

OBSAH

A	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	4
B	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	5
B.1	Úvod	5
B.1.1	ZADÁNÍ, POSTRADATELNOST ZAŘÍZENÍ SŽDC	5
B.1.2	PRACOVNÍ JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI ČD A SŽDC	5
B.1.2.1	PROBLEMATIKA STANIČENÍ ŽELEZNIČNÍ TRATI	6
B.2	STRUČNÝ POPIS STAVBY	6
B.2.1	VJEZD DO ÚZEMÍ A VSTUPNÍ KŘÍŽOVATKA	6
B.2.2	USPOŘÁDÁNÍ UZLU A AUTOBUSOVÁ DOPRAVA	6
B.2.3	PARKOVÁNÍ A PROVOZ PROSTŘEDKŮ INDIVIDUÁLNÍ OSOBNÍ DOPRAVY	7
B.2.4	NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA (NAD)	8
B.2.5	NÁSTUPIŠTĚ PRO CESTUJÍCÍ, CHODNÍKY	8
B.2.6	OBRAŤIŠTĚ	9
B.2.7	ZARÁŽEDLO, BEZPEČNOSTNÍ ZÍDKA PODÉL KOLEJE Č.3	9
B.2.8	OPĚRNÁ ZEď A VYZTUŽENÍ SVAHU PŘED VÝPRAVNÍ BUDOVOU ČD	9
B.2.9	OPĚRNÁ ZÍDKA POD OBJEKTEM Č.P. 775	10
B.2.10	PROPUSTEK A NÁBŘEŽNÍ ZDI NA VODOTEČI BRODEC	10
B.2.11	OPLOCENÍ, ZÁBRADLÍ	10
B.2.12	MOBILIÁŘ	11
B.3	PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY	11
B.4	SOUHLAD S ÚPO A ÚR	11
B.5	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ	11
B.5.1	NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	12
B.5.1.1	INTENZITA DOPRAVY NA MASARYKOVĚ ULICI	12
B.5.2	NAPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	13
B.5.2.1	POPIS STÁVAJÍCÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	13
B.6	Vliv STAVBY NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	15
B.7	CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA DOTČENÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ	16
B.7.1	VZTAHY NA DOSAVADNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ	16
B.7.2	VYVOLANÉ INVESTICE	16
B.7.2.1	ÚPRAVA STŘECHY VÝPRAVNÍ BUDOVY	16
B.7.2.2	ÚPRAVA VÝTAHOVÉ ŠACHTY DO SUTERÉNU VÝPRAVNÍ BUDOVY	16
B.7.2.3	STAVEBNÍ ÚPRAVY VESTIBULU VÝPRAVNÍ BUDOVY	17
B.7.3	VZTAHY NA OSTATNÍ PLÁNOVANÉ STAVBY V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ	17
B.7.4	ZREALIZOVANÉ SOUVISEJÍCÍ STAVBY	17
B.7.4.1	VÝHLEDOVÉ AKTIVITY A ZÁMĚRY	17
B.7.5	ZMĚNY STAVEB DOTČENÝCH NAVRHOVANOU STAVBOU	18
C	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	18
D	ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)	19
E	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	19
F	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ	20
G	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	20
H	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	20
H.1	ARCHITEKTONICKÉ A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ	20
H.2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY	21
H.3	ÚDAJE O PROVOZU	22
H.3.1	AKTUALIZACE POTŘEBNÉHO POČTU STÁNÍ A ORGANIZACE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY	22
H.3.2	AKTUALIZACE FREKVENCE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY NA PŘESTUPNÍM UZLU	23
H.3.1	DĚLKY AUTOBUSŮ A NÁSTUPNÍCH HRAN	23
H.3.2	OSTATNÍ DOPRAVA	23

H.4	TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	24
H.4.1	SO A.000 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ	24
H.4.2	SO A.100 POZEMNÍ KOMUNIKACE, ZPEVNĚNÉ PLOCHY, VENKOVNÍ ÚPRAVY	24
H.4.3	SO A.110 PROPUSTEK A NÁBŘEŽNÍ ZDI NA VODOTEČI BRODEC	24
H.4.4	SO A.200 ZDI, ZARÁŽEDLO A VYZTUŽENÍ SVAHU PŘED VÝPRVNÍ BUDOVOU ČD (Č.P. 618)	24
H.4.5	SO A.300 KANALIZACE DEŠŤOVÁ A LAPAČ ROPNÝCH LÁTEK	24
H.4.6	SO A.310 PŘELOŽKY KANALIZACE	25
H.4.7	SO A.400 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ	25
H.4.8	SO A.410 KABELOVÉ PŘELOŽKY NN	26
H.4.9	SO A.430 PŘÍVODY NN – MĚSTO ŽELEZNÝ BROD	26
H.4.10	SO A.450 PŘELOŽKY PVSEK	27
H.4.11	SO A.460 MĚSTSKÝ ROZHLAS A PŘELOŽKA „TEPLO ŽB“	27
H.4.12	SO A.500 PŘELOŽKY PLYNOVODŮ	27
H.4.13	SO A.800 VEGETAČNÍ ÚPRAVY	27
H.4.14	SO A.900 ELEKTRONICKÝ VIZUÁLNÍ A AKUSTICKÝ SYSTÉM	27
H.4.15	SO A.910 KAMEROVÝ SYSTÉM A VISO	28
I	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	28
J	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY	28
K	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	28
K.1	BOURACÍ PRÁCE, KÁCENÍ	28
K.2	ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ A KONEČNÁ ÚPRAVA TERÉNU	28
K.3	OZELENĚNÍ NEBO JINÉ ÚPRAVY NEZASTAVĚNÝCH PLOCH	28
K.4	ZÁSAH DO ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A PŘÍPADNÉ REKULTIVACE	28
K.5	ZÁSAH DO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LEŠA	29
K.6	ZÁSAH DO JINÝCH POZEMKŮ	29
K.7	VYVOLANÉ ZMĚNY STAVEB	29
L	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	29
L.1.1	BILANCE ENERGETICKÝCH POTŘEB	29
L.1.2	POTŘEBA VODY A BILANCE ODPADNÍCH VOD	29
L.1.3	VODA A ENERGIE PRO VÝSTAVBU	30
M	VLIV STAVBY A PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	30
N	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	31
O	DALŠÍ POŽADAVKY	32
O.1	POVODNĚ, SEŠUVY PŮDY, PODDOLOVÁNÍ, SEISMICITA	32
O.2	SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	32
O.3	UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	32

A IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA

Název:	Terminál Železný Brod, Část A - Přestupní uzel u Nádraží ČD		
Stupeň:	Dokumentace pro provádění stavby (DPS)		
Kraj:	Liberecký		
Místo stavby:	Železný Brod	Katastrální území:	Železný Brod, 796221
Druh stavby:	Novostavba, přestavba	Druh PK:	Místní a účelové komunikace

OBJEDNATEL – STAVEBNÍK

Název:	Město Železný Brod		
Sídlo:	nám. 3. května 1; 468 22 Železný Brod		
Zastoupený:	panem André Jakubičkou - starostou města		
IČ:	00262633	DIČ:	není plátce DPH
Tel.:	+420 483 333 911	e-mail:	starosta@zelbrod.cz

PROJEKTANT

Společnost

Název:	Atelier 4, s.r.o., Výpis z OR vedeného Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl C, vložka 2421; Certifikát v systému jakosti dle ČSN EN ISO 9001		
Sídlo:	Podhorská 377/20, 466 01 Jablonec nad Nisou		
Zastoupený:	Ing. Jiřím Šmídem - jednatelem		
Telefon:	483 311 561	Fax:	483 310 824
IČ:	467 101 41	DIČ:	CZ467 101 41

Hlavní projektanti

Architekt projektu	Ing. arch. Pavel Tauš, autorizovaný architekt, osvědčení o autorizaci č. 01332
Hlavní inženýr projektu	Ing. Roman Balatka Maršík

Zpracovatelé dokumentace

Architektura	Ing. arch. Pavel Tauš, autorizovaný architekt, osvědčení o autorizaci č. 01332
Dopravně - urbanistické řešení, využití objektů, koordinace	Ing. Roman Balatka Maršík Ing. arch. Pavel Tauš
Dopravně konstruktérské práce	Ing. Roman Balatka Maršík, Ing. Petr Kadavý
Dopravní řešení - autorizovaný projektant	Ing. Zdeněk Sobotka, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, Osvědčení o autorizaci č. 1550, autorizační razítko ČKAIT č. 0500131
Stavební část	Ing. Ivan Sýkora, autorizovaný inženýr Ing. Vladimír Malý, autorizovaný inženýr Ing. Petr Kadavý, Vlastimil Zikmund
Kanalizace, vodovod, plyn	Ing. Pavel Zemler, autorizovaný inženýr
Vegetační úpravy	Ing. Josef Souček, Ing. Martina Součková
Elektro, VO	Ing. Josef Jirásko, autorizovaný inženýr
Inženýrská činnost	Lenka Hudrlíková
Diagnostika	Ing. K. Čapek, Ing. A. Hlaváček, Diagnostika stavebních kcí, s.r.o. Liberec
Geologie	RNDr. Roman vybíral, Geologicko inženýrský servis, Liberec
Geodetické práce	Ing. T. Krykorka, GEOMETR v.o.s., 7/2008
Hluková expertiza	Beryl, spol. s r.o., K. Wagner, Ing. Wagnerová
Rozptylová studie	EkoMod, Mgr. Radomír Smetana
Statika zemních kcí	Ing. Vojtěch Ježek, Ing. Michal Budina

B ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

B.1 Úvod

V listopadu roku 2009 bylo vydáno stavební povolení na obě části Terminálu Železný Brod, tj. na část A - Přestupní uzel u nádraží ČD a na část B - Autobusovou zastávku u památníku TGM. V roce 2010 investor neúspěšně žádal o dotaci na I. etapu stavby, mj. z důvodu vysokých investičních nároků.

V závěru roku 2011 se investor rozhodl radikálně snížit náklady připravované stavby, aby zvýšil pravděpodobnost dotační spoluúčasti. S tímto cílem byly zahájeny práce na změnách dokumentací pro územní řízení i stavební povolení, pro část A i část B Terminálu Železný Brod. Současně se v dokumentaci navrhuje změny, které vyplývají z požadavků nového vedení města a městského architekta. Vypracováním Dokumentace pro změnu stavebního povolení a následné Dokumentace pro provedení stavby podle výše uvedených idejí byl pověřen Atelier 4, zpracovatel původní projektové dokumentace.

B.1.1 ZADÁNÍ, POSTRADATELNOST ZAŘÍZENÍ SŽDC

Původní projektová dokumentace byla zpracována na základě několika hlavních vstupních faktorů, které následně výrazně ovlivňovaly vysokou investiční náročnost stavby. Jednalo se zejména o závazné regulativy územního plánu (návrh okružní křižovatky, rozložení funkčních ploch pro AN), požadavky provozovatele dopravy na počty nástupních a výstupních stanišť včetně odstavů, nesouhlas dráhy se zkracováním koleje č.5 (podle starého číslování) a požadavek KHS LK (vycházející z NV č. 148/2006 Sb.) na aktivní ochranu před účinky hluku a vibrací, které mimo jiné vyvolávaly nutnost zabezpečení svahu opěrnou zdí a stavbu protihlukové konstrukce nad hlavní plochou Přestupního uzlu.

Zadání k Dokumentaci pro změnu územního rozhodnutí a stavebního povolení bylo investorem předloženo v listopadu 2011. Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí byla expedována v dubnu 2012 a Změna územního rozhodnutí byla vydána pod č.j. SÚ-9889/2012-BRYI-753/117 dne 4.9.2012.

O postradatelnosti zařízení železniční dopravní cesty v majetku státu a správě SŽDC bylo rozhodnuto těmito Oznámeními:

- Oznámení o postradatelnosti č.j. 13246.A/2009-OŘ ze dne 30.4.2009
- Oznámení o postradatelnosti č.j. 34025/2012-OZŘP ze dne 30.7.2012

B.1.2 PRACOVNÍ JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI ČD A SŽDC

1. V průběhu zpracování Dokumentace pro změnu územního rozhodnutí bylo vedeno několik jednání se zástupci ČD a SŽDC. Záznamy z jednání vč. prezencí jsou archivovány u projektanta.
- Jednání dne 10.1.2012
Předmět jednání:
 - základní koncepční změny,
 - dohoda o rozšířeném využití pozemku p.č. 3305/1 pro odstavné plochy autobusů, dodatečné zkrácení koleje č.5 (dříve nesla označení č.9),
 - atd.
 - Místní šetření dne 8.3.2012
 - Místní šetření bylo svoláno z důvodu upřesnění používaného staničení v projektové dokumentaci na Terminál ŽB
 - Byl ověřen stav některých zařízení
 - Telefonická a emailová korespondence s p. Kúdelou, RSM - pobočka Liberec
 - Předjednání ve věci úprav výpravní budovy.

