



Laboro ateliér, s. r. o.
Pardubická 644, 565 01 Choceň

B

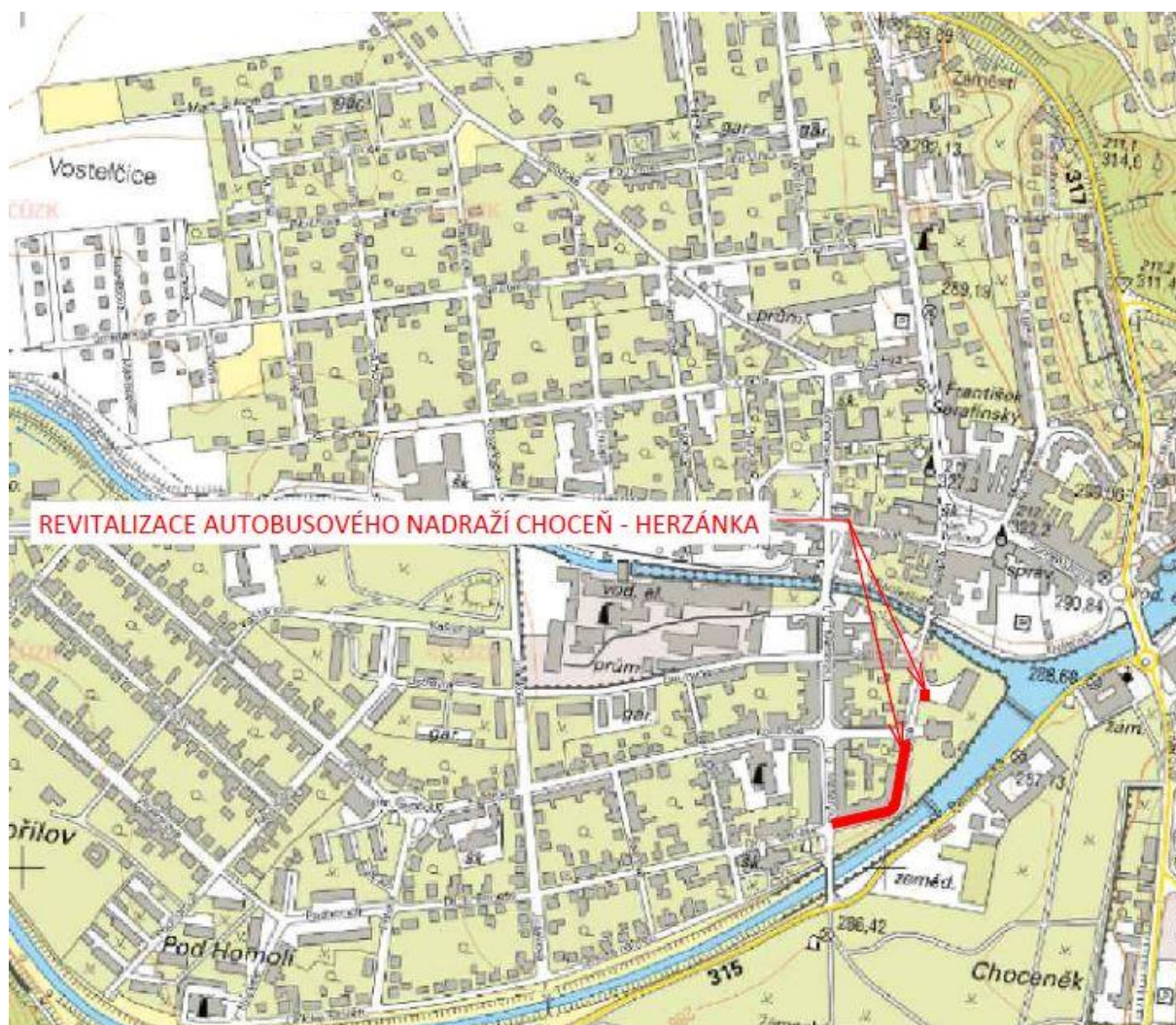
OBJEDNATEL	Město Choceň, Jungmannova 301, 565 01 Choceň	STUPEŇ DOKUMENTACE PDPS	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Jan ROPEK		
VYPRACOVAL	Ing. Jan ROPEK		
NÁZEV STAVBY	Revitalizace autobusového nádraží Choceň – Herzánka		ZAK. ČÍSLO 16051
NÁZEV OBJEKTU -			DATUM KVĚTEN 2025
			FORMÁT A4
NÁZEV PŘÍLOHY	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		MĚŘÍTKO -
			POŘ. ČÍSLO SOUPRAVA

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	1
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	9
2.1	Celková koncepce řešení stavby	9
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	12
2.3	Celkové stavebně technické řešení.....	12
2.4	Bezbariérové užívání stavby (zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů)	13
2.5	Bezpečnost při užívání stavby	13
2.6	Základní charakteristika objektů.....	14
2.7	Základní charakteristika technických a technologických zařízení.....	26
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení.....	26
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	28
2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	28
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí (bludné proudy, technická seizmicita, hluk, protipovodňová opatření apod.)	28
3	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	28
4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	29
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	29
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	29
7	OCHRANA OBYVATELSTVA.....	34
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	34
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	38

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

- a) CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ;

Stavba je navržena ve městě Choceň (intravilán města) na katastrálním území Choceň (651974). Území je jihozápadně omezeno korytem Tiché Orlice a severovýchodně pak stávající zástavbou bytových domů. Území je tvořeno stávajícími zpevněnými plochami autobusového stanoviště včetně chodníků a přilehlými plochami zeleně. Území je převážně nezastavěné. Tvoří ho komunikace s autobusovým stanovištěm, protipovodňová stěna a zatravněné plochy se vzrostlou zelení.



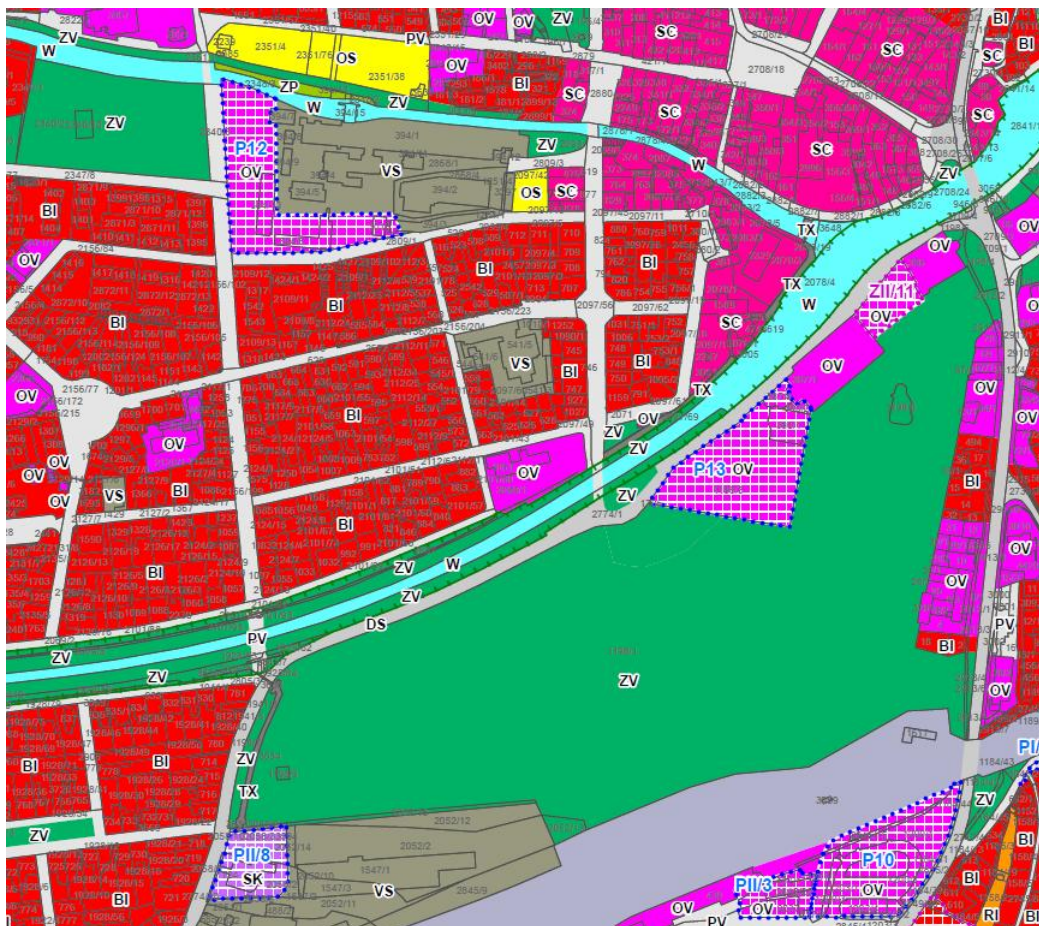
- b) ÚDAJE O SOULADU STAVBY S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLÍ A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI;

Pro dané území je vydán platný územní plán Chocně. Územní plán byl pořízen podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (Stavební zákon).

Plochy jsou vymezeny jako, plochy dopravní infrastruktury – místní komunikace a z důvodu rozšiřování komunikace i do zeleně a veřejného prostranství.

Stavba je v souladu s územním plánem města.

Do územního plánu je možno nahlížet na internetových stránkách města www.chocen-mesto.cz



PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

DS – SILNIČNÍ

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

- přeprava osob a nákladů
- zařízení pro dopravu v klidu

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- sklady a dílny pro činnost spojenou s dopravní vybaveností
- nezbytné liniové trasy a plochy technické infrastruktury
- ochranná a izolační zeleň

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- vše, co není uvedeno jako HLAVNÍ, PŘÍPUSTNÉ popřípadě PODMÍNĚNÉ VYUŽITÍ

PODMÍNĚNÉ VYUŽITÍ:

- konečnému umístění a realizaci přeložky komunikace II/312 P19, ZII/8, ZII/9) bude předcházet předložení podrobné akustické studie s uvedením počtu exponovaných obyvatel, hodnocením zdravotních rizik a s návrhem protihlukových opatření pro navrhovanou i stávající bytovou zástavbu u plánované přeložky
- stabilizace ekosystémů
- pro využití plochy Z/61, Z/63 a P/19 platí, že v ochranném pásmu dráhy lze zřizovat a provozovat stavby a jiné činnosti jen se souhlasem Drážního úřadu, případně Ministerstva dopravy ČR a se souhlasem vlastníka pozemků dráhy

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

- stavby budou respektovat prostorovou kompozici sídla a charakter krajiny (měřítko, výškové uspořádání a kontext okolní zástavby)
- citlivé začlenění do krajiny s použitím doprovodné zeleně

PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ**OV – VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA****HLAVNÍ VYUŽITÍ:**

- občanské vybavení (kromě tělovýchovy a sportu, pohřbívání)
- v ploše P10 využití související s funkcí autobusového nádraží
- v ploše P13 využití související s funkcí autobusového nádraží nebo zahradnictví

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- komerční zařízení
- bydlení
- nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
- veřejná prostranství a plochy okrasné zeleně s prvky drobné architektury a mobiliářem pro relaxaci
- v ploše I/16 výroba a skladování, která nebude nad míru přípustnou (splnění hygienických limitů) obtěžovat okolní obytnou zástavbu

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- vše, co není uvedeno jako HLAVNÍ, PŘÍPUSTNÉ popřípadě PODMÍNĚNÉ VYUŽITÍ

PODMÍNĚNÉ VYUŽITÍ:

- občanské vybavení (bydlení, ubytování, stavby pro školní a předškolní výchovu, stavby pro zdravotní a sociální účely) v ploše Z40 a Z34 pouze na základě hlukové studie prokazující dodržení hygienických limitů hluku
- využití plochy ZII/11 je možné pouze za podmínky, že dokumentace případných úprav prostředí kulturní památky bude ve všech stupních projednána dle §14, odst. 1 a dalších ustanovení zákona č. 20/1987 Sb.
- využití plochy ZII/11 je možné pouze za podmínky, že součástí projektové dokumentace pro územní řízení bude návrh ozelenění této plochy zpracovaný zahradním architektem

- v ploše Z 44 je možný zájmový chov zvěře pouze za podmínky, že nebude nad míru přípustnou (splnění hygienických limitů) obtěžovat okolní zástavbu
- využití plochy PII/9 pro bydlení je možné pouze po předložení protokolu z měření hluku, které prokáže splnění hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru této stavby
- pro využití plochy PII/3 platí, že v ochranném pásmu dráhy lze zřizovat a provozovat stavby a jiné činnosti jen se souhlasem Drážního úřadu, případně Ministerstva dopravy ČR a se souhlasem vlastníka pozemků dráhy

