

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Projektová dokumentace pozemních komunikací pro vydání společného povolení dle vyhlášky č. 499/2006 Sb., přílohy č. 11

Název zakázky:	Úprava předprostoru železniční stanice Příbor
Místo stavby:	Město Příbor, moravskoslezský kraj
Investor:	Město Příbor náměstí Sigmunda Freuda 19 742 58 Příbor
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)
Hlavní projektant:	Ing. Pavel Krátký Opavská 6230/29a, Ostrava – Poruba, 708 00
Vypracoval:	Ing. Jiří Talášek, Ph.D.
Datum:	10/2023

Obsah:

B.1	Popis území stavby.....	4
a)	charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území	4
b)	údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	4
c)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,.....	5
d)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.,.....	7
e)	ochrana území podle jiných právních předpisů.....	7
f)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	8
g)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,	8
h)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	9
i)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	9
j)	územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě.....	9
k)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	10
l)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	10
m)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	11
B.2	Celkový popis stavby	11
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	11
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	11
b)	účel užívání stavby	11
c)	trvalá nebo dočasná stavba	11
d)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem,.....	11
e)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	12
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.,	12
g)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	12
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.,.....	12
i)	základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	12
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)	13
k)	orientační náklady stavby	13
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	13
a)	Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení	13
b)	architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	13
B.2.3	Celkové technické řešení.....	14
a)	popis celkové koncepce 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 nepřijatelné přetvoření	14
b)	celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima),	23
c)	celková spotřeba vody	23
d)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,	23
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	23
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	23
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	26

B.2.6	Základní charakteristika objektů	26
a)	popis současného stavu	26
b)	popis navrženého řešení	26
B.2.7	Základní charakteristika technických a technologických zařízení	28
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostní řešení	28
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	28
B.2.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	29
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	29
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	29
b)	ochrana před bludnými proudy	29
c)	ochrana před technickou seizmicitou	29
d)	ochrana před hlukem	30
e)	protipovodňová opatření	30
f)	ostatní účinky (vliv poddolování, výskyt metanu apod.)	30
B.3	Připojení na technickou infrastrukturu	30
a)	nápojovací místa technické infrastruktury	30
b)	připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	30
B.4	Dopravní řešení	30
a)	popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace,	30
b)	nápojení území na stávající dopravní infrastrukturu	31
c)	doprava v klidu	31
d)	pěší a cyklistické stezky	31
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	31
a)	terénní úpravy	31
b)	použité vegetační prvky	31
c)	biotechnická, protierozní opatření	31
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	32
a)	vliv na životní prostředí	32
b)	vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.	32
c)	vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	33
d)	způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	33
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,	33
f)	navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	33
B.7	Ochrana obyvatelstva	34
B.8	Zásady organizace výstavby	34
a)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	34
b)	odvodnění staveniště	35
c)	nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	35
d)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	35
e)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	36
f)	maximální dočasné a trvalé zábory staveniště	37
g)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy	37
h)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace	37
i)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	38
j)	ochrana životního prostředí při výstavbě	39
k)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	39
l)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	40
m)	zásady pro dopravní inženýrská opatření	40
n)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížďky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.	40
o)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu	40
p)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny	40
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	41

B.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 se nachází v zastavěném území města Příbor a je navržena tak, aby byl zásah do stávajících ploch minimalizován. Terén je v řešeném úseku rovinatý, podélné sklony ploch jsou minimální. Území je charakteristické nízkou stavbou rodinnými domy, v blízkosti řešené stavby se nachází železniční stanice Příbor. Výstavbou nedojde ke změně charakteru území, dojde k rekonstrukci stávajícího stavu.

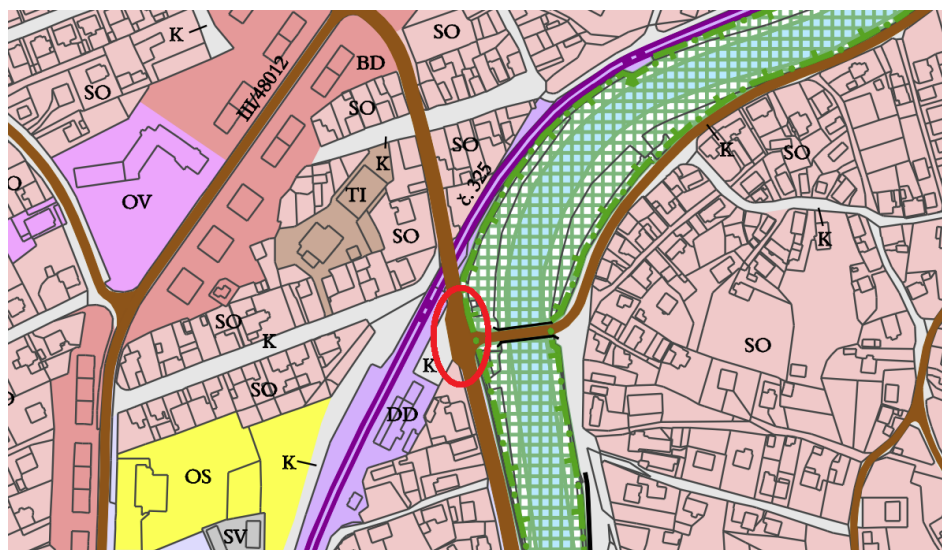
Stavbou prochází silnice II/464, ulice Frenštátská ve správě SÚS. Stavba se je ze západní strany ohraničena prostorem železniční stanice Příbor, ze strany východní vodním tokem Lubina.



b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Územní plán Příbora (dále jen „ÚP“) byl vydán Zastupitelstvem města Příbor dne 13.12.2012 (č.usn.18/7/1/3) jako opatření obecné povahy č.j. 14175/2012/RaORM-515/2012, které nabylo účinnosti dne 30.12.2012.

Místo stavby se nachází v ploše silnice II/464 a ploše K – Plochy komunikací.



Stavbou dojde k rekonstrukci stávajícího veřejného prostoru spočívající zejména v usměrnění jednotlivých druhů dopravy. Součástí stavby je návrh potřebných napojení na stávající komunikace. Ze západní strany se návrh dotýká místní komunikace, nezasahuje do stávajícího mostního objektu přes řeku Lubinu. Ze strany východní je vyjma napojení komunikace navrženo nové parkoviště v prostoru mezi železniční stanicí a silnicí II/464.

Projektem je řešena rekonstrukce stávajících zpevněných ploch charakteru veřejných komunikací pro chodce a vozidla, úpravy ploch zeleně, úpravy zastávek hromadné dopravy, návrh nového menšího parkoviště a úpravu vedení cyklistických pruhů. Návrh vyvolává potřebu vyřešení odvodnění ploch formou uličních vpustí a liniového žlabu, jenž budou napojeny na stávající kanalizaci vyústěné do přilehlého vodního toku Lubina. Dále je v rámci úprav zpevněných ploch nutné upravit a doplnit veřejné osvětlení uličního prostoru a přechodu pro chodce. Na autobusových zastávkách budou vybudovány nové autobusové přístřešky.

Z výše uvedeného je zřejmé, že v rámci plochy silnice II/464 dojde k rekonstrukci ploch a zařízení. Pouze v ploše komunikací, v ÚP označované jakožto (K) dojde k vybudování nového menšího parkoviště včetně osvětlení, odvodnění plochy, úprav zeleně a osazení městského mobiliáře. Uvedené úpravy spadají pod podmínky hlavního a přípustného využití, viz tabulka níže.

PLOCHY KOMUNIKACÍ (K)
Využití hlavní: - plochy komunikací včetně prostranství užívaných jako veřejná prostranství, např. chodníky, náměstíčka a zastávky hromadné dopravy, dále pásy pro cyklisty, plochy zeleně na plochách komunikací, odstavné plochy, výhybny, odpočívadla, menší parkoviště apod.
Využití přípustné: - přístřešky pro hromadnou dopravu na zastávkách hromadné dopravy; - prvky drobné architektury, mobiliář (např. lavičky, odpadkové koše) na chodnicích; - umístění kontejnerů na tříděný odpad a veřejných WC s ohledem na prostorové možnosti plochy komunikace a organizaci lokality; - zařízení a stavby nezbytného technického vybavení a přípojek na technickou infrastrukturu.
Využití nepřipustné: - stavby, zařízení a využití pozemků nesouvisející se stavbami a využíváním pozemků uvedeném ve využití hlavním.
Podmínky prostorového uspořádání, ochrana krajinného rázu: - nejsou stanoveny.

Dá se konstatovat, že stavba není v rozporu se záměry územního plánování, ani s cíli a úkoly územního plánování.

c) *geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,*

Dle informací uvedených v HG rešerši č. 2021 183 zpracovatele K-GEO s.r.o. z.10.2021 uvádíme:

Geomorfologické poměry:

Dle geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) na národním geoportálu INSPIRE náleží lokalita do systému Alpsko-himalájského, provincie Západní Karpaty, subprovincie Vnější Západní Karpaty, oblasti Západobeskydské podhůří, celku Podbeskydská pahorkatina, podcelku Příborská pahorkatina a okrsku Libhošťská pahorkatina.

Zájmová oblast je morfologicky téměř rovinná s pozvolným úklonem terénu západním směrem, tj. k vodoteči (řece Lubině). Přibližná nadmořská výška předmětné lokality činí 282,60 – 283,30.

Geologické poměry

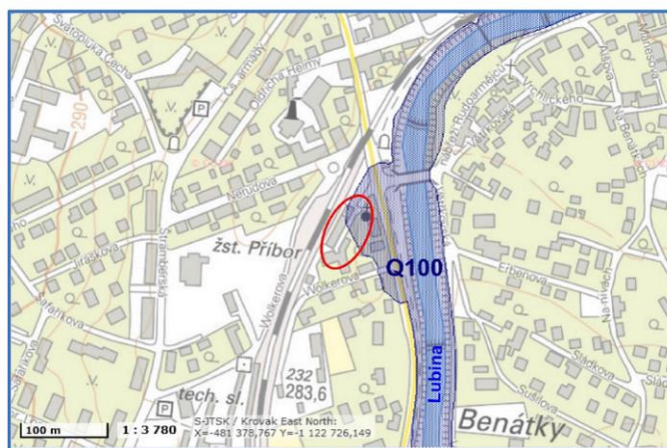
Z regionálně geologického hlediska je zájmová lokalita součástí ždánické a podslezské jednotky vnějšího karpatského flyše. Předkvartérní podloží je tvořeno především sedimentárními horninami mezozoického až terciárního stáří. Jde o němčické a frýdlantské souvrství (sv. křída – sp. Oligocén) tvořené jílovcí, z části vápnitými a pestrými, podřízeně pak pískovci. Ve svrchní části jsou tyto horniny postiženy zvětráním proměnlivé intenzity, často jsou zcela zvětralé až rozložené na eluvia charakteru jílovitých zemín s proměnlivým podílem úlomků matečných hornin (jílovců).

Předkvartérní sedimenty jsou pak kryty kvartérními fluvialními sedimenty novy řeky Lubiny. Při bázi se vyskytují hlinito-písčité zeminy, resp. hlinité písky se štěrskem či štěrkovité zeminy v podobě štěrků písčitých. Ty jsou pak překryté náplavovým jílovito-hlinitým materiálem. Jde o tuhé hlíny až jílovité hlíny. Vrstevní sled je v zájmovém území ukončen vrstvou heterogenních navážek.

Hydrologické a hydrogeologické poměry

Podle hydrologického členění na portálu HEIS VUT T. G. M. náleží zájmová oblast do povodí 1. řádu – povodí Odry (č. 2) a do dílčího povodí 4. řádu – Lubina (č. 2-01-01-1390-0-00) s plochou dílčího povodí 4,539 km². Dané území je odvodňováno touto řekou, která protéká východně ve vzdálenosti cca 85 m od zájmové oblasti.

Lokalita se nenachází v aktivní zóně záplavového území ani v záplavovém území s periodicitou 5 let (Q5) a 20 let (Q20). Oblast částečně zasahuje do záplavového území s periodicitou 100 let (Q100, tok Lubina).



Oblast se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů (vodních nádrží) pro odběry vod pro lidskou potřebu. Zájmová oblast nespadá do chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani do území chráněného pro akumulaci povrchových vod.

Dle hydrologické rajonizace základní vrstvy náleží lokalita k hydrologickému rajonu č. 3213 Flyš v mezipovodí Odry tvořeného kolektorem křídových až paleogenních sedimentů (pískovce a slepence) s průlino-puklinovou a puklinovou propustností.

Výskyt podzemní vody kvartérní zvodně je vázán na granulometricky příznivé vrstvy fluvialních hlinitých písků se štěrskem až štěrky s průlínovou propustností a volnou hladinou podzemní vody. Nadložní vrstva náplavových hlín až jílu funguje jako poloizolátor a spodní vrstva jílovců předkvartérního stáří funguje jako počevní izolátor kvartérního zvodnění.

V archívních vrtech byla hladina podzemní vody naražena na stropě hlinitých písků či ve vrstvě štěrku v hloubce 2,10 – 2,70 m p. t. (tj. cca 279,0 – 281,20 m. n. m.) a ustálená hladina byla změřena v hloubce 1,90 – 2,60 m p. t. (tj. cca 279,10 – 281,20 m p.t.).

V nejbližším okolí předmětné lokality nebyla ověřena žádná studna individuálního zásobování, avšak dle sdělení místních obyvatel se v oblasti vyskytuje podzemní voda ve vrstvě štěrku poměrně mělce pod povrchem.

Vzhledem k blízkosti řeky Lubiny lze očekávat hydraulickou spojitost s vodou této vodoteče a je třeba zmínit, že úroveň hladiny podzemní vody je závislá na klimatických poměrech (srážkách) a v průběhu hydrologického roku může docházet k jejím oscilacím.