2. V průběhu zpracování Dokumentace pro změnu stavebního povolení byla především zajištěna jednoduchá dokumentace výpravní budovy ČD č.p. 618 (poskytnuta paní Hindrákovou, RSM HK) pro zakreslení navrhovaných stavebních úprav objektu (úprava střechy, vyhřívání žlabů, úprava vestibulu, demontáž výtahu na popelové nádoby). Z důvodu nedostatečné podrobnosti dokumentace bylo projektantem následně provedeno stavební doměření jižní fasády.

B.1.2.1 PROBLEMATIKA STANIČENÍ ŽELEZNIČNÍ TRATI

V PD je uvedeno aktuální staničení železniční trati (odlišné od původní projektové dokumentace) dle závěru z místního šetření dne 8.3.2012 se zástupci ČD. Záznam z místního šetření je archivován u projektanta.

Před tímto šetřením bylo odlišné staničení železniční trati uvedeno v původní projektové dokumentaci (bylo převzato z mapových podkladů ČD a SŽDC), dále v zaměření pro stavbu racionalizace a jiné bylo uvedeno v Oznámení o postradatelnosti zařízení. Z toho důvodu bylo na 8.3.2012 svoláno Místní šetření, kde byla tato problematika vysvětlena a staničení bylo sjednoceno.

B.2 STRUČNÝ POPIS STAVBY

Výsledné řešení upraveného návrhu Přestupního uzlu bylo vybráno na společném jednání dne 3.2.2012 v sídle Atelieru 4, za účasti hlavních projektantů, zástupce investora, KORIDu LK, hlavního dopravce BUS Line a zpracovatele hlukové expertízy. S veřejností byl upravený návrh projednán na veřejném jednání dne 23.4.2012.

Upravené řešení Přestupního uzlu zachovává liniové uliční uspořádání obslužné komunikace a výstupních a nástupních stání, tedy princip, který byl uvažován již v původní projektové dokumentaci. Těžiště autobusového nádraží je však posunuto východním směrem, před jižní a východní fasády výpravní budovy železniční stanice, do prostor, které jsou od navazující bytové zástavby odděleny přirozenou protihlukovou i pohledovou bariérou v podobě stávajícího skalního svahu s bujnou vegetací. Průjezd vozidel na obratiště je navržen pouze po jednopruhovém obousměrném komunikaci a vlastní plocha obratiště je přesunuta severním i východním směrem - severním na úkor zbytné manipulační koleje (dříve nesla označení č.5) a východním směrem z důvodu umístění odstavných stanovišť autobusů kolmo k východní fasádě výpravní budovy. Posun obratiště východním směrem vyžaduje zkrácení koleje č.5 (dříve nesla označení č.9) o 5m.

B.2.1 VJEZD DO ÚZEMÍ A VSTUPNÍ KŘÍŽOVATKA

Vjezd na obslužnou komunikaci Přestupního uzlu (tj. na východní úsek Nádražní ulice) je křižovatkou s Masarykovou ulicí, která je společná také pro vjezd do ulice Na Vápence (mezi objekty č.p. 610 a 161). Výjezd směrem do centra bude možný také západní částí Nádražní ulice, prolukou mezi objekty č.p. 346, 494 a 231, kde bude zaveden jednosměrný provoz. Prostor křižovatkového uzlu ulic Nádražní, Jiráskovo nábřeží a Na Vápence bude dotčen pouze stavebními úpravami v hranicích stávajících zpevněných ploch, které povedou k optimalizaci sklonových poměrů a únosnosti konstrukčních vrstev. Pro autobusovou a nákladní dopravu však zůstane zachován stávající režim pouze jednopruhového obousměrného průjezdu křižovatkou - tedy s případným vyčkáváním protijedoucího vozidla. Celková přestavba a rozšíření křižovatky by znamenaly vysoké investice na dodatečné přeložky a ochranu stávajících inženýrských sítí. Proto bude tato záležitost, pokud se v praxi ukáže potřebnost dvoupruhového uspořádání jízdních pruhů v křižovatce, řešena až v budoucnu samostatnými investičními záměry. Rozšíření pro obousměrné projíždění je nyní navrženo až v samotném východním úseku Nádražní ulice.

B.2.2 USPOŘÁDÁNÍ UZLU A AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Celý areál přestupního uzlu bude zahrnut do zóny s dopravním omezením, tzv. Zóny 30, s max. rychlostí 30 km/hod a s předností zprava na křižovatkách.

Samotné autobusové nádraží je navrženo v oboustranné lineární dispozici ve východním úseku Nádražní ulice, je navrženo s bočními nástupišti a podélným řazením autobusů. Boční nástupiště jsou navržena na části průchozích chodníků podél objektů i jako samostatné přidružené plochy komunikací. Hlavní funkční plochy Přestupního uzlu jsou rozvinuty teprve před objektem skladů č.p. 623, ve snaze zachovat stávající zemní násyp mezi Nádražní ulicí a bytovým objektem č.p. 810 – 812. Tento zemní násyp vytváří jakousi přírodní (psychologickou) bariéru mezi rušným provozem na průjezdné komunikaci a v železniční stanici a pobytovým prostorem před bytovým objektem. Samotná hmota zemního pahorku pak nabízí prostor k relaxaci - jsou zde rozmístěny herní prvky pro děti, lavičky a pískoviště a svahy násypu jsou osázeny hustou vegetací.

Na úrovni východního okraje zemního násypu je navrženo směrové vychýlení Nádražní ulice, kterým je v navazující části vytvořen prostor pro umístění kolmých stání pro osobní vozidla. Jižní hrana průjezdné Nádražní komunikace pak v jedné linii pokračuje až do prostoru obratiště. Na zrcadlové straně ulice, vůči kolmým parkovacím stáním pro osobní dopravu, je navržena autobusová zastávka v celkové délce 30m, jejíž konkrétní využití bude stanoven až na základě skutečných potřeb Přestupního uzlu, a sice s těmito předpoklady:

- jedno až dvě výstupní stanoviště
- jedno výstupní stanoviště a jedno nástupní stanoviště pro průjezdné autobusové linky
- **v době výluk na železniční trati dvě stanoviště pro náhradní autobusovou dopravu (NAD).**

Na úrovni jihozápadního nároží výpravní budovy, před níž je navrženo místo pro přecházení mezi jižními a severními chodníky, je navrženo zúžení průjezdné obslužné komunikace z dvoupruhového uspořádání v celkové šířce 7m na jednopruhé obousměrné v šířce 4 – 4,15m. Výsledná šířka jednopruhé komunikace přitom nevychází z požadavku na průjezd vozidel (pak by mohla být ještě nižší), ale z prostorových nároků autobusů při výjezdu ze zálivu pro nástupní stanoviště. Jednopruhový obousměrný úsek je ve východním okraji řešeného území, již na pozemku p.č. 3305/1 ve vlastnictví ČD, ukončen jednostranně vyoseným obratištěm o vnějším průměru 25m, tedy v parametrech pro otočení autobusů délky až 15m a nákladních vozidel. Pro odstavování autobusů v noci a v době dopravního sedla jsou kolmo k výpravní budově navržena 4 odstavná stání v délce 14m a šířce 3,5m. Při jižní hranici odstavů je navrženo jedno pohotovostní stání pro dodávky /malé nákladní automobily, nebo i osobní vozidla/, které bude využíváno zejména servisními vozidly dopravce, dopravní obsluhou území, atd.

Nástupní stanoviště v počtu 4 stání jsou navržena podél jižní fasády výpravní budovy, tedy přibližně v linii, která byla v původní projektové dokumentaci využívána jako odstavný pruh. Začátek zálivu je navržen na úrovni výpravní budovy a jejího západního přístavku (kotelny), první stanoviště je navrženo jako volné se zešíkmením pro usnadnění najezení na stání, ostatní stanoviště jsou navržena v polotěsném uspořádání, tj. s délkou jednoho stání 18m, pouze koncové východní stání je v délce 13m.

B.2.3 PARKOVÁNÍ A PROVOZ PROSTŘEDKŮ INDIVIDUÁLNÍ OSOBNÍ DOPRAVY

Osobní vozidla cestujících a rezidentů budou využívat pouze dvoupruhový úsek Nádražní ulice, který je ukončen před začátkem výpravní budovy. Do prostoru navrhovaného obratiště, kde je uvažováno s couváním autobusů z odstavných stání, a manévrováním nákladních vozidel při najíždění do nákladního obvodu železniční stanice, již bude mít individuální osobní doprava vjezd zakázán. Pro otočení osobních vozidel, v případě plně obsazených míst pro parkování, je na konci parkoviště navrženo úvratové obratiště. Úvrať je navržena v šířce 4m, která umožní rychlé najezení a rychlé vyjetí z obratiště, aniž by při výjezdu z něj byl omezován odvrácený jízdní pruh. Kolmá parkovací stání podél Nádražní ulice jsou navržena v počtu 13 stání, z toho jedno stání je určeno pro vozidla osob ZTP. Na výjezdu z uzlu, v prostoru směrového vychýlení Nádražní ulice, je navržen záliv se dvěma podélnými parkovacími stánkami.

Parkovací stání budou v denní době určena pro vozidla cestujících. V nočních hodinách je možné jejich využití také vozidly rezidentů. Některá stání budou vymezena pouze pro

krátkodobé zastavení v režimu Kiss and Ride (K&R = cca 10-20min), a která budou k dispozici také např. pro vozidla TAXI. Bude se na nich odvíjet také zásobování objektu skladů.

Ve východním okraji jsou za úvratovým obratištěm navržena 3 stání pro motocykly. Ve volném prostoru bude umístěn krytý objekt s cyklo stojany.

V západní části Nádražní ulice je navržen záliv pro odstavení 2 osobních vozidel.

B.2.4 NÁHRADNÍ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA (NAD)

V období výluk na železniční trati bude uvolněn autobusový záliv na příjezdu k výpravní budově ČD, který umožní odbavení 2 autobusů v režimu NAD. To je zároveň minimální počet nárokováný KORIDem. Trvalá funkce tohoto zálivu (dosud je více možností pro jeho využití) bude dočasně přemístěna na podélnou nástupní hranu před výpravní budovou - na jedné hraně tedy budou dočasně probíhat výstupy i nástupy cestujících.

Pro navýšení kapacity NAD bude v mimořádných situacích umožněno zastavování autobusů také na ploše kolmých parkovacích stání pro osobní automobily. Tento provizorní prostor umožní odbavení dalších 2 autobusů v polotěsném uspořádání. Celkem lze na Přestupním uzlu odbavit až 4 autobusy NAD, bez omezení nástupní kapacity běžné autobusové dopravy.

B.2.5 NÁSTUPIŠTĚ PRO CESTUJÍCÍ, CHODNÍKY

Hlavní přístup pěších k Přestupnímu uzlu (tj. na autobusové i vlakové nádraží) je navržen po severní hranici řešeného území. Je tím vytvořena logická přímá vazba pěších mezi vlakovým nádražím, nástupištěm autobusového nádraží a městem.

Přístup chodců do Přestupního uzlu je pouze ze západní části řešeného území. Na přístupu z města je při severní hranici řešeného území navržen nový chodník, který zároveň zpřístupňuje kolmá parkovací stání. Na tento chodník navazuje boční podélné nástupiště pro cestující, které je umístěno mezi výpravní budovou a autobusovým zálivem s nástupními stáními. Nástupiště má v nejužším místě šířku 2,25m - rozměr zahrnuje bezpečnostní odstupy od vozovky a od objektu (0,5 a 0,25m) a dva moduly pro chodce (jeden pro vyčkávání a vyhýbání a druhý je pro průchod chodců, který je tedy jednopruhový obousměrný). Mimo prostor rizality výpravní budovy má nástupiště šířku 3,2 – 4,2m. Z nástupiště je umožněn průchod podél východní fasády výpravní budovy na peróny železniční stanice.

Podél S chodníku bude vyspravena stávající kamenná zídka rampy.

Jižní navrhovaný chodník, s nástupištěm podél autobusové zastávky, je se severní komunikací pro chodce propojen místy pro přecházení. Jedno je umístěno před směrovým vychýlením Nádražní ulice a druhé je navrženo v poloviční vzdálenosti mezi začátky podélných autobusových zálivů, přibližně v ose průchodu mezi výpravní budovou a skladem č.p. 623.

Chodci z bytové zástavby Na Vápence mohou využívat stávající nebezpečné přístupové cesty podél severní fasády bytového objektu č.p. 810-812.

V západní části Nádražní ulice bude chodcům sloužit zejména severní část prostoru komunikace, jižní prostor je navržen jako smíšená plocha pro chodce i vozidla.

Protažení chodníku podél objektu č.p. 621

V nedávné době došlo k majetkovému převodu pozemku p.č. 470/2 před č.p. 621 na Město. Do DPS byl proto zapracován chybějící úsek propojovacího chodníku. Povolení k umístění stavby bude zajištěno investorem dodatečně.

Chodníky v křižovatce Na Vápence – Nádražní – Masarykova

V prostoru této křižovatky jsou navrženy následující úpravy:

- Propojení Masarykovy ulice a nábřeží je navrženo podél levobřežní zdi. Na stávajícím výškovém zlomu ve sklonu cca 20%, při jižním okraji nábřeží, jsou navrženy terénní stupně 130 x 370mm z kamenných obrubníků.