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

- stavby budou respektovat prostorovou kompozici sídla a charakter krajiny (měřítko, výškové uspořádání a kontext okolní zástavby)

PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

ZV - VEŘEJNÁ ZELEŇ

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

- dotváření krajinného rázu a urbanistické kompozice

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
- veřejná prostranství a plochy okrasné zeleně s prvky drobné architektury a mobiliářem pro relaxaci
- ochranná a izolační zeleň

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- vše, co není uvedeno jako HLAVNÍ a PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

- stavby budou respektovat prostorovou kompozici sídla a charakter krajiny (měřítko, výškové uspořádání a kontext okolní zástavby)

PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ

SC – PLOCHY SMÍŠENÉ V CENTRECH MĚST

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

- občanské vybavení místního i nemístního významu (kromě objektů určených pro tělovýchovu a sport, pohřbívání)
- bydlení v bytových domech

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- nezbytné liniové trasy a plochy technické a dopravní infrastruktury
- veřejná prostranství a plochy okrasné zeleně s prvky drobné architektury a mobiliářem pro relaxaci

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- vše, co není uvedeno jako HLAVNÍ a PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

- stavby budou respektovat prostorovou kompozici sídla a charakter krajiny (měřítko, výškové uspořádání a kontext okolní zástavby)

PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

TX - PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY SE SPECIFICKÝM VYUŽITÍM

HLAVNÍ VYUŽITÍ:

- protipovodňová ochrana

PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- doprovodná zařízení pro činnost spojenou s nakládáním s odpady

- nezbytné liniové trasy a plochy technické infrastruktury

- ochranná a izolační zeleň ke stabilizaci ekosystémů

NEPŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ:

- vše, co není uvedeno jako HLAVNÍ a PŘÍPUSTNÉ VYUŽITÍ

PODMÍNKY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ:

- stavby budou respektovat prostorovou kompozici sídla a charakter krajiny (měřítko, výškové uspořádání a kontext okolní zástavby)

- citlivé začlenění do krajiny s použitím ochranné a izolační zeleně

Projektová dokumentace je v souladu s územním plánem města Choceň.

c) GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD

Základní geologická, geomorfologická a hydrogeologická data byla převzata z databáze geologicky dokumentovaných objektů České geologické služby – Geofondu a z předběžného inženýrsky geologického průzkumu (zpracovatel RNDr. František Medřík, Na Hrádku 2580, 530 02 Pardubice).

Z geotechnického průzkumu:

V blízkém okolí stavby byla provedena sonda: R1

R1	Z = 287,80m BPV, Y = 615 966,0m JTSK, X = 1068 866,0m JTSK	
Hloubka /m/	Popis	ČSN 73 6133
0,0 – 0,2	Hlína hnědá, pevná, humózní, s drnem	MLO I
0,2 – 0,6	Hlína hnědá, písčitá, pevná, vlhák	MS I
0,6 – 0,7	Písek žlutohnědý, hrubý, hlinitý, vlhký, se štěrkem polymiktním 30% 2/5cm	SM I

Podzemní voda nebyla zastižena /8.4.2019/

Geomorfologicky:

Lokalita leží v rovinném terénu pravého břehu Tiché Orlice, v nadmořské výšce 287 m, z širšího pohledu v geomorfologickém celku Orlická tabule, podcelku Třebechovická tabule a okrsku Orlické nivy. Z hlediska regionálně geologického náleží k české křídové pánvi, budované zde turonskými slínovci [2]. Tyto pelitické slabě zpevněné sedimentární horniny leží 10 m pod terénem pod

kvartérním zemním pokryvem fluviálního původu a povrchovou recentní navázkou. V kvartérním pokryvu dominují do 4m pod terénem hlinité, slabě hlinité a štěrkovité písky SM – SF – SP, níže pak slabě hlinité nebo čisté štěrky GF – GP. Recentní navázka se vyskytuje zejména za nábrežními zdmi, kde dosahuje mocnosti až 2m, tvoří ji zejména hlinité písky SMY s příměsí škváry a kameniva. Popsanou geologickou stavbu lze považovat za jednoduchou.

Hydrogeologické poměry:

Podzemní voda byla sondami v rámci akce [1] zastižena 4 až 4,3m pod terénem, kde se i ustálila. Je zřejmé, že v kvartérních štěrcích vytváří souvislou zvědnou průlinového typu, jejíž hladina kolísá v závislosti na vodních stavech přilehlé Tiché Orlice. Maximální hladinu zvědně lze očekávat 2,5m pod terénem. Propustnost povrchových písčitých hlín MS, hlinitých SM a slabě hlinitých písků SF je slabá až mírná, se součinitelem propustnosti v řádech $k = 10^{-6}$ až 10^{-5} m.s⁻¹.

d) VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ - GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM, KOROZNÍ PRŮZKUM, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM MATERIÁLOVÝCH NALEZIŠŤ (ZEMNÍKŮ), STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM APOD.,

Viz. předchozí bod.

Základové poměry lokality jsou jednoduché. Zemní práce budou dle ČSN 736133 prováděny výhradně v materiálech s třídou těžitelnosti I, rozpojitelné běžnými rypadly.

e) OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ1),

Předmětná lokalita není zařazena mezi památkové rezervace, památkové zóny, zvláště chráněné území. Předmětná lokalita se nachází mimo památková ochranná pásma.

Stavba se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod – CHOPAV.

Stavba se nachází v ochranných pásmech vlastníků inženýrských sítí. Tyto jsou specifikována ve vyjádřeních jednotlivých správců.

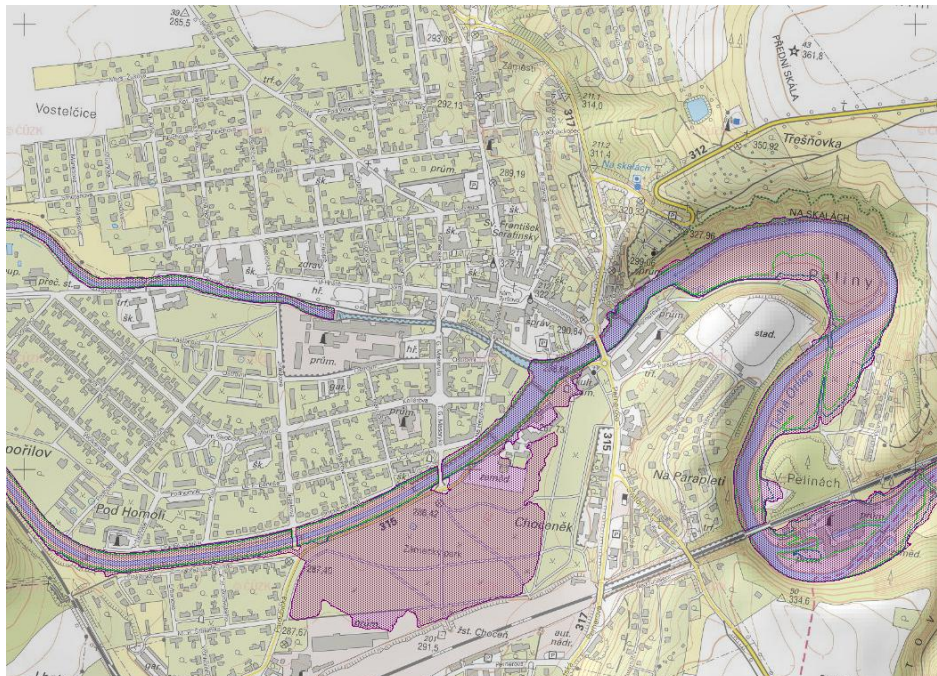
Dotčená ochranná pásma:

- ochranné pásmo energetických zařízení
 - podzemní vedení NN (ČEZ)
 - podzemní vedení (Vodovody a kanalizace Jablonné nad Orlicí, a.s.)
- ochranné pásmo sítě elektronických komunikací
 - sdělovací kabel podzemní (CETIN)
 - sdělovací kabel podzemní (CTI Choceň)
- ochranné pásmo plynárenského zařízení
 - plynovod STL (GasNet)
 - plynovod NTL (GasNet)
- ochranné pásmo vedení vodovodu
 - vodovod (Vodovody a kanalizace Jablonné nad Orlicí, a.s.)
 - vodovodní přípojky
- ochranné pásmo kanalizace
 - kanalizace (Vodovody a kanalizace Jablonné nad Orlicí, a.s.)
 - kanalizační přípojky

Konkrétní požadavky na činnosti v ochranných pásmech viz příloha D – DOKLADOVÁ ČÁST

f) POLOHA VZHEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.,
Stavba se nachází v blízkosti záplavového území. Stavba autobusového terminálu je situována v blízkosti řeky Tichá Orlice, od které je oddělena protipovodňovou zdí, pouze část stavební objekt „SO 102 - Úprava nábreží“ je před protipovodňovou zdí a je tedy zasažen hladinou Q20 a Q100.

Zájmové území není v poddolované oblasti. Zájmové území se nenachází v oblasti s důlní činností.



g) VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ,

Zájmové území náleží do povodí toku Labe.

Stávající odvodnění je řešeno pomocí podélného a příčného spádu komunikace a odtoku do sítě stávajících či přeložených uličních vpustí a dále do kanalizace. Na zatravněných plochách dochází k volnému zasakování. Pro minimalizaci negativních účinků na životní prostředí slouží zejména tyto body návrhu:

- pro lepší hospodaření s dešťovou vodou jsou povrchy parkovací stání a účelových komunikací provedeny z dlažeb umožňujících vsakování
- stavba je vhodně doplněna o zelené plochy a vzrostlou zeleň
- v co největší možné míře jsou využity stávající zpevněné plochy

h) POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN,

Ke kácení je celkem navrženo 2 ks vzrostlých stromů a 5 ks celků keřů.

Dojde k odstranění stávajících zastávkových přístřešků a vybudování nových. Stávající veřejné osvětlení bude demontováno a provedeno nové.

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

Stavbou nedojde k záboru parcel ze zemědělského půdního fondu ZPF. Nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

j) ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY - ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ,

Přístup na staveniště bude zajištěn ze stávajících místních komunikací, na které se rekonstruovaná oblast napojuje.

Napojení na zdroje je v zásadě možné po dohodě s majiteli nebo správcem inženýrských sítí za předpokladu splnění všech zákonných a oborových normových podmínek. S ohledem na rozsah a charakter stavby se však předpokládá spíše využití mobilních prostředků zhotovitele (cisterny na vodu, agregáty, atd.).

Na celé stavbě jsou navrženy chodníky tak, aby tvořily ucelenou síť a zajišťovali pěším dostatečný komfort a bezpečnost. Bude dodržen bezbariérový přístup dle vyhlášky 398/2009 Sb.

k) VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE,

Stavba nemá přímou návaznost na stavby jiných stavebníků.

Předpokládané zahájení stavebních prací je v roce 2026. Doba výstavby je odhadována na tři měsíce.

l) SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA UMÍSŤUJE A PROVÁDÍ,

Dotčené parcely stavbou:

p. č. 2097/56 – ostatní plocha, jiná plocha; vlastnické právo: Město Choceň, Jungmannova 301, 56501 Choceň

p. č. 2097/61 – ostatní plocha, ostatní komunikace; vlastnické právo: Město Choceň, Jungmannova 301, 56501 Choceň

p. č. 2071 – ostatní plocha, zeleň; vlastnické právo: Město Choceň, Jungmannova 301, 56501 Choceň

p. č. 2097/1 – ostatní plocha, zeleň; vlastnické právo: Město Choceň, Jungmannova 301, 56501 Choceň

st. 1589 – zastavěná plocha a nádvoří; vlastnické právo: Město Choceň, Jungmannova 301, 56501 Choceň

p. č. 2097/69 – ostatní plocha, zeleň; vlastnické právo: Město Choceň, Jungmannova 301, 56501 Choceň

p. č. 2097/62 – ostatní plocha, ostatní komunikace; vlastnické právo: Město Choceň, Jungmannova 301, 56501 Choceň

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

Viz. předchozí bod.

n) POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ,

Nejsou.

o) MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.

Jedná se o rekonstrukci komunikace, která se napojuje na ulici T. G. Masaryka a ulici Kolárova. Odvodnění komunikace bude stejně jako v současném stavu napojeno do jednotné kanalizace nebo do stávajícího přípojek uličních vpustí.