Generelní směr proudění podzemních vod kvartérní zvodně v zájmové oblasti předpokládáme vychodním a severovýchodním směrem řece Lubině.

Stabilitní poměry a poddolování

V zájmové lokalitě ani v její blízkosti nejsou dle geoportálu ČGS ČR registrovány žádné svahové deformace.

Dané území dle ČGS ČR nepatří do poddolovaného území ani se v prostoru nenachází žádná evidovaná stará důlní díla.

Zájmová oblast spadá do chráněných ložiskových území (ID 14400000 – Čs. Část Hornoslezské pánve a ID 08367200 – Příbor). Na zájmové lokalitě se rovněž nachází ložiska vyhrazeného nerostu – černého uhlí (ID 3144000 Příbor – západ) a zemního plynu (ID 3083672 Příbor-Klokočov). V oblasti se také vyskytuje těžený dobývací prostor zemního plynu s názvem Příbor.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálůvých nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.,

V rámci zpracování projektové dokumentace nebyl prováděn samostatný hydrogeologický, ani stavebně historický průzkum, stavba je nevyžaduje.

Pro zhodnocení možností utrácení zachycených dešťových vod vsakováním do podloží bylo vycházeno z HG rešerše č. 2021 183 k posouzení možnosti vsakování dešťových vod zpracované spol. K-GEO,s.r.o. v říjnu 2021 v rámci přípravy stavby rekonstrukce výpravní budovy žst. Příbor.

Uvádíme citaci ze závěru rešerše:

Předkládaná závěrečná zpráva HG posudku hodnotí HG poměry a posuzuje možnosti likvidace zachycených srážkových vod z rekonstruovaných objektů železniční stanice v Příboru na základě archivních vrtů provedených v širším okolí zájmové lokality.

Na základě veškerých zjištěných poznatků, které jsou podrobně rozepsány v kapitolách této zprávy, lze konstatovat, že z HG hlediska **nedoporučujeme zachycené srážkové vody utrácet pomocí podzemního ani povrchového vsakovacího zařízení**, a proto je vhodné ponechat stávající způsob odvodnění, tzn. zachycené vody odvést do kanalizace (se souhlasem správce).

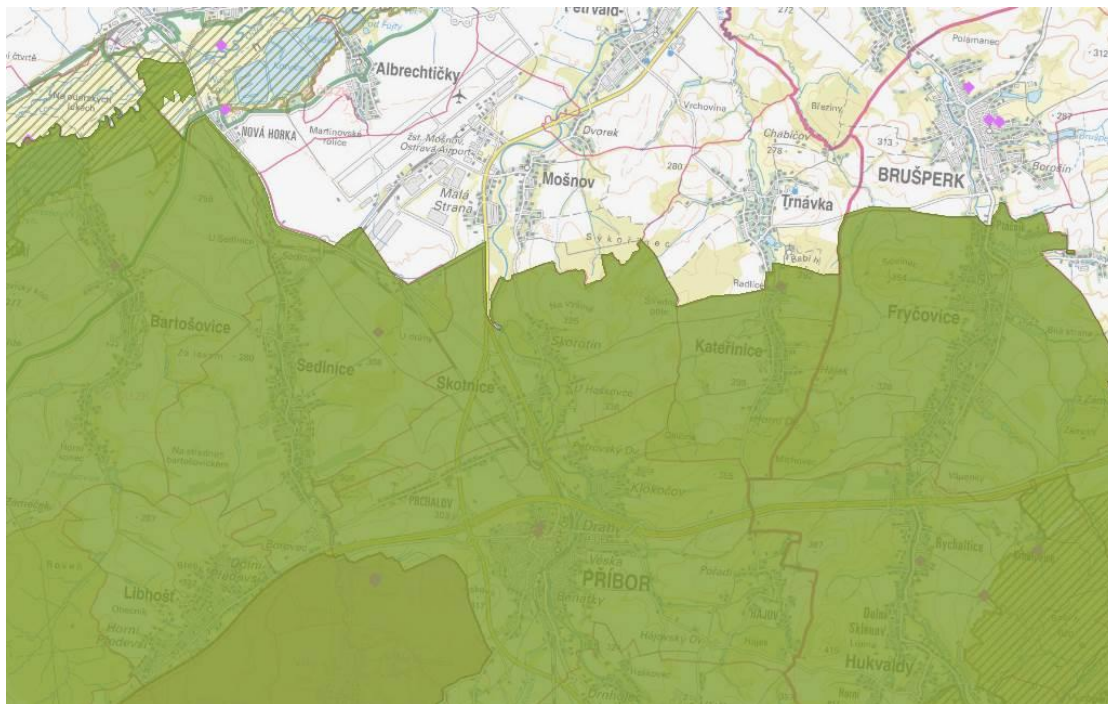
Dále byly provedeny níže uvedené průzkumné a měřičské práce:

- Prohlídka a zaměření současného stavu dílčích objektů projektantem v potřebném rozsahu pro zpracování PD
- Geodetické zaměření zájmového prostoru, zpracovatel GAKO-Oblouk s.r.o., r.2021, 2022 a 2023. Zaměření je provedeno ve výškovém systému BALT po vyrovnání a v souřadnicovém systému JTSK. Předmětem bylo vyhotovení účelové mapy prostoru staveniště na podkladu katastrální mapy.
- Rekognoskace terénu,
- Dendrologický průzkum „Příbor-prostor před nádražím ČD“ pozemek parc.č. 3287/22, k.ú. Příbor, zpracovaný v říjnu 2021 Ing. Zinou Klečkovou – poskytnuto Městem Příbor

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

Území dotčené stavbou se nachází mimo chráněná území tj. maloplošně zvláště chráněná území (národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace a přírodní památky), zonace národního parku – arondace, klidové území národního parku, zonace velkoplošného zvláště chráněného území, velkoplošné zvláště chráněné území a smluvně chráněné území. Území dotčené navrhovanou stavbou nepodléhá ochraně podle jiných právních předpisů dle soustavy chráněných území Natura 2000 (ptačí oblasti, EVL).

Nenachází se zde mezinárodně významné části přírody (mokřady Ramsáрске úmluvy, Geoparky UNESCO, Biosférické rezervace, EECONET – koridory, území). Nachází se v územní působnosti Karpatské úmluvy. V blízkosti stavby se nenachází geoparky UNESCO a kandidátské geoparky. Stavba se nachází v ploše národního geoparku Podbeskydí.



V blízkosti stavby se nenachází památný strom. Stavbou neprochází biokoridor, nevyskytuje se zde biocentrum.

Stavba se nachází v oblasti mapování svahových deformací, jelikož se jedná o oblast svahových nestabilit přírodního původu s dočasně uklidněnou aktivitou. V blízkosti stavby se svahové deformace nevyskytují.

f) *poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.*

Stavba se nachází v blízkosti vodního toku Lubina, který spadá pod povodí Odry. Lokalita leží mimo ochranná pásma vodních zdrojů (dle §30 Zákona č.254/2001 Sb. o vodách v platném znění). Lokalita není součástí velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území (dle § 14 Zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) a není ani součástí Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

g) *vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,*

Stavba se nachází na silnici II. třídy, která je jednou z příjezdových komunikací do centra města ve směru od obce Lubina. Po dobu stavby se nepředpokládá nutnost plné uzavěry provozu na komunikaci, omezení provozu budou ovšem řešena v rámci zpracování dočasného dopravního značení, které má návaznost na harmonogram stavebních prací.

V území se nepředpokládá souběžná výstavba jiné stavby. V průběhu projektové činnosti ovšem bylo zjištěno, že dojde k elektrifikaci dráhy.

Křižovatka se nachází na komunikaci s velmi malým podélným a příčným sklonem. Z těchto důvodů je navrženo spádování zpevněných ploch směrem do uličních vpustí a liniového žlabu. Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů v území.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevinKácení

V rámci stavby bude provedeno kácení jednotlivých vzrostlých stromů a keřů a potřebné péstební opatření, které vyplývá z Dendrologický průzkumu „Příbor-prostor před nádražím ČD“ pozemek parc.č. 3287/22, k.ú. Příbor, zpracovaný v říjnu 2021 Ing. Zinou Klečkovou realizovaného v předprojektové přípravě. Kácení je navrženo u stromů, které jsou v kolizi s navrhovanou stavbou, resp. to vyžaduje jejich zdravotní stav.

Ke kácení jsou navrženy stromy s obvodem kmene nad 80cm, které podléhají podání žádosti o kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

pč	taxon	Obv.km	poznámka
1	Tilia cordata	257cm	Kácení z důvodu zdravotních
2	Tilia cordata	242cm	Kácení z důvodu zdravotních
10	Prunus fruticosa	83cm	Kácení primárně z důvodu stavby
16	Prunus fruticosa	87cm	Kácení primárně z důvodu stavby
18	Prunus fruticosa	81cm	Kácení primárně z důvodu stavby
19	Aesculus hippocastanum	305cm	Kácení primárně z důvodu stavby

Ke kácení a likvidaci jsou navrženy stromy a keře s obvodem kmene do 80cm a s korunovou plochou do 40m², které nepodléhají podání žádosti o kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

pč	taxon	Obv.km/ plocha	poznámka
8	Ligustrum vulgare	2m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
9	Ligustrum vulgare	3m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
11	Prunus fruticosa	53cm	Kácení primárně z důvodu stavby
12	Spiraea x vanhouttei	2 m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
17	Spiraea x vanhouttei	1m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
20	Taxus baccata	12m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
21	Thuja occidentalis	3m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
22	Ligustrum vulgare	10m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby

Podrobněji viz SO 801 – SADOVÉ ÚPRAVY.

i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

V rámci návrhu nedojde k trvalým ani dočasným záborům části pozemků pod ochranou zemědělského půdního fondu. Současně nebudou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa.

j) územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba je navržena s dodržáním požadavků na bezbariérovost dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. v platném znění. Výstavbou komunikace nedojde ke změně dopravního řešení v oblasti. V úseku je navržena rekonstrukce silnice II/464, navrhovaný stav navazuje na již zpracovaný souvisící projekt. Dále je navržena úprava místní komunikace vedoucí do místní části „Benátky“, úprava je ukončena před začátkem stávajícího mostního objektu. Komunikace vedoucí k železniční stanici bude upravena v rozsahu od silnice II/464 po navázání na související projekt úpravy nádraží.

k) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

V řešeném prostoru jsou současně připravovány dvě související stavby:

- Stavba Správy železnic, státní organizace pod názvem „Příbor, nádražní budova“ zahrnující celkovou rekonstrukci výpravní budovy včetně navazujících zpevněných a parkovacích ploch a rekonstrukci či nové napojení objektu na inženýrské sítě vody, splaškové a dešťové kanalizace, úpravu napojení nádraží na distribuční síť NN a zrušení přípojky zemního plynu.
- Stavba SSMSK s názvem „Rekonstrukce silnice II/464 Příbor, km 37,162-37,602 a km 38,028-40,180“ zahrnující rekonstrukci komunikace ul. Frenštátská v prostoru před železničním nádražím Příbor.

Obě uvedené stavby jsou ve fázi stavebního řízení a u obou staveb není v současné době znám konkrétní termín jejich realizací.

l) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Obec: Město Příbor, moravskoslezský kraj

Katastrální území: Příbor [735329]

Stavba bude probíhat na pozemcích a stavbách parcelní č.:

Parc. číslo	Vlastnické právo	Druh pozemku Využití pozemku	Výměra [m ²]
3287/22	Město Příbor, náměstí Sigmunda Freuda 19, 74258 Příbor	Ostatní plocha Jiná plocha	763
3289/1		Ostatní plocha Zeleň	2197
3289/2		Ostatní plocha Ostatní komunikace	719
301		Zastavěná plocha a nádvoří	15
3287/8	<u>Vlastnické právo</u> Česká republika	Ostatní plocha Dráha	266
3287/1	<u>Právo hospodařit s majetkem státu</u> Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	Ostatní plocha Dráha	15 985
3289/6	<u>Vlastnické právo</u> Česká republika	Zastavěná plocha a nádvoří	908
3290/1	<u>Právo hospodařit s majetkem státu</u> Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava	Vodní plocha Koryto vodního toku	52490
3285/1	<u>Vlastnické právo</u> Moravskoslezský kraj, 28. října 2771/117, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava <u>Hospodaření se svěřeným majetkem kraje</u> Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace, Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava	Ostatní plocha Silnice	8212
305	¼ Blaschke Frank, 104 Witefield S.T.Saint Simons Island, Spojené státy ¼ Horečka Martin, Na Ježkovce č. ev. 2070, 53803 Heřmanův Městec ½ Zíka Milan Bc., Šmeralova 209, 74258 Příbor	Trvalý travní porost (ZPF)	427
300	Zdeňka Grygarová Ostravice č.p. 174, 739 14 Ostravice	Zastavěná pl. a nádvoří budova bez č.p. a e.č.	28
302	Český svaz včelařů, z.s., ZO Příbor Frenštátská 1598, 742 58 Příbor	Zastavěná pl. a nádvoří budova s č.p. 1598	44

- m) **seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**
Stavbou nevznikají ochranná a bezpečnostní pásma.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- 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**

Projekt řeší v převážné míře změnu dokončené stavby. Za stavbu zcela novou se dá uvažovat parkoviště pro osobní vozidla. Průzkumné práce charakteru nebyly prováděny průzkumy zjišťující stavebně technický stav. V rámci stavby budou současné zpevněné plochy kompletně vybourány až na úroveň pláňe zemního tělesa a nahrazeny zcela novými konstrukcemi, jejichž kvalita a charakteristika odpovídá současným legislativním a technickým požadavkům na výstavbu.

Současné není potřeba provádět stavebně historický průzkum, ani statické posouzení.

Výstavbou jednoznačně dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy řešeného dopravního uzlu. Dojde k úpravě uspořádání komunikací pro chodce a vozidla usměrněním jednotlivých dopravních pohybů.