- Nový chodník je navržen napříč mezi ulicí Na Vápence a západní částí Nádražní ulice, resp. ulicí Jiráskovo nábřeží. V křižovatce na něj navazuje místo pro přecházení. Tento úsek je navržen v linii stávající velmi intenzivně využívané pěšiny.

Místa pro přecházení

Navrženo je 5 míst pro přecházení chodců.

- Šířka míst pro přecházení je ve 4 případech 4m a v jednom 3m, délka je 7, 6,5 a 3,5m.
- Všechny plochy pro pěší a místa pro přecházení budou navrženy dle ČSN 73 6110 a Vyhlášky č. 398/2009 Sb.

B.2.6 OBRATIŠTĚ

Východní úsek Nádražní ulice je ukončen obratištěm pro autobusy délky až 15m a nákladní dopravu. Obratištěm je umožněn volný průjezd na ostatní pozemky a plochy ČD v okolí bývalého překladiště a depa na V území. Obratiště je oproti původní projektové dokumentaci posunuto východním směrem z důvodu umístění kolmých odstavných stání pro autobusy a dále severním směrem na úkor zbytné manipulační koleje, která před jejím zrušením nesla označení č.5 (dnes toto označení převzala původní kolej č.9, která se nachází pod skalním svahem). Z této prostorové úpravy obratiště vyplývá návrh na posunutí již dříve umístěného nového zarážedla na koleji č.5 (dříve na koleji č.9), a to o 5m východním směrem.

Vnější průměr obratiště je 25m, šířka okružního jízdního pásu 7m. Z obratiště je umožněn vjezd na 4 odstavná stání autobusů, která jsou v kolmém uspořádání k V fasádě výpravní budovy ČD.

B.2.7 ZARÁŽEDLO, BEZPEČNOSTNÍ ZÍDKA PODÉL KOLEJE Č.3

Okraj obratiště a odstavných stání je na straně dle požadavků ČD a SŽDC zajištěn ochrannou železobetonovou zídkou výšky 1,2m a délky 38m, která vyloučí případný střet silničních vozidel s vozidly drážními na dopravní koleji č.3.

Zarážedlo na koleji č.5 (dřívější kolej č.9) je navrženo shodně s původní projektovou dokumentací dle Vzorových listů ČD, jako železobetonové typu „DSB“ a bude opatřeno neo-světlenou návěstí Posun zakázán.

B.2.8 OPĚRNÁ ZEĎ A VYZTUŽENÍ SVAHU PŘED VÝPRAVNÍ BUDOVOU ČD

V prostoru před nádražní budovou nově navržené dispoziční uspořádání terminálu zasahuje do stávajícího příkrého svahu, jehož značná část je v současnosti tvořena uměle vytvořeným odřezem ve skalním masivu.

Je navržen nový odřez ve sklonu cca 2:1 prakticky v celé délce svahu naproti nádražní budovy a budoucího obratiště. Hloubka (linie) odřezu je daná situací a bude se pohybovat od drobných odřezů v patě svahu a po tloušťku 3-3,5 m v nejméně příznivém místě. Vlivem charakteru terénu bude vlastní hloubka odřezu velmi nepravidelná a její finální podoba bude upřesněna až v rámci realizace na základě skutečných geologických poměrů v daném místě. V místech s největším odřezem (na cca 35 bm svahu) je zároveň navrženo dodatečné vyztužení nové podoby svahu pomocí hřebíků, kotev, výztužných prahů a celoplošného torkretu tl. 200 mm. Na ostatních částech svahu bude odřez ponechán v surové podobě (pokud to umožní příznivé geologické podmínky obnažené horniny). V rámci celého svahu bude případ pádu uvolněných nebo zvětralých kamenů instalována výztužná ocelová síť extrudovanou polypropylenovou matricí. Celý svah (mimo oblast skalních bloků a torkretu) bude oset hydroosevem.

Nad celým svahem je navržena oprava stávajících lesních cest a podél nich je navržen ochranný plot.

B.2.9 OPĚRNÁ ZÍDKA POD OBJEKTEM Č.P. 775

Prostorové nároky obslužné komunikace, autobusového zálivu s přidruženým chodníkem a kolmým parkováním vyžadují mírné vetknutí stavby do zemního a z části skalního svahu naproti jihozápadnímu nároží výpravní budovy. Výška navržené opěrné stěny 1-2m a délka cca 49m. Stěna je navržena z gabionů, s gabionovými koši tl. 1000mm. Na V části je za rubem zdi povrchový odvodňovací žlab.

B.2.10 PROPUSTEK A NÁBŘEŽNÍ ZDI NA VODOTEČI BRODEC

Stávající propustek v Nádražní ulici přes vodoteč Brodec je dle provedeního Diagnostického průzkumu v havarijním stavu a na základě tohoto posudku byl přes něj dokonce Městem uzavřen průjezd. V projektové dokumentaci je navržena celková rekonstrukce propustku a zároveň jeho prodloužení na hodnotu 28m z dnešních 20m, z důvodu celkové přestavby křižovatky.

Propustek je navržen z železobetonových rámových prefabrikátů světlosti 2,5 x 1,3m v kombinaci s monolitickými římsami. Rámy budou uloženy do původního podélného profilu vodoteče, z důvodu křížení se stávající kanalizací budou dva podélné spády – v části nad křížením bude spád 3,5% a v části pod křížením ve spád 12,8%. Při budování nového propustku bude provedena rekonstrukce levobřežní opěrné zdi nad propustkem, nutná část pravobřežní opěrné zdi nad propustkem a nutné části levo a pravobřežní zdi pod propustkem. Zdi budou provedeny dle stávajících kcí v tl. 0,6m, výšce 2,0m, jako železobetonové, s obkladem z opracovaných žulových kvádrů s charakteristikou vazby hrubého řádkového zdiva.

B.2.11 OPLOCENÍ, ZÁBRADLÍ

V řešeném území jsou navržena nová zábradlí a oplocení nebo rekonstrukce stávajících prvků.

Zábradlí v ulici Jiráskovo nábřeží

V ulici Jiráskovo nábřeží je na části pozemku se stávajícím zábradlím s jednotyčovou výplní navržena rekonstrukce propustku. Stávající zábradlí bude částečně zkráceno a bude provedeno jeho úprava-doplňování navazující části na propustek včetně jeho napojení na nové konstrukce propustku. Budou provedeny opravné nátěry, a nové betonové patky. Zábradlí bude tvarově upřesněno na místě dle provedených betonových konstrukcí. Zábradlí bude provedeno v souladu s ČSN 74 3305. Základ bude proveden z betonu C16/20.

Oplocení podél objektu č.p. 621

Stávající oplocení podél pozemku p.č. 470/2 je již dnes v havarijním stavu. V rozsahu hranice stavby bude toto oplocení demontováno a bude provedeno jeho provizorní ukončení.

Oplocení podél pěšiny nad obratištěm

Podél části pěšiny, která vede od bytového objektu č.p. 775 k řadovým garážím, je navrženo oplocení o celkové délce cca 80,0 m. Oplocení je navrženo pouze v místě nebezpečného odřezu nad plochou obratiště. Oplocení výšky 1,8 m je navrženo z průběžného pletiva zelené barvy (potaženého PVC) na ocelové sloupky. Ocelové sloupky budou kotveny do betonových patek 250x250x700 mm á 2,75 m.

Zábradlí

Nová zábradlí jsou navržena na římsách nábřežních zdí a římsách propustku .

Nízké madlo je navrženo po obvodu přístřešku s cyklostojany.

Madlo je navrženo podél terénních stupňů u propustku.

B.2.12 MOBILIÁŘ

Z potřebné vybavenosti Přestupního uzlu je pouze v omezené míře naznačeno rozmístění městského mobiliáře (laviček a odpadkových košů) a na nástupištích je vyznačeno umístění zastávkových přístřešků. Upravený návrh již nepočítá s celoplošným zastřešením nástupních a výstupních prostor, ani s větším rozsahem protihlukových úprav. Z další vybavenosti se předpokládá rozmístění informačních tabulí, orientačních ukazatelů, označníků, apod.

Na nástupišti podél fasády nádražní budovy jsou rozmístěny tři zastávkové přístřešky. S ohledem na nebezpečí spadu sněhu a rampouchů při sněhové kalamitě nebo výpadku vyhřívání žlabů budou řešeny atypicky. Nosná kovová konstrukce přístřešků bude ve standardních rozměrech, ale se zesílenými prvky. Střecha bude mít dřevěné bednění ze silných palubových prken s krytinou z titaninkových falcovaných pásů. Boční stěny budou z kaleného skla, zadní strana bude bez výplně. Na jejích středních sloupcích bude zavěšena lavička se sedákem z masivního dřeva. Nosná konstrukce bude ocelová, zinkovaná, opatřená práškovým vypalovacím lakem. Základy přístřešku budou betonové.

U výstupních stání bude umístěný čtvrtý přístřešek ve standardním provedení jak nosné konstrukce, tak opláštění (střecha z polykarbonátu a zadní a boční stěny z kaleného skla).

U přechodu pro chodce vedle stání pro motocykly bude přístřešek na kola ve standardním provedení s ocelovou nosnou konstrukcí, střechou a bočními stěnami z kaleného skla. Pod přístřeškem budou instalovány rámové stojany na kola.

Jednotlivé prvky mobiliáře budou provedeny ve standardech odpovídajících výrobkům renomovaných výrobců městského mobiliáře, např. firmy mmcité a.s. Bílovice.

B.3 PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY

Zahájení:	2013
Etapizace a uvádění do provozu:	2014
Dokončení stavby:	2014

B.4 SOULAD S ÚPO A ÚR

Soulad stavby s Územním plánem obce (ÚPO)

Soulad stavby s územním plánem obce byl posouzen v Z-DÚR a ve změně územního řízení. Z předchozích posouzení vyplývá, že stavební záměr je v souladu s platnou ÚPD.

Splnění podmínek územního rozhodnutí (ÚR)

Změna územního rozhodnutí byla vydána pod č.j. SÚ-9889/2012-BRYI-753/117 dne 4.9.2012. Změna stavebního povolení nebyla v době expedice DPS ještě v právní moci. V DPS jsou splněny všechny podmínky územního rozhodnutí i stavebního povolení.

B.5 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ

Území pro výstavbu přestupního uzlu se nachází v jihovýchodní části města Železný Brod u stávajícího vlakového nádraží, v prostoru Nádražní ulice a na pozemcích ležících jižně od ní.

Staveniště je na severu ohraničeno pozemky ČD. Na východě zasahuje do manipulačních ploch za výpravní budovou ČD. Z jihu jej ohraničuje strmý severní svah pod sídlištěm „Na Vápence“, který je směrem k západu nahrazen přímo bytovým objektem č.p. 810 – 812 a dále ulicí „Na Vápence“. Západní hranici pak tvoří bloková zástavba podél vodoteče Brodec, ze které vybíhá až k Masarykově ulici část ulice Nádražní.

Pozemky staveniště jsou převážně volné, mají charakter ostatních ploch. Tvoří je převážně komunikace, parkoviště a zpevněné manipulační plochy. V části severně od bytového objektu je zatravněná plocha zemního valu s robinzonádním dětským hřištěm, pískovištěm a

lavičkami. Zemní val je částečně porostlý mladými jehličnany. Na travnaté ploše mezi parkovištěm a stávající komunikací je vzrostlý jasan. Severní strmý svah je hustě porostlý vzrostlými náletovými stromy.

Z morfologického hlediska má terén převážně rovinný charakter. Západní část podél Brodeckého potoka se výrazněji sklání k severu. Jihovýchodní okraj je tvořen velmi strmým cca 7 - 12m vysokým svahem. Nadmořská výška staveniště je v rozmezí od 283 do 298 m n.m., přičemž hlavní část staveniště se pohybuje okolo 285 m n. m.

Staveništěm prochází částečně zatrubněná vodoteč s přemostěním, které je v havarijním stavu a velké množství stávajících funkčních inženýrských sítí (kanalizace, voda, plyn, silnoproudé a slaboproudé kabely). Lokálně se vyskytují pozůstatky původních nefunkčních inženýrských sítí (např. primární a sekundární topný kanál).

B.5.1 NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Navrhovaný přestupní uzel, jakož i stávající Nádraží ČD, jsou přímo napojeny na krajskou silniční síť, státní komunikace (silnice I. třídy) je ve vzdálenosti 0,5km od hranice řešeného území západním směrem.

Hlavní přístup je ze silnice II. třídy č. 282 /Železný Brod - Rovensko p. Troskami – zde I/35 Turnov - Jičín/, která je v centru města SZ směrem napojena na silnici I. třídy č.10 – E65 /Turnov – Harrachov/ a po 250m JZ směrem se kříží se silnicí II/292 /Semily – Horní Sytová – zde I/14/.