Stávající veřejné osvětlení bude demontováno a bude zřízeno nové, s totožným přípojevacím bodem.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

- a) NOVÁ STAVBA NEBO ZMĚNA DOKONČENÉ STAVBY; U ZMĚNY STAVBY ÚDAJE O JEJICH SOUČASNÉM STAVU, ZÁVĚRY STAVEBNĚ TECHNICKÉHO, PŘÍPADNĚ STAVEBNĚ HISTORICKÉHO PRŮZKUMU A VÝSLEDKY STATICKÉHO POSOUZENÍ NOSNÝCH KONSTRUKCÍ; ÚDAJE O DOTČENÉ KOMUNIKACI;

Jedná se o modernizaci autobusového přestupního terminálu.

Stávající stav přestupního uzlu je zcela nevyhovující z pohledu dnešních nároků na obdobné stavby. Nástupiště nemají dostatečnou normové provedení nástupních hran, uzel nedisponuje základní vybaveností ani nesplňuje požadavky na bezbariérovost staveb.

Z výše uvedených důvodů dojde k realizaci nového uspořádání zastávek, úpravě šířkového uspořádání komunikace, výstavbě veřejného osvětlení, realizaci informačního systému a terénním a sadovým úpravám přilehlých ploch.

- b) ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY;

Stavba by nově měla sloužit jako přestupní uzel regionálního významu se středním objemem dopravy.

Význam stavby

-vztah k programu rozvoje sítě PK

Výstavba dopravního terminálu je v souladu se strategií dokumentu „**Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050**“, zejména v těchto bodech:

- Stavba svým charakterem vytvoří základní předpoklad pro plnění cílů v podobě lepší integrace dopravní obslužnosti obce-regionu-kraji
- Zajistí propojení veřejných služeb v přepravě cestujících s dopravou nemotorovou a individuální (součástí terminálu je zajištěno odstavování jízdních kol v podobě B+R)
- Vytvoření podmínek pro zpřístupnění veřejné přepravy osobám s omezenou schopností pohybu a orientace

-význam stavby z mezinárodních, regionálních nebo místních hledisek

Autobusové nádraží bude přestupním uzlem regionálního významu s kombinací linek začínajících i projíždějících. Bude zajišťovat, přestup mezi silniční autobusovou linkovou dopravou (příměstské a regionální linky), cyklistickou a pěší dopravou. Do budoucna by mělo zajišťovat i funkci městské hromadné dopravy.

-zdůvodnění stavby (doplnění sítě nebo její úprava, kapacitní požadavky, bezpečnost provozu, dopravně ekonomická hlediska, odstranění nebo minimalizace negativních účinků dopravy na životní prostředí a krajinu)

Modernizace autobusového stanoviště vede k většímu komfortu při přestupování, čekání i odbavení cestujících. Vybudování nových přístřešků a celková rekultivace zájmové oblasti zajistí lepší vzhled

oblasti. Vyznačení cyklopiktogramového koridoru v protisměrném pohybu cyklistů zajistí větší bezpečnost dopravy.

Účelnost stavby

-zajištění dopravní obslužnosti

Jedná se o rekonstrukci autobusového stanoviště a přilehlé komunikace, obslužnost dané oblasti se nezmění. V současné době tvoří stanoviště šest autobusových zastávek, nově je po optimalizaci navrženo v souladu s normou ČSN 736425-2 pět autobusových zastávek.

-zlepšení ŽP (např. odvedení dopravy ze zastavěného území),

Pro minimalizaci negativních účinků na životní prostředí slouží zejména tyto body návrhu:

- snížení hlučnosti vlivem výměny povrchu
- stavba nabídne větší komfort při přestupování, čekání i odbavení cestujících
- stavba je vhodně doplněna o zelené plochy a vzrostlou zeleň
- zvýšení bezpečnosti vyznačením protisměrného cyklistického koridoru
- zvýšení komfortu pro pěší rekonstrukcí pochozích ploch
- stávající neorganizované odstavování vozidel bude uspořádáno na plochách k tomu určených a přizpůsobených

-dopravně ekonomická hlediska

Vzhledem k rozsahu dokumentace nebyla posuzována.

c) TRVALÁ NEBO DOČASNÁ STAVBA;

Jedná se o trvalou stavbu. Životnost komunikace se předpokládá 20 let. Důležitá je ovšem průběžně prováděná údržba, která podmiňuje správnou technickou funkci ploch.

d) INFORMACE O VYDANÝCH ROZHODNUTÍCH O POVOLENÍ VÝJIMKY Z TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA STAVBY A TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ ZABEZPEČUJÍCÍCH BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY NEBO SOUHLASU S ODCHYLNÝM ŘEŠENÍM Z PLATNÝCH PŘEDPISŮ A NOREM;

V projektové dokumentaci jsou respektovány obecné požadavky na výstavbu v míře odpovídající rozsahu a charakteru stavby.

Stavba je v souladu s požadavky v páté části vyhlášky č. 104/1997 Sb. v platném znění o obecných technických požadavcích na komunikaci. Navržené staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí prachem, hlukem apod. Nesmí docházet k ohrožování provozu na pozemních komunikacích a jejich znečišťování, znečišťování ovzduší a vod, k omezování přístupu na sousední pozemky případně staveb na nich umístěných, sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Komunikace je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

e) INFORMACE O TOM, ZDA A V JAKÝCH ČÁSTECH DOKUMENTACE JSOU ZOHLEDNĚNY PODMÍNKY ZÁVAZNÝCH STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ;

Samostatnou přílohou PDPS je dokladová část, ve které jsou uvedena stanoviska a podmínky dotčených orgánů státní správy a správců a majitelů podzemních sítí a zařízení, které jsou zpracovatelem PDPS respektovány.

f) CELKOVÝ POPIS KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY VČETNĚ ZÁKLADNÍCH PARAMETRŮ STAVBY- NÁVRHOVÁ RYCHLOST, PROVOZNÍ STANIČENÍ, ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ, INTENZITY DOPRAVY, TECHNOLOGIE A ZAŘÍZENÍ, NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ APOD.,

Návrhová rychlost je 30 km/h. Vzhledem ke stísněným poměrům a směrovému oblouku o malém poloměru bude rychlost vozidel v reálném pohybu nižší.

Dispoziční a prostorové řešení je dáno požadavky na autobusové nádraží regionálního významu a místní komunikaci funkční skupiny C.

Dopravní prostor se od začátku úseku do staničení 0,080 00 skládá z nástupiště šířky 4,75 m, dále ze zastávkového zálivu šířky 3,00 m, jízdního pruhu 4,75 m, parkovacího pruhu šířky 2,25 m a chodníku min. 1,80 m.

Dopravní prostor se od staničení 0,080 00 až po konec úseku skládá z nástupiště šířky 4,75 m, dále ze zastávkového pruhu šířky 3,00 m, jízdního pruhu 4,50 m, parkovací pruhu šířky 2,25 m a chodníku šířky 1,75 m.

Z dopravního průzkumu:

Byla provedena rešerše jízdních řádů a odhad generované dopravy:

- autobusovým nádražím projede denně cca 90 autobusů
- přilehlá zastavba dle odhadu generuje intenzitu 100 voz/24h

Jedná se o komunikaci, která slouží pouze pro autobusy a obsluhu zastavby domů, takže další průzkum není předmětný.

g) OCHRANA STAVBY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Stavba nespadá do žádné ochrany podle jiných právních předpisů.

h) ZÁKLADNÍ BILANCE STAVBY - POTŘEBY A SPOTŘEBY MÉDIÍ A HMOT, HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVOU VODOU, CELKOVÉ PRODUKOVANÉ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ, TŘÍDA ENERGETICKÉ NÁROČNOSTI BUDOV APOD.;

Potřeby a spotřeby médií a hmot nejsou vzhledem k charakteru stavby řešeny. Napojení informačních tabulí a veřejného osvětlení je řešeno v samostatných objektech.

Splaškové vody se na stavbě nevyskytují. Dešťové vody budou svedeny do štěrbinových žlabů, uliční vpusti a dále do kanalizace

i) ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY VÝSTAVBY - ČASOVÉ ÚDAJE O REALIZACI STAVBY, ČLENĚNÍ NA ETAPY,

Předpokládaný termín zahájení v roce 2026. Předpokládaná lhůta výstavby je 3 měsíců. Stavba není dělena na etapy, bude prováděna jako jeden celek.

- j) ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A UŽÍVÁNÍ STAVBY (ÚDAJE O POSTUPNÉM PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ, KTERÉ BUDOU SAMOSTATNĚ UVÁDĚNY DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU),

Vzhledem k rozsahu stavby není nutné předčasné užívání.

- k) ORIENTAČNÍ NÁKLADY STAVBY.

Orientační náklady stavby jsou předpokládány 15 mil. Kč.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

a) URBANISMUS – ÚZEMNÍ REGULACE, KOMPOZICE PROSTOROVÉHO ŘEŠENÍ

Z pohledu urbanismu nedochází k zásadnějším změnám. Autobusové nádraží včetně místní komunikace zůstává ve své trase, pouze dochází k rozšíření šířkového uspořádání na úkor stávajících přilehlých ploch zeleně.

a) ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ – KOMPOZICE TVAROVÉHO ŘEŠENÍ, MATERIÁLOVÉ A BAREVNÉ ŘEŠENÍ

Vzhledem k charakteru stavby, což je veřejná stavba dopravní infrastruktury, jsou konstrukce vyžadující architektonické ztvárnění navrženy ze základních běžně dostupných materiálů beton, dřevo, kov. Barevné řešení se bude pohybovat v přírodních odstínech.

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- a) POPIS CELKOVÉ KONCEPCE STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO SKUPINÁCH OBJEKTŮ NEBO JEDNOTLIVÝCH OBJEKTECH VČETNĚ ÚDAJŮ O STATICKÝCH VÝPOČTECH PROKAZUJÍCÍCH, ŽE STAVBA JE NAVRŽENA TAK, ABY NÁVRHOVÉ ZATÍŽENÍ NA NI PŮSOBÍCÍ NEMĚLO ZA NÁSLEDEK POŠKOZENÍ STAVBY NEBO JEJÍ ČÁSTI NEBO NEPŘÍPUSTNÉ PŘETVOŘENÍ;

SO 001 - Provizorní opatření - Objekt zahrnuje provizorní dopravní značení, provizorní zastávky v ulici Kollárova, provizorní objízdne komunikace, staveništní komunikace, opatření zabezpečující pohyb chodců na staveništi a provizorní přístup k nemovitostem.

SO 002 - Zařízení staveniště - Objekt zahrnuje vedlejší rozpočtové náklady.

SO 101 – Autobusový terminál – Jedná se o jednosměrnou místní komunikaci funkční skupiny C s vyloučeným provozem, která primárně plní funkci autobusového nádraží.

Vozovka bude rekonstruována v délce 161,24 m. Bude zřízen zastávkový záliv pro autobusy s pěti zastávkami a nástupišti včetně odpočinkové zóny. Součástí objektu je i organizace dopravy v klidu v podobě výstavby parkovacího pruhu s přilehlým chodníkem. V rámci jízdního pásu bude vyznačen piktogramový koridor pro pohyb cyklistů v protisměru.

SO 102 – Úprava nábreží – Objekt řeší úpravu nábreží přiléhající z jižní strany k autobusovému nádraží, která bude sloužit při delším čekání na autobusový spoj.

SO 301 - Přeložka vodovodu - Stavbou vyvolaná úprava a přeložka stávající technické infrastruktury vodovodního vedení.

SO 401 – Veřejné osvětlení – Objekt řeší rekonstrukci stávajícího veřejného osvětlení a nasvětlení nově budovaného prostoru.

SO 402 – Informační systém – Objekt řeší výstavbu nového informačního systému pomocí panelů, které budou informovat cestující o odjezdech autobusů. Systém by do budoucna měl umožnit implementaci plánovaného MHD.

SO 801 – Terénní a sadové úpravy, mobiliář – Objekt řeší sadové úpravy v těsné blízkosti přestupního uzlu a jeho vybavení formou mobiliáře.

- b) CELKOVÁ BILANCE NÁROKŮ VŠECH DRUHŮ ENERGIÍ, TEPLA A TEPLÉ UŽITKOVÉ VODY (PODMÍNKY ZVÝŠENÉHO ODBĚRU ELEKTRICKÉ ENERGIE, PODMÍNKY PŘI ZVÝŠENÍ TECHNICKÉHO MAXIMA),

Stavba při svém provozu nespotřebovává ani negeneruje energii a teplo. Při výstavbě budou použity běžné technologie. Hlavní úsporou při údržbě bude její pravidelnost a včasné odstraňování nedostatků.

- c) CELKOVÁ SPOTŘEBA VODY,

Stavba po dokončení nebude vyžadovat spotřebu vody.

- d) CELKOVÉ PRODUKOVANÉ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ, ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ S VÝZÍSKANÝM MATERIÁLEM;

Při výstavbě vzniknou odpady z vytěženého materiálu viz bod 6 této zprávy. Jedná se o rekonstrukci komunikace. Nedojde k zvýšení emisí, novým povrchem se naopak hluk a vibrace sníží. Vlivem užívání stavby nebude vznikat žádný odpad.

- e) POŽADAVKY NA KAPACITY VEŘEJNÝCH SÍTÍ KOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ A ELEKTRONICKÉHO KOMUNIKAČNÍHO ZAŘÍZENÍ VEŘEJNÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ;

Autobusový terminál bude vybaven informačním panelem. Kapacity jsou řešeny v příslušném objektu.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY (ZÁSADY ŘEŠENÍ PŘÍSTUPNOSTI A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE, SEZNAM POUŽITÝCH ZVLÁŠTNÍCH A VYBRANÝCH STAVEBNÍCH VÝROBKŮ PRO TYTO OSOBY, VČETNĚ ŘEŠENÍ INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ)

Zásady řešení komunikací, ploch a objektů z hlediska užívání a přístupnosti pohybově a zrakově postižených. Stavba je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodník je v celé délce navržen min. 1,50 m. Chodník u nástupiště má šířku 2,50 m. Snížené obrubníky budou v místě pro přecházení s výškovým rozdílem max. 20 mm. Šikmé plochy místa pro přecházení musí být zhotoveny tak, aby byl dodržen podélný sklon max. 12,5%. Příčný sklon chodníku nesmí překročit 2,0%. V místech sjezdů bude obrubník v celé délce sjezdu snížen na výškový rozdíl 20 – 50 mm. Nástupní hrana autobusových zastávek bude provedena ze zastávkového bezbariérového obrubníku s výškovým rozdílem 160 mm. Pro osoby s omezenou schopností pohybu

bude zřízeno vyhrazené parkovací stání dlouhé 5,0 m a široké 3,5 m s bezbariérovým přístupem na chodník.

Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením

U místa pro přecházení bude zřízen varovný pás šířky 0,40 m a odsazený signální pás šířky 0,80 m. U sjezdů bude zřízen varovný pás šířky 0,40 m. Nástupní hrana bude opatřena kontrastní dlažbou šířky 0,30 m. Dále bude zřízen signální pás šířky 0,80 m, který navede osoby do předních dveří autobusu. Od staničení km 0,010 50 až km 0,061 00 je zřízena umělá vodící linie, aby bylo zajištěno vedení nevidomých. Vodící linie je tvořena chodníkovým obrubníkem, který bude mít výškový rozdíl min. 60 mm a stávající zástavbou.

Mlatová cesta není součástí bezbariérové trasy ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb., nelze na něj tedy uplatňovat ustanovení vyhlášky.

Stavební objekt „SO102 Úprava nábreží“ není součástí bezbariérové trasy stavby ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb., nelze na něj tedy uplatňovat ustanovení vyhlášky.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb. (kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky) a technický návod TN TZÚS 12.03.04. – 06.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláště je třeba dbát zvýšené bezpečnosti při práci v ochranných pásmech inženýrských sítí. Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení, nebo alespoň zaučení v daném provozu. Všichni pracovníci pracující na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelně doškolováni. Vybavení ochrannými pomůckami a prostředky pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé. Bude dodržována vyhláška č. 178/2001 Sb. O ochraně zdraví při práci.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a další platné předpisy a vyhlášky.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta přímo formou první pomoci na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího, nebo na jiném snadno dostupném a kontrolovaném místě, lékárnička. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení.

Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu, nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno.

Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR).

Během provozu je nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění a vyhlášku č. 30/2001 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení v platném znění.

2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ

a) POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU;

Stávající stav přestupního uzlu je zcela nevyhovující z pohledu dnešních nároků na obdobné stavby. Nástupiště nemají dostatečnou normové provedení nástupních hran, uzel nedisponuje základní vybaveností ani nesplňuje požadavky na bezbariérovost staveb.

Na komunikaci je povolen vjezd cyklistů v protisměru. Toto opatření není vyznačeno vodorovným dopravním značením a není tak patrné, kde se cyklisté pohybují.

Autobusové zastávky jsou nenormové a bez bezbariérových úprav dle vyhlášky 398/2009 Sb.

b) POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ;

SO 101 – Autobusový terminál

Jedná se o jednosměrnou místní komunikaci funkční skupiny C s vyloučeným provozem, která primárně plní funkci autobusového nádraží.

Vozovka bude rekonstruována v délce 161,24 m. Bude zřízen zastávkový záliv pro autobusy s pěti zastávkami a nástupiště včetně odpočinkové zóny. Součástí objektu je i organizace dopravy v klidu v podobě výstavby parkovacího pruhu s přilehlým chodníkem. V rámci jízdního pásu bude vyznačen piktogramový koridor pro pohyb cyklistů v protisměru.

Autobusové zastávky jsou navrženy v délce 13 m s polotěsným řazením.

V parkovacím zálivu jsou navrženy formou podélného stání v režimu K+R (Kiss and Ride) celkem 4 stání.

Budou rekonstruovány chodníky a nástupiště včetně zřízení bezbariérových úprav.

Bude provedena mlatová cesta od mostu k autobusovému přístřešku. Trasa kopíruje stávající vyšlapanou cestu.

Na začátku úseku bude provedeno místo pro přecházení šířky 4,00 m a délky v ose 7,75 m. Na konci úseku bude zřízeno místo pro přecházení šířky 3,00 m a délky v ose 4,60 m.

V parkovacím zálivu byly 2 parkovací místa pro osoby s omezenou pohybu. Tyto stání byly zrušeny v rámci samostatného stanovení místní úpravy.

Na neuspořádané zpevněné ploše v blízkosti kina bude zřízeno vyhrazené parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Toto stání bude vyznačeno vodorovným dopravním značením. Toto stání bude mít bezbariérový přístup na chodník.

V místě prostupů protipovodňové zdi km 0,066 00 - km 0,077 00 bude žulový obrubník s podsázkou +10 cm se sklonem chodníku 0,5% - 1,0%. Změna výšky podsázky obrubníku je navržena z důvodu zachování výškové návaznosti chodníku a prostupů v protipovodňové zdi.

Ve staničení km 0,060 70 dojde k posunu šachty do parkovacího zálivu.

Směrové a výškové řešení

Směrové i výškové vedení trasy je dáno stávající místní komunikací.

Sklony nivelety respektují stávající stav. V km 0,000 00 až km 0,080 00 je sklon nivelety -0,15%. V km 0,080 00 až km 0,158 85 je sklon nivelety +0,60% a do konce úseku km 0,161 24 je sklon nivelety - 0,02%. Srážková voda je sváděna do zpevněné plochy z vegetační dlažby, do které kde bude částečně zasakovat.

Sklon nivelety 0,15 respektuje stávající niveletu a niveletu přilehlé zástavby. Na komunikaci jsou navrženy štěrbínové žlaby a uliční vpust zajišťující bezproblémové odvodnění.

Šířkové uspořádání:

Komunikace je ohraničena obrubníky. Dopravní prostor se od začátku úseku do staničení 0,080 00 skládá z nástupiště šířky 4,75 m, dále ze zastávkového zálivu šířky 3,00 m, jízdního pruhu 4,75 m, parkovacího pruhu šířky 2,25 m a chodníku min. 1,80 m.

Dopravní prostor se od staničení 0,080 00 až po konec úseku skládá z nástupiště šířky 5,25 m, dále ze zastávkového pruhu šířky 3,00 m, jízdního pruhu 4,50 m, parkovací pruhu šířky 2,25 m a chodníku šířky 1,75 m.

Autobusy při zajiždění a vyjíždění do zastávky budou moci najet na cyklopiktogramový koridor určený pro cyklisty jedoucí v protisměru. Návrh je v souladu s TP 189.

Pěšina vedoucí od mostu k autobusovému přístřešku je navržena v proměnlivé šířce 1,50-2,00 m.

Prostor místní komunikace je proměnný podle stávající zástavby.

Zemní práce:

Byl zpracován předběžný IGP pro tuto stavbu.

Tvar zemního tělesa vychází z jednoduchosti základových podmínek dané lokality a stávajícího stavu.

V blízkosti inženýrských sítí budou dodržovány příslušné normy. V blízkosti podzemních inženýrských sítí budou výkopové práce prováděny ručně, bez strojní mechanizace.

Při provádění zemních prací bude postupováno v souladu s ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, TKP4 Zemní práce.

Základové poměry lokality jsou jednoduché. Zemní práce budou dle ČSN 736133 prováděny výhradně v materiálech s třídou těžitelnosti I, rozpojitelné běžnými rypadly.

Křižovatky a křížení:

Komunikace začíná v místě křižovatky s ulicí T. G. Masaryka a končí v místě křižovatky s ulicí Kollárova.

Na rekonstruovanou komunikaci se napojují 2 samostatné sjezdy.

Sjezd ve staničení km 0,107 50 má šířku 2,5 m.

Sjezd ve staničení km 0,130 00 má šířku 3,5 m.

Zpevněné plochy:

Návrh vozovky je proveden dle TP 170.

V km 0,000 00 – 0,162 01 bude provedena výměna celé konstrukce vozovky.

Skladba vozovky – živý povrch

Návrhová úroveň porušení D1. Třída dopravního zatížení IV. Pro návrh byly použity podklady z TP170. Vzhledem k pomalé zastavující dopravě byla konstrukce oproti TP170 upravena a nejedná se tedy o katalogovou konstrukci.

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11+	40 mm	ČSN EN 13108-5
Spojovací postřík	PS-E		ČSN 73 6129
Asfaltový beton podkladní	ACP 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík	PI-E		ČSN 73 6129
Štěrka částečně vyplněný cementovou maltou	ŠCM	200 mm	ČSN 73 6124
Štěrkožtrť	min. ŠDb	200 mm	ČSN 73 6126, ČSN EN 13285
Celkem		510 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 45 MPa.

Autobusový záliv

Skladba vozovky D1-T-1. Třída dopravního zatížení III.

Cementobetonový kryt	CB II	210 mm	ČSN 73 6123-1
Směs stmelená cementem	SC _{C8/10}	150 mm	ČSN EN14227-1
Štěrkožtrť	ŠD _A	250 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
Celkem		610 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 45 MPa.

Sklon zemní pláň bude jednostranný s hodnotou 3%. Odvodnění zemní pláň bude zajištěno pomocí trativodů. Vzhledem k tomuto návrhu budou podkladní vrstvy vozovek (štěrkožtrť) větších mocností, než jaké jsou uvedeny výše. Podkladní vrstvy budou pokládány a hutněny po vrstvách max. 300 mm.

Parkovací stání

Návrhová úroveň porušení D2, Třída dopravního zatížení V (D2-D-1-V-PIII).

Vsakovací dlažba	DL	80 mm	ČSN 736131
Štěrkové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkožtrť	min. ŠDb	250 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
Celkem		370 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.

Na parkovacích stáních bude použita dlažba umožňující zasakování – vegetační.

Sjezdy

Návrhová úroveň porušení D2, Třída dopravního zatížení V (D2-D-1-V-PIII)

Dlažba	DL	80 mm	ČSN 736131
Štěrkové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkožtrť	min. ŠDb	250 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
Celkem		370 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.

Chodníky/nástupiště

Návrhová úroveň porušení D2, Třída dopravního zatížení V (D2-D-1-CH-PIII)

Dlažba	DL	60 mm	ČSN 736131, TP172
Štěrkové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkožtrť	min. ŠDb	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285

Celkem

250 mm

Požadovaná míra zhutnění dle TP170 na zemní pláni min. 30 MPa.

Podél stávajících budov bude použita betonová dlažba. U nástupiště a před kinem bude použita žulová dlažba – mozaika.

Nad stávajícím plynovodem a plynovodními přípojkami nebudou do výšky 0,4 m nad potrubí prováděny výkopové práce. Pokud by toto ochranné pásmo zasahovalo do konstrukčních vrstev, tak bude v tomto prostoru ponechán stávající materiál obsypu a podkladní konstrukční vrstvy nebudou v tomto rozsahu zřízeny. Předpokládá se, že je potrubí obsypáno vhodným materiálem a bude tak splněna požadovaná únosnost i bez zřízení nových podkladních vrstev.

Mlatový povrch

Lomová výsivka fr. 0/4 (barva-okrová)	40 mm
Kamenivo hrubé drcené fr. 8/16	100 mm
Štěrkodrt fr. 0/63	100 mm
Celkem	240 mm

Hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2}$ na zemní pláni min. 30 MPa.

Poklopy na inženýrských sítích budou výškově upraveny dle nového povrchu.

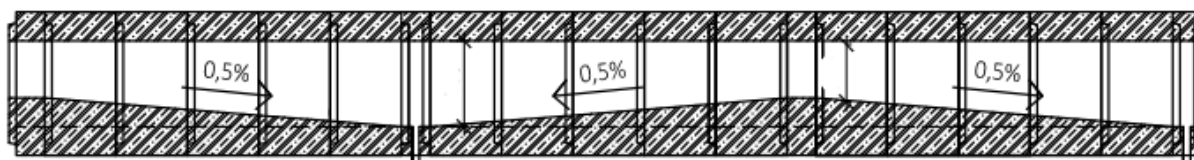
Odvodňovací zařízení:

Povrchové odvodnění:

Dešťové vody budou svedeny do štěrbinového žlabu. Část vod je svedena na parkovací záliv s vegetační dlažbou, která umožňuje částečné vsakování, zbytek vod bude odveden do štěrbinového žlabu a uliční vpusti. Liniové žlaby budou připojeny na stávající kanalizaci.

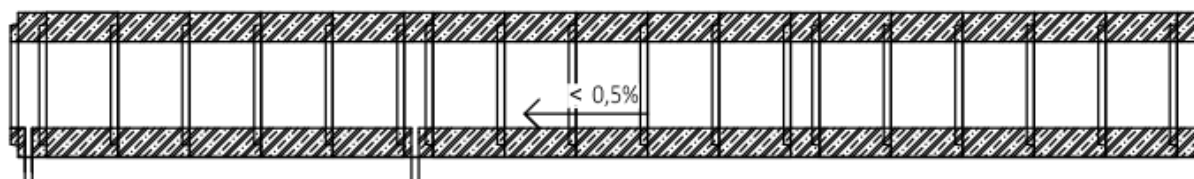
Stávající uliční vpusti budou demontovány. Délka přípojky je uvedena v půdorysné délce.

Úsek km 0,010 70 – km 0,059 70 – štěrbinový žlab se spádovaným jádrem – úseky s jednotným sklonem budou mít 10 m (viz obr.)



Úsek km 0,060 70 – km 0,091 24 – žulový dvouřádek v oblouku

Úsek km 0,091 24 – km 0,155 30 – štěrbinový žlab s rovným jádrem, odtok zajištěn podélným sklonem komunikace (viz obr.)



km 0,020 67 - délka přípojky ze žlabu 2,39 m.

km 0,040 36 - délka přípojky ze žlabu 2,96 m.

km 0,060 70 - délka přípojky ze žlabu 4,17 m.

UV 1 km 0,070 93 - demontáž stávající vpusti a osazení nové vpusti, vpust' byla přemístěna do nejnižšího místa, délka přípojky 4,84 m.

km 0,109 26 - délka přípojky ze žlabu 2,90 m.

km 0,131 69 – délka přípojky ze žlabu 2,87 m.

km 0,155 30 – délka přípojky ze žlabu 3,00 m.

Podpovrchové odvodnění:

Podpovrchové odvodnění bude zajištěno jednostranným sklonem zemní pláně a trativodem DN150. Umístění trativodu je patrné ze situace a příčných řezů.

Trativody vpravo:

Úsek km 0,035 21 km – 0,004 27 zaústění do stávající kanalizace.

Úsek km 0,035 21 – km 0,073 40 zaústění do stávající šachty kanalizace v km 0,073 40.

Úsek km 0,155 60 – km 0,073 40 zaústění do stávající šachty kanalizace v km 0,073 40.

Mostní objekty:

Na rekonstruovaném úseku se nenacházejí mostní objekty.

Tunelové objekty:

Nejsou navrženy.

Vybavení a příslušenství PK:

Nejsou navrženy.

Zásady dopravního značení a dopravní telematiky

Svislé dopravní značení:

Značka IP4b+B1+E13+E12a bude přesunuto do nové polohy.

Značka P4 bude přesunuta do nové polohy.

Značka IP12+O1 bude odstraněna.

Značka B2+E12b bude přesunuta do nové polohy.

Ve staničení 0,018 00 bude osazena značka B20a nejvyšší dovolená rychlost 30km/h.

Ve staničení km 0,013 30 bude osazena značka IP13e parkoviště K+R s dodatkovou tabulkou E1 počet 2x.

Ve staničení km 0,140 50 bude osazena značka IP13e parkoviště K+R s dodatkovou tabulkou E1 počet 2x.

Dále bude demontováno 6 označnicků zastávek. Bude osazeno nových 5 označnicků zastávek.

Značení musí být umístěno v souladu s TP 65.

Vodorovné dopravní značení:

Prostor zastávek v zastávkovém pruhu bude vyznačen vodorovným dopravním značením V11a.

Jízda cyklistů v protisměru bude vyznačena piktogramovým koridorem V20.

Parkoviště K+R budou vyznačena značením V10a

Před započítáním prací bude zhotovitelem zažádán silniční správní úřad o Stanovení dopravního značení k přechodné úpravě provozu s grafickým návrhem přenosného dopravního značení /DIO/.

Před instalací nového nebo odstranění stávajícího trvalého dopravního značení, bude zažádán silniční správní úřad o stanovení dopravního značení ve smyslu ust. § 77 odst. 2 písm. b) výše uvedeného zákona č. 361/2000 Sb. Vždy bude k písemné žádosti předložen grafický návrh změny místní úpravy.

Obslužná zařízení (ve smyslu ČSN 73 6101):

Nejsou.

SO 102 – Úprava nábreží

Dojde k úpravě nábreží, v podobě zpřístupnění nábrežní zdi pěšinou z mlatového povrchu šířky 1,5m. Stávající travnatý povrch bude odstraněn a bude provedena konstrukce cesty o délce 86,30 m. Nový povrch bude proveden ve stejné výškové úrovni jako betonová římsa opěrné zdi.

Podél pěšiny budou zřízeny 3 místa s možností posezení. Konstrukce posezení musí být osazena tak, aby nebyl narušen kořenový systém stromů. Lavičky budou tvořeny dřevěnými pobytovémi stupni.

Na konci napojení budou zřízeny schody pro výškové napojení na prostup v protipovodňové zdi z obdobné konstrukce jako pobytové stupně.

Prostor bude sloužit pro vyčkávání osob.

Mlatový povrch

Lomová výsivka fr. 0/4 (barva-okrová)	40 mm
Kamenivo hrubé drcené fr. 8/16	100 mm
Štěrkodrt fr. 0/63	100 mm
Celkem	240 mm

Hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2}$ na zemní pláni min. 30 MPa.



SO 301 – Přeložka vodovodu

Z důvodu plánované modernizace přestupního terminálu je stávající průběh vodovodu nevyhovující a před samotnou rekonstrukcí je nutno provést jeho přeložení. Vodovod bude nahrazen přeložkou splňující současně požadavky na uložení vodovodních potrubí.

Přeložka bude nově vedena mimo polohu navrženého chodníku a mimo zastávkového pruhu pro autobusy s betonovým krytem.

Podrobněji je popsáno v objektu.

SO 401 – Veřejné osvětlení

Základní technické údaje:

- Napěťová soustava: 3+PEN ~ 230V/400V, AC 50Hz, TN-C-S
- Ochrana před úrazem el. proudem dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2/ Z1 4.10t: Základní ochranou (živých částí) izolací, krytem
- Ochranou při poruše (neživých částí) automatickým odpojením od zdroje, doplňkovou ochranou: a) doplňujícím pospojováním a zemněním
- Instalovaný příkon osvětlení RVO-BEN: $P_i = 0,42 \text{ kW}$
- Výpočtové zatížení RVO-BEN: $P_p = 0,42 \text{ kW}$
- Stupeň důležitosti dodávky elektrické energie: 3

Měření spotřeby elektrické energie

Ze stávajících fakturačních elektroměrů osazených v oceloplechových skříních umístěných ve zděných pilířích. RVO-BEN (ulice Dr. Edvarda Beneše). Osazením nových svítidel s LED diodami nedojde ke změně hlavního jističe před elektroměrem.

Technický popis veřejného osvětlení

LED svítidla budou usazena na stožárech s výškou vyložení v 6 metrech nad zemí. Svítidla jsou navržena s příkonem 70 wattů, které poskytují dostatečnou intenzitu osvětlení k tomu, aby byly na daných plochách splněny normy. Toto lze doložit světelným výpočtem. Svítidla jsou v provedení IP66 s teplotou chomatičnosti 4 000° K. Kvůli snížení emisí světelného smogu mají asymetrickou optiku, která umožňuje lepší směřování světelného výkonu. Pro ovládání je nutné propojit rozvaděčem a svítidla komunikační dvoulinkou a to z důvodu, aby svítidla mohla být ztlumena v době od 0:00 do 4:00, kdy není takřka žádný pohyb v daných lokalitách. Ovládání a řízení bude nastaveno za pomoci soumrakového spínače s časovým spínačem, který bude umístěn v rozvodné skříni RVO-BEN. Po sepnutí soumrakového čidla budou svítidla svítit na plný výkon, tedy 70 wattů. Ve zmíněných hodinách pak dojde k utlumení svítidel a příkon bude 40 wattů. Přepínání bude řešeno za pomoci pomocných relé.

Nově osazené veřejné osvětlení bude řešeno a provedeno v souladu s ČSN EN 13201-2 - OSVĚTLENÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ - ČÁST2: POŽADAVKY - vydáno 1.6. 2016, včetně dalších souvisejících ČSN.

Elektrorozvody

Pro napájení pro nově osazených ocelových stožárů veřejného osvětlení se svítidly LED budou sloužit nově provedené kabelové rozvody s plastovými kabely CYKY, uloženými v zemi. Souběžně s kabelovým vedením bude uloženo vedení FeZn do 120mm², sloužící k uzemnění ocelových sloupů veřejného osvětlení.

Uložení kabelů

Kabely budou uloženy v zemi (převážně v chodnících) do ochranných plastových trubek KOPOFLEX. Pod komunikacemi a zpevněnými plochami bude kabel uložen v betonovém (nebo plastovém) žlábků nebo v trubce v hloubce 1,2m. Nad kabelem bude uložena výstražná folie šíře 33 cm. Při křížení s ostatními inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy v kabelovém žlábků nebo trubce, který bude místo křížení přesahovat o 1 m na každou stranu. Prostorově k těmto sítím musí být kabely uloženy podle ČSN 73 6005 a ČSN 33 2000-5-51ed. 3.

Ochrana proti úderu blesku a přepětí

Ocelové pozinkované sloupy vzájemně propojeny jsou uzemněny. Těleso svítidla a jeho vnitřní zapojení zároveň obsahuje svodič přepětí do 10kV.

Vyjádření o podzemních zařízeních před realizací

O vyjádření o podzemních zařízeních požádá investor a fotokopie předá dodavateli montážních prací. Před zahájením výkopových prací musí být na základě těchto vyjádření požádáno o vytýčení zařízení a případný technický dozor jejich majitelů. S majiteli-uživateli stavbou dotčených pozemků projedná investor povolení o vstupu na pozemky a uložení vedení. Dodavateli montážních prací předá fotokopie dohod. Vyjádření jsou součástí dokladové částí celé akce.

SO 402 – Informační systém

Informační systém se bude skládat ze dvou souhrnných panelů a dvou zastávkových panelů.

Celkový počet textových řádků jednoho souhrnného panelu: 12 řádků.

Celkový počet textových řádků jednoho zastávkového panelu: 2 řádky.

Jednotlivé panely budou propojeny ethernetovou sítí s připojením na internet.

Systém bude zahrnut do krajského integrovaného systému IREDO/OREDO.



Obrázek - Možné řešení informačních panelů

Panely v sobě zahrnují akustický informační systém pro nevidomé, příjem povelů z vysílačů nevidomých s dostatečným ozvučením a automatickým čtením zobrazeného textu.

Kabely uložené do země budou vedeny v prostoru nově budovaných chodníků společně s vedením kabelů nízkého napětí, kabelů veřejného osvětlení.

Kabely budou uloženy dle ČSN 332000-5-52 – ČSN 736005, ve volném terénu v hloubce 0,8 m, v trubce PVC o 50, ve vrstvě jemnozrnného písku 8 cm pod.

Ochrana kabelu proti mechanickému poškození: hloubkou uložení, žlaby - trubky PVC, výstražnou folií PVC.

SO 801 – Terénní a sadové úpravy, mobiliář

Kácení

Ke kácení je celkem navrženo 2 ks vzrostlých stromů a 5 ks celků keřů.

Kácení dřevin nevyžaduje povolení ke kácení. Součástí kácení je odstranění kořenů frézováním.

U nároží ul. T. G. Masaryka je navrženo kácení 1 jedince borovice kleč (*Pinus mugo*, výška 6 m, průměr koruny 5,5 m, dvojkmen, obvod kmene 50 a 51 cm, rána na bázi, napadeno houbovou chorobou) a odstranění keřové skupiny (*Ribes alpinum*, *Philadelphus coronarius*, výška 2,4 m, celková plocha 23 m², kompoziční důvody, zvýšení přehlednosti prostoru) na rohu ulic T. G. Masaryka a Na

Herzánce. Kácení dřevin nevyžaduje povolení ke kácení. Součástí kácení je odstranění kořenů frézováním.

U kina je navrženo kácení 1 jedince jalovce prostředního (*Juniperus x media*, výška 3,5 m, průměr koruny 7,0 m, dvojkmen, obvod kmene 53 a 56 cm, řezné rány na kmeni, zavětvený až k zemi, dvojkmen od báze).

Dále u kina dojde odstranění keřové skupiny (*Sambucus nigra*, *Syringa vulgaris*, výška 4,5 m, průměr koruny 4x4,5 m²), k odstranění části stávajících thuji (*Thuja occidentalis 'smaragd'*, výška 5,2 – 6,2 m, celková plocha 5 m², kolize s novou plochou u kina), k odstranění keřové skupiny v nároží u kina (*Cornus alba*, *Viburnum farerii*, *Forsythia suspensa*, *Dasiphora fruticosa*, *Cornus sanguinea*, *Spiraea niponica*, výška 2,0 m, celková plocha 8 m², kolize s novým nástupištěm) a k odstranění keřové skupiny u stávajícího nástupiště (*Dasiphora fruticosa*, *Rhododendron sp.*, *Rosa canina*, výška 1,4 m, celková plocha 8 m², kolize s novým nástupištěm).

Pozn: Inventarizace převzata z dokumentu Inventarizace dřevin rostoucích v okolí kina Máj v intravilánu města Chocně, zpracoval Ing. Jiří Rozsypálek, ze dne 20.9.2021 (inv. č. 114 a 115).

S.1 - Pěstební opatření na stávajících stromech

U všech stávajících jedinců bude proveden zdravotní a bezpečnostní řez. U dřevin zasažených stavbou bude proveden řez komparativní jako opatření eliminující negativní reakci na zásahy v kořenové zóně. Řezy budou provedeny certifikovanou osobou (certifikáty ETW nebo CČA - Stromolezec).

Je nutné zajistit plán péče o stávající dřeviny a následně pravidelný monitoring stavu stromů certifikovaným arboristou dle plánu péče.

S.2 - Zlepšení stanoviště stávajících stromů

Cílem opatření je zajištění přístupu vzduchu a vody do absorpční kořenové zóny stávajících stromů pomocí tzv. radiálního mulčování, kdy jsou pomocí technologie supersonického rýče (Air spade) paprskovitě od kmene vyhloubeny rýhy (8 - 4 ks, dl. podle velikosti kořenové zóny, 0,2 x 0,2 m, průměrně 10 m drážek na strom), rýhy budou vyplněny štěrkovým substrátem (specifikace v další fázi PD).

S.3 - Výsadba stromu do prokořenitelného prostoru

Vzhledem k situování navržených stromů do zpevněných ploch a velmi špatným podmínkám pro růst kořenů ve zhutněných terénních figurách pod zpevněnými povrchy je nezbytné vytvořit snadno prokořenitelné prostory, které umožní dlouhodobou prosperitu dřevin. V rozsahu požadovaném PD bude místní zemina nahrazena strukturním substrátem (specifikace v další fázi PD), mocnost vrstvy bude min. 0,6 m od spodní úrovně lože zpevněného povrchu (strukturní substrát je součástí zemní pláň). Všechny prokořenitelné prostory budou v hloubce 0,4 až 0,6 m pod niveletou zpevněné plochy odvodněny drenáží do trativodu zemní pláň ulice Na Herzánce. Na zhutněném strukturním substrátu bude rozprostřena separační vrstva z drceného kameniva a následně realizovány zpevněné plochy a základy pro stromové mříže. Na stromové mříže navazují v podélném směru plochy s distanční spárou, které zajistí dostatečné provzdušnění a vsak srážek do strukturního substrátu. Do prokořenitelných prostorů budou umístěny revizní šachty pro kontrolu vlhkosti strukturního substrátu.

Baly vysazovaných stromů budou položeny na strukturní substrát, budou obsypány stromovým substrátem (specifikace v další fázi PD). Stromy budou kotveny přes zemní kotvu na karisít položenou na strukturní substrát. Stromy budou vyhnojeny tabletovým hnojivem. Kmeny budou ošetřeny

ochranným nátěrem proti škodám způsobeným teplotními vlivy. Po výsadbě bude proveden zpětný řez a dřeviny budou zality.

Přesná specifikace technologie výsadby se konkretizuje v realizační dokumentaci stavby.

sortiment:

ambroň - Liquidambar styracifluam VK, ok 20-25, bal	1 ks
ořešák – <i>Juglans regia</i> , VK, ok 20-25, bal	1 ks
třešeň - <i>Prunus avium</i> 'Plena', VK, ok 18-20, bal	6 ks

S.4 - Výsadba stromu v trávniku

Vzhledem k umístění v zóně s vysokým sešlapem je navržena nestandardní technologie výsadby. Výsadblová jámy bude trychtýřovitého tvaru o \varnothing min. 3 m, výška ve středu bude rovna výšce balu. Plocha jámy bude vytyčena kolíky a bude z ní stržen drn do hl. 150 mm. Stržená zemina bude promíchána s drceným kamenivem fr 8/16 mm v poměru 1:1. Touto homogenní směsí bude usazená dřevina obsypána. Úroveň kořenového krčku dosahuje do výšky rostlého terénu po slehnutí. Dřevina bude přihnojena tabletovým hnojivem. Kotvení dřeviny bude přizpůsobeno typu, velikosti a zavětvení výpěstku (specifikace v další fázi PD). Z výkopku bude vytvořena závlahová mísa, průměr této mísy je roven 1,5násobku průměru balu. Plocha závlahové mísy bude mulčována jemnou fermentovanou kůrou. Kmen bude ošetřen *ochranným nátěrem proti škodám způsobeným teplotními vlivy.* Po výsadbě bude proveden zpětný řez a dřevina bude zalita.

Výsadblovou jámu a rostlinný materiál nutné přebrat AD. V případě výskytu jiných půdních vzorků ve výsadblové jámě, AD navrhne úpravu technologie výsadby.

Přesná specifikace technologie výsadby se konkretizuje v realizační dokumentaci stavby.

sortiment:

dub - <i>Quercus cerris</i> , VK, ok 16-18, bal	1 ks
---	------

Založení / dosev zátěžového trávniku

Před výsevem trávniku budou plochy kultivovány do hloubky 80 mm, v korunovém zápoji stromů bude kultivace provedena ručně. Pokud byl drn na osévané ploše během stavby stržen, dojde k jeho opětovnému rozprostření (tl. vrstvy 150 mm). Do odplevelené plochy upravené hrabáním, smykováním a válcováním bude proveden výsev osiva 25-30 g/m². Následně bude osivo zapraveno, plocha uvalčována a zalita. Výsev je možný od poloviny srpna do konce září, nebo na jaře od poloviny dubna do konce května.

Vysévaná travní směs bude tolerantní vůči suchu a bloudivému stínu dřevin, přesná specifikace se konkretizuje v realizační dokumentaci stavby.

Mobiliář

Mobiliář má za účel doplnit stavební objekty autobusového terminálu o funkční užitné prvky pro veřejnost. Vzhled mobiliáře byl zvolen v souladu s požadavky na sjednocení mobiliáře v rámci města Choceň. Jeho technické provedení musí zaručovat odolnost, snadnou udržitelnost a vysokou estetickou hodnotu s kvalitním zpracováním detailů. Mobiliář je řešen jako samostatně stojící (viz obr. detail kotvení).

V rámci stavebního objektu SO801 je navržen mobiliář následující podoby:

Odpadkové koše

Celkem je navrženo osazení 3 ks odpadkových košů. Koš je navržen z ocelové konstrukce, obdélníkového průřezu 260/945/985 mm. Ocelové tělo, zhášec cigaret s popelníkem; 2x32l, 55 l; bez víka vhazovacího prostoru.

Parková lavička

Celkem je navrženo osazení 8 ks laviček. Lavičky jsou navrženy typové. Nosná konstrukce laviček je z odlitku ze slitiny hliníku. Sedák i opěradlo z tropického dřeva bez povrchové úpravy

Stojany na jízdní kola

Celkem je navrženo osazení 27 ks stojanů. Stojany jsou z ocelové konstrukce s gumovým opěrníkem. Stojany budou kotveny dle požadavků výrobce.

Autobusové přístřešky s vegetační střechou

Celkem je navrženo osazení 2 ks autobusových přístřešků se vegetační střechou. Přístřešky jsou tvořeny ocelovou nosnou konstrukcí, na kterou jsou uchyceny střecha s extenzní vegetační vrstvou a boční i zadní stěna z kaleného skla.

Ochranná mříž ke stromu

Celkem je navrženo osazení 8 ks ochranných mříží ke stromu. V místě vysazovaných stromů v nově vzniklém nástupišti a pobytové ploše budou umístěny ochranné mříže v úrovni dlažby tvořené roštem. Součástí je ochranná konstrukce kmene výšky 1,5 m.

6 ks mříží je navrženo čtvercových o rozměrech 1,6 x 1,6 m. 2ks mříží je navrženo kruhových o rozměru Ø 1,6 m.

2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Posouzení technických podmínek požární ochrany:

- a) VÝPOČET A POSOUZENÍ ODSUPOVÝCH VZDÁLENOSTÍ A VYMEZENÍ POŽÁRNĚ NEBEZPEČNÝCH PROSTORŮ,

Stavba samotná nezahrnuje objekty s nutností vymezení požárně nebezpečného prostoru.

- b) ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉHO MNOŽSTVÍ POŽÁRNÍ VODY, POPŘÍPADĚ JINÉHO HASIVA,

Stavebními úpravami jinak nebude zasahováno do veřejného vodovodního řadu ani jiných zdrojů požární vody. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody. Samotná stavba nevyžaduje zajištění požární vodou ani jinými hasivy.

c) PŘEDPOKLÁDANÉ VYBAVENÍ STAVBY VYHRAZENÝMI POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍMI ZAŘÍZENÍMI VČETNĚ STANOVENÍ POŽADAVKŮ PRO PROVEDENÍ STAVBY,

Vzhledem k charakteru stavby nevznikají požadavky na vybavení požárně bezpečnostními zařízeními ani stanovení požadavků na provádění stavby.

d) ZHODNOCENÍ PŘÍSTUPOVÝCH KOMUNIKACÍ A NÁSTUPNÍCH PLOCH PRO POŽÁRNÍ TECHNIKU VČETNĚ MOŽNOSTI PROVEDENÍ ZÁSAHU JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY.

Zřízením stavby nejsou dotčeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla hasičského záchranného sboru.

V době realizace stavby bude zajištěn průjezd vozidlům integrovaného záchranného systému a práce budou koordinovány tak, aby byl vždy zajištěn příjezd ke všem stávajícím objektům a zdrojům požární vody.

Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

Stávající vodovodní hydranty nebudou stavbou nijak dotčeny, tudíž v případě požáru v okolí bude zajištěn přístup členům hasičského záchranného sboru k těmto hydrantům.

Parametry stavby jsou navrženy v souladu s příslušnými normami a umožňují průjezd požární a zdravotní techniky. Ve všech místech komunikace je zpevněná vozovka min. 3,0 m a minimální průřezdní profil šířky 3,5 m a výšky 4,1m. Jízdní pruh je navržen v šířce 4,50 a 4,75 m.

e) ZABEZPEČENÍ STAVBY ČI ÚZEMÍ STAVBOU POŽÁRNÍ OCHRANY, POKUD TO ODŮVODŇUJÍ POŽADAVKY NA ZÁCHRANNÉ A LIKVIDAČNÍ PRÁCE NEBO OCHRANU OBYVATELSTVA;

Není realizováno.

f) STANOVENÍ KATEGORIE Z HLEDISKA POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY OBYVATELSTVA:

Na základě § 39 odst. 1 zákona o požární ochraně v návaznosti na vyhlášku č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva (dále jen „vyhlášky o kategorizaci staveb“) se jedná o stavbu, kterou lze s ohledem na kritéria a charakteristiky stavby začlenit jako stavbu kategorie I která představuje mírné nebezpečí.

Ustanovení § 40 odst. 1 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů stanoví, že se státní požární dozor dle ustanovení § 31 odst. 1 písm. b) zákona o požární ochraně nevykonává u stavby **kategorie 0**, nepředstavující zvláštní nebezpečí a **kategorie I**, představující mírné nebezpečí.

g) SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:

ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb. Nevýrobní objekty

ČSN 73 0804 Požární bezpečnost staveb. Výrobní objekty

ČSN 73 0833 Požární bezpečnost staveb. Budovy pro bydlení a ubytování

Vyhláška č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

Vyhláška č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb

Uvedené právní normy a předpisy byly aplikovány včetně dodatků.

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Kritéria tepelně technického hodnocení.

S ohledem na druh výstavby není stavba hodnocena.

2.10 HYGIENICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.)

Stavba nebude mít negativní vliv na vibrace, hluk ani prašnost. Tyto vlivy mohou být zvýšeny pouze v době výstavby.

Bude vybudováno nové veřejné osvětlení podél komunikace. Stavba nevyžaduje hodnocení jejího vlivu na pracovní a komunální prostředí.

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ (BLUDNÉ PROUDY, TECHNICKÁ SEIZMICITA, HLUK, PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ APOD.)

a) OCHRANA PŘED PRONIKÁNÍM RADONU Z PODLOŽÍ

Není řešeno.

b) OCHRANA PŘED BLUDNÝMI PROUDY

Není řešeno.

c) OCHRANA PŘED TECHNICKOU SEIZMICITOU

Stavba se nenachází v seismicky aktivní oblasti. Namáhání technickou seismicitou (trhacími pracemi, dopravou, průmyslovou činností, apod.) se v nejbližších letech nepředpokládá. Konkrétní úpravy a opatření nejsou navrhovány.

d) OCHRANA PŘED HLUKEM

Byla zpracována hluková studie. Dle závěrů nedojde k překročení hygienických limitů. Speciální ochrana proti hluku není navrhována. Při běžném provozu komunikace nedojde ke zvýšení hlukové zátěže na obyvatele.

e) PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ

Stavba je krom objektu SO102 od řeky Tiché Orlice oddělena protipovodňovou zdí. Vlivem nového povrchu komunikace dojde ke snížení hladiny hluku. V lokalitě nehrozí sesuvy půdy, nenachází se žádné doly ani není seismicky aktivní.

f) OSTATNÍ ÚČINKY – VLIV PODDOLOVÁNÍ, VÝSKYT METANU APOD.

Zájmové území není v poddolované oblasti. Zájmové území se nenachází v oblasti s důlní činností.

3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

g) NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY;

Bude zřízen nový sdělovací kabel, pro informační systém a nový kabel veřejného osvětlení.

h) PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY;

Je řešeno v objektech SO401 a SO 402.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE;

Předmětný úsek komunikace je jednosměrný s vyloučeným provozem mimo BUS a dopravní obsluhu.

Stavba je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb. Podrobněji jsou popsány bezbariérové úpravy v bodě 2.4.

b) NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU;

Napojení je zajištěno z ulice T. G. Masaryka a Kollárova.

c) DOPRAVA V KLIDU;

Bude zřízen parkovací záliv pro podélné stání vozidel. Budou označeny celkem 4 parkovací stání typu K+R. Dále bude vyznačeno 1 parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu.

d) PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY;

Stavba řeší vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru a pohyb pěších v hranicích přestupního uzlu.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Stavba je řešena v úrovni původního terénu. Nedojde k zásadním násypům, ani odkopávkám proti původnímu terénu. Podrobněji řešeno viz. „D-SO 801 Sadové úpravy a mobiliář – Technická zpráva“

V rámci stavby dojde ke kácení 2 stromů a 5 keřových skupin označených ve výkresové dokumentaci.

Po rekonstrukci a výstavbě nových ploch dojde k rekultivaci přiléhající zeleně podél stavby tak, aby bylo zajištěno plynulé napojení na stávající terén.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA;

Dojde k přechodnému zvýšení prašnosti během výstavby způsobené jízdou stavební mechanizace. Zhotovitel je povinen prašnost eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby ke zvýšení prašnosti nedocházelo. K dalším negativním vlivům na ovzduší během výstavby ani po jejím dokončení nedojde.

Po výstavbě dojde vzhledem k výstavbě nového krytu naopak ke snížení hladiny hluku a vibrací.

Je nutné udržovat všechny komunikace, využívané v rámci stavby, v bezvadném stavu, případně znečištění komunikací např. rozježděným bahnem z kol staveništních vozidel průběžně odstraňovat.

Učinit veškerá opatření k eliminaci prašnosti, např. pravidelným kropením vozovek.

Stavební práce provádět tak, aby byli obyvatelé okolní zástavby co nejméně rušeni zvýšenou hlučností, zásadně mimo dobu nočního klidu a pokud možno v pracovní dny době od 7:00 do 17:00.

Dbát na ochranu životního prostředí včasným odvozem stavebního odpadu, sledovat a průběžně likvidovat případné drobné úniky provozních hmot a ropných látek ze stavebních strojů a vozidel, v případě rozsáhlejších úniků neprodleně informovat příslušné orgány státní správy a hasičský záchranný sbor, předcházet znečištění vody, půdy a ovzduší. Je také zakázáno spalovat jakékoliv látky na staveništi.

K přechodnému zhoršení životního prostředí dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení hluku a prašnosti v okolí silnice při stavebních pracích.

Při realizaci stavby dojde ke zvýšení emisí vlivem staveništního provozu, při dovozu materiálu a odvozu vybouraných materiálů. Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit zvýšenou zátěží hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou, která bude nutná pro dopravu stavebního materiálu z a do prostoru stavby. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné. Opravou komunikace dojde naopak ke zvýšení bezpečnosti.

Během výstavby dojde k nárůstu hladiny hluku vlivem stavební činnosti. Zhotovitel je povinen hluk eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby k zvýšení hlučnosti nedocházelo. Vzhledem k tomu, že stavbou navazuje na již stávající pozemní komunikaci, nedojde ke zvýšení hladiny hluku.

Dešťová voda bude svedena do štěrbínových žlabů, uliční vpusti a dále do kanalizace. Splašková voda na stavbě vznikat nebude.

Odpady:

Nakládání s odpady bude zajišťovat zhotovitel stavby, který bude zodpovídat za to, že s odpadem vzniklým při stavbě bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění a s prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Likvidace odpadu bude zajištěna dle výše uvedeného zákona, tzn. přednostní využití (výkup, recyklace), nebo jejich odstranění na příslušné skládce odpadů. Pro odpady vedené v kategorii N je nutné zajistit souhlas s nakládáním s nebezpečnými odpady, který na základě písemné žádosti vydá příslušný orgán veřejné správy. Tento souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

Odpady, které vzniknou, budou při výstavbě shromažďovány, utříděné dle jednotlivých druhů. Shromažďovací místa a nádoby na odpady musí mít všechna náležitosti v souladu s vyhláškou MZP ČR č. 541/2020 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady nesmí být skladovány v blízkosti toku. Odpady mohou být dále předány pouze osobě oprávněné k jejich převzetí

dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Tuto skutečnost je původce povinen si ověřit.

Při nakládání s odpady musí být postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod, povrchových vod, ovzduší, zeminy nebo poškození jiných složek životního prostředí.

Ke kolaudačnímu řízení stavby je nutno předložit příslušnému odboru životního prostředí kompletní evidenci všech odpadů nebo způsob jejich dalšího využití, ze které bude patrné, o který druh odpadu se jedná, jeho množství a původ. Evidence těchto odpadů bude zároveň součástí hlášení původce o produkci a nakládání s odpady.

Odpady budou vznikat jednak přímo v souvislosti s prováděnými stavebními činnostmi a jednak v souvislosti s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů (zázemí zařízení staveniště).

V případě, že dojde v rámci stavby ke vzniku nebezpečných odpadů, je původce odpadu (investor nebo dodavatel stavby – dle vzájemné smlouvy) povinen požádat příslušný odbor životního prostředí o udělení souhlasu k nakládání s veškerými nebezpečnými odpady před zahájením stavebních prací v případě že tento souhlas nemá.

Nepředpokládá se výskyt nebezpečného odpadu IPA.

Pro zeminy ukládané na skládku bude provedena zkouška vyluhovatelnosti a celkový obsah PCB.

V oblasti nakládání s odpady lze při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. (Katalog odpadů).

Ze zákona je povinen likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká odbornou firmou smluvně zavázanou k likvidaci odpadu. Z hlediska vlastního procesu stavby se jedná především o vyřešení a doložení způsobu využití či zneškodnění odpadů. Státní správu v oblasti s nakládáním s odpady provádí místně příslušný stavební úřad nebo jiný orgán po dohodě s místně příslušným odborem životního prostředí.

Odpady budou tříděny podle jednotlivých druhů a kategorií. Odpady budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem.

K závěrečné kontrolní prohlídce budou příslušnému stavebnímu úřadu předloženy doklady o předání vzniklých odpadů oprávněné osobě (písemné vyhotovení potvrzení o převzetí daného druhu a množství odpadu oprávněnou osobou).

Přehled druhu odpadů, které se na stavbě vyskytnou nebo mohou vyskytnout:

O – odpady, které nejsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

N - odpady, které jsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

první dvojčíslí označuje skupinu odpadů

druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů

třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů

V tabulce je uveden odhad množství odpadů, které vzniknou při stavbě. Přesné množství bude známo až po zpracování položkového rozpočtu stavby.

katalogové číslo odpadu	kategorie odpadu (O/N):	název odpadu	předpokl. množství (t,l)	způsob nakládání s odpady
02 01 07	O	odpady z lesnictví	-	Dle Zákona č.185/2001 Sb. O odpadech
08 01 11	N	barva s obsahem organických rozpouštědel	-	
08 01 12	N	barva neuvedená pod č. 08 01 11	-	
13 02 05	N	nechlorovaný motorový, převodový nebo mazací olej	-	
13 02 08	N	ostatní motorové, převodové nebo mazací oleje	-	
14 06 03	N	ostatní rozpouštědla nebo jejich směsi	-	
15 01 10	N	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly znečištěné škodlivinami	-	
15 02 02	N	sorbent, upotřebená čisticí tkanina, filtrační materiál, ochranná tkanina	-	
17 01 01	O	betonové výrobky	135,0 (t)	
17 01 02	O	cihly	-	
17 01 03	O	keramické výrobky	-	
17 02 01	O	dřevo	5 (t)	
17 02 02	O	sklo	-	
17 02 03	O	plasty	-	
17 03 01	N	asfaltové směsi	310,0 (t)	
17 04 05	O	železo a ocel	5,0 (t)	
17 05 04	O	zemina a kamení	1450 (t)	
17 06 03	O	ostatní izolační materiály	-	
17 09 04	O	směsné stavební a demoliční odpady	-	

Dále vznikne odpad z obalů a olejů vlivem používání stavební mechanizace.

Betonové a kamenné výrobky (30 %) i asfaltové směsi (68,9%) budou odvezeny na překladiště v majetku města Choceň v areálu bývalé skládky, kde budou následně pomocí mobilního drtícího a třídícího zařízení rozčleněny do kup dle jednotlivých frakcí. Vyzískaný materiál bude zaevidován

městskou příspěvkovou organizací Technické služby a následně využíván k opravám místních komunikací, obnově lesních a polních cest a k zásypům rýh a šachet při výkopových pracích na stavbách, kde je investorem město Choceň.

Železo a ocel (1,1%) bude odvezeno do recyklačního střediska ve Vysokém Mýtě.

Dodavatel stavby během stavebních prací zajistí kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby nebo kontejneru a ekologicky podle zákona č. 185 zlikvidovat.

Splaškové vody užíváním stavby nevznikají. Další odpad užíváním stavby nevzniká.

b) VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU – OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ, ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD.

Stavba ani provoz na navrhované pozemní komunikaci nebude mít zásadnější negativní dopad na zdraví ani na životní prostředí.

V průběhu realizace stavby je investor povinen zajistit dodržování obecných podmínek ochrany rostlin a živočichů dle ust. § 5 a ochrany dřevin dle § 7 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Investor v průběhu celé realizace dále zajistí, že nedojde k nedovoleným zásahům do dřevin, které způsobí podstatné nebo trvalé snížení jejich ekologických nebo společenských funkcí nebo bezprostředně způsobí jejich odumření.

Případné kácení dřevin je podle ust. § 8 zákona možné pouze ze závažných důvodů, po vyhodnocení jejich funkčního a estetického významu, výhradně na základě souhlasného rozhodnutí orgánu ochrany přírody, mimo vegetační období.

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000;

Stavba se nenachází v chráněném území Natura 2000.

d) ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM;

Dle zákona č. 100/2001 sb. nemusí být pro tuto stavbu proveden proces EIA.

e) V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI ZÁKLADNÍ PARAMETRY ZPŮSOBU NAPLNĚNÍ ZÁVĚRŮ O NEJLEPŠÍCH DOSTUPNÝCH TECHNIKÁCH NEBO INTEGROVANÉ POVOLENÍ, BYLO-LI VYDÁNO;

Nejsou.

f) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ;

Nejsou.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Dle vyhlášky č. 380/2002 Sb. - *Vyhláška Ministerstva vnitra k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva* §22 se nejedná o stavbu k ochraně obyvatelstva.

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

V blízkosti navrhované stavby se nacházejí obytné domy, proto bude nutné dbát na ochranu životního prostředí.

Zejména bude nutné:

Udržovat všechny komunikace, využívané v rámci stavby, v bezvadném stavu, případné znečištění komunikací např. rozježděným bahnem z kol staveništních vozidel průběžně odstraňovat.

Učinit veškerá opatření k eliminaci prašnosti, např. pravidelným kropením vozovek.

Stavební práce provádět tak, aby byli obyvatelé okolní zástavby co nejméně rušeni zvýšenou hlučností, zásadně mimo dobu nočního klidu a pokud možno v pracovní dny době od 7:00 do 17:00.

Dbát na ochranu životního prostředí včasným odvozem stavebního odpadu, sledovat a průběžně likvidovat případné drobné úniky provozních hmot a ropných látek ze stavebních strojů a vozidel, v případě rozsáhlejších úniků neprodleně informovat příslušné orgány státní správy a hasičský záchranný sbor, předcházet znečištění vody, půdy a ovzduší. Je také zakázáno spalovat jakékoliv látky na staveništi.

K přechodnému zhoršení životního prostředí dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení hluku a prašnosti v okolí silnice při stavebních pracích.

Při realizaci stavby dojde ke zvýšení emisí vlivem staveništního provozu, při dovozu materiálu a odvozu vybouraných materiálů. Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit zvýšenou zátěží hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou, která bude nutná pro dopravu stavebního materiálu z a do prostoru stavby. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné. Opravou komunikace dojde naopak ke zvýšení bezpečnosti.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

a) POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ,;

Voda, elektrická energie: Dodavatel stavby si smluvně zajistí požadovaný odběr vody a elektrické energie a dohodne detailní způsob staveništního odběru se stavebníkem (investorem), nebo použije vlastní mobilní zařízení.

Ostatní média: Telefon a telekomunikace bude zajištěna prostřednictvím mobilních operátorů.

b) ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ,

Staveniště bude během výstavby řádně odvodněno podélnými a příčnými sklony. Zemní plán je odvodněna do travivodů.

c) NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU,

Komunikace se napojuje na ulici T. G. Masaryka a ulici Kollárova. Napojení na zdroje je v zásadě možné po dohodě s majiteli nebo správcí inženýrských sítí za předpokladu splnění všech zákonných a oborových normových podmínek. S ohledem na malý rozsah stavby však předpokládáme spíše využití mobilních prostředků zhotovitele (cisterny na vodu, agregáty, atd.) Plochy a zařízení staveniště budou v maximální možné míře soustředěny na stávajících zpevněných plochách.

d) VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY,

Při provádění stavby nedojde k ovlivnění okolních staveb a pozemků.

e) OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN;

Staveniště nebude mít vliv na okolí. Staveniště bude provedeno na pozemcích, které se budou rekonstruovat, a nedojde k zásahu do jiných pozemků.

V případě záboru jiného pozemku si musí dodavatel dojednat dočasný zábor. Účel plochy zařízení staveniště bude výrobní a skladovací.

Po ukončení stavebních prací a odvozu zařízení staveniště bude plocha uvedena do původního stavu, včetně odvozu případné stavební sutě a likvidace veškerých jiných znečištění (drobné úniky provozních hmot ze stavebních strojů atd.)

Ke kácení je celkem navrženo 2 ks vzrostlých stromů a 5 ks celků keřů.

f) MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ;

Zřízení staveniště nevyžaduje žádné dočasné ani trvalé zábory.

g) POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY;

Nejsou.

h) MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE,

Viz kapitola 7.

i) BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN;

Při realizaci zemních prací dojde ke skrytí ornice v tl. 0,15 m, která bude použita pro ohumusování terénních úprav souvisejících s realizací stavby. Po dobu výstavby bude ornice dočasně deponována. Budou provedena taková opatření, aby po dobu deponování nedošlo k zaplevelení, rozplavení nebo zcizení ornice.

j) OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ,

Při výstavbě bude zejména nutné eliminovat prašnost.

k) ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI,

Veškeré práce budou prováděny za předpokladu dodržení příslušných bezpečnostních předpisů. Ve smyslu legislativy musí být bezpečnostní předpisy zapracovány v technologických postupech prací. Zhotovitel je povinen dodržovat a naplňovat platné předpisy bezpečnosti práce, včetně všech ostatních souvisejících zákonů, vyhlášek, nařízení vlády a příslušných ČSN.

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení, nebo alespoň zaučení v daném provozu. Všichni pracovníci pracující na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelně doškolení. Vybavení ochrannými pomůckami a prostředky pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé. Bude dodržována vyhláška č. 178/2001 Sb. O ochraně zdraví při práci.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat nařízení vlády č. 591/2006 Sb a další platné předpisy a vyhlášky.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta přímo formou první pomoci na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího, nebo na jiném snadno dostupném a kontrolovaném místě, lékárnička. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení.

Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu, nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno.

Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR).

Pokud budou na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi a před zahájením prací na staveništi bude zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. Zajištění bezpečnosti práce na staveništi je pak povinností zhotovitele díla.

I) ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB,

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace:

Během stavby bude dodavatelem vždy zajištěna bezbariérová trasa v šíři min. 1,5 m.

Případné lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pro pochozí rošt musí mít sklon menší než 1:20.

Pro označení výkopů, okrajů lávek na nich a stavenišť platí, že pochozí plochy musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumísťují žádné překážky. Předměty a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou záražku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průmět překážky, popřípadě lze odsunout záražku za obrys překážky nejvýše o 200 mm. Takto musí být zabezpečeny také předměty a konstrukce s bočními stěnami nesahajícími až k zemi nebo podlaze a výkopy a staveniště.

Dojde k omezení přístupu z ulice Jungmannova.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb. (kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky) a technický návod TN TZÚS 12.03.04. – 06.

Komunikace je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č.398/2009 Sb.

m) ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ,

Dopravní značení je patrné v příloze C5 Provizorní dopravní značení.

n) STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY - ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY, NAPŘÍKLAD PŘEPRAVNÍ A PŘÍSTUPOVÉ TRASY, ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE, UZAVÍRKY, OBJÍŽDKY A VÝLUKY; OPATŘENÍ PROTI ÚČINKŮM VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ APOD.,

Autobusové zastávky budou v průběhu stavby dočasně přesunuty do vedlejší ulice Kolárova. Na rekonstruovanou komunikaci Na Herzánce bude zamezen vjezd vozidel.

o) ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU,

Staveniště se napojuje na ulici T. G. Masaryka a ulici Kollárova.

Vzhledem k jednoduchosti stavby bude zařízení staveniště provedeno dle obecných požadavků.

Pro zařízení staveniště je navržena plocha budoucí komunikace. Vzhledem k velikosti stavby jsou potřeby pro zařízení staveniště nenáročné.

S ohledem na charakter jsou v prostoru trvalého záboru možnosti pro mezideponie materiálu. Vytěžený materiál nevhodný k dalšímu použití a vybourané hmoty budou ihned odváženy a uloženy na skládku. Zhotovitel musí dbát na to, aby nebyla znehodnocena případná orná půda.

Materiál použitelný na zpětné využití v rámci stavby bude uložen na místě, které si zajistí zhotovitel.

p) POSTUP VÝSTAVBY, ROZHODUJÍCÍ DÍLČÍ TERMÍNY.

V předstihu je třeba ohlásit dotčeným organizacím a orgánům státní správy zahájení stavby podle požadavků uvedených ve stavebním povolení.

Pro stavbu bude vybrán odpovídající dodavatel, který bude pružně reagovat na řešení konkrétních nenadálých situací a bude úzce spolupracovat s investorem, technickým dozorem a informovat příslušné dotčené organizace.

Realizace stavby bude probíhat na etapy v následujících obecných souslednostech:

- Zjištění přesné polohy inženýrských sítí v blízkosti stavby
- Zařízení staveniště a vytýčení a označení výkopových prací
- Zahájení přípravných prací – kácení dřevin, odhumusování terénu
- Rozebrání dlažeb
- Provedení odkopávky až na úroveň projektované zemní plně
- Osazení drenážních trubek a zasakovacích bloků
- Zřízení spodní vrstvy ze štěrkodrti
- Zřízení obrubníků
- Zřízení dalších konstrukčních vrstev vozovky
- Dláždění vozovky a parkovacích míst

- Ohumusování terénu, osetí
- Odstranění zařízení staveniště – dokončovací práce

8.1 VÝKRESY

Není řešeno.

8.2 HARMONOGRAM VÝSTAVBY

Předpokládané zahájení stavebních prací je v roce 2025. Doba výstavby je odhadována na 21 měsíců.

Dojde k uzavření stávajícího autobusového terminálu a zastávky budou dočasně přesunuty (viz C5).

Přesný harmonogram bude zpracován zhotovitel dle prováděných prací.

8.3 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ

Není řešeno.

8.4 BILANCE ZEMNÍCH HMOT

Je uvedeno v položkovém rozpočtu stavby.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Stávající odvodnění je řešeno pomocí podélného a příčného spádu komunikace a odtoku do sítě stávajících či přeložených uličních vpustí a dále do kanalizace. Na zatravněných plochách dochází k volnému zasakování.

Splaškové vody se na stavbě nevyskytují. Dešťové vody budou svedeny do štěrbinových žlabů, uliční vpusti a dále do kanalizace.

Z pohledu řešení dešťových vod byl proveden odhad množství:

Plochy svedené do kanalizace:

Asfaltová komunikace – 1194 m², u které uvažujeme sklon do 5% a součinitel povrchového odtoku $\Phi 0,80$.

Chodníky a krajnice - 1339 m², u které uvažujeme sklon do 5% a součinitel povrchového odtoku $\Phi 0,60$.

Vegetační dlažba – 253 m², u které uvažujeme sklon do 5% a součinitel povrchového odtoku $\Phi 0,30$.

$Q = \Phi * S * q$ kde

Qmaximální odtok dešťových vod, v l/s

Φ součinitel odtoku, bezrozměrný

q intenzita směrodatného deště

(uvažované periodicity, v l/s.ha)

Hodnoty intenzit náhradního deště byly stanoveny z tabulek dle „Josef Trupl, Intenzity krátkodobých dešťů v povodí Labe“, VÚV Praha, 1958. Pro výpočet byl použit návrhový 15 minutový dvoulletý dešť o intenzitě 137 l/s.ha.

$$Q = \Phi * S * q = (0,8*0,1194+0,6*0,1339+0,3*0,0253)*137= 25,1 \text{ l/s}$$

Tyto dešťové vody budou svedeny do štěrbinových žlabů, uliční vpusti a dále do stávající jednotné kanalizace ve správě společnosti Vodovody a kanalizace Jablonné nad Orlicí a.s.

V Chocni, květen 2025

Vypracoval: Ing. Jan Ropek