadní stěnou a pokud je to možné mají bočnice na obou kratších stranách. Pokud jsou přístřešky umístěny na nástupní hraně, která je zároveň chodníkem, jsou přístřešky částečně průchozí a není možné umístit bočné stěny.



Konstrukce vozovky zastávkového jízdního pruhu je navržena následovně:

Asfaltový beton střednězrný	ACO 11+	40 mm
Asfaltový beton hrubý	ACO 16+	60 mm
Obalované kamenivo	ACP 16	50 mm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	170 mm
Štěrkořť	ŠDA	250 mm
Celkem		570 mm

Konstrukce chodníku v zámkové dlažbě je následující:

Dlažba	DL I	60 mm
Ložní vrstva dlažby	L	30 mm
Štěrkořť	ŠD	150 mm
Celkem		240 mm

Délka nástupní hrany je pro všechny zastávky navržena délky 12 m, neboť zastávky nejsou obsluhovány kloubovými autobusy a jejich provoz se zde nepředpokládá. V případě návrhu nových zastávkových zálivů jsou vjezdové klíny navrženy délky 15 m, nebo jsou modifikovány dle místních poměrů. Výjezdové klíny jsou jednotně navrženy délky 15 m.

Základní rozměr přístřešku je navržen 4,2 m délky, 1, 9m hloubka a 2,5 m výška u nástupní hrany. Na některých zastávkách jsou rozměry hloubky modifikovány z prostorových důvodů. Šířka nástupní hrany je navržena 2 m, přístupové chodníky jsou navrženy šířky 1,5 m. Nástupní hrana je u nových zastávek navržena 0,2 m, u stávajících je výška obruby ponechána ve stávajícím stavu.

Specifické úpravy technického řešení zastávek jsou popsány v dokumentaci jednotlivých SO.

Navržené úpravy neřeší dopravu v klidu.

## 9.6 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A ŘEŠENÍ JEHO OCHRANY

Navržené úpravy stávajících zastávek a navržené nové zálivy nemají vliv na životní prostředí.

## 9.7 ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ NAVAZUJÍCÍCH VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH PLOCH A KOMUNIKACÍ,

Nově budované zastávky jsou navrženy s prvky pro nevidomé a slabozraké. Jsou navrženy signální pásy u označků a podél nástupní hrany bude navrženo hmatové a vizuálně kontrastní označení hranice bezpečného prostoru. Nové chodníky budou ohraničeny zvýšeným obrubníkem 0,06 m nad úroveň pochozí plochy. Ta vyznačuje vodící hranu pro nevidomé. Přístřešky budou rovněž vybaveny prvky pro nevidomé.

V případě návrhu chodníku k přechodu nebo k místu pro přecházení je navrženo snížení chodníku na 0,02 m nad úroveň vozovky a jsou navrženy signální a varovné pásy.



## **9.8 PRŮZKUMY A MĚŘENÍ**

V rámci dokumentace ani v rámci přípravných prací bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu. U všech zastávek byla provedena fotodokumentace pro potřeby zpracování projektové dokumentace.

## **9.9 ÚDAJE O PODKLADECH PRO VYTÝČENÍ STAVBY, GEODETICKÝ REFERENČNÍ POLOHOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM**

Projektová dokumentace je vypracován v souřadném systému JTSK. Výškové kóty jsou uvedeny v systému Bpv.

## **9.10 ČLENĚNÍ STAVBY NA JEDNOTLIVÉ STAVEBNÍ OBJEKTY**

Jelikož dokumentace řeší zastávky, které nejsou vzájemně provázány, je každá zastávka samostatným stavebním objektem. Členění je tedy následující:

- SO 01 – zastávka Černošice, Mokropsy žel. zast.
- SO 02 – zastávka Černošice, Dr. Jánského
- SO 03 – zastávka Černošice, Vráž U transformátoru, směr Praha
- SO 04 – zastávka Černošice, Vráž samoobsluha, směr Dobřichovice
- SO 05 – zastávka Černošice, Vráž samoobsluha, směr Praha
- SO 06 – zastávka Černošice, Kladenská, směr Dobřichovice
- SO 07 – zastávka Černošice, Kladenská, směr Praha