Silnice II/282 je v obci Masarykovou ulicí, od křížení s II/292 Koberovskou a samotná silnice II/292 je Pelechovskou ulicí. Podle ČSN 73 6110 jsou tyto hlavní městské dopravní tepny /v Jižní, resp. levobřežní části města/ místními sběrnými komunikacemi funkční skupiny B.

B.5.1.1 INTENZITA DOPRAVY NA MASARYKOVĚ ULICI

Z hlediska dopravně inženýrského má příčné uspořádání Masarykovy ulice dostatečnou rezervu v kapacitě. Limitujícími prvky max. intenzity jsou směrové a podélné uspořádání, kapacity jednotlivých křižovatek a samozřejmě vyšší hustota přechodů pro chodce a vyšší četnost vozidel stojících na okraji jízdních pruhů (zejména zásobování).

Z výsledků celostátního sčítání dopravy na silnicích a dálnicích ČR v roce 2000 a 2005 (pramen KÚ LK, Odbor dopravy a ŘSD) vyplývá, že nárůst dopravy v Železném Brodě je na velmi nízké úrovni. Hodnoty intenzit se u nejzatíženějšího úseku pohybují do 8000 voz/24 hod, z toho nákladní doprava činí cca 16 – 18%. Ve srovnání s rokem 2000 je na sčítacích úsecích v J části města zaznamenán nárůst celkové intenzity o 5 - 26%, ovšem nejvyšší nárůst je u sčítacího úseku mimo centrum na Koberovské ulici. Na Masarykově ulici se v pětiletém srovnání intenzita ustálila na hodnotě cca 6 500 – 7500 voz/24hod a na sčítacím úseku 3 byl dokonce zaznamenán mírný pokles intenzity (v porovnání s úsekem 1 je zde pravděpodobnost určitých dopravních omezení, objížděk, apod. v období sčítání dopravy).

Přehled sčítacích úseků:

- 1 – Koberovská ulice
- 2 – Masarykova ulice – křižovatka s II/292 - k mostu přes Jizeru
- 3 – Masarykova ulice – most přes Jizeru – křižovatka s I/10
- 4 – Pelechovská ulice

TABULKA 1: HODNOTY CELOSTÁTNÍHO SČÍTÁNÍ DOPRAVY V ROCE 2000 A 2005

Č.	USEK 05	Silnice	Druh vozidla										Skupina Celkem			Suma	Rok 2000	Srov. [%]
			N1	N2	PN2	N3	PN3	NS	A	PA	TR	PTR	T	O	M			
1	4-3301	282	67	55	5	42	8	23	43	1	11	6	261	1 793	26	2 080	1 648	126,2
2	4-3302	282	551	175	11	194	28	54	186	0	10	1	1 210	5 519	56	6 785	5 780	117,4
3	4-3303	282	521	225	20	167	27	54	179	0	11	3	1 207	6 296	77	7 580	9 237	82,1
4	4-3381	292	243	109	28	172	28	74	68	0	5	2	729	2 675	27	3 431	3 252	105,5

B.5.2 NAPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

V řešeném území se jako podzemní i nadzemní vedení vyskytují níže vyjmenované inženýrské sítě a objekty. Jejich průběh je zřejmý ze zaměření zájmového území (k dispozici u investora), případně ze Situací v M 1:500.

TABULKA 2: PŘEHLED STÁVAJÍCÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Druh IS	Druh, Dimenze	Vlastník / provozovatel
Elektro kabely	podzemní vedení NN	ČEZ Distribuce, a.s.
Sdělovací vedení		Telefonica O2 ČR
Veřejné osvětlení		Město / Technické služby
Varovný Informační Systém Obyvatelstva		Město / Technické služby
Plynárenská zařízení	NTL, STL PE160, PE110, STL DN100, IPE 110, PE225, PE160,	RWE NET / RWE Distribuce
Jednotná kanalizace	DN500 beton, DN300,	SVS a.s. / SČVK a.s.
Vodovod	LTH 150, IPE160.	SVS a.s. / SČVK a.s.

B.5.2.1 POPIS STÁVAJÍCÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Veřejné osvětlení

V ul. Nádražní - východ

Budou použity ocelové, bezpaticové, stožáry bez výložníku o výšce 8 m a výbojková svítidla s asymetrickým reflektorem a s plochým sklem.

Je navrhována jednostranná osvětlovací soustava s roztečí stožárů asi 35 m. V místě nástupišť na jižním okraji komunikace je navržena soustava oboustranná, vystřídaná, která zajistí zvýšené požadavky osvětlení nástupiště, a doplní osvětlení přilehlého parkoviště, chodníků a přechodu pro chodce. V místě nástupišť na jižním okraji komunikace se předpokládá zvýšený pohyb chodců po vozovce, proto bude rychlost jízdy omezena na 30 km/hod a přechod pro chodce ani místo pro přecházení nebudou mít speciální přechodová svítidla.

Stožáry budou umístěny v zeleném pásu nebo u okraje chodníku, vzdálenějšího od vozovky. Nebudou tak ohroženy při odklizení sněhu.

Prostor obratiště a odstávky autobusů je nasvětlen z blízkého stožáru drážního osvětlení. Nebude tam proto zřizováno další osvětlení.

Stožáry VO v prostoru terminálu budou připojeny zemním kabelem CYKY 4Bx10 na stávající přípojovací skříňku VO na č.p. 261, místo rušeného stávajícího kabelu. Stožáry budou připojovány převážně do okruhu. Kabel bude ukončen ve stávajícím stožáru vedle č.p. 774 Na Vápence.

V ul. Nádražní - západ

Budou zřizovány nové povrchy. Proto je požadována i výměna stožárů, svítidel a kabelů VO. Pro osvětlení budou použita výbojková svítidla s asymetrickým reflektorem na stožáru 6 m, připojená zemním kabelem CYKY 4Bx10 na stávající přípojovací skříňku VO na č.p. 261, místo rušeného stávajícího kabelu. Kabel bude ukončen ve stávajícím stožáru vedle č.p. 231 v ul. Masarykově.

Ostatní silnoproudé rozvody ČEZ

Před západním rohem výpravní budovy ČD bude stávající kabelová smyčka 2 x AYKY 3 x 240+120 dotčena stavbou opěrné stěny, obdobně jako u předchozí varianty. Přeložku kabelů při prostupu stěnou bude možno realizovat na základě stávajícího stavebního povolení č.j. SÚ-8328/2009-5550/2009-BRYI-822/160, dle PD ČEZ č. EP-12-4001326.

V křižovatce ulic Nádražní, Na Vápence a Jiráskovo nábřeží je neuspořádaně uloženo několik stávajících kabelů. Využívání komunikací a jejich plochy se v této upravené dokumentaci nemění, pouze bude provedena oprava jejich tělesa a povrchů - respektují se stávající zpevněné plochy a nikde nedochází ke snižování nivelety (na rozdíl od původní projektové dokumentace, ve které byla navržena celková přestavba tohoto křižovatkového uzlu na křižovatku okružní). Pokud je krytí kabelů v souladu s ČSN, neměly by být stavebními úpravami dotčeny. Pokud nejsou kabely uloženy dle ČSN, může si vlastník kabelů zrealizovat jejich přeložky na základě stávajícího stavebního povolení č.j. SÚ-8328/2009-5550/2009-BRYI-822/160, dle PD ČEZ č. EP-12-4001326.

Slaboproudé rozvody

Kabel ovládání Teplo ŽB a souběžný kabel městského rozhlasu jsou položeny od č. p. 261 k č. p. 810, v trase dle zákresu Teplo ŽB z 24.1.2008.

Budou přeloženy v upravené trase do kabelových chrániček. Trasa povede od objektu čp. 261, na rohu ulic Nádražní a Jiráskovo nábřeží, až za křižování s upravenou komunikací.

Z rozvodů Telefónicy O2 a ve vztahu k původní projektové dokumentaci se ponechává pouze přeložka nadzemní kabelové trasy od podpěry mezi objekty č.p. 261 a 621 směrem k výpravní budově ČD. Ostatní kabelové podzemní trasy, které se nacházejí v křižovatce ulic Nádražní, Na Vápence a Jiráskovo nábřeží, již není nutno z titulu nově řešené stavby překládat. Využívání komunikací a jejich plochy se v této upravené dokumentaci nemění, pouze bude provedena oprava jejich tělesa a povrchů - respektují se stávající zpevněné plochy a nikde nedochází ke snižování nivelety (na rozdíl od původní projektové dokumentace, ve které byla navržena celková přestavba tohoto křižovatkového uzlu na křižovatku okružní).

Plynovody

V dané lokalitě se nachází nízkotlaké a středotlaké plynovody ve správě RWE SČP. Jedná se o: Středotlaký plynovod vedený z ulice Jiráskovo nábřeží směrem k ulici Masarykova, který v úrovni ulice Na Vápence přechází z levého břehu vodoteče Brodec na pravý a pokračuje do ulice Na Vápence. Jedná se o plynovod PE160.

Z tohoto STL plynovodu je na pravém břehu vodoteče provedena odbočka PE110, která je vedena severním směrem do regulační stanice STL-NTL umístěné na severním okraji budoucího staveniště.

V prostoru ulice Nádražní je vysazena z výše uvedeného plynovodu STL DN100 odbočka IPE 110 pro nádraží, u jehož budovy končí.

Z regulační stanice je proveden rozvod nízkotlaký dimenze PE225, který je veden jižním směrem do ulice Na Vápence. Z něj je v prostoru ulice Nádražní proveden přechod z pravého břehu vodoteče Brodec na levý břeh. Za přechodem směrem do ulice Na Vápence je dimenze redukována na PE160.

Přechod NTL plynovodu přes Brodec je proveden v ulici Nádražní z PE225 a pokračuje dále do ulice Masarykovy, kde napojuje plynovod PE225 vedený západním směrem a PE160 vedený východním směrem.

Za přechodem Brodce odbočuje z NTL plynovodu PE225 NTL plynovod PE160 severním směrem do ulice Jiráskovo nábřeží.

Stavba nebude napojena na plynovodní síť.

V rámci stavby bude provedena pouze přeložka stávajícího NTL plynovodu PE225 přes vodoteč v místě propustku pro uvolnění staveniště pro výstavbu.

Kanalizační stoky a odvodnění

V dané lokalitě se nachází jednotné kanalizační stoky ve správě SČVK a.s. a ve vlastnictví SVS a.s. Jedná se o:

Jednotnou betonovou stoku DN500 vedenou Nádražní ulicí od nádražní budovy přes vodoteč Brodec a zaústěnou do jednotné stoky DN500 v Masarykově ulici.

Na jižním okraji staveniště je vedena Masarykovou ulicí jednotná stoka DN300 s odlehčovací srážkovou komorou, jejíž přepad je zaústěn do vodoteče Brodec pod stávajícím mostem přes Brodec.

Z ulice Na Vápence je vedena jednotná stoka DN300, která je vedena dále severozápadním směrem přes volné prostranství a je v Nádražní ulici zaústěna do kanalizace DN500.

Pod bytovým panelovým domem na parcele 472/2 je vedena jednotná stoka neověřené dimenze (pravděpodobně DN300), která podchytává kanalizační přípojky tohoto objektu a je zaústěna do stoky vedené z ulice Na Vápence.

Vedle bytového panelového domu na parcele 472/2 na západní straně objektu je vedena stoka neověřené dimenze, která pravděpodobně podchytává drenáž objektu a je stažena do stoky pod objektem.

Stávající odvodnění zpevněných ploch je řešeno systémem uličních vpustí, které jsou svedeny do jednotné kanalizace. Nádražní ulice není odvodněna vůbec a v místě otočky za nádražní budovou je odvodnění staženo do systému neproověřené kanalizace ČD.

Pro odvodnění upravovaných zpevněných ploch v prostoru autobusového nádraží v ulici Nádražní bude realizována nová dešťová kanalizace vedená přes lapač ropných látek do vodoteče Brodec. Dešťová kanalizace je celkem dlouhá 286,3 metru a podchytává vpusti na otočce autobusů a všechny šterbinové roury a vpusti v prostoru autobusového nádraží a příjezdové komunikace. Tato kanalizace bude vedena přes lapač ropných látek, který je dimenzován na průtok 10/50 l/s (popis viz dále - jmenovitý průtok 10l/s, maximální průtok 50 l/s). Kanalizace je navržena z PVC SN12 (variantně je možno použít polypropylén PP315 SN8). Do této kanalizace jsou podchyceny vpusti mezi nástupištěm a bytovým domem na parcele 472/2. Dešťová kanalizace je vedena do vodoteče Brodec, kde je vyústěna.

Do stávajícího systému jednotné kanalizace nejsou zaústěny žádné dešťové vody z ploch terminálu.

Do stávajícího systému jednotné kanalizace jsou zaústěny pouze dvě opravené vpusti v ulici Nádražní – západ což je stávající stav. Jedná se o plochu cca 730 m², což představuje odtok při srážce 160 l/s ha a koeficientu odtoku 0,7 hodnotu 8,2 l/s.

Plochy, které nejsou bezprostředně ohroženy únikem ropných látek (prostor křižovatky a ulice Nádražní v úseku mezi vodotečí a ulicí Masarykova), jsou odvodněny systémem vpustí přímo do vodoteče. Jedná se o tři výpustná místa.