V období od 1.1.2006 do 31.8.2023 došlo v úseku k celkem 5 dopravním nehodám, z nichž ve dvou případech došlo k těžkým zraněním, ve dvou případech k lehkým zraněním a k jedné nehodě bez zranění. K nehodám s těžkým zraněním osoby došlo z důvodů nevěnování se řízení vozidla a v důsledku jízdy proti příkazu dopravní značky „Dej předost v jízdě“.

- b) **účel užívání stavby**

Účel se po výstavbě nezmění, dojde k rekonstrukci stávajících zpevněných ploch. Mimo těles silnice II/464 bude v prostoru mezi železniční stanicí a autobusovou zastávkou k vybudování parkoviště s kolnými parkovacími stánkami.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o stavbu trvalou.

- d) **informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem,**

Výjimku z obecných požadavků na výstavbu nebo odchýlné řešení od územního plánu nebo regulačního plánu není nutno v rámci této stavby řešit.

Dále není nutné řešit výjimku z obecných požadavků na výstavbu, kterými se rozumí:

- obecné požadavky na využívání území, které jsou stanoveny ve vyhlášce č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů,
- technické požadavky na stavby, které jsou stanoveny ve vyhlášce č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb.,
- obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb, které jsou stanoveny ve vyhlášce č. 398/2009 Sb.

e) **informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

PD bude v průběhu zpracování projednána s dotčenými orgány státní správy, se správci dopravní a technické infrastruktury a rovněž s majiteli dotčených pozemků. Veškeré podmínky dotčených orgánů a ostatních účastníků řízení budou zpracovány do čistopisu PD.

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 na komunikaci je v úseku 50 km/h. Šířka komunikace je celkem 7,5 m. Jízdní pruhy mají šířku 3,25 m.

Intenzity dopravy nebyly zjišťovány, z hlediska návrhu nemají vliv na technické řešení rekonstruovaného úseku.

Stavba se nachází mimo chráněná území.

g) **ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Netýká se stavby. Stavba nepodléhá ochraně 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.**

Hospodaření s dešťovou vodou

Stávající zpevněné plochy jsou příčným a podélným spádem odvodněny do uličních vpustí zaústěných do kanalizace. Výstavbou nedojde k ovlivnění systému stávajícího zneškodňování srážkových vod. Dojde k posunům, případně doplnění stávajících uličních vpustí dle nově navrhovaných výšek a spádů.

V rámci provozu objektu vznikají zejména běžné komunální odpady – uliční smetky, vyčištění vpustí, apod. Tyto odpady byly rozlišeny v souladu s kategorizací a katalogem odpadů ve smyslu vyhlášky č. 93/2016 Sb. a vyhláškou č.83/2016 Sb., která novelizuje vyhlášku č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

Přehled předpokládaných druhů odpadů vznikajících při provozu a údržbě:

Katalogové číslo odpadu	Název druh odpadu	Kategorie
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 03	Uliční smetky	O

Interval čištění komunikací a zařízení patřících ke komunikaci bude zajišťován dle potřeby vlastníkem komunikace, který bude zajišťovat i odvoz odpadu na řízenou skládku.

i) **základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Předpokládá se, že stavba bude realizována bez přerušení provozu na hlavní komunikaci po polovinách. Postup výstavby bude upřesněn před jejím zahájením na základě odsouhlaseného harmonogramu stavebních prací zpracovaného vybraným dodavatelem stavby. Parkoviště s komunikací vedoucí k železniční stanici lze realizovat samostatně bez přerušení provozu na hlavní komunikaci stejně jako chodníkové plochy a autobusové zálivy. Provoz autobusových linek je nutné předem projednat s dopravcem tak, aby bylo zjištěno, zda je obsluhu zastávky možné po dobu stavby vynechat. Dobu výstavby lze odhadovat na cca 3-4 měsíců.

- 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)**

Netýká se stavby. Pro stavbu není uvažováno se zkušebním provozem.

- k) orientační náklady stavby**

Orientační náklady vycházejí z plošných výměr nově navržených zpevněných ploch přenasobených jednotkovými sazbami dle zkušeností z předchozích akcí a odborným odhadem.

Orientační náklady stavby:

bude doplněno

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno, resp. není předmětem, urbanistické řešení dotčené části území se navrhovanou stavbou nemění.

- b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení**

Celé řešení navrhované stavby vychází z architektonické studie, která byla zadáním pro zpracování této PD. Konceptem architektonického návrhu bylo celkové zpřehlednění a estetizace prostoru před železničním nádražím. Akcent je kladen na minimalistický přístup k řešenému prostoru. Materiálově se uplatňuje kov v šedočerné antracitové barvě – ocelové konstrukce přístřešků autobusových zastávek, oplocení lemující chodník podél železniční tratě, kovové prvky městského mobiliáře – a sklo použité k opláštění přístřešků autobusových zastávek – a beton v přírodní barvě použitý pro kryt chodníků. Rovněž řešení sadových úprav v řešeném prostoru si klade za cíl prostor vyčistit od nekvalitní zeleně se zachováním dominantního stromofadé lip s jejich doplněním 2 ks náhradou za kácené a doplněním 1 ks stromu menší výšky v prostoru vznikajícího parčíku. Nezpevněné plochy jsou navrženy k zatravnění s doplněním zatravněných ploch v kombinaci menších ploch „ostrůvků“ s výsadbou několika soliterních keřů, živého plotu v okraji území a trvalek v ostrůvcích podlé hlavní silnice.



Ilustrační vizualizace z architektonické studie - nadhled



Ilustrační vizualizace z architektonické studie – pohled z ul. Frenštátské směrem k žel. nádraží



Ilustrační vizualizace z architektonické studie – pohled z parčíku na autobusové zastávky

B.2.3 Celkové technické řešení

- a) **popis celkové koncepce 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 nepřipustné přetvoření**

SO 101 – Silnice II/464

Budoucí správce stavebního objektu: Správa silnic Moravskoslezského kraje

V rámci stavebního objektu je navržena úprava silnice II. třídy číslo 464 a autobusových zastávek z důvodů rekonstrukce stávající křižovatky ulic „Frenštátská“ x nábřeží Rudoarmějců x MK k železniční stanici“. Hranice stavebního objektu je vedena v hraně obruby a po obvodu křižovatky. Nároží křižovatky jsou upravena na základě vlečných křivek návrhových vozidel.

Konstrukce komunikace byla navržena z asfaltového povrchu dle katalogového listu D-1-N-1-IV-PIII.

Asfaltový koberec pro obrusné vrstvy	ACO 11		40 mm
Spojovací postřik z asf. emulze v množství 0,25 kg/m ²	PS-B		
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+		80 mm
Infiltrační postřik z asf. emulze v množství 0,8 kg/m ² PI-B			
Mechanicky zpevněné kamenivo fr. 0/32 mm	MZK	min.	150 mm
<u>Štěrkořť fr. 0/32 mm</u>	<u>ŠDa</u>	<u>min.</u>	<u>200 mm</u>
Konstrukce komunikace celkem		min.	470 mm

Komunikace bude lemována betonovými obrubníky rozměru 150/250 mm uloženými do betonového lože s betonovou boční opěrkou z C25/30-XF2 s výškou 15 cm nad pojížděnou plochou vozovky.

Autobusové zálivy budou provedeny z cementobetonového povrchu, autobusového zálivu je navržena z betonového povrchu následnou úpravou:

Cementobetonový kryt (C30/37 – XF4)	CB I		240 mm
+ plastifik. přísada s vysokým účinkem			
+ 2 x KARI síť oka 10/10 Ø 6,3 mm			
Kamenivo zpevněné cementem	KSC C _{8/10}		200 mm
<u>Štěrkořť (0/32)</u>	<u>ŠD</u>	<u>min.</u>	<u>180 mm</u>
Konstrukce vozovky celkem		min.	620 mm

V místě autobusových zálivů bude použit bezbariérový HK obrubník výšky 16 cm v celé délce nástupištní hrany. Zastávkový pruh bude proveden z cementobetonového krytu CB I tloušťky 0,24 m uloženém na podkladní vrstvě tloušťky 0,20 m z kameniva zpevněného cementem KSC C_{8/10} a štěrkořti ŠD mocnosti min. 0,18 m. Pláň bude provedena ve sklonu 3 %, ztuhněna na min. 60 MPa, na pokladní vrstvě štěrkořti min. E_{def,2}=90 MPa. Betonová deska bude vyztužena kari sítěmi 100x100x63 mm při spodním a horním okraji. Překryv jednotlivých kari sítí bude realizován přednostně v centrální části desek (překrytí sítí mimo spáry). Výztuž spár bude provedena kluznými trny z betonářské oceli 16 (popř. 20) mm, s cílem zajistit stejnosměrný svislý pohyb desek. Trny budou uloženy s horním krytím 130 mm. Trny budou uloženy uprostřed tloušťky desky v jedné rovině, rovnoběžně s povrchem vozovky a kolmo na spáru, zpravidla ve vzájemné vzdálenosti 0,25 m (max. však 0,5 m). Odstup okraje desy bude 0,5 m. Na povrchu zastávky bude po pokládce provedena protismyková úprava povrchu vlečnou jutou. Řešení betonové vozovky bude splňovat požadavky TP 170.

Lemující hrana zastávkového pruhu řešené zastávky bude tvořena bezbariérovým obrubníkem 400/290/1000 mm z betonu C45/55 – XF4 uloženým do betonového lože z betonu C30/37 – XF4 min. tloušťky 250 mm. Bude použito základního prefabrikovaného prvku – přímého bezbariérového obrubníku, který tvoří nástupní hranu, na ně navazují obrubníky přechodové (levé/pravé), které umožní přechod na běžný obrubník. Při provádění bezbariérové úpravy nástupní hrany zastávky a rozsahu úprav konstrukčních vrstev vozovky od hrany osazení bude provedeno posouzení zemní pláně. Bude provedena kontrola míry ztuhnutí na pláni s požadavkem E_{def} na pláni 60 MPa dle ČSN 73 6133. V případě nesplnění parametru je nutná úprava aktivní zóny.

SO 102 – Napojení MK, parkoviště a chodníky

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

V rámci stavebního objektu je navržena úprava místní komunikace vedoucí do místní části „Benátky“ přes stávající mostní objekt. Úprava spočívá ve změně tvaru a úhlu napojení na hlavní silnici II/464. Poloměry nároží byly navrženy v hodnotách R=12 a R=8.5 m. Navázání na hranu komunikace je navrženo plynule pomocí oblouků vyšších poloměru 40 a 50 m dle vlečných křivek návrhových vozidel. Přes komunikace jsou navrženy přechody pro chodce délky 7,3 a 8,5 m. Délka přechodů pro chodce je navržena s přihlédnutím na vlečné křivky průjezdu návrhových vozidel. Na místní komunikaci je délka přechodu pro chodce dána stávající šířkou komunikace navazující na hranu obruby na stávajícím mostním objektu.

Konstrukce komunikace byla navržena z asfaltového povrchu dle katalogového listu D-1-N-1-IV-PIII.

Asfaltový koberec pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
Spojovací postřik z asf. emulze v množství 0,25 kg/m ²	PS-B	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	80 mm
Infiltrační postřik z asf. emulze v množství 0,8 kg/m ² PI-B		
Mechanicky zpevněné kamenivo fr. 0/32 mm	MZK	min. 150 mm
<u>Štěrkořť fr. 0/32 mm</u>	<u>ŠDa</u>	<u>min. 200 mm</u>
Konstrukce komunikace celkem		min. 470 mm

Komunikace bude lemována betonovými obrubníky rozměru 150/250 mm uloženými do betonového lože s betonovou boční opěrkou z C25/30-XF2 s výškou 15 cm nad pojížděnou plochou vozovky.

V rámci stavby jsou navrženy chodníky a stanoviště kontejnerů z povrchu ze zámkové dlažby. Chodníky budou lemovány betonovými obrubami 100x250 mm uloženými do betonového lože s betonovou boční opěrkou z C16/20-XF1 tl. min. 100 mm. Příčný sklon chodníku je navržen v základní hodnotě 2% při šířce min. 90 cm (v úseku ramp při klesání k přechodu pro chodce). Obrubník bude snížen na maximálně 2 cm nad plochou vozovky.

Konstrukce chodníků a stanoviště kontejnerů bez pojezdu vozidel je navržena jako:

Zámková dlažba	DL	60 mm
Lože pod dlažbu	L	30 mm
<u>Štěrkořť (fr. 0-32)</u>	<u>ŠD_B</u>	<u>150 mm</u>
Konstrukce chodníku celkem		min. 240 mm

Součástí stavebního objektu je sjezd na soukromý pozemek a parkoviště pro osobní vozidla v počtu 7 stání. Plocha sjezdu a parkovacího stání pro ZTP bude realizována ze zámkové dlažby šedé barvy tl. 80 mm. Zbývající parkovací stání budou provedena ze zatravnovací dlažby tl. 80 mm. Konstrukce vozovky je navržena jako:

Konstrukce parkovacích stání je navržena jako typ D2-D-1-VI-PII :

Dlažba z betonové dlažby	DL	80 mm
Lože pod dlažbu	L	40 mm
<u>Štěrkořť (fr. 0-32)</u>	<u>ŠD_B</u>	<u>min. 200 mm</u>
Konstrukce komunikace celkem		min. 320 mm

SO 301 – Odvodnění komunikací a parkoviště

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Stavební objekt řeší odvod srážkových vod tvořených na opravovaných zpevněných plochách komunikací s asfaltovým povrchem, chodníků ze zámkové betonové dlažby s pískovými spárami, betonových ploch u zastávek busů a vsakovacích roštů z plastu u parkoviště.