- SO 10 – zastávka Dobřichovice, rozc. Karlík, směr Černošice
- SO 11 – zastávka Dobřichovice, Pod Vinicí, směr Černošice
- SO 12 – zastávka Dobřichovice, Pod Vinicí, směr Lety
- SO 13 – zastávka Dobřichovice, ÚKZÚZ, směr Černošice
- SO 14 – zastávka Dobřichovice, ÚKZÚZ, směr Lety
- SO 15 – zastávka Dobřichovice, pošta (v ulici 5. května)
- SO 16 – zastávka Dobřichovice, pošta (v ulici Palackého)
- SO 17 – zastávka Dobřichovice, nádraží, směr Všenory
- SO 18 – zastávka Dobřichovice, nádraží, směr centrum

## **9.11 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ POZEMKY A STAVBY**

Úpravy stávajících zastávek a novostavby zastávek nemají vliv na okolní pozemky a stavby. Všechny zastávky (kromě Dobřichovice, rozc. Karlík) jsou dostatečně vzdáleny od obytných objektů. Pokud je přístřešek umístěn ke stávajícímu oplocení pozemku, je od plotu odsazen o manipulační prostor pro zakládání.

## **10 MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA**

Statické výpočty nejsou prováděny, neboť přístřešky budou typovým výrobkem, který musí být navržen v souladu s požadavky na umístění na veřejně přístupných místech. Jedná se zejména o mechanickou odolnost střechy a podpěrné konstrukce. Konstrukce nebude dimenzována na náraz vozidla.

## **11 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST**

Požární bezpečnost není v rámci návrhu zastávek řešena.

## **12 HYGIENA, OCHRANA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ**

Navržené mobiliáře a nové zastávky nemají vliv na hygienu, ochranu zdraví a životního prostředí.

## **13 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ**

Návrh zastávkových zálivů zvýší bezpečnosti provozu na komunikaci. Rovněž návrh dopravního značení jasně vymezuje prostor zastávky, kde řidič vozidla by měl očekávat zvýšený pohyb chodců. Zvýšením nástupních hran na 0,2 m se zvýší i bezpečnost cestujících při vystupování a nastupování do autobusu.

## **14 OCHRANA PROTI HLUKU**

Ochrana proti hluku není řešena.

## **15 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA**

Tato problematika není v rámci projektu řešena.

## **16 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Tato problematika je popsána v kapitole 9.7.

## **17 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Ochrana stavby před škodlivými vlivy není řešena.

## **18 OCHRANA OBYVATELSTVA**

Součástí této projektové dokumentace není ochrana obyvatelstva

## **19 INŽENÝRSKÉ STAVBY**

Projektová dokumentace neobsahuje návrh inženýrských staveb. Řešení zastávek a mobiliáře je popsáno v předchozích kapitolách.

## **20 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

### **20.1 INFORMACE O ROZSAHU A STAVU STAVENIŠTĚ**

Výstavbu či rekonstrukci zastávek lze možno charakterizovat jako stavby jednoduché, které budou budovány převážně mimo stávající vozovky. Při výstavbě nebude výrazně omezen provoz automobilové dopravy, v některých případech bude nutné navrhnout provizorní zastávku hromadné dopravy. Výstavba zastávek může být omezující pro pěší dopravu.

Staveniště nebude před zahájením stavby upravováno, bude využit stávající stav.

Příjezd na staveniště zastávek bude zajištěn z přilehlých komunikací, není nutné navrhovat provizorní příjezdové cesty. Rozsah oplocení staveniště se bude lišit dle rozsahu prací. Zastávky, kde bude pouze doplněn mobiliář a dopravní značení, nebudou ohrazeny jako celek. Zde budou vyznačena nebezpečná místa, jako jsou výkopy pro základy mobiliáře (přístřešku a označníku).

U zastávek, kde jsou navrženy nové zpevněné plochy, bude zamezen přístup a příjezd do prostoru stavby. Pěší trasy budou převedeny na náhradní v těsném okolí stavby. Vstup do prostoru stavby bude zabráněn mobilními zábranami. Vozidla budou mít zabráněn vstup pomocí zábran a svislého dopravního značení. Většina nových konstrukcí vozovek je navržena mimo jízdní pásy, provoz automobilové dopravy nebude omezen. Vyjímkou může být nanášení vodorovného dopravního značení v zastávkách, které jsou vyznačeny na stávajícím jízdním pruhu. Tato omezení budou krátkodobá a budou vyznačena dopravními kužely.

V rámci rekonstrukce zastávek se nepředpokládají deponie materiálu. Vytěžený materiál a materiál demolic bude odvážen přímo na příslušné skládky, nebo do sběrných dvorů. Nový materiál bude mít zhotovitel deponován na zařízení staveniště, které bude pravděpodobně jedno pro každou obec.

## **20.2 VÝZNAMNÉ SÍŤ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY**

Jelikož se všechny navrhované úpravy zastávek nachází ve stávajícím uličním prostoru, lze předpokládat, že dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi. V rámci výstavby zastávek je nutné vykopat základy pro přístřešky a pro označníky – nejedná se o rozsáhlé zemní práce. Před započítáním staveništní činnosti bude tedy nutné provést vytyčení všech inženýrských sítí v rozsahu zemních prací.

## **20.3 NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA ZDROJE VODY, ELEKTŘINY, ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ**

Stavenišť jsou tak malého rozsahu, že nepředpokládáme napojení na žádné inženýrské sítě – nebudou zřízena zařízení stavenišť pro jednotlivé lokality. Případně je možné po dohodě s představiteli obou měst najít plochu pro zařízení stavenišť, kde bude možné umístit stroje a zázemí. Vzhledem k délce stavby není navrženo napojení na inženýrské sítě. Odvodnění stavenišť bude řešeno jako ve stávajícím stavu podélným a příčným sklonem komunikací. V rámci výstavby nebudou použity takové materiály, které by v případě deštivého počasí vyžadovaly speciální opatření pro čištění dešťových vod odtékajících z prostoru stavby.

## **20.4 ÚPRAVY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ TŘETÍCH OSOB**

V prostoru stavenišť budou zabezpečeny všechny výkopy proti pádu osob. Zabezpečení bude provedeno mobilním ohrazením. U zastávek, kde je navržena nová konstrukce vozovky (chodníku) bude mobilním ohrazením znepřístupněn prostor zemních prací a následné pokládky.

Mobilní zábrany splňují i požadavky na bezpečné převedení prostorem stavenišť pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. V případě, že z důvodu výstavby bude navržena náhradní trasa, bude vybavena vodící linií.

## **20.5 USPOŘÁDÁNÍ A BEZPEČNOST STAVENIŠTĚ Z HLEDISKA OCHRANY VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ**

Všechna stavenišť jsou malého rozsahu a není tedy dotčeno hledisko veřejných zájmů. Navrhované úpravy zastávek v době výstavby zásadním způsobem neomezují pohyb chodců, vozidel a dopravní obslužnost jednotlivých částí měst.

## **20.6 ŘEŠENÍ ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ VYUŽITÍ NOVÝCH A STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ**

Zařízení stavenišť budou zřízena zřejmě dvě. Jedno ve městě Černošice a druhé ve městě Dobřichovice. V podstatě se bude jednat o skladiště materiálu a minimální zázemí pro stavbu. Plochy zařízení stavenišť budou dohodnuty se zástupci obou měst. Stavba nebude využívat pro zařízení stavby vybudované objekty.

## **20.7 POPIS STAVEB ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ VYŽADUJÍCÍCH OHLÁŠENÍ**

Zařízení staveniště nebude vzhledem k minimálnímu rozsahu vyžadovat ohlášení stavby. Bude se jednat o mobilní zařízení stavby, které je možno umístit po dohodě se zástupcem města na předem vyznačené místo.

## **20.8 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ**

Při výstavbě musí být dodržovány předpisy pro provádění staveb v uličním prostoru za provozu. Je tedy dbát při výstavbě zvýšené pozornosti, neboť i stavební stroje budou zasahovat částečně do pojezdného pásu vozovky (ve většině případů nedostatek uličního prostoru).

Staveniště budou v případě zásahu do stávající vozovky dostatečně vyznačena i při zhoršené viditelnosti. Pracovníci zhotovitele budou vybaveny reflexními vestami.

## **20.9 PODMÍNKY PRO OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ**

Vzhledem k malému rozsahu prací nelze předpokládat vliv stavby na životní prostředí. Nejsou předpokládány kontaminované dešťové vody, rovněž prašnost a hluchnost stavebních procesů bude minimální.

## **20.10 ORIENTAČNÍ LHŮTY VÝSTAVBY A PŘEHLED ROZHODUJÍCÍCH DÍLČÍCH TERMÍNŮ**

Jednotlivé zastávky budou budovány zřejmě postupně, nebo při dostatečném počtu zaměstnanců zhotovitele je možno začít stavební práce na více SO. Délka výstavby zastávek bude závislá na rozsahu stavebních prací. Doplnění stávajících zastávek pouze o prvky mobiliáře a dopravního značení se mohou pohybovat okolo 1 týdne prací. Zastávky, kde jsou navrženy nové zastávkové zálivy a chodníky se mohou časově protáhnout až na cca 1 měsíc.

V Praze

Ing. Ondřej Kyp