Vodovod

V dané lokalitě se nachází vodovody ve správě SČVK a.s. a ve vlastnictví SVS a.s. Jedná se o:

Litinový vodovod LTH 150 vedený z ulice Jiráskovo nábřeží směrem k ulici Masarykova. Na tomto vodovodu je mezi ulicí Nádražní a Masarykova armaturní šachta, z níž je proveden přechod přes vodoteč Brodec z litiny DN150. Šachta je na levém břehu.

Přechod přes vodoteč je ukončen v další armaturní šachtě na pravém břehu. Odtud je veden vodovod LTH 150 směrem do ulice Na Vápence.

Z armaturní šachty je veden další vodovod, který je ve vlastnictví Českých drah do ulice Nádražní a jedná se o vodovod IPE160.

V rámci staveniště nebudou provedeny přeložky ani úpravy vodovodů kromě výškových úprav povrchových znaků (poklopů).

B.6 VLIV STAVBY NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Případné negativní vlivy na zdraví osob a životní prostředí byly prověřeny celou řadou posudků a průzkumů (viz seznam). Ochrana před negativními účinky byla podrobně řešena v DÚR a byla předmětem územního řízení.

B.7 CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA DOTČENÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

B.7.1 VZTAHY NA DOSAVADNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Rozdíl ve využití stávajícího území a území po přestavbě lze charakterizovat zejména intenzitou využití. Využití stávajících ploch je orientováno zejména na železniční stanici – osobní i nákladní dopravu, a využití ostatních volných ploch je orientováno zejména na sousední bytové objekty (hřiště, parkoviště, přístup do technických prostor).

Nádražní ulice již dnes slouží jako hlavní přístupová komunikace všech vozidel do obvodu železniční stanice a je dokonce využívána také regionální autobusovou dopravou. Navrženo je její rozšíření a mírné směrové a výškové úpravy. Intenzita autobusové dopravy bude samozřejmě několikanásobně vyšší. Ve východní části Nádražní ulice je navrženo její rozšíření s dnešních cca 5m na hodnotu 13m.

B.7.2 VYVOLANÉ INVESTICE

B.7.2.1 ÚPRAVA STŘECHY VÝPRAVNÍ BUDOVY

Výpravní budova je zastřešena sedlovou střechou standardního sklonu s podélným hřebenem. Stávající střecha není vybavena odpovídajícím zařízením proti možnému sesuvu sněhu ze střechy a ani proti vytváření střechýlů na jejím okraji. Jižní okapní hrana střechy se bude nacházet nad nástupiště odjezdových stání. Je zde reálné nebezpečí ohrožení cestujících.

Z uvedených důvodů bude nutno na střechu osadit soustavu střešních zachycovačů a dále řešit vyhřívání střešních žlabů a svodů pomocí elektrických topných kabelů.

Posílení střešních zachytávačů

Bude opravena stávající jedna řada sněhových zachytávačů nad okapem střechy. Tyto zachytávače budou doplněny dalšími zachytávači ve dvou řadách umístěných pod druhou a třetí řadou prvků Alukryt.

Lopatové zachytávače budou kotveny ke krokvím. Krokve byly provedeny nově při rekonstrukci v roce 1988. Předpokládá se, že krov byl navržen podle tehdy platné normy. Vzhledem k tomu, že dle ČSN EN 1991-1-3: 2005/Z1.2006 je pro oblast Železný Brod možné zatížení sněhem zvýšeno na 300kg/m², je nutné při zatížení větším než 150kg/m² sníh ze střechy odstranit.

Součástí omezení spadu sněhu ze střechy na plochu nástupiště a na přístřešky je ohřívání žlabů a okapu topnými kabely.

Vyhřívání okapů a svodů

Předpokládá se použití samoregulačních kabelů s čidly teploty a vlhkosti. Řídící jednotka a jištění vyhřívacích smyček budou umístěny v rozvaděči v zádveři vestibulu výpravní budovy. Z důvodu minimalizování úprav v budově ČD budou příklady umístěny v zemi s napojením do okapových svodů. Předpokládaný startovací příkon je 11,5 kW.

B.7.2.2 ÚPRAVA VÝTAHOVÉ ŠACHTY DO SUTERÉNU VÝPRAVNÍ BUDOVY

Před výpravní budovou ČD (č.p. 618) je v prostoru navrhovaného nástupiště umístěna výtahová šachta popelového výtahu užívaného dříve pro dopravu piva do suterénu objektu (zásobování restaurace / hospody). Horní zákrytová deska s poklopem vystupuje cca 20cm nad úroveň navrhovaného nástupiště a tím by ohrožovala bezpečnost cestujících. V současné době se výtah jeví jako nefunkční. Na základě stanoviska RSM HK bude šachta zrušena.

Navrženo je odbourání nástavby popelového výtahu. Horní část konstrukce vysoké cca 0,7m bude odbourána a zakryta železobetonovými prefabrikáty. Nová izolace proti zemní vlhkosti bude napojena na stávající izolaci a bude ochráněna geotextilií. Na nové zaslepení bude nabetonována betonová mazanina vyztužená sítí tloušťky 200mm, do které bude možné kotvit sloupky konstrukce přístřešku.

Součástí je demontáž strojního vybavení včetně napájení výtahu.

B.7.2.3 STAVEBNÍ ÚPRAVY VESTIBULU VÝPRAVNÍ BUDOVY

Úprava prosklené stěny zádveří haly sestává z konstrukce pro umístění LCD panelů informačního systému. Tyto panely budou umístěny před nadsvětílky vstupních dveří. LCD panely budou nesené ocelovou konstrukcí připevněnou na horní rám a nosné sloupky prosklené stěny. Dílenskou dokumentaci na tuto úpravu zpracuje vybraný dodavatel.

V bočních stěnách vestibulu jsou navrženy niky pro osazení technologie elektro.

B.7.3 VZTAHY NA OSTATNÍ PLÁNOVANÉ STAVBY V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ

Přeložka kabelu NN pod objektem č.p. 775 je navržena v samostatné dokumentaci ČEZ Distribuce, a.s.

SO 201-Rekonstrukce mostu ev.č. 282-015

Stavba byla provedena na jaře 2013 a na stavbu Terminálu má vliv zejména oprava stávající římsy na koncovém rámu mostu. Před zahájením stavby Terminálu je potřeba ověřit skutečné provedení.

B.7.4 ZREALIZOVANÉ SOUVISEJÍCÍ STAVBY

Pokládka kabelů v akci: Racionalizace v trati Jaroměř - Stará Paka - Železný Brod - 2. část

Byla provedena modernizace zabezpečovacího zařízení na železniční trati a ve stanicích. V bezprostřední blízkosti Přestupního uzlu je nová kabelová trasa položena podél koleje č.3, a je tedy mimo plochy navrhovaného Přestupního uzlu. Trasa kabelu je zakreslena v Situacích. Před realizací Terminálu je třeba ověřit polohu kabelů, a zjistit, zda došlo k odpojení původní trasy sdělovacího kabelu v prostoru obratiště (kříží navrhovanou bezpečnostní zídku).

B.7.4.1 VÝHLEDOVÉ AKTIVITY A ZÁMĚRY

Výhledové aktivity jsou náměty ze společných porad mezi všemi zúčastněnými stranami (Město, ČD, SŽDC, KORID LK, BUS line, atd.) a nemají žádnou vazbu na tuto projektovou dokumentaci.

Výhledové řešení výpravní budovy

Stávající výpravní budova je v současné době z velké části nevyužitá. Její vlastník (ČD) pro ni nemá odpovídající náplň a uvažuje i o jejím odprodeji.

V případě, že výhledové řešení vytvoření Přestupního uzlu v západní části před výpravní budovou bude velmi vzdálené a také v případě, že by to bylo i pro něj přínosné je potřeba řešit zapojení tohoto objektu do celkového záměru Přestupního terminálu, a ve výpravní budově ČD umístit společné zázemí Přestupního uzlu.

Rozhodujícím prvkem zázemí by měla být společná odbavovací hala, která může sloužit i jako čekárna. Hala by měla tvořit centrální prostor v přízemí objektu s východy jak na železniční peróny, tak na nástupiště autobusových stání. V ní by měla být pokladna ČD (pokud zůstane zachována), nebo prodejní automat na jízdenky. Na odbavovací halu by mělo navazovat, nebo být přímo její součástí:

- hygienické zařízení pro pasažéry,
- občerstvení formou restaurace, nebo bufetu, případně prodejních automatů s nápoji a balenými potravinami,
- úschovna zavazadel, nebo boxy na úschovu batožin.

V případě zachování nástupní hrany odjezdových stání autobusů podél jižní fasády nádražní budovy se jeví jako optimální maximální otevření přízemních prostor a rozšíření

nástupišť (jejich čekacích prostor) směrem do nádražní budovy. Průběžná markýza vystupující (zavěšená) na jižní fasádě by přestřešila celé nástupiště odjezdových stání.

Jako další využití přízemních prostor objektu se kromě zázemí personálu ČD a kanceláře výpravčího (pokud bude zachována) nabízí půjčovna kol (možno spojit s úschovnou), v poslední řadě pak nájemní komerční prostory.

V patře objektu je potřeba umístit zázemí pro odpočinek a hygienu řidičů autobusů konajících povinnou přestávku a čekajících v době dopravního sedla. Zbývající část patra by bylo možno využít jako nájemní kancelářské prostory, nebo jako bezobslužné ubytování charakteru „Formule 1“.

Zázemí pro řidiče autobusů a centrála informačního systému

Podobně jako v původní projektové dokumentaci se i nadále předpokládá, že zázemí pro řidiče autobusů bude umístěno ve volných prostorách výpravní budovy, po zajištění smluvních vztahů mezi vlastníkem objektu a dopravci, případně investorem.

Prověření definitivního uspořádání železniční stanice

Téma bylo diskutováno již při zpracování původní projektové dokumentace a při řešení Racionalizace trati. Týká se úprav nástupišť železniční stanice vč. přístupů pro cestující.

Záměr na přestavbu nástupišť vlakového nádraží a řešení kolejiště byl v koncepci naznačen již při Racionalizaci trati. Komplexně bude problematika řešena samostatným projektem. Mj. se předpokládá, že mezi dopravními kolejemi vznikne nové ostrovní nástupiště, které bude zpřístupněno mimoúrovňově podchodem.

Prověření definitivního uspořádání Terminálu s využitím pozemků p.č. 470/1 a 466.

Bylo diskutováno již při zpracování původní projektové dokumentace ve vazbě na předchozí body.

B.7.5 ZMĚNY STAVEB DOTČENÝCH NAVRHOVANOU STAVBOU

Viz předchozí kapitoly.

C PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

- Terminál Železný Brod, Část A - Přestupní uzel u Nádraží ČD, ATELIER 4 s.r.o., Ing. arch. Pavel Tauš, Ing. Roman Maršík, a kol. - DSP 07/2009, Z-DÚR 04/2012
- Terminál Železný Brod, Část B – Autobusová zastávka u památníku TGM, ATELIER 4 s.r.o., Ing. arch. Pavel Tauš, Ing. Roman Maršík, a kol. - DSP 07/2009, Z-DÚR 04/2012
- Digitální mapový poklad ve 2D v M 1 : 500 (polohopis, výškopis, inženýrské sítě, hodnotná vzrostlá zeleň, hranice parcel katastru nemovitostí), Ing. T. Krykorka, GEOMETR v.o.s., 7/2008
- Hluková expertiza Terminál Železný Brod, Beryl, spol. s r.o., K. Wagner, Ing. Wagnerová, 09/2008, Dodatek č.2 – 5/2009
- Dtto, ale nové posouzení 04/2012.
- Zadání investora pro vypracování upraveného návrhu, Ing. Daniel Mach, 11/2011
- Pracovní schůzky s investorem, dotčenými orgány, dopravcem (BUS Line), stavebním úřadem
- Dopravně - inženýrské podklady k frekvenci autobusové dopravy, KORID LK, spol. s r.o., Jan Roženský
- Územní plán Železný Brod, vydán dne 12.12.2008 opatřením obecné povahy OÚP-RP/205/08/Ře s účinností od 27.12.2008
- Inženýrsko geologický průzkum pro Dopravní Terminál a parkovací dům Železný Brod, RNDr. Roman Vybíral, GIS Geologicko inženýrský servis, srpen 2008,

- Diagnostický průzkum mostů a opěrných zdí v prostoru Terminálu Železný Brod, Ing. Čapek, Ing. Hlaváček, Diagnostika stavebních konstrukcí, s.r.o., Liberec, 7/2008
Rozptylová studie – Terminál Železný Brod, EkoMod, Mgr. Radomír Smetana, 12/2008
- Stavebně technický průzkum a pasportizace objektu ulice Na Vápence, č.p. 810 – 812, Ing. K. Čapek, Ing. A. Hlaváček, Diagnostika stavebních kcí, s.r.o. Liberec, 6/2009
- Terminál Železný Brod - vyhodnocení stavu dřevin a podklad pro povolení kácení, Ing. Radka Frydrychová, duben 2013.

D ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

Číselná řada	Skupina objektů / Název SO	Pozn.
000	Objekty přípravy staveniště	
SO A.000	Příprava staveniště	
100	Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)	
SO A.100	Pozemní komunikace, zpevněné plochy, venkovní úpravy	
SO A.110	Propustek a nábrežní zdi na vodoteči Brodec	
200	Objekty zdí	
SO A.200	Zdi, zarážedlo a vyztužení svahu před výpravní budovou ČD (č.p. 618)	.
300	Vodohospodářské objekty	
SO A.300	Kanalizace dešťová a lapač ropných látek	
SO A.310	Přeložky kanalizace	
400	Elektro a sdělovací objekty	
SO A.400	Veřejné osvětlení	
SO A.410	Kabelové přeložky NN (EP-12-4001326) - jsou součástí samostatné dokumentace	Z hlediska stavby je nutná pouze přeložka naproti výpravní budově ČD. Ostatní závisí na stanovisku ČEZ.
SO A.430	Přívody NN – Město Železný Brod	
SO A.450	Přeložky PVSEK	
SO A.460	Městský rozhlas a přeložka „Teplo ŽB“	
500	Objekty trubních vedení	
SO A.500	Přeložky plynovodů	
800	Objekty úpravy území	
SO A.800	Vegetační úpravy	
900	Volná řada objektů	
SO A.900	Elektronický vizuální a akustický systém	
SO A.910	Kamerový systém a VISO	

E PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Viz kapitola B.7.

Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Průběh výstavby je podrobně řešen v samostatné části E - POV (Plán organizace výstavby).

Zajištění přístupu na stavbu

Hlavní přístup a příjezd na staveniště po dobu výstavby bude z Masarykovy ulice, která je silnicí č. II/282.

Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Přístupové trasy a dopravní omezení během stavby jsou řešeny v samostatné části E - POV (Plán organizace výstavby).

F PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

V následující tabulce je uveden seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat.

Číselná řada	Skupina objektů / Název SO	Správce	Vlastník
000	Objekty přípravy staveniště		
SO A.000	Příprava staveniště	---	---
100	Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)		
SO A.100	Pozemní komunikace, zpevněné plochy, venkovní úpravy	Technické služby města	Město Železný Brod
SO A.110	Propustek a nábrežní zdi na vodoteči Brodec	Technické služby města	Město Železný Brod
200	Objekty zdí		
SO A.200	Zdi, zářezedlo a vyztužení svahu před výpravní budovou ČD (č.p. 618)	Technické služby města SDC Liberec - zářezedlo	Město Železný Brod ČD - zářezedlo
300	Vodohospodářské objekty		
SO A.300	Kanalizace dešťová a lapač ropných látek	Technické služby města	Město Železný Brod
SO A.310	Přeložky kanalizace	SČVK a.s.	SVS a.s.
400	Elektro a sdělovací objekty		
SO A.400	Veřejné osvětlení	Technické služby města	Město Železný Brod
SO A.410	Kabelové přeložky NN (EP-12-4001326)	ČEZ Distribuce, a.s.	ČEZ Distribuce, a.s.
SO A.430	Přívody NN – Město Železný Brod	Technické služby města	Město Železný Brod
SO A.450	Přeložky PVSEK	Telefónica O2 CR,a.s.	Telefónica O2 CR,a.s.
SO A.460	Městský rozhlas a přeložka „Teplo ŽB“	Technické služby města Teplo města Železný Brod, s.r.o.	Město Železný Brod
500	Objekty trubních vedení		
SO A.500	Přeložky plynovodů	RWE NET	RWE Distribuce
800	Objekty úpravy území		
SO A.800	Vegetační úpravy	Technické služby města	Město Železný Brod
900	Volná řada objektů		
SO A.900	Elektronický vizuální a akustický systém	Technické služby města	Město Železný Brod
SO A.910	Kamerový systém a VISO	Technické služby města	Město Železný Brod

G PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Inženýrské sítě budou předány do užívání budoucím vlastníkům a správcům po kolaudaci stavby. Ostatní stavby budou po kolaudaci předány do užívání Městu Železný Brod.

V průběhu stavby bude umožněn příjezd k Nádraží ČD pro vozidla zásobování, veřejné hromadné dopravy a vlastníkům a provozovatelům objektů.

H SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

H.1 ARCHITEKTONICKÉ A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Viz kapitola B.2.

Z architektonického hlediska je maximální pozornost věnována jak jednotlivým pozemním objektům, tak i úpravám komunikačních ploch všech druhů s důrazem na prostor nástupišť, které musí vytvořit vhodný nástupní a čekací prostor pro cestující.

V prostoru nástupiště budou umístěny jednotlivé prvky městského mobiliáře vybrané z typových řad renomovaných výrobců.

Veškeré pěší plochy (chodníky, nástupiště), budou mít jednotný povrch, tvořený mozaikovou dlažbou. Vozidlové komunikace budou asfaltové, zálivy zastávek budou mít dlážděný povrch. Strukturou a barvou budou odlišeny všechny typy vodicích linií.

H.2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE STAVBY

Pozemní komunikace

- Délka řešeného úseku východní části Nádražní ulice 380,4m
- Délka řešeného úseku západní části Nádražní ulice 96,2m
- Obratiště 2x
 - Obratiště pro autobusy a NA kruhové, vnější průměr 25m
 - Obratiště pro OA úvratňové, š.4m, délka 4,5m
- Počet křižovatek 1

Autobusová stanoviště

- 4 trvalá podélná nástupní stání, jedno ve volném uspořádání, tři v polotěsném
- 4 trvalá kolmá odstavná stání v délce 14m
- 1 výstupní a 1 rezervní podélné stanoviště v polotěsném uspořádání - záliv autobusové zastávky umožňuje toto budoucí funkční využití: 2 výstupy, anebo 1 výstup + 1 rezerva, anebo 1 výstup + 1 nástup, anebo 2 stání pro NAD

Parkovací plochy pro individuální a obslužnou osobní dopravu

- 1 podélné vyhrazené stání pro dodávky (servis, obsluha)
- 17 parkovacích stání, z toho
 - 2 podélná parkovací stání v západní části Nádražní ulice
 - 2 podélná parkovací stání ve východní části Nádražní ulice
 - 13 kolmých parkovacích stání v Nádražní ulici, z toho 1 vyhrazené pro ZTP a 6 v režimu K&R, vč. zastavení vozidel TAXI
- 3 stání pro motocykly
- 25m² pro umístění objektu s cyklostojany, vč. přístupové plochy

Drobné objekty (zastávkové přístřešky, přístřešek na kola)

- 4x zastávkový přístřešek 1,9 x 4,2m
- 1x přístřešek na kola 2,5 x 3,9m

Zarážedlo na manipulační koleji

- Zarážedlo je navrženo dle Vzorových listů ČD, jako železobetonové typ „DSB“.

Výměra stavby jako celku

- Plocha stavby celkem 11918 m²
- z toho zábor ZPF 0 m²

Inženýrské sítě

- Délka stok dešťové kanalizace 286,3 bm
- Lapač ropných látek pro 10/50 l/s 1 ks
- Uliční vpusti s přípojkami 20 ks

- Liniové odvodňovací prvky 4 ks = 130 bm
- Úpravy stávajících kanalizací opravy šachet 9 ks
- Délka přeložek plynovodu 18,5 bm včetně svislé části
- Délka trasy veřejného osvětlení 530 m
- Délka přeložek kabelů Telefónicy O2 ČR 220 bm
- Délka přeložek kabelů NN 12 m
- Délka trasy Přívody NN – Město ŽB 83 m
- Trasa-přeložka měst. rozhlasu a „Teplo ŽB“ 65 m
- Kamerový systém - trasa 190m + rozvody po objektech
- Informační systém, VISO – ve vstupu popis viz kapitola H.4.

Bilance energetických potřeb

Viz kapitola L – Nároky stavby na zdroje a její potřeby

H.3 ÚDAJE O PROVOZU

H.3.1 AKTUALIZACE POTŘEBNÉHO POČTU STÁNÍ A ORGANIZACE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Výpočet potřebného počtu stání byl nově proveden Koordinátorem integrované dopravy Libereckého kraje (KORID), panem Roženským, podle předpokládaných nároků na stání pro jednotlivé linky a komerční spoje.

Přestupní uzel u nádraží ČD

Od železniční stanice budou výchozí linky do těchto směrů:

- Turnov (přes malou Skálu),
- Jablonec (přes Huntířov, Alšovice či Bratříkov - souběžně pojedou maximálně dva z nich), a
- Držkov - Jablonec / Tanvald - Harrachov.

Za nezbytné minimum pro autobusy na těchto linkách jsou 4 nástupní stání. Páté nástupní stání je potřeba pro autobusy, které budou výchozí ze stávajícího autobusového nádraží v centru a budou dále pokračovat do směrů Proseč - Semily - ... a Koberovy - Mírová - Turnov, a současně jako výstupní zastávka pro zde končící spoje či pro spoje pokračující do města na stávající autobusové nádraží.

Dále je požadováno, aby byla k dispozici alespoň 2 stání, optimálně 3, sloužící pro náhradní autobusovou dopravu **/NAD/** v případě výluk na železničních tratích.

Celkem tedy 4 nástupní, 1 příjezdové (výstupní) a 2-3 stání pro NAD. Nároky na odstavná stání jsou ve shodném počtu s nástupními, tj. 4 odstavy.

Autobusová zastávka u památníku TGM

Ze stávajícího autobusového nádraží je počítáno s výchozími linkami do těchto směrů:

- Proseč - Semily a
- Koberovy - Turnov (postačují dvě stání)

Pro tyto směry jsou nárokována 2 nástupní stání. Dále výchozím spojům od železniční stanice (na Malou Skálu - Turnov, Jablonec a Držkov – Tanvald – Harrachov) by měla stačit další dvě stání, která současně poslouží i spojům jedoucím k železniční stanici i spojům zde končícím (lze důvodně předpokládat, že oba směry se zde nebudou potkávat).

Celkem tedy minimálně 2 odjezdová a 2 nácestná / výstupní stání.

H.3.2 AKTUALIZACE FREKVENCE AUTOBUSOVÉ DOPRAVY NA PŘESTUPNÍM UZLU

Podle informací KORIDu lze na připravovaném Přestupním uzlu u nádraží ČD uvažovat v pracovní dny s následujícím počtem spojů:

- 50 - 55 začínajících spojů,
- 50 - 55 končících spojů a
- 75 - 80 projíždějících spojů (dohromady v obou směrech - Semily a zpět, apod.).
- 10 - 20 manipulačními jízdami v případě, že u železniční stanice nebude k dispozici dostatečný počet míst pro odstavování autobusů.

V průměru lze tedy uvažovat se 130 výjezdy denně, tj. 260 průjezdy autobusů v obou směrech. Celková uvažovaná frekvence autobusové dopravy na obslužné komunikaci Přestupního uzlu v obou směrech, včetně rezervy pro manipulační jízdy, je cca 290 autobusů.

Pozn.: Během víkendů lze uvažovat 15 - 20 začínajících a stejný počet končících spojů. U dálkových spojů (obecně relace Praha - Krkonoše, tzn. ať již do/ze směru Harrachov, Semily - Rokytnice n.Jiz. nebo Špindlerův Mlýn) není se zajištěním k železniční stanici počítáno, jak již bylo uvedeno výše.

H.3.1 DÉLKY AUTOBUSŮ A NÁSTUPNÍCH HRAN

Vstupní délka autobusů pro návrh jednotlivých stanovišť

Na jednání dne 10.1.2012 bylo s hlavním dopravcem (BUS line, Ing. Jetel) a se souhlasem investora a KORIDu dohodnuto, že výstupní, nástupní a odstavná stanoviště budou navržena pro autobusy délky 13m (např. Crossway 12,8m).

Volba délky nástupišť

Na společných jednáních se zástupci BUS line, KORIDu a investorem bylo dohodnuto, že na Přestupním uzlu u nádraží ČD budou navržena stání v režimu polotěsného uspořádání. Na základě dokončené studie bylo dodatečně dohodnuto, že rezerva v délce zálivu podél výpravní budovy bude využita tak, aby první stanoviště bylo navrženo jako volné se zešíkmením.

H.3.2 OSTATNÍ DOPRAVA

Zájezdy

Pro zájezdové autobusy, cyklobusy apod. není v prostoru autobusového terminálu vyčleněno speciální stanoviště. Po dohodě s provozovatelem budou využívána standardní nástupní stanoviště v návaznosti na veřejné parkovací plochy OA a rozptylové a shromažďovací plochy pro cestující.

Taxislužba

Vozidla TAXI budou využívat kolmá stání před objektem skladů. Šest těchto stání je zároveň určeno pro výstup (nástup) cestujících a vyložení (naložení) jejich zavazadel (tzv. „kiss & ride“).

Cyklistická doprava

Z hlediska cyklistické dopravy nejsou navrženy žádné vyhrazené stezky a pruhy pro cyklisty. Pohyb cyklistů se bude odehrávat ve smíšeném provozu s automobilovou dopravou po obslužných komunikacích.

Pěší doprava

Hlavní pěší osa prochází celým územím ve východo - západním směru, souběžně s Nádražní ulicí. Přístup od centra města je západní částí Nádražní ulice směrem ke stávající křižovatce, kterou obchází po její severní hranici. Hlavní tah je veden dále po severní straně

Nádražní ulice ke štítu nádražní budovy. Vlastní nádražní budova je obchozí severním směrem přímo po vlakovém nástupišti, a dále jižním směrem po chodníku podél nástupů do nádražní haly k pokladnám.

Vedlejší trasa pěších prochází podél jižní strany Nádražní ulice, na hlavní trasu je napojena jedním přechodem pro chodce a jedním místem pro přecházení.

Zásobování

Vozidlové komunikace v prostoru terminálu budou současně sloužit i pro dopravní obsluhu stávajících provozů a skladů, tedy i pro jejich zásobování.

H.4 TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

H.4.1 SO A.000 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Před výstavbou přestupního uzlu budou v území provedeny běžné práce spojené s kácením porostů, odhumusováním, bouráním zpevněných ploch a odstraňováním zařízení a vybavení území (zábradlí, dopravní značky, mobiliář). Mezi náročnější práce řadíme smýcení a skácení náletové zeleně ze skalního svahu nad výpravní budovou. Tyto práce budou prováděny v náročném terénu a na nestabilním podkladu. Ostatní zemní práce většího rozsahu jsou popsány v jednotlivých objektech (propustek, zdi a vyztužení svahu podél výpravní budovy).

Plochy zařízení staveniště jsou popsány v samostatné části E – Zásady organizace výstavby.

H.4.2 SO A.100 POZEMNÍ KOMUNIKACE, ZPEVNĚNÉ PLOCHY, VENKOVNÍ ÚPRAVY

Objekt pozemních komunikací se skládá z následujících částí:

- Pozemní komunikace:
 - Křižovatka, sjezdy
 - Místní obslužná komunikace „Nádražní – východ“
 - Jiráskovo nábřeží, Nádražní - západ
 - Obratiště a navazující plochy
 - Nástupiště pro cestující, chodníky
- Záhon z kamene
- Mobiliář, zastávkové přístřešky a přístřešek s cyklostojany
- Oplocení, zábradlí
- Úprava výtahové šachty
- Stavební úpravy výpravní budovy ČD č.p. 618
- Dopravní značení

H.4.3 SO A.110 PROPUSTEK A NÁBŘEŽNÍ ZDI NA VODOTEČI BRODEC

Viz kapitola B.2.10.

H.4.4 SO A.200 ZDI, ZARÁŽEDLO A VYZTUŽENÍ SVAHU PŘED VÝPRAVNÍ BUDOVOU ČD (Č.P. 618)

Viz kapitoly B.2.7, B.2.8. a B.2.9.

H.4.5 SO A.300 KANALIZACE DEŠŤOVÁ A LAPAČ ROPNÝCH LÁTEK

Řeší odvodnění celé východní části Nádražní ulice a bude vyústěna přes lapač ropných látek do vodoteče Brodec. Je na ni napojeno také odvodnění prostoru obratiště na pozemcích ČD.

- Délka stok dešťové kanalizace 286,3 bm DN300 a DN200

- Lapač ropných látek 1 ks kap. 10/50 l/s, výstup do 1 mgNEL/l
- Uliční vpusti s přípojkami 20 ks
- Liniové odvodňovací prvky 4 ks = 130 bm

Pro odvodnění upravovaných zpevněných ploch v prostoru autobusového nádraží v ulici Nádražní bude realizována nová dešťová kanalizace vedená přes lapač ropných látek do vodoteče Brodec. Dešťová kanalizace je celkem dlouhá 286,3 metru a podchytává vpusti na otočce autobusů a všechny šterbinové roury a vpusti v prostoru autobusového nádraží a příjezdové komunikace. Tato kanalizace bude vedena přes lapač ropných látek, který je dimenzován na průtok 10/50 l/s (popis viz dále - jmenovitý průtok 10l/s, maximální průtok 50 l/s). Kanalizace je navržena z PVC SN12 (variantně je možno použít polypropylén PP315 SN8). Do této kanalizace jsou podchyceny vpusti mezi nástupištěm a bytovým domem na parcele 472/2. Dešťová kanalizace je vedena do vodoteče Brodec, kde je vyústěna.

Do stávajícího systému jednotné kanalizace nejsou zaústěny žádné dešťové vody z ploch terminálu.

Do stávajícího systému jednotné kanalizace jsou zaústěny pouze dvě opravené vpusti v ulici Nádražní – západ což je stávající stav. Jedná se o plochu cca 730 m², což představuje odtok při srážce 160 l/s ha a koeficientu odtoku 0,7 hodnotu 8,2 l/s.

Plochy, které nejsou bezprostředně ohroženy únikem ropných látek (prostor křižovatky a ulice Nádražní v úseku mezi vodotečí a ulicí Masarykova), jsou odvodněny systémem vpustí přímo do vodoteče. Jedná se o tři vypustná místa.

H.4.6 SO A.310 PŘELOŽKY KANALIZACE

Dotýká se výměny stávajících revizních šachet na jednotné stoce.

- Úpravy stávajících kanalizací opravy šachet 9 ks
- Čištění jednotné kanalizace DN500 v Nádražní ulici.

V rámci SO310 provedena pouze oprava jednotné kanalizace DN500 v Nádražní ulici spočívající v opravě revizních šachet a jejím vyčištění. Jedná se o 9 kusů revizních šachet a čištění kanalizace v délce cca 350 bm.

H.4.7 SO A.400 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Osvětlení ul. Nádražní-východ

Budou použity ocelové, bezpaticové, stožáry bez výložníku o výšce 8 m a výbojková svítidla s asymetrickým reflektorem a s plochým sklem.

Je navrhována jednostranná osvětlovací soustava s roztečí stožárů asi 35 m. V místě nástupiště na jižním okraji komunikace je navržena soustava oboustranná, vystřídaná, která zajistí zvýšené požadavky osvětlení nástupiště, a doplní osvětlení přilehlého parkoviště, chodníků a přechodu pro chodce. V místě nástupiště na jižním okraji komunikace se předpokládá zvýšený pohyb chodců po vozovce, proto bude rychlost jízdy omezena na 30 km/hod a přechod pro chodce ani místo pro přecházení nebudou mít speciální přechodová svítidla.

Stožáry budou umístěny v zeleném pásu nebo u okraje chodníku, vzdálenějšího od vozovky. Nebudou tak ohroženy při odklizení sněhu.

Prostor obratiště a odstávky autobusů je nasvětlen z blízkého stožáru drážního osvětlení. Nebude tam proto zřizováno další osvětlení.

Stožáry VO v prostoru terminálu budou připojeny zemním kabelem CYKY 4Bx10 na stávající připojovací skříňku VO na č.p. 261, místo rušeného stávajícího kabelu. Stožáry budou připojovány převážně do okruhu. Paprskové připojení bude max. do 2 stožárů. Kabel bude ukončen ve stávajícím stožáru vedle č.p. 774 Na Vápence.

Osvětlení ul. Nádražní-západ

Ulice bude jednosměrná s řídkou dopravou a s převážným využitím pro chodce. Budou zřizovány nové povrchy. Proto je požadována i výměna stožárů, svítidel a kabelů VO. Pro osvětlení budou použita výbojková svítidla s asymetrickým reflektorem na stožáru 6 m, připojená zemním kabelem CYKY 4Bx10 na stávající připojovací skříňku VO na č.p. 261, místo rušeného stávajícího kabelu. Kabel bude ukončen ve stávajícím stožáru vedle č.p. 231 v ul. Masarykově.

Zrušení stávajících stožárů VO

V souvislosti s rekonstrukcí komunikace dojde v ul. Nádražní k demontáži 7 stávajících stožárů veřejného osvětlení, včetně jejich kabelového připojení.

Výkonová bilance

Místo	Sestava	Pi [W]
Komunikace Nádražní východ	100W-stožár 8,5m	11x100=1100
Komunikace Nádražní západ	70W-stožár 6m	4x70=280
CELKEM Pi		1380
Demontáž		3x150+4x70=730
NÁRŮST		650
Předpokládaný nárůst spotřeby: 2000 kWh/rok		

H.4.8 SO A.410 KABELOVÉ PŘELOŽKY NN

Je navržena na křížení s opěrnou zídou pod objektem č.p. 775. Byla předmětem již původní dokumentace. Tato přeložka je řešena v samostatné dokumentaci ČEZ.

H.4.9 SO A.430 PŘÍVODY NN – MĚSTO ŽELEZNÝ BROD

Napájení kamerového a informačního systému a vyhřívání dešťových svodů výpravní budovy

Předpokládané odběry:

Vyhřívání okapů: 11,25 kW

Kamerový systém: 2 kW

Informační systém: 0,42 kW

Celkem: 13,67 kW

Předpokládaná spotřeba: 5000 kWh/rok

Bodem napojení pro terminál je stávající, rozpojovací a jistící kabelová skříň ČEZ-RS, umístěná v jihozápadní fasádě nádražní budovy.

Pro uvedený odběr byla dne 16. 5. 2012 podána žádost o připojení elektrického zařízení k distribuční soustavě ČEZ z napěťové hladiny nízkého napětí. Dne 12. 6. 2012 byla vydána smlouva o připojení s napojovacím bodem na pojistkách NN ve stávající rozpojovací skříni na nádražní budově, napojené kabelovou smyčkou 2 x AYKY 3 x 240+120. Z ní bude podzemní kabelovou přípojkou připojen rozvaděč měření, zapuštěný do vnější boční zdi zá dveří vestibulu výpravní budovy (západní fasáda) - tj. u hlavního vstupu do haly. Měřený kabelový vývod se vrátí do země, obejde přístavek a bude zatažen do východní fasády zádveří haly, kde bude zevnitř připojena rozvodnice pro vyhřívání žlabů a napájení kamerových a informačních systémů. Z této rozvodnice budou v zemi položeny kabely k jednotlivým dešťovým svodům. Pod nimi budou naspojovány na vyhřívací kabely, které projdou svody na střechu do žlabů a pod okapní plechy.

H.4.10 SO A.450 PŘELOŽKY PVSEK

Stávající nadzemní kabelová trasa podél severní hrany Nádražní ulice (od podpěry mezi objekty č.p. 261 a č.p. 621 směrem k výpravní budově ČD) bude přeložena do podzemní kabelové trasy, s úpravami navazujících tras.

H.4.11 SO A.460 MĚSTSKÝ ROZHLAS A PŘELOŽKA „TEPLO ŽB“

Kabel ovládání Teplo ŽB a souběžný kabel městského rozhlasu jsou položeny od č. p. 261 k č. p. 810, v trase dle zákresu Teplo ŽB z 24.1.2008.

Budou přeloženy v upravené trase do chrániček. Trasa přeložky povede od objektu čp. 261, na rohu ulic Nádražní a Jiráskovo nábřeží, až za křižování s upravenou komunikací.

H.4.12 SO A.500 PŘELOŽKY PLYNOVODŮ

Jsou navrženy v prostoru rekonstruovaného propustku.

- Délka přeložek plynovodu 18,5 bm včetně svislé části
Přeložka NTL plynovodu v místě křížení s potokem Brodec

V místě realizace upraveného zatrubnění – zakrytí vodoteče Brodec dojde k prostorovému konfliktu stávajícího přechodu NTL plynovodu PE 225 s konstrukcí nového potoka. Proto bude provedena přeložka NTL plynovodu z PE100 d225 SDR17,5 a z oceli DN200 v nadzemní části, která posune přechod přes Brodec mimo konstrukci nového zakrytí. Přeložka bude délky 18,5 metrů včetně svislé části (17,2 metru v horizontálním průmětu) a vlastní přechod přes vodoteč bude realizován mimo konstrukci zakrytí v provedení z oceli.

H.4.13 SO A.800 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

Vegetační úpravy ve formě nových nebo regenerovaných trávníků jsou navrženy v okolí vstupní křižovatky a propustku, podél stávajícího zemního násypu a na svahu nad autobusovou zastávkou.

Na svahu před výpravní budovou ČD (č.p. 618) bude smýcena stávající náletová zeleň, která se po úpravách a vyztužení svahu nahradí nízkou pokryvnou zelení - hydroosevem. Ve východní části odřezu je na svahu navržena stálezelená popínavá zeleň.

Nová stromořadí kultivarů listnatých okrasných stromů jsou navržena na příjezdu k autobusové zastávce a v prostoru nově vzniklého „parčíku“.

Na svahu pod objektem č.p. 775 jsou v rámci jeho sanace navrženy skupiny výplňových dřevin.

H.4.14 SO A.900 ELEKTRONICKÝ VIZUÁLNÍ A AKUSTICKÝ SYSTÉM

Nástupiště přestupního uzlu budou vybavena elektronickým vizuálním a akustickým systémem. Vizuální systém bude poskytovat obrazové informace o odjezdech autobusových a vlakových spojů.

Je navrženo umístění informačních systémů (dvou LCD obrazovek) s informacemi o odjezdech autobusů i vlaků na vnější fasádu vstupu do vestibulu výpravní budovy.

Pro napájení LCD obrazovek a vyhřívání žlabů je navrženo zřízení nového odběrného místa z rozvodů ČEZu a s osazením měření města v boční zdi vestibulu.

Počítač technologie EVASIC bude umístěn v zádveří vstupu do nádražní haly. Jeho napojení na 230 V bude provedeno ze silového rozvaděče v prostoru zádveří. Datové připojení na internet bude provedeno pomocí WiFi antény, umístěné na venkovním sloupu VO.

Akustický systém je dle vyhlášky č. 369 navržen pro potřeby osob zrakově postižených. Akustický hlásič bude umístěn v panelu obrazovek.

H.4.15 SO A.910 KAMEROVÝ SYSTÉM A VISO

Kamerový systém

Zájmové území Přestupního uzlu bude pod kontrolou městského kamerového systému, který bude napojen na stávající systém Městské policie. Předpokládá se osazení 6 kamer na stožárech VO u autobusových zastávek a jejich silové připojení z rozvaděče v zádveři vstupu do nádražní haly.

Na objektu č.p. 774 na střeše bude umístěna WiFi anténa a rozvaděč pro přenos dat na centrálu kamerového systému městské policie v radnici. Radnice je ze střechy přímo viditelná. Rozvaděč antény bude kabelově propojen s kamerami na stožárech VO.

VISO (Varovný Informační Systém Obyvatelstva)

Stávající systém VISO Města Železného Brodu bude v prostoru terminálu rozšířen o 1 nový bod. Každý z bodů tvoří přijímací anténa a napájecí část – jsou umístěny v krabici - a reprodukční část, která je tvořena tlakovými reproduktory v sestavě, dle místa umístění. Tento nový bod VISO bude umístěn na novém stožáru VO a jeho napájení bude z vlastního akumulátoru nabíjeného z rozvodů VO. Ovládání jednotlivých bodů VISO je bezdrátové z centrály VISO umístěné v budově MÚ.

I VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro potřeby PD byly zpracovány nezbytné průzkumy a posudky (IGP, diagnostický průzkum mostů a opěrných zdí, hlukové posouzení, statické posudky, atd.), jejichž výčet je uveden v kapitole C. Výsledky z těchto průzkumů jsou zpracovány v jednotlivých stavebních objektech. Samotné průzkumy jsou jako samostatné přílohy k dispozici u investora.

J DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

Na staveništi se nenachází žádné zvláště chráněné zájmy památkové péče, ani se zde nevyskytují žádné chráněné zájmy vodohospodářské a péče o přírodu a krajinu.

Pozemek určený pro výstavbu je dotčen ochranným pásmem dráhy (železniční trať č. 030 Liberec - Stará Paka). Hranice ochranného pásma železničního koridoru je vyznačena ve SO A.100, ve výkresu Situace a v Koordinační situaci.

Na staveništi se vyskytují ochranná pásma stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí (voda, kanalizace, plyn, NN, VO a slaboproudu – viz B.5.2), která budou u ponechaných sítí respektována. Ostatní sítě budou buď přeloženy, nebo zrušeny.

Stavba se nachází mimo záplavové území řeky Jizery.

K ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

K.1 BOURACÍ PRÁCE, KÁCENÍ

Viz SO A.000 Příprava staveniště

K.2 ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ A KONEČNÁ ÚPRAVA TERÉNU

Viz SO A.000 Příprava staveniště

Viz SO A.100 Pozemní komunikace, zpevněné plochy, venkovní úpravy

K.3 OZELENĚNÍ NEBO JINÉ ÚPRAVY NEZASTAVĚNÝCH PLOCH

Viz SO A.800 Vegetační úpravy

K.4 ZÁSAH DO ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A PŘÍPADNÉ REKULTIVACE

Viz. přehled dotčených pozemků. Nenavrhují se žádné rekultivace.

K.5 ZÁSAH DO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

PUPFL nejsou stavbou dotčeny.

K.6 ZÁSAH DO JINÝCH POZEMKŮ

Přehled dotčených pozemků je uveden v tabulce v příloze č.1. Graficky jsou zábory vyznačeny ve výkresu „Zákres stavby do katastrální mapy“ v M 1:1000.

K.7 VYVOLANÉ ZMĚNY STAVEB

Viz kapitoly H.4 a B.7.

L NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

L.1.1 BILANCE ENERGETICKÝCH POTŘEB

Teplo

- Žádný z objektů stavby nebude vytápěný.

Zemní plyn

- Zemní plyn nebude pro stavbu využíván.

Elektrická energie:

- Veřejné osvětlení

Místo

Komunikace Nádražní východ

Sestava

100W-stožár 8,5m

Pi [W]

11x100=1100

Komunikace Nádražní západ

70W-stožár 6m

4x70=280

CELKEM Pi

1380

Demontáž

3x150+4x70=730

NÁRŮST

650

Předpokládaný nárůst spotřeby: 2000 kWh/rok

- Další zařízení terminálu

Vyhřívání okapů: 11,25 kW

Kamerový systém: 2 kW

Informační systém: 0,42 kW

Celkem: 13,67 kW

Předpokládaná spotřeba: 5000 kWh/rok

L.1.2 POTŘEBA VODY A BILANCE ODPADNÍCH VOD

Voda

Voda není stavbou spotřebovávána.

Kanalizace

Stavba neprodukuje vody splaškového charakteru.

Dešťové vody

- Střechy objektů – vedeno stávajícím způsobem do jednotné kanalizace DN500 od nádraží (slouží jako proplach systému s malým spádem a s malým zatížením splaškovými vodami:

Objekt	Plocha m ²	Odtok - 160 l/s ha, koeficient 0,9 l/s
zastřešení nádraží	500	7,2
CELKOVÁ BILANCE:		7,2

- Zpevněné plochy vedené na lapač ropných látek a dále do vodoteče Brodec:

Plocha	Odtok - 160 l/s ha, koeficient zp.plochy 0,70
4350 m ²	48,7 l/s
Plocha	Odtok - 160 l/s ha, koeficient zel.plochy 0,05
Cca 3200 m ²	2,56 l/s
CELKOVÁ BILANCE:	51,2 l/s

Na tuto hodnotu bude dimenzován lapač ropných látek (volena velikost pro 50 l/s).

- Zpevněné plochy vedené přímo do vodoteče Brodec:

Plocha	Odtok - 160 l/s ha, koeficient 0,70
509 m ²	5,7 l/s
CELKOVÁ BILANCE:	5,7 l/s

- DO VODOTEČE CELKEM 56,9 l/s

L.1.3 VODA A ENERGIE PRO VÝSTAVBU

Potřebná voda pro stavbu bude dovážena zhotovitelem stavby. Bude-li zájem zhotovitele o dodávku vody z vodovodu, tak si eventuelní odběr z vodovodů SČVK a.s. zajistí zhotovitel vlastním smluvním vztahem s provozovatelem vodovodu.

Elektrická energie pro stavbu bude odebírána ze stávajících distribučních rozvodů NN.

Potřebná množství médií budou odebírána po dohodě dodavatele stavby se správcí a vlastníky technické infrastruktury.

M VLIV STAVBY A PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ochrana přírody a krajiny

Stavba nevyvolává zvláštní nároky na ochranu přírody a krajiny. Přestupní uzel je navrhován v zastavěném území a je v souladu s územním plánem, který zároveň nevyžaduje zvláštní opatření při jeho budování (biokoridory, zeleň, atd.).

Ochrana proti hluku

Dopravní hluk vznikající provozem terminálu hromadné dopravy byl posouzen „Hlukovou expertizou“, zpracovanou firmou Beryl spol. s r.o. Liberec, včetně dodatků 1 a 2 a dále hlukovou expertizou, která se zabývá přemístěním nástupních a odstavných stání autobusů do prostoru před výpravní budovu ČD.

Dle jejich závěrů navržená stavba splňuje hygienické limity pro hladiny akustického tlaku ve venkovním chráněném prostoru staveb v denní i noční době stanovené Nařízením vlády č. 148/2006 Sb, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Ochrana ovzduší, emise z dopravy

Stavba nadlimitně neznečišťuje ovzduší (viz „Rozptylová studie“ zpracovaná Mgr. R. Smetanou - EkoMod Liberec).

Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje,

Stavbou nejsou zhoršovány poměry ve stávajících vodotečích. Likvidace dešťových vod je zajištěna lapačem ropných látek – viz objekty 300 Vodohospodářské objekty.

Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Plán organizace a bezpečnosti práce je řešen v samostatné části E – Zásady organizace výstavby.

Nakládání s odpady

Splaškové odpadní vody nejsou stavbou produkovány.

Dešťové vody jsou svedeny do nové dešťové kanalizace obce. Vody, které by mohly být kontaminovány ropnými látkami, budou vyčištěny před vyústěním do vodoteče v lapači ropných látek.

Drobný směsný komunální odpad sbíraný do odpadkových košů na nástupištích bude svážen vybranou oprávněnou společností působící v rámci celého města.

Betony ze základových konstrukcí a betonové panely a plochy budou vyvezeny na řízenou skládku. Asfaltové směsi získané při vybourávání konstrukcí stávajících komunikací budou recyklovány.

Druhy a velikosti odpadů vzniklých při přípravě staveniště podrobně řeší objekt SO 000 Příprava staveniště.

N OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Mechanická odolnost a stabilita

Pro jednotlivé stavební objekty, které takové řešení vyžadují, byly po jejich návrhu zpracovány odborné statické posudky – viz kapitola průzkumy. Závěrům a doporučením těchto průzkumů jsou dílčí stavební objekty přizpůsobeny.

Ochrana stavby před vniknutím nepovolaných osob

Objekty stavby jsou volně přístupné.

Řešení požární bezpečnosti

Stavba nemá na rozdíl od původní projektové dokumentace (parkovací dům, zastřešení nástupiště), zvýšené nároky na zajištění požární ochrany stavby. V Situaci je vyznačen požární přístupový koridor bytového objektu č.p. 810 - 812, který se přebírá z původní projektové dokumentace.

Ochrana ovzduší v době výstavby

Vlastní stavební práce nebudou představovat výrazný nárůst automobilové dopravy v lokalitě, nicméně pro snižování emisí z dopravy materiálů a pro snižování emisí a sekundární prašnosti je třeba:

- omezit prašnost klopením, čištěním komunikací a dopravních prostředků,
- dobře organizovat a vytěžovat staveništní dopravu,
- zakrývat plachtou sypké náklady,
- udržovat stavební techniku v dobrém technickém stavu a čistotě, využívat stroje s malou spotřebou pohonných hmot

Ochrana proti hluku v době výstavby

Pro provádění stavby je zapotřebí respektovat především tyto podmínky:

- Všechny hlučné stavební práce budou prováděny pouze v denní době, a to cca od 8 do 16 hodin, další vhodné práce je možné provádět v době od 7 do 19 hodin.
 - Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
 - Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností.
 - Stacionární stavební stroje (zdroje hluku) obestavět mobilní protihlukovou stěnou s pohltivým povrchem (útlum cca 4 - 8 dB/A).
 - Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti (snížení ekvivalentní hladiny).
 - Dle možností umístit stroje co nejdále od obytné zástavby.
 - Zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni, práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (snížení ekvivalentní hladiny).
 - Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak jim umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Při práci dle možností podél stavby umístit mobilní protihlukové stěny.

Bezpečnost při užívání

Jednotlivé objekty stavby mají nevýrobní charakter a nevyskytují se u nich žádná technická zařízení vyžadující provozní řád.

O DALŠÍ POŽADAVKY

O.1 POVODNĚ, SESUVY PŮDY, PODDOLOVÁNÍ, SEISMICITA

Výše uvedené negativní účinky se v místě stavby nevyskytují.

O.2 SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ.

Požadavky dotčených orgánů byly průběžně plněny již při zpracování Z-DÚR. V průběhu zpracování Z-DSP další zvláštní požadavky již uplatněny nebyly.

O.3 UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba je navržena v souladu s předpisy, které upravují problematiku pohybu osob s omezením pohybu a orientace, zejména Vyhláškou MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. V rámci stavby bude realizováno občanské vybavení (viz §1 odst. 1c); konkrétně stavby pro veřejnou dopravu včetně místních komunikací a veřejně přístupných ploch (viz § 2 odst.a bod 8). Do řešení je promítnuta zejména druhá část vyhlášky, týkající se řešení přístupů do staveb, přístupnosti komunikací a veřejných ploch.

Vybrané pěší trasy budou řešeny bezbariérově, pochozí plochy budou vybaveny příslušnými vodícími liniemi. V rámci parkovacích stání je 1 stání vyhrazeno pro vozidla zdravotně postižených osob.

Navrhované řešení bylo již v průběhu zpracování konzultováno se sdružením NIPI, Ing. Janou Košťálovou. Dílčí opatření jsou podrobně popsána v jednotlivých stavebních objektech.