Srážkové vody ze jmenovaných opravovaných a navrhovaných ploch budou povrchově dle spádu dotčených ploch svedeny do uličních vpustí UV1, UV2, UV3 a UV4 a liniového žlabu ŽV1 s umístěním navrženým v projektu komunikací.

Jednotlivé prvky pro odvodnění budou napojeny novou dešťovou kanalizací do místa stávající šachty Šst., osazené na stávající dešťové kanalizaci, která je vedena z areálu Správy železnic, sousedící s předprostorem železniční stanice Příbor.

Stávající přípojka dešťové kanalizace, která počíná za betonovou šachtou v ploše na pozemku SŽ Příbor, skryta pod zpevněnou štěrkovou plochou, je vedena přes průchozí betonovou šachtu Šst. a odtud pak směrem k výustnímu objektu do řeky Lubina.

Na tuto přípojku dešťové kanalizace jsou v současnosti napojeny jak objekty areálu SŽ Příbor, tak stávající dešťová kanalizace odvodnění zpevněných ploch předprostoru železniční stanice Příbor. Stávající přípojka dešťové kanalizace směřující do toku je provedena z trub DN 300 BET.

Napojení nové dešťové kanalizace odvádějící srážky z navrhovaných opravovaných zpevněných ploch předprostoru železniční stanice Příbor do stávající betonové šachty DN 1000, umístěné v chodníku podél ulice Frenštátská, je možno provést způsobem jádrové vyvrtávky tj. výřezem do betonu s použitím šachtových vložek DN 150 a DN 200 pro pevné a pružné připojení (např. fy Rexcom). Vzhledem k obtížnosti provedení navrtání do kynety průchozího dna stávající betonové šachty navrhujeme zřídit šachtu novou se systémovým dnem s oboustranným přítokem.

Trasa nové dešťové kanalizace, která bude odvádět srážky z nově navržených prvků pro odvodnění navrhovaných opravovaných zpevněných ploch předprostoru železniční stanice Příbor, je zakreslena v koordinační situaci stavby. Tato je navržena formou dvou svodných kanalizačních větví, zaústěných do místa stávající kanalizační šachty Šst.. Jedna kanalizační větev nové dešťové kanalizace bude odvádět srážky od žlabové vpusti ŽV1 a uličních vpustí UV1 a UV2, druhá kanalizační větev nové dešťové kanalizace bude odvádět srážky od uličních vpustí UV3 a UV4. Trasy nově navrhované dešťové kanalizace budou zaústěny do stávající přípojky dešťové kanalizace DN 300 BET, která křížuje komunikaci ul. Frenštátská.

SO 701 – Autobusový přístřešek 1

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Stavební objekt SO 701 – Autobusový přístřešek 1 řeší umístění a výstavbu typizované konstrukce přístřešku pro autobusovou zastávku na ulici Frenštátská v Příboru v řešeném prostoru na straně zastávky ve směru autobusové dopravy směr Kopřivnice.

Tento nový přístřešek nahradí přístřešek stávající, který bude kompletně demontován včetně odbourání základových konstrukcí min 0,4m pod úroveň terénu. Je navržena typizovaná konstrukce přístřešku společnosti mmcitě, a.s. typu AUREO s rovnou prosklenou střechou pultového sklonu a opláštěním zadní a jedné boční stěny bezpečnostním sklem. Jedná se o kombinaci základních typů AUREO AE300-SS a AREO AE310a-SS.

Nový přístřešek je navržen dle prostorové koordinace řešeného území v pozici mírně odlišné od přístřešku stávajícího. Je navržena typizovaná konstrukce přístřešku společnosti mmcitě, a.s. s rovnou prosklenou střechou pultového sklonu a opláštěním zadní a jedné boční stěny bezpečnostním sklem. Jedná se o ocelovou konstrukci se skleněnými výplněmi v zadní stěně a jedné stěně boční včetně prosklení střechy. Nosné sloupy a podélné žlaby tvoří svařovaná ocelová konstrukce obdélníkového profilu a ocelového plechu. Rám slouží jako nosná konstrukce skleněných výplní zadní stěny a střechy a zajišťuje také odvodnění střechy, které je vedeno nosným sloupem s vyústěním v zadní části přístřešku na terén.

Přístřešek bude vybaven integrovanou lavičkou tvořenou sedákem z 5-ti lamel masivního tropického dřeva opatřených kvalitní povrchovou úpravou pro exteriér. Lavička je pevná uchycená v ocelových držácích a má samostatné kotvení pod dlažbu.

Dále bude přístřešek vybaven informační elektronickou tabulí pro cestující velikosti 500x250mm, kterou dodá KODIS. V rámci stavby bude provedena příprava ve smyslu zajištění přívodu elektro NN – součást objektu SO 402 – Přípojky NN autobusových zastávek.

Přístřešek bude doplněn v prosklené zadní stěně polepem fólií s označením zastávky a bude zde umístěn informační klaprám velikosti A1 pro umístění jízdních řádů.

SO 702 – Autobusový přístřešek 2

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Stavební objekt SO 702 – Autobusový přístřešek 2 řeší stavební úpravu, resp. náhradu stávajícího stavebního objektu přístřešku pro autobusovou zastávku na ulici Frenštátská v Příboru v řešeném prostoru na straně zastávky ve směru autobusové dopravy směr Příbor za objekt nový v pozici objektu stávajícího. Objekt se nachází v proluce mezi dvěma stávající menšími objekty jiných vlastníků. Tento nový přístřešek nahradí přístřešek stávající, který bude kompletně odbourán včetně odbourání základových konstrukcí min 0,4m pod úroveň terénu.

PK 23 16 – Úprava předprostoru železniční stanice Příbor – DUSP - B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
Nový přístřešek je navržen v místě přístřešku stávajícího, tedy v proluce mezi objekty na pozemcích parc.č.301 v k.ú. Příbor. Je navržena atypická ocelová konstrukce přístřešku s plochou prosklenou střechou pultového sklonu a opláštěním zadní stěny bezpečnostním sklem.

Přístřešek bude vybaven po stranách dvěma integrovanými lavičkami tvořenými sedákem z 5-ti lamel masivního tropického dřeva opatřených kvalitní povrchovou úpravou pro exteriér. Lavičky budou pevně uchyceny v ocelových držácích kotvených ke sloupům nosných rámu ocelové konstrukce. Dále bude přístřešek vybaven informační elektronickou tabulí pro cestující velikosti 500x250mm, kterou dodá KODIS. V rámci stavby bude provedena příprava ve smyslu zajištění přívodu elektro NN – součást objektu SO 402 – Přípojky NN autobusových zastávek. Na boční straně mezi rámy OK bude rovněž umístěn informační klaprám velikosti A2 pro instalaci jízdních řádů. Označení zastávky bude realizováno formou kolmé výstrče kotvené ke krajnímu nosnému rámu ocelové konstrukce.

Nosná konstrukce je navržena ocelová z uzavřených obdélníkových profilů, které vytvoří 6 příčných rámu pro vynesení prosklení střechy a prosklené opláštění zasní stěny přístřešku. Sloupy OK budou kotveny k základům přes roznášecí plechy s výtuhami pomocí závitových tyčí vlepených chemickou maltou do předvrtaných kanálů.

Ocelová konstrukce bude zavětrována pro zajištění prostorové stability pomocí diagonálních táhel a příčných prvků v podélném směru. Nad horizontálními profily příčných rámu bude pomocí pásové oceli vytvořena průběžná podpora pro uložení zasklívacích profilů střechy.

SO 703 – Oplocení chodníku na straně železnice

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Stavební objekt SO 703 – Oplocení chodníku na straně železnice řeší umístění a výstavbu oplocení, resp. ochranného zábradlí ohrazujícího prostor kolejíště podél přístupového chodníku k nádražní budově od ulice Frenštátská. Navrhované oplocení nahradí oplocení původní, které v nedávné době pro jeho celkovou zchátralost Správa železnic, s.o. odstranila.

Nové oplocení je navrženo v přímé linii kopírující obrubu přístupového chodníku. Do linie oplocení jsou vloženy 3 sloupy VO (řešeno v rámci objektu SO 401) a dále jsou do konstrukce oplocení v rámci instalace městského mobiliáře navrženy integrované informační tabule města Příbora.

Nová konstrukce ochranného zábradlí je navržena v délce 54m a výšce 1,1m od upraveného terénu. Zábradlí bude kotveno do základových betonových patek Ø250mm z betonu C20/25 prostřednictvím kotevních desek P5 o rozměru 180/60mm a chemických lepených kotev do betonu Ø8mm. Délka jednotlivých polí je navržena v délce 2,0m. Samotné zábradlí bude vyrobeno z pásové oceli a úhelníků.

SO 801 – Sadové úpravy

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Sadové úpravy jsou řešeny na pozemcích parc.č. 3289/1 (ostatní plocha/zeleň) a 3287/22 (ostatní plocha/jiná plocha) v majetku Město Příbor, náměstí Sigmunda Freuda 19, 74258 Příbor a parc.č. 3287/1 (ostatní plocha/dráha) v majetku ČR a ve správě Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1.

Cílem projektu sadových úprav je estetizace řešeného prostoru. Po vykácení dřevin se sníženou vitalitou a dřevin, které jsou v kolizi s navrhovanou stavbou, bude navržena nová kompozice zeleně s cílem vytvořit přehledný a vzdušný prostor pro uživatele. Součástí návrhu sadových úprav je i návrh asanačních zásahů do porostu, který bude podkladem pro podání žádosti o kácení dle dle zákona č. 114/1992 Sb., O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

Charakteristika zeleně

Porost je situován převážně do liniové výsadby. Lípy srdčité (p.č.1,2,3,5,6,7) a lípa velkolistá (p.č.4) jsou letité a tomu odpovídá i jejich vitalita a zdravotní stav. Vzhledem k omezenému prostoru pro velké stromy jsou prováděny provozní ořezy. Višně křovité (p.č.10,11,16,18) jsou zbytkem dvouřadé liniové výsadby podél chodníku. Na jejich růst má silný vliv blízkost velkých lip a malá vzdálenost mezi stromy při výsadbě. Samostatně stojící jírovec maďal (p.č.16) je letitý strom, který má velmi omezený kořenový prostor a v koruně jsou provedené ořezy z důvodu nadzemního el. vedení. Jeho koruna je tak deformovaná. Do tisu červeného je vrostlý zerav západní (nevhodně umístěná výsadba).

PK 23 16 – Úprava předprostoru železniční stanice Příbor – DUSP - B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
Keřové patro je tvořeno především z tvarovaných živých plotů složených z ptačího zobu obecného a z tavolníku Vanhutova. Samostatně stojí keř tisu červeného poblíž autobusové zastávky. Keře jsou v průměrné až podprůměrné kvalitě, pouze tis červený je ve výborném zdravotním stavu.

Plocha zeleně je pravidelně udržovaná.

Podrobnější zdravotní stav zeleně je popsán v dendrologickém průzkumu z roku 2021 zpracovaném Ing. Zinou Klečkovou (viz. tabulka na situačním výkresu asanační zásahy do porostu).

Asanační zásahy do porostu

Na základě dendrologického průzkumu a podkladu nově navrhovaných objektů, je zpracován návrh asanačních zásahů do stávajících porostů.

Navrženy jsou ke kácení a likvidaci stromy a keře z důvodu kolize se stavbou a z důvodů pěstebních (zdravotních).

Ke kácení jsou navrženy stromy s obvodem kmene nad 80cm, které podléhají podání žádosti o kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

pč	taxon	Obv.km	poznámka
1	<i>Tilia cordata</i>	257cm	Kácení z důvodu zdravotních
2	<i>Tilia cordata</i>	242cm	Kácení z důvodu zdravotních
10	<i>Prunus fruticosa</i>	83cm	Kácení primárně z důvodu stavby
16	<i>Prunus fruticosa</i>	87cm	Kácení primárně z důvodu stavby
18	<i>Prunus fruticosa</i>	81cm	Kácení primárně z důvodu stavby
19	<i>Aesculus hippocastanum</i>	305cm	Kácení primárně z důvodu stavby

Ke kácení a likvidaci jsou navrženy stromy a keře s obvodem kmene do 80cm a s korunovou plochou do 40m², které nepodléhají podání žádosti o kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů:

pč	taxon	Obv.km/ plocha	poznámka
8	<i>Ligustrum vulgare</i>	2m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
9	<i>Ligustrum vulgare</i>	3m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
11	<i>Prunus fruticosa</i>	53cm	Kácení primárně z důvodu stavby
12	<i>Spiraea x vanhouttei</i>	2 m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
17	<i>Spiraea x vanhouttei</i>	1m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
20	<i>Taxus baccata</i>	12m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
21	<i>Thuja occidentalis</i>	3m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby
22	<i>Ligustrum vulgare</i>	10m ²	Odstranění primárně z důvodu stavby

Stromy navržené ke kácení a uvedené v tabulce výše budou káceny ve ztížených podmínkách, vzhledem k blízkosti objektů v okolí. Odpadní materiál bude nahromaděn na k tomu určenou skládku. Dřevní hmota je v majetku investora, a ten určí, jak s ní bude naloženo.

Při provádění asanačních zásahů je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy BOZ. Dále je nutno dodržovat určený obvod staveniště a v případě poškození pozemků a komunikací činností související k asanačními zásahy uvést tyto do původního stavu. Dodavatel musí dbát na to, aby svojí činností nezpůsobil poškození ekosystému, nesmí připustit únik ropných látek do podzemních a povrchových vod, stroje musí být zabezpečeny tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci ropnými látkami apod. Veškeré mechanismy pohybující se v blízkosti vodních toků musí být opatřeny ekologickými náplněmi.

Návrh zahradních úprav

Nová kompozice parčíku, který bude mít nové dispozice komunikací, bude jednoduchá a vzdušná. Po asanačních zásazích do porostu zůstane linie pěti lip na okraji pozemku parc.č.3287/22. Tato linie bude na konci doplněna dvěma lípami srdčitými (*Tilia cordata* 'Rancho'), které budou tvořit základ pro postupnou výměnu stromů. V travnaté části u nově umístěné parkové lavičky bude vysazen jerlín japonský (*Sophora japonica*). Doplnkovou výsadbou budou solitérní keře javoru Davidova (*Acer davidii* ssp. *Grosseri*), které budou umístěny v ostrůvku u parkoviště a u oplocení soukromého pozemku v místě pro kontejnery. Javory Davidovy budou upraveny do vícekmennů. Podél oplocení za místem pro kontejnery bude vysazen živý plot z polostálezeleného ptačího zobu okrouhlolistého (*Ligustrum*

PK 23 16 – Úprava předprostoru železniční stanice Příbor – DUSP - B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA ovalifolium). Tento bude v rámci údržby pravidelně tvarován. Zbývající výsadba keřů je záhonová a skládá se z půdopokryvných tlustonitíku klasnatého a skalníku Dammerova (*Pachysandra terminalis Green Carpet, Cotoneaster dammeri*).

Zbytkové zelené plochy v křižovatce na ulici Frenštátská budou osázeny nízkými trvalkami a cibulovinami. Do založených šterkových záhonů budou vysázeny do skupin po 5-7 kusech (okrasné trávy po 1-3 kusech) trvalky krásnoočko přeslenité (*Coreopsis Moonbeam*), hvězdnice (*Aster Starlight*), rozchodník nádherný (*Sedum spectabile*), terčovka (*Rudbeckia Goldsturm*), šalvěj hajní (*Salvia memorosa*), dochan psárkovitý (*Pennisetum alopecuroides Hameln*). Stejně budou vysázeny cibuloviny narcisy a tulipány (*Narcissus, Tulipa*).

Nové zahradní úpravy respektují ponechanou stávající zeleň. Nová výsadba dřevin bude počítat s výběrem druhů s ohledem na klimatické, půdní a hydrologické podmínky v lokalitě území.

Upozornění

Při provádění prací musí být dodrženy bezpečnostní předpisy, zejména ustanovení vyhl. č. 324/90 Sb. Práce mohou být prováděny pouze odbornou firmou, oprávněnou k podnikání dle zvláštních předpisů k provádění stavebních a montážních prací jako předmětu své činnosti, případně stavebníkem svépomocí, pokud zajistí odborné vedení jejich realizace oprávněnou osobou dle ust. § 46a, odst. 3) pí. b) stavebního zákona.

Všechny použité výrobky pro stavbu musí splňovat požadavky ust. § 47 stavebního zákona a musí být doloženy doklady dle zák.č. 22/97 Sb. v platném znění a předpisů souvisejících. Dodavatel při předání dokončené stavby je povinen předat stavebníkovi doklady o výsledcích předepsaných zkoušek a měření, o způsobilosti provozních zařízení k plynulému a bezpečnému provozu, doklady o ověření požadovaných vlastností výrobků, případně další doklady předepsané zvláštními předpisy.

Při provádění stavby je třeba respektovat příslušné platné oborové normy a české technické normy.

ČSN DIN 18 920 (83 9061)	Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při staveb. činnostech
ČSN DIN 18 918 (83 9041)	Technologicko - biologická zabezpečovací opatření
ČSN DIN 18 919 (83 9051)	Rozvojová a udržovací péče o rostliny
ČSN DIN 18 915 (83 9011)	Práce s půdou
ČSN DIN 18 916 (83 9021)	Výsadby rostlin
ČSN DIN 18 917 (83 9031)	Zakládání trávníků

Předpisy o bezpečnosti práce a další předpisy související s ochranou životního prostředí.

Standardy péče o přírodu a krajinu, Obnova travních porostů s využitím regionálních směsí osiv, SPPK D02 001:2014

Standardy péče o přírodu a krajinu, Výsadba stromů, SPPK A02 001:2013

Standardy péče o přírodu a krajinu, Výsadba a též keřů a lián, SPPK A02 003:2014

Standardy péče o přírodu a krajinu, Řez stromů, SPPK A02 002:2015

Standardy péče o přírodu a krajinu, Ochrana dřevin při stavební činnosti SPPK A01 002:2017

Standardy péče o přírodu a krajinu, Kácení stromů SPPK A02 005:2018

Před zahájením prací je nutno vytýčit IS a dbát na umístění výsadby mimo ochranná pásma jednotlivých sítí.

Stromy, které jsou určeny k ponechání a jsou v těsné blízkosti stavby, bude nutné během stavby chránit. Během stavby bude hrozit mechanické, chemické a fyzikální poškození jak nadzemních částí stromů, tak i jejich kořenového systému. Stromy budou během stavby dle ČSN 83 9061 opatřeny vypořádávaným bedněním z fošen, vysokým min. 2,5m. Bednění nesmí poškozovat kmen stromu a ani kořenové náběhy. V kořenové zóně stávajících stromů musí být půda chráněna před ztuhnutím (časté přejezdy mechanizace, umístění materiálu,...), znečištěním látkami poškozujícími strom nebo půdu, nadměrným zamokřením nebo naopak neumožněním průniku vody, zakládáním ohnišť a před změnou půdního horizontu. Okolo stávajících stromů bude zhotoveno oplocení v místech průmětu koruny, mimo prostoru chodníku, kde bude na hranici chodníku. V kořenovém prostoru, který představuje kruh o poloměru 4násobku obvodu kmene, minimálně 250cm od paty kmene budou výkopové práce provedeny ručně nebo jiným šetrným způsobem. Pro minimalizaci poškození při výkopech je nutno maximálně zkrátit dobu otevření jámy a provedení prací ve vhodném období, nejlépe na podzim (chránit před vysycháním

a mrazem). Kořeny porušené vlivem výkopových prací budou začištěny. Při provádění výkopů pro vedení IS budou kořeny zachovány vcelku a obnažené části budou zabezpečeny proti prosychání obalením jutou s potřebným vlhčením.

SO 901 – Mobiliář

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Parkové lavičky

V rámci rozsahu stavby je navrženo k rozmístění 7 ks parkových laviček, přičemž jsou navrženy tři typy jedné výrobní řady laviček PREVA URBANA výrobce mmcité, a.s.

1a - Lavička s kovovým roštovým sedákem, s opěrákem a područkami – délka 1,8m

V rámci této položky jsou navrženy lavičky k umístění podél přístupového chodníku k žel. nádraží.

Navrženy jsou celokovové lavičky s roštem z lakovaných ocelových tyčí kulatiny. Ocelová konstrukce bočnic spojená pomocí šroubových spojů z nerezí, tyče jsou samostatně přivařené k bočnicím a zpevňujícím žebřům.

Ocelová konstrukce je opatřena zinkováním a práškovým vypalovacím lakem – odstín šedočerné antracitové barvy RAL 7016.

Lavičky jsou kotveny k betonovým základkům pod dlažbou zpevněné plochy pomocí závitových tyčí.

1b - Lavička s kovovým roštovým sedákem bez opěráku – délka 1,8m

Tyto lavičky jsou navrženy k umístění do vnitřní části parčíku předprostoru železničního nádraží.

Navrženy jsou celokovové lavičky s roštem z lakovaných ocelových tyčí kulatiny. Ocelová konstrukce bočnic spojená pomocí šroubových spojů z nerezí, tyče jsou samostatně přivařené k bočnicím a zpevňujícím žebřům.

Ocelová konstrukce je opatřena zinkováním a práškovým vypalovacím lakem – odstín šedočerné antracitové barvy RAL 7016.

Lavičky jsou kotveny k betonovým základkům pod dlažbou zpevněné plochy pomocí závitových tyčí.

1c - Lavička s dřevěným sedákem, s opěrákem a područkami – délka 1,8m

Tyto lavičky jsou navrženy k umístění u přístřešku autobusové zastávky směr Kopřivnice.

Jedná se ocelovou konstrukci spojenou 8-mi lamelami tropického dřeva pomocí šroubových spojů z nerezí.

Ocelová konstrukce je opatřena zinkováním a práškovým vypalovacím lakem – odstín šedočerné antracitové barvy RAL 7016.

Lavičky jsou kotveny k betonovým základkům pod dlažbou zpevněné plochy pomocí závitových tyčí.

Odpadkové koše

2a - Odpadkový koš celokovový s víkem vyhazovacího otvoru, objem nádoby 32l je určen k umístění na straně autobusové zastávky směrem do centra Příbora

Koš je vyroben ze svařované konstrukce z ohýbaných plechů, ocelová konstrukce je opatřena zinkováním a práškovým vypalovacím lakem – odstín šedočerné antracitové barvy RAL 7016.

Koše budou kotveny k betonovým základkům pod dlažbou zpevněné plochy pomocí závitových tyčí.

2b - Odpadkový koš celokovový, objem nádoby 55l je určen k umístění na straně parčíku přednádražního prostoru.

Koš je vyroben ze svařované konstrukce z ohýbaných plechů, ocelová konstrukce je opatřena zinkováním a práškovým vypalovacím lakem – odstín šedočerné antracitové barvy RAL 7016.

Koše budou kotveny k betonovým základkům pod dlažbou zpevněné plochy pomocí závitových tyčí.

Směrovník

Směrovník orientačního systému – jedná se o stávající prvek městského mobiliáře, který bude ve stávajícím místě šetrně demontován, repasován a instalován do nové pozice dle situačního výkresu. Sloupek směrovníku bude případně nastaven navařenou trubkou shodného profilu pro možnost zabetonování do nového betonového základu.

Infotabule

Dle požadavku investora, kterým je město Příbor, je v rámci doplnění mobiliáře navrženo umístění informační tabule s grafickou mapou města Příbora.

Dle požadavku investora je umístění infotabule navrženo do místa tabule stávající pod lípami lemujícími přístupový chodník k žel. nádraží.

Konstrukce infotabule je navržena z ocelových uzavřených profilů obdélníkového průřezu vetknutých do betonových patek.

Vlastní tabule velikosti cca 2 x 1,5m je navržena z kompozitní bondové desky kotvené k ocelovému rámu z L profilů pomocí nerezového spojovacího materiálu. Grafický způsob nanesení orientační mapy města na povrch tabule bude výrobně upřesněn v dalším stupni projektové přípravy.

Rozcestník KČT

V řešeném prostoru u železničního nádraží se dnes nachází rozcestník turistických tras KČT. S ohledem na koordinaci prostorového řešení prostoru je navržena nová pozice pro umístění tohoto rozcestníku jak je patrné ze situačního výkresu. V rámci stavby bude provedena repase stávajícího rozcestníku případně jeho náhrada novým ze strany KČT. Sloupek bude ukotven do betonové základové patky v prostoru za obrubou chodníku.

SO 401 – Veřejné osvětlení

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Rozvody veřejného osvětlení budou provedeny zemním kabelem CYKY, které budou uloženy v kabelovém výkopu v plastových chráničkách na upraveném podkladu. Nad chráničkou bude uložena výstražná fólie. Kabele budou ukončeny v ocelových stožárcích, na kterých budou umístěna svítidla. Pro osvětlení státní silnice budou použita silniční Led svítidla na výložnicích, pro osvětlení chodníku budou použita parková Led svítidla na obloukovém raménku a na osvětlení přechodu pro chodce pak Led svítidla na vodorovném výložníku. Rozvody VO budou na stávající rozvod VO připojeny na stávajícím betonovém sloupu rozvodu NN a VO na parcele č. 3287/22 v k.ú. Příbor.

SO 402 – Přípojky NN autobusových zastávek

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Pro napájení informačních tabulí v autobusových zastávkách budou realizovány nové rozvody NN.

Na parcele č. 3289/1 v k.ú. Příbor bude ze stávajícího sloupu rozvodu NN zhotoven nový rozvod NN, který bude proveden kabelem AYKY, který bude uložen v plastové chráničce v kabelovém výkopu a ukončen bude v novém elektroměrovém a vývodovém rozvaděči NN u objektu autobusové zastávky. Nad chráničkou bude uložena výstražná fólie.

Na parcele č. 3287/22 v k.ú. Příbor bude ze stávajícího sloupu rozvodu NN zhotoven nový rozvod NN, který bude proveden kabelem AYKY, který bude uložen v plastové chráničce v kabelovém výkopu a ukončen bude v novém elektroměrovém a vývodovém rozvaděči NN u objektu autobusové zastávky. Nad chráničkou bude uložena výstražná fólie.

Oba rozvaděče NN budou umístěny na plastových pilířích.

SO 403 – Příprava pro dobíjecí stojan – chráničky

Budoucí správce stavebního objektu: Město Příbor

Pro budoucí připojení nabíjecí stanice pro elektromobily budou od stávajícího sloupu rozvodu NN stojícího na parcele č. 3287/22 v k.ú. Příbor uloženy do kabelového výkopu dvě rezervní chráničky a zemnicí pásek. Chráničky budou ukončeny v místě budoucího umístění nabíjecí stanice u příslušného parkovacího místa. Nad chráničkami bude uložena výstražná fólie.

- b) **celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima),**
Netýká se stavby.
- c) **celková spotřeba vody**
Netýká se stavby.
- d) **celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,**
Je řešeno v podrobnostech přiměřených charakteru a významu stavby v rámci odstavce B.8 této zprávy.
- e) **požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**
Bez požadavků.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Součástí stavby jsou chodníkové plochy, požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. jsou splněny. Pro zajištění požadavků byly pro návrh použity materiály splňující příslušnou certifikaci dle TZÚS. Vzhledem k tomu, že chodníkové plochy byly navrženy ze zámkové dlažby šedé barvy, jakožto reliéfní dlažba byla navržena červená dlažba s pravidelnými výstupky.

Zásady řešení komunikací, ploch a objektů z hlediska užívání a přístupnosti pohybově a zrakově postižených je v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.. Zpevněné plochy jsou navrženy tak, aby umožňovaly samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci.

- a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu vychází jak z dispozic, možností a potřeb osob na vozíku a osob s dětským kočárkem, tak z dispozic a možností osob používajících berle, hole, chodítka nebo jiné pomůcky pro chůzi, těhotných žen a osob doprovázejících děti do tří let.

K tomu jsou v rámci stavby navrženy tyto podmínky:

- výškové rozdíly pochůzích ploch nejsou vyšší než 20 mm,
- povrch pochůzích ploch bude rovný, pevný a upravený proti skluzu,
- šířka chodníku je s ohledem na intenzitu pěších v lokalitě navržena min 1500 mm. Tato šířka splňuje požadavky minimálního manipulačního prostoru pro otáčení vozíku do různých směrů. Šířka chodníku je navržena v souladu s přílohou č. 2, tj. komunikace pro chodce musí mít celkovou šířku nejméně 1500 mm, včetně bezpečnostních odstupů,
- podélné sklony chodníku jsou navrženy nižší než 8,33 %, vyjma rampových částí chodníku v místech křížení se sjezdy a komunikacemi. V těchto místech jsou navrženy rampy v maximálním podélném sklonu 12,5 %,
- příčný sklon chodníku je navržen maximálně 2 %,
- v trase chodníku není navržen podélný sklon vyšší než 5 % na délce vyšší než 200 m,
- snížený obrubník s výškou menší, než 80 mm nad pojižděným pásem bude opatřen varovným pásem,
- veškeré sloupky dopravního značení budou kontrastně označeny.

Jedno parkovací stání bylo navrženo pro osoby se ZTP v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. Je navrženo s dodržением maximálního podélného a příčného sklonu vozovky a s přímým nástupem na chodník přes obrubu sníženou na maximálně 2 cm nad vozovkou.

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Řešení pro osoby se zrakovým postižením vychází jak z dispozic, možností a potřeb osoby bez vizuální kontroly, která k orientaci používá pouze bílou hůl, vysílačku povelů, popřípadě také vodícího psa - osoba nevidomá, tak z dispozic osoby s omezenou zrakovou schopností - osoba slabozraká. Prvky použité pro stavbu musí být jednoznačně identifikovatelné podle jejich rozměru a povrchu. Tyto prvky nelze použít na stavbě k jinému účelu. Pro tyto výrobky platí jiný právní předpis tj. zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Pro účely zajištění řešení pro osoby se zrakovým postižením byly v projektové dokumentaci navrženy následující prvky:

Vodící linie přirozená

do průchozího prostoru podél vodící linie nejsou umístěny žádné předměty. Přirozenou vodící linií v návrhu tvoří zejména obrubník trávníku vyšší než 60 mm. Linie je přerušena v místech křížení na maximální délce 8000 mm.

Varovný pás

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zde zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku. Navržené varovné pásy mají šířku 400 mm, jejich povrch má nezaměnitelnou strukturu a povrch odlišující se od okolí (je vnímatelný bílou holí s nášlapem). Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní.

Signální pás

Signální pás má šířku 800 mm a délka jeho směrového vedení je nejméně 1500 mm (u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm). Povrch signálního pásu má nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí čili bude vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu.

Vodící pás přechodu

V rámci projektové dokumentace jsou navrženy dvě místa s umístěním vodícího pásu přechodu z důvodů poloměru oblouků nároží $R < 12\text{m}$ a délky přechodu pro chodce větší než 8 m. Vodící pás přechodu má šířku 550 mm, je složen z 2x3 pásků.

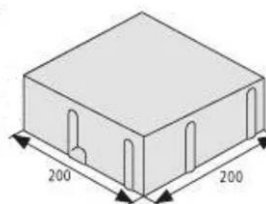
- c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením
V projektové dokumentaci nebyly navrhovány prvky pro osoby se sluchovým postižením.
- d) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Materiál pro varovné pásy

Betonová zámková dlažba pro varovné pásy dle TN TZÚS 12.03.04. Bude použita červená barva s ohledem na ostatní pochozí plochy chodníku navržené ze zámkové dlažby šedé hladké v rozměrech 200x200 mm, bez srážených hran. Varovný pás má šířku 0,4 m. Pro varovné pásy musí být použity barevné a hmatové dlažby s výstupky tvaru komolého kužele. Materiál použitý pro hmatové úpravy (varovné pásy) nesmí být na komunikacích použitý k jiným účelům. Hmatové prvky musí být vždy hmatově a vizuálně kontrastní vůči svému okolí. Požadavky na materiál pro hmatové prvky řeší nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a technické návody TZÚS 12.03.04 až 06.



Reliéfní dlažba (varovné a signální pásy)



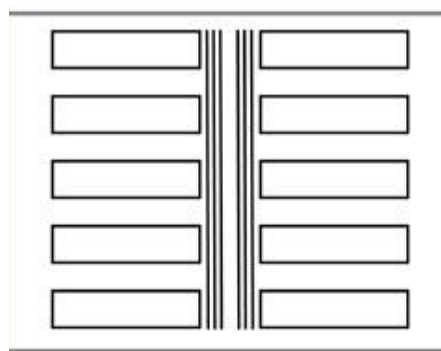
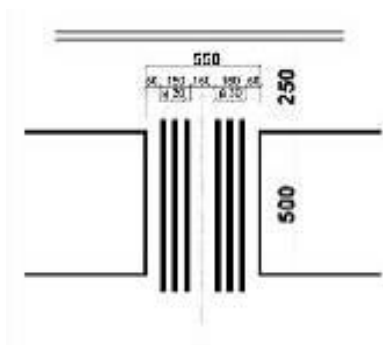
Betonová dlažba šedá 200x200 mm pro běžné pochozí plochy chodníku, bez srážených hran.

Přirozená vodící linie

V místech, kde tuto linii netvoří hrana budovy, zábradlí apod. bude přirozená vodící linie vytvořena betonovým obrubníkem z šedého hladkého betonu s převýšením horní hrany min 6 cm nad chodníkovou plochu. Obrubníky budou opatřeny fazetou a zámkem.

Vodící pás přechodu

Pro zpřesnění pohybu zrakově postižených ve vozovce je navržen vodící pás přechodu šířky 550 mm. Na povrchu živičné vozovky bude proveden z termoplastických pásů. Vodící pás přechodu musí osově navazovat na osu signálního pásu.



V rámci stavby nebylo navrhováno využití speciálních stavebních výrobků, budou použity běžné betonové obrubníky, které budou plnit funkci přirozené vodící linie. Informační systémy nebyly navrhovány.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy jak vozidel, tak cyklistů a chodců. Pohyb chodců bude v okolí křižovatky usměrněn po přechodech pro chodce, případně místech uzpůsobených pro překonání komunikace. Chodníky budou od komunikace odděleny zvýšenými obrubami. Stavba nevyžaduje zvláštní opatření bezpečnosti provozu při jejím užívání. Samozřejmostí je pravidelná zimní údržba.

B.2.6 Základní charakteristika objektů**a) popis současného stavu**

Řešený úsek se nachází v intravilánu města Příbor. Současný stav křižovatkového uzlu je nevyhovující, úsek je velmi nepřehledný s vysokým počtem kolizních bodů, poruchami ve vozovce a absencí vodorovného dopravního značení. Stávající přechod pro chodce vede přes oba autobusové zálivy, délka je neúměrná. Chodci v případě stojícího vozidla autobusu nepřekonávají komunikaci po vyznačené trase. Autobusová vozidla v případě zastavení dvou souprav částečně blokují přilehlou křižovatku. Autobusové zastávky nejsou řádně označeny vodorovným dopravním značením, nejsou zřejmé plochy pro zastavení a vjezdové / výjezdové klíny.

b) popis navrženého řešení

V rámci projektové dokumentace byla navržena kompletní rekonstrukce křižovatky spočívající v úpravách zpevněných ploch tak, aby byly pohyby vozidel usměrněny. Autobusové zálivy budou vybudovány z cementobetonového povrchu s výškou bezbariérového zastávkového obrubníku 16 cm a s dostatečně dlouhými vjezdovými a výjezdovými klíny umožňují najetí k nástupištní hraně bez vjíždění do protisměrného provozu. Podél komunikace vedoucí k železniční stanici je navrženo parkoviště pro osobní vozidla s kolmým uspořádáním parkovacích stání. Celkem je navrženo 7 parkovacích stání, z toho jedno bude vyčleněno pro osoby se ZTP.

V souvislosti s novým uspořádáním komunikací pro vozidla dojde k rekonstrukci chodníků tak, aby byl zajištěn plynulý a bezpečný pohyb. Nástupiště jsou navržena v dostatečné šířce a v souladu s normovými požadavky včetně požadavků na bezbariérovost.

V souvislosti s návrhem zpevněných ploch bude provedena rekonstrukce veřejného osvětlení, nový přechod pro chodce bude na hlavní komunikaci řádně osvětlen. Budou zajištěny adaptační zóny před a za přechodem pro chodce.

Stávající uliční vpusti budou demolovány a nahrazeny novými. Na účelové komunikaci vedoucí k železniční stanici bude osazen nový liniový žlab.

1. Pozemní komunikace**a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby**

Hlavní komunikace – ulice Frenštátská je silnicí II/474 ve správě SÚS, tvoří tedy dvě větve stykové křižovatky. Komunikace vedoucí přes stávající mostní objekt nad vodním tokem Lubina do místní části Benátky má charakter místní komunikace s cyklistickými pruhy s návrhovou rychlostí 50 km/h. Na křižovatku je napojena účelová komunikace vedoucí k železniční stanici s označením 61u.

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

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

Hlavní komunikace, silnice II/464 je navržena s jízdními pruhy šířky 3,25 m a zpevněnými krajnicemi šířky 1 m. Šířka komunikace mezi obrubami činí 8,5 m při návrhové rychlosti 50 km/h. Chodníky se dle ČSN 73 6110 zařazují do funkční skupiny D, podskupiny D2.

2. Mostní objekty a zdi**a) výčet objektů a zdí,**

V rámci stavby nebyly navrhovány.

b) základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje – rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory:

Netýká se stavby.

3. Odvodnění pozemní komunikace**- stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah**

Odvodnění komunikace bude realizováno do uličních vpustí, stejně jako ve stávajícím stavu. Jejich počet byl navýšen, současně byl na komunikaci vedoucí k železniční stanici navržen liniový žlab. Uliční vpusti byly navrženy v tak, aby byla maximálně dodržena ochranná pásma stávajících inženýrských sítí a bylo zajištěno odvodnění vozovky, která má v úseku křižovatkového uzlu minimální spády. Jsou napojeny do stávající kanalizace vyústěné do přilehlého vodního toku Lubina. Oprava kanalizace včetně napojení jednotlivých uličních vpustí v rozsahu úprav je řešena samostatným stavebním objektem SO 301.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie**a) základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony),****b) technické vybavení tunelu,****c) navržená technologie výstavby,****d) principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti.**

Netýká se stavby.

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**- navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení.**

Není součástí stavby, neřeší se.

6. Vybavení pozemní komunikace**a) záchytná bezpečnostní zařízení,**

Netýká se stavby.

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

Vzhledem k přestavbě stávající křižovatky bylo navrženo nové svislé i vodorovné dopravní značení. Trvalé dopravní značení je řešeno s ohledem na rozsah stavebním objektem SO 101. V rámci úpravy nebylo navrhováno světelně signalizační zařízení ani prvky dopravní telematiky.

c) veřejné osvětlení,

Z hlediska přestavby křižovatky bylo navrhováno kompletně nové veřejné osvětlení. Návrh je řešen samostatným stavebním objektem SO 401.

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace,

Netýká se stavby.

e) clony a sítě proti oslnění,

Netýká se stavby.

7. Objekty ostatních skupin objektů.**a) výčet objektů,****b) základní charakteristiky,****c) související zařízení a vybavení,****d) technické řešení,****e) postup a technologie výstavby.**

Netýká se stavby.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

V rámci stavby nebyly navrhovány technologická zařízení, stavba je nevyžaduje.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostní řešení

Stavba umožňuje dojezd hasičské techniky, pro stavbu bylo zpracováno samostatné požárně bezpečnostní řešení stavby. Předmětem dokumentace je rekonstrukce stávající úrovňové křižovatky. Bude rekonstruována stávající křižovatka, od tohoto objektu se nestanovují odstupové vzdálenosti, tento objekt nevytváří požárně nebezpečný prostor.

V rámci této stavby se vzhledem k jejímu charakteru nepožaduje instalace žádných vyhrazených požárně bezpečnostních zařízení (tedy ani EPS-Elektrické požární signalizace, SHZ-Stabilního hasičského zařízení, SOZ-Samočinného odvětracího zařízení, NO-Nouzového osvětlení ani ER-Evakuačního rozhlasu). Stavbou se nezmění charakteristika stávající dopravní infrastruktury. Přístupovými komunikacemi k objektům i případně průjezdu pro mobilní požární techniku budou nadále stávající silnice včetně přilehlé stávající infrastruktury. Navrhovaná stavba je z hlediska požární bezpečnosti v souladu s ČSN 730802 a norem souvisejících. V návrhu jsou zohledněny požadavky vyhl.č. 23/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů o technických podmínkách požární ochrany staveb.

Navrhovaná úprava nemá vliv na průjezd nákladních vozidel a tím i dojezd hasičské techniky ke stávajícím objektům zástavby. Během stavby nesmí dojít k plné uzavírce silnice. Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy hasičského a záchranného sboru. Přístup je možný po stávajících ulicích v okolí stavby. Stávající hydranty budou vymístěny do nepojížděných ploch (řeší SO 301).

a) výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů

Dle §4 (Členění provozovaných činností) zákona č. 133/85 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů se provozované činnosti člení do kategorií podle požárního nebezpečí. Předmětná stavba je zařazena do kategorie: a) bez zvýšeného požárního nebezpečí.

b) zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva

Pro tuto stavbu není předmětem řešení. Zdrojem požární vody jsou stávající podzemní hydranty na vodovodním řádu, jejichž poklopy budou v rámci stavby upraveny do nových výšek a vymístěny mimo pojížděnou plochu vozovky.

c) předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby

Pro tuto stavbu není předmětem řešení.

d) zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany

Jedná se o veřejně přístupný prostor. Rekonstrukce křižovatky neovlivňuje přístup hasičské techniky k okolním stavbám a pozemkům, naopak dojde ke zlepšení dosahu a průjezdu. Současně jsou zachována veškerá napojení stávajících komunikací. Stavba bude prováděna etapovitě, tak aby bylo během výstavby zajištěno minimální omezení dopravy v oblasti. Během doby výstavby i po ní bude zabezpečen přístup pro vozidla požární a záchranné služby.

Stavbu je možné posoudit dle ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty, vyhlášky č. 23/2008 Sb a č. 268/2011, případně souvisejících norem a předpisů.

Posouzení dle ČSN 73 08 02**Základní ustanovení**

V souladu s článkem 12.1. ČSN 73 0802 jsou v rámci projektové dokumentace zachovány veškeré stávající přístupové komunikace ke stávajícím objektům. V rámci zpracování projektu bylo zasahováno do stávajícího systému technického zařízení pro hašení pouze minimálně. Komunikace splňuje požadavky čl. 12.1 ČSN 730802.

Přístupové komunikace

Za přístupovou komunikaci se považuje nejméně jednopruhová silniční komunikace s šířkou vozovky minimálně 3 m pro jejíž projektování platí ustanovení norem č. 73 6101, 73 6110 a 73 6114. Návrh tedy respektuje požadavky ČSN 73 6101.

Vjezdy

Nejsou navrhovány nové sjezdy, pouze úprava stávajícího sjezdu na soukromý pozemek parc. č. 305. Sjezd je navržen s dodržením stávající šířky 5,8 m. Povrch bude realizován ze zámkové dlažby tl. 80 mm.

Nástupní plochy

Stavba neřeší.

Zásobování vodou pro hašení

Do stávajícího systému zásobování vodou pro hašení nebylo vyjma výškových úprav šoupat uzávěrů hydrantů zasahováno. Posouzení dle ČSN 73 0873 tudíž rovněž nebylo prováděno.

Posouzení dle ČSN 73 0873

Stavbou nedojde k ovlivnění stávajících zdrojů požárních vod. Stavba tedy nebyla dle příslušné ČSN posuzována.

Vyhláška č. 23/2008 Sb. ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb.

V souladu s vyhláškou je stavba navržena při splnění §2 příslušné vyhlášky. Stavba je umístěna a navržena tak, aby splňovala technické podmínky požární ochrany a to:

- a) nemění se odstupové vzdálenosti a požárně nebezpečné prostory
- b) nedojde ke změnám v dosahu ke zdrojům požární vody a jiného hasiva
- c) jsou zachovány veškeré přístupové komunikace

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky této vyhlášky v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Dále jsou splněny podmínky §12 vyhl. Č. 23/2008 Sb., podle něhož musí být pro bezpečný a účinný zásah jednotky požární ochrany stavba zajištěna přístupovou komunikací, včetně nástupní plochy pro požární techniku v souladu s českými technickými normami (ČSN 730804, ČSN 730802 a normami navazujícími) s náležitostí dle přílohy 3 vyhl.č. 23/2008 Sb.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se stavby.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Z hlediska hygienického stavba ovlivňuje minimálně množství emisí, hluku, vibrací a prašnosti. Proto není nutno stanovit žádná zvláštní protihluková opatření. Stavbou nedojde ke znečištění povrchových ani podzemních vod. Stavba nemá vliv na znečištění půdy.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Vzhledem k charakteru stavby není předmětem této dokumentace.

b) ochrana před bludnými proudy

Stavba se nenachází v území s častým výskytem bludných proudů.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Stavba nebude vystavena účinkům technické seizmicity, opatření se proto nenavrhují.

d) ochrana před hlukem

Vzhledem k charakteru změny stavby není předmětem této dokumentace.

e) protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v aktivní zóně záplavového území. Částečně zasahuje do záplavového území s periodicitou 100 let. V rámci stavby nebyla navrhována jakákoliv protipovodňová opatření. Současně je navržena tak, aby netvořila překážku při případnému zaplavení oblasti a rozlivu vody.

f) ostatní účinky (vliv poddolování, výskyt metanu apod.)

Zvláštní opatření proti ostatním účinkům se nenavrhují.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu**a) napojovací místa technické infrastruktury**

Zdrojem el. energie pro nové kabelové rozvody VO bude stávající rozvaděč RVO. Jiné napojení nejsou potřebné.

Napojení nové dešťové kanalizace odvádějící srážky z navrhovaných opravovaných zpevněných ploch předprostoru železniční stanice Příbor do stávající betonové šachty DN 1000, umístěné v chodníku podél ulice Frenštátská

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Veřejné osvětlení:

Nap. soustava :

1PEN AC 50Hz 230V/TN-S – kabelová síť

1N+PE AC 50Hz 230V/TN-S – koncové obvody

Ochrana proti NDN :

samočinným odpojením od zdroje dle ČSN 33 2000-4-41

Uzemnění :

zemní pásek FeZn30x4 - do 2W

Měření spotřeby :

ve stávajících rozvaděčích RVO

Druh vedení :

- zemní kabel CYKY-J 3 x 1,5mm² ve stožárcích

- zemní kabel CYKY-J 3 x 4mm² v zemi

Požadavky se měří a počítají v souladu EN 13201-2, EN13201-3 a EN13201-4.

Svítilna :

OW LED 24W 2700K na ocelovém stožárku B4-svítilno „A“.

OW LED 24W 2700K na ocelovém stožárku B6-svítilno „B“.

TECEO GEN 2 1 5302 49W LED 2700K na ocelovém stožárku B10-svítilno „C“.

TECEO GEN 2 1 5369 56,5W LED 4000K na ocelovém stožárku Z140/89 - svítidlo „D“.

TECEO GEN 2 1 5369 56,5W LED 4000K na ocelovém stožárku Z140/89 - svítidlo „E“.

ACC 1313, 70W-výbojka na ocelovém stožárku B5 - svítidlo „F“ -opětná montáž.

B.4 Dopravní řešení**a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace,**

Stavba je navržena bezbariérově v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. a normy ČSN 73 6110. Chodníky, úroňové přechody a ostatní pochozí plochy umožňují samostatný, bezpečný, snadný a

PK 23 16 – Úprava předprostoru železniční stanice Příbor – DUSP - B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Sklony chodníků jsou vzhledem ke konfiguraci terénu minimální. Maximální délka přechodu pro chodce je navržena v charakteru změny dokončené stavby v hodnotě 8,1 m (západní větev). Z důvodů navázání na stávající mostní objekt a vlečných křivek návrhových vozidel nelze šířku navrhnout v nižší hodnotě. Přechod pro chodce bude opatřen vodícím pásem přechodu.

Z hlediska dodržení výše uvedené vyhlášky a normy jsou vytvořeny následující podmínky:

Obecné technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání staveb dle přílohy č. 1:

- výškové rozdíly pochozích ploch nejsou větší než 20 mm, přičemž nášlapná plocha bude mít součinitel smykového tření nejméně 0,5,
- v celé délce stavby jsou podél pochozích ploch navrženy přirozené vodící linie z obrubníků minimální výšky 60 mm, vodící linie v úseku stavby není přerušena na délku více než 8 m,
- v místech sníženého obrubníku mezi chodníkem a vozovkou jsou navrženy varovné pásy šířky 400 mm.

Technické požadavky zabezpečující bezbariérové užívání pozemních komunikací a veřejného prostranství dle přílohy č. 2

- komunikace pro chodce mají navrženu šířku včetně bezpečnostních odstupů více než 1500 mm,
- výškové rozdíly na komunikacích pro chodce nejsou větší než 20 mm,
- komunikace pro chodce mají navržen podélný sklon do 8,33 %, příčný sklon do 2 %,
- v trasách komunikací pro pěší se nenachází překážky.

b) *napojení území na stávající dopravní infrastrukturu*

Vliv na stávající dopravní infrastrukturu je minimální. V rámci projektu budou dotčeny komunikace a chodníky v území, ale nedojde ke změně v trasách. Stávající napojení zůstává zachováno.

c) *doprava v klidu*

V rámci návrhu je navrženo celkem 7 parkovacích stání, z toho 1 je vyčleněno pro osoby se ZTP. Stání jsou naražena u komunikace vedoucí k železniční stanici v základních rozměrech (šířka 2,5 m, délka 4,5 m, šířka stání pro ZTP 3,5 m). Ke krajnímu stání jsou navrženy prostupy pro budoucí výstavbu dobíjecí stanice (SO403).

d) *pěší a cyklistické stezky*

Stavba řeší rekonstrukci stávajících chodníků včetně návrhu nových přechodů pro chodce. Stávající cyklistické pruhy na komunikaci vedoucí přes stávající mostní objekt k silnici II/464 budou před přechodem pro chodce ukončeny, následný pohyb cyklistů bude v HDP.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) *terénní úpravy*

Před zahájením úprav plochy dojde k odstranění zeleně kácením a mýcením. V zelených plochách bude provedeno sejmutí ornice resp. drnu. Následně budou provedeny potřebné odkopy stávajících konstrukcí komunikací a chodníků a odkopávky zeminy až na pláň budoucího tělesa komunikace. Po realizaci zpevněných ploch budou neprovozní plochy ohumusovány a osety travním semenem v tl. 0,15 m.

b) *použité vegetační prvky*

Vegetační prvek je základní prostorotvorná složka díla zahradní a krajinářské architektury, který je určen fyziognomií (vzhledem), prostorovým uspořádáním rostlin a způsobem pěstování. V rámci stavby řešeno samostatným objektem SO 801 - SADOVÉ ÚPRAVY.

c) *biotechnická, protierozní opatření*

V rámci stavby nebyly navrhovány doprovodné prvky silnic, nevzniká potřeba.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**a) vliv na životní prostředí:**

Stavba má zanedbatelný vliv na změnu životního prostředí v dané lokalitě. Provozem stavby vznikají odpady pouze v rámci pravidelné údržby. Stavbou nedojde k znečištění půdy.

ovzduší

Nepředpokládá se zhoršení ovzduší vlivem užívání stavby. Stavba svým nevýrobním charakterem nebude mít vliv na ovzduší.

hluk

Nepředpokládá se nárůst hluku, není nutno stanovit žádná zvláštní protihluková opatření.

voda

Stavbou nedojde ke znečištění povrchových ani podzemních vod.

odpady a půda

Nepředpokládá se znečištění či kontaminace půdy.

b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Zájmový úsek se nachází v zastavěné části města, nevyskytuje se zde památný strom. Dále nebyly navrhovány jakékoliv způsoby ochrany živočichů.

V rámci stavby dojde k vykácení určených stromů a dřevin v zájmovém prostoru řešené stavby – viz SO801 Sadové úpravy. Při kácení bude postupováno v souladu dle standardu AOPK A02 005:2018, zejména u lip se bude jednat o postupné kácení.

Zachovávané dřeviny budou v nadzemní i podzemní části chráněny před poškozováním a ničením. Bude přihlédnuto k ČSN 83 9061-Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Dále budou při realizaci stavby respektovány podmínky stanovené dokumenty:

- Standardy péče o přírodu a krajinu, Ochrana dřevin při stavební činnosti SPPK A01 002:2017 https://nature.cz/documents/20121/1199516/01002_Ochrana+drevin.pdf/9ab5b6ac-0697-4b9c-e8c0-ddd9ea31a625?t=1652775993965
- Standardy péče o přírodu a krajinu, Kácení stromů SPPK A02 005:2018

V prostoru kořenové zóny dřevin musí být výkop prováděn ručně a vnější hrana výkopu od paty kmene musí být čtyřnásobkem obvodu kmene ve výšce 1 m, nejméně však 2,5 m. Při výkopech se nesmí přetínat kořeny s průměrem nad 2 cm. Kořeny je nutno chránit před poraněním, popřípadě je nutno kořeny ošetřit, tzn. hladce seříznout do neroztřepené části a zamazat prostředky na ošetření ran. Pro minimalizaci poškození při výkopech je nutno maximálně zkrátit dobu otevření jámy a provedení prací ve vhodném období, nejlépe na podzim (chránit před vysycháním a mrazem). Kořeny porušené vlivem výkopových prací budou začištěny. V případě, že není možno dodržet ochrannou vzdálenost od kmene stromu, je možno vést trasu výkopu blíže stromu jen za předpokladu dodržení ostatních ochranných podmínek uvedených v tomto bodu.

Výkopovou zeminu je nutno uložit mimo kořenovou zónu dřevin, tj. mimo plochu půdy pod korunou stromu (okapová linie koruny) rozšířenou do stran o 1,5 m. V kořenové zóně stromu rovněž nesmí být prováděna žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu.

Stromy rostoucí v blízkosti stavby, které nebudou káceny, musí být chráněny před mechanickým poškozením. K ochraně před mechanickým poškozením (např. pohmoždění a potrhání kůry, dřeva a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a ostatními stavebními postupy je nutno stromy v

PK 23 16 – Úprava předprostoru železniční stanice Příbor – DUSP - B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
prostoru stavby chránit staveništním oplocením, který by měl obklopot celou kořenovou zónu mimo
prostoru chodníku, kde bude na hranici chodníku. Za kořenovou zónu se považuje plocha půdy pod
korunou stromu (okapová linie korun) rozšířená do stran o 1,5 m, u sloupovitých forem o 5 m. Jestliže z
prostorových důvodů nelze chránit celou kořenovou zónu, má být chráněna plocha co největší, a má

zahrnovat zejména nezakrytou plochu půdy. Není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit
kmen vypořádkovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m. Ochranné zařízení je třeba připevnit
bez poškození stromu. Nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy. Korunu je nutno chránit před
poškozením stroji a vozidly, popřípadě vyvázat ohrožené větve vzhůru. Místa uvázání je nutno rovněž
vypořádkovat. Kořenový prostor stromů je třeba chránit i při dočasném zatížení. Kořenový prostor nesmí
být zatěžován soustavným přecházením, pojižděním, odstavováním strojů a vozidel, zařízeními
staveniště a skladováním materiálů. Nelze-li se v kořenovém prostoru vyhnout dočasnému zatížení,
musí být zatěžovaná plocha co možná nejmenší. Plochu je nutno pokrýt geotextilií rozdělující tlak a
nejméně 20 cm tlustou vrstvou z vhodného drenážního materiálu, na kterou je třeba položit pevnou
konstrukci z fošen nebo podobného materiálu. Opatření má být jen krátkodobé. Pominou-li důvody
tohoto opatření, je nutno zakrytí neprodleně odstranit, a poté půdu, při šetrném zacházení s kořeny,
ručně mělce nakypřit. V prostoru stavby se nenachází památné stromy.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Soustava Natura 2000 sestává ze dvou typů chráněných území – ptačích oblastí a evropsky
významných lokalit. Zájmový úsek se nachází mimo ptačí oblasti, nejedná se o evropsky významnou
lokalitu.

**d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí,
je-li podkladem**

V rámci projektu je navržena úprava stávající křižovatky. Podle §2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních
komunikacích, jsou pozemní komunikace dopravní cesty určené k užití silničními a jinými vozidly a
chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Dělí se na tyto
kategorie:

- a) dálnice,
- b) silnice,
- c) místní komunikace,
- d) účelová komunikace.

Místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého
připojení sousedních nemovitostí, která spojuje části měst navzájem nebo napojuje město nebo jeho
část na pozemní komunikaci vyšší třídy nebo kategorie. Místní komunikace IV. třídy, kterou je
komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený
provoz (tj. podle vyhlášky se jedná o samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v
chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, obytné a pěší zóny apod.)
Dle přílohy č. 1 k zákonu č. 100/2001 Sb. chodník spadá do kategorie uvedené v řádku 49 a to pod
„ostatní pozemní komunikace“, kategorie II (zjišťovací řízení). V případě, že délka pozemní komunikace
je menší než 2 km, stavba nepodléhá zjišťovacímu řízení.

**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,**

Z hlediska zákona č. 34/2002 Sb., o integrované prevenci a o omezování znečištění, o integrovaném
registru znečišťování a o změně některých zákonů nelze stavbu posuzovat, jelikož se nejedná o provoz
ani výrobní činnost.

**f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných
právních předpisů**

V rámci stavby nejsou navrhována ochranná a bezpečnostní pásma.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Stavba nevyžaduje plnění úkolů civilní obrany, varování, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku.

B.8 Zásady organizace výstavby

Doprava po dobu stavby bude usměrněna provizorním dopravním značením. Návrh značení bude projednán a odsouhlasen Policií ČR před zahájením výstavby. Nejsou navrhována zvláštní opatření. V rámci projekční přípravy je uvažováno s výstavbou bez přerušení provozu na hlavní silnici II/464.

Návrh organizace výstavby pro stavbu zpevněných ploch:

Před zahájením výstavby stavebník zajistí vytyčení stávajících inženýrských sítí a dodrží se podmínky příslušných správců těchto sítí. V rámci projektové dokumentace nebyla navrhována konkrétní plocha pro zařízení staveniště. Případná potřeba umístění nejnnutnějšího zařízení stavby bude pokryta na pozemku města Příbor, jehož konkretizace bude upřesněna v dalším stupni projektové přípravy. Výběr plochy pozemku k umístění zařízení staveniště bude podřízen tom, aby umístění zařízení staveniště nebylo v kolizi s inženýrskými sítěmi v území. V místě stavby bude možné umístit mobilní WC, nebo staveništní buňku se zázemím pro stavbyvedoucího nebo skladování drobného nářadí, případně plochy rozdělit na skládku materiálu a zázemí. Zaměstnanci budou na stavbu dojíždět v denním režimu vč. mechanismů a nářadí. V případě dodavatele se sídlem v jiné oblasti budou zaměstnanci ubytováni v obci nebo okolních obcích (penziony, ubytovny). Při demolicích se uvažuje s kontinuálním odvozem materiálu bez mezideponií. Zhotovitel musí prověřit možnosti a aktuální stav skládek v době podávání nabídky a zohlednit v nabídce rozvoznou vzdálenost a ceny za skládkovné.

Předpokládaný průběh výstavby je 4 měsíce. Stavbu je nutné koordinovat, aby byla zajištěna plynulost výstavby, kterou zajistí dodavatel stavby. Podrobný postup prací bude uveden ve zpracovaném harmonogramu prací, který si dodavatel vytvoří v závislosti na svých kapacitách a možnostech. Harmonogram stavby bude před výstavbou odsouhlasen investorem stavby.

Při výstavbě nesmí dojít k ohrožení chodců, cyklistů a vozidel. Nesmí být znečištěna silnice II/464, vodní tok Lubina a komunikace v okolí. Případné znečištění bude ihned odstraněno. Při realizaci bude nutné umožnit neustálý průjezd vozidlům IZS po zmiňované silnici a do okolních ulic.

Realizace zemních prací v trase zahrnuje sejmutí ornice a odtěžení zeminy na úroveň zemní pláň nových ploch. Při výkopových pracích musí zhotovitel postupovat podle ČSN 73 6133 a ČSN EN 1610. Materiál z demolic bude odvezen na řízenou skládku. Zemina z výkopů bude z části použita pro zásypy neprovozních ploch, přebytek odvezen na řízenou skládku.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby mechanismy, stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Postup nápravy se řídí především ustanoveními zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami je povinen zhotovitel dodržovat opatření vyplývající ze zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a zákona č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích (chemický zákon), ve znění pozdějších předpisů. V případě havárie se postupuje v souladu s ustanovením vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů.

B.8.1 Technická zpráva

a) *potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění*

Stavba nevyvolává potřeby a spotřeby hmot, než je obvykle potřebné pro výstavbu obdobných objektů. Přísun materiálu bude postupný dle potřeb zhotovitele v rámci průběhu prací.

b) odvodnění staveniště

Nepředpokládá se zásah do podzemních vod. Srážkové vody budou odvedeny příčným sklonem do stávajících zelených ploch obklopujících navrhované zpevněné plochy.

Zhotovitel je povinen při výstavbě vhodným technickým řešením zajistit průběžné odvodnění staveniště po celou dobu stavby. Nesmí dojít ke zhoršení fyzikálně-mechanických vlastností zemín na staveništi, ke znehodnocování rozestavěných objektů a zařízení umístěných na staveništi. Zhotovitel je povinen zabezpečit staveniště tak, aby nedocházelo ke znečištění veřejných prostranství a k ohrožení bezpečnosti veřejného provozu splachem látek a materiálů a vytékáním vody ze staveniště. Při zajišťování odvodnění staveniště musí být respektovány příslušné vodohospodářské předpisy a předpisy v oblasti životního prostředí, to platí i pro území v okolí staveniště. V případě vypouštění těchto vod mimo staveniště zajistí zhotovitel stavby příslušné povolení a/nebo souhlasy vlastníků. V případě vzniku škod v důsledku nedostatečného nebo nesprávného odvádění srážkových nebo povrchových vod musí zhotovitel sjednat okamžitě nápravu na svůj náklad a uhradit případné vzniklé škody.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště je dopravně přístupné ze silnice II/464 – ulice Frenštátská, která je napojena na silnici I/58. Přísun stavebního materiálu bude po výše zmíněné komunikaci a bude ukládán přímo na stavbu, přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavbou dojde k dotčení okolních pozemků pouze v nejnútnejším rozsahu. Výstavbou dojde k minimální změně konfigurace terénu v nejbližším okolí. Dojde zde ke kácení vzrostlých stromů, které se nacházejí v místě stavby. Výstavbou se nepředpokládá zásah do okolních staveb.

V době výstavby dojde na přechodnou dobu ke zhoršení současného stavu ovzduší v důsledku zvýšených emisí znečišťujících látek. Prostor staveniště bude plošným zdrojem zejména prachu a výfukových plynů ze stavebních mechanismů a nákladních vozidel. Práce spojené s úpravou staveniště budou plošným zdrojem znečištění ovzduší. Velikost vlivu závisí především na povětrnostních podmínkách a na organizaci a způsobu prováděných prací. Prašnost je možné omezit zkrácením prašných povrchů v období sucha. Zamezení znečišťování ovzduší zajistí investor / dodavatel stavby.

Podmínky pro ochranu životního prostředí při výstavbě

Je nutno vyloučit úniky ropných látek do vod a půdy na celém staveništi. V případě kontaminace je třeba zeminu odtěžit a odvézt k dekontaminaci specializovanou firmou. Na staveništi se zakazuje mytí strojů a motorů vozidel a čištění strojních součástí naftou. Běžnou údržbu strojů, opravy a doplňování pohonných hmot a olejů bude zhotovitel provádět na vymezených plochách mimo staveniště. Pravidelnou kontrolou strojů bude zamezeno úniku olejů, benzínu a nafty do půdy a kontaminaci spodních vod. Staveniště bude vybaveno nejnútnejším množstvím sorbentů ropných látek (VAPEX, CHEZACARB apod.) Mechanismy stavby nesmí být omezen provoz vozidel a chodců na veřejných komunikacích, je nutno omezit chod strojů se zvýšenou hlučností (kompresory, řezací stroje) jen na dobu nutně potřebnou, motory vypínat a nezvyšovat hlučnost.

V době realizace stavby dojde k nasazení stavebních strojů a mechanismů, které ovlivní hladinu hluku v okolí výstavby. Je potřeba provádět výběr mechanismů s co nejmenší hlučností a provedení časového omezení hlučných prací do co nejkratšího časového úseku. Stavební činnost nebude prováděna v noční době a ve dnech pracovního klidu.

Hluk při výstavbě

V průběhu výstavby bude nezbytné zabezpečit omezení negativních vlivů vlastní stavební činnosti. Jedná se zejména o vliv hluku ze staveništní dopravy. Tato problematika bude řešena dodavatelskou organizací dle platných předpisů a norem, souvisejících s prováděním stavby. Stavební práce budou prováděny v době mezi 7–21 hod, tj. mimo dobu nočního klidu. Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T} 50}$ dB a korekcí podle části B, přílohy 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb.:

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti:

Posuzovaná doba [hod.]	Korekce [dB]
od 6:00 do 7:00	+10
od 7:00 do 21:00	+15
od 21:00 do 22:00	+10
od 22:00 do 6:00	+5

Provozem technické infrastruktury nebudou překročeny limity stanovené dle Nařízení vlády č. 272/2011Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Při realizaci prací je nutno eliminovat hluk – vypínáním motorů strojů a stavebních mechanismů mimo nutnou provozní dobu, nenechávat běžet motory naprázdno. Jednotlivé stavební konstrukce a části jsou tedy navrženy tak, aby v maximální míře omezovaly působení jednotlivých zdrojů a nežádoucích vlivů na životní prostředí i obyvatelstvo. V běžném provozu bude hluk z příjezdu a odjezdu automobilů po stávajících komunikacích.

V průběhu stavby je nutné zajistit příjezd k nemovitostem a na pozemky nacházejících se na okolních plochách. Rozsah dopravního omezení včetně dočasného dopravního značení bude dodavatelem stavby projednán s DI Policie ČR a správcem komunikace.

Opravy fasád sousedních objektů

Boční obvodové stěny sousedních objektů na straně k přístřešku zastávky (SO 702) bude nutné s ohledem na stávající stav (poškození užíváním přístřešku, resp. vandalismem) a navrhované stavební úpravy nutno opravit.

Objekt trafiky, resp. obvodové zdivo je opámeno hladkou fasádní omítkou, tato bude v rozsahu stěny na straně přístřešku v rozsahu ploch nesoudržné omítky oklepána (předpoklad 30% plochy), následně doplněna jádrem vápenocementové omítky pro vytvoření soudržného celistvého podkladu pro provedení celoplošné opravy natažením vrchní štukové vrstvy minerální fasádní omítkoviny včetně penetrace podkladu.

Objekt Českého svazu včelařů, z.s., který byl v minulosti zateplen kontaktním zateplovacím systémem s izolantem fasádního EPS zřejmě tl. 50 či 60mm bude rovněž v rozsahu stavbou dotčené plochy fasády opraven. Je navrženo odstranění plochy ETICS v rozsahu hloubky objektu autobusového přístřešku a následné doplnění nového ETICS v této ploše. Pro sjednocení povrchu je navrženo po montáži izolantu a stěrkového vyztuženého tmele perlínkou doplňované plochy navrženo celoplošné přestěrkování plochy celé boční fasády a provedení finální jemnozrné omítkoviny zateplovacího systému.

Opravované plochy fasád obou objektů budou na závěr opravy opatřeny fasádním nátěrem včetně penetrace podkladu – odstín dle fasád stávajících.

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Před zahájením stavby je stavebník povinen nechat vytýčit dotčené inženýrské sítě. Obecně je nutno respektovat ČSN 73 6005 - Prostorová uspořádání sítí technického vybavení. Investor a firma provádějící výkopové práce budou s tímto vytýčením seznámeni a jsou povinni respektovat polohopis, výškopis stávajících inženýrských sítí a objektů na nich a podmínky dle vyjádření správců jednotlivých sítí. Po dobu výstavby zůstanou přístupy do okolních objektů zachovány, stavba neprochází zastavěnou oblastí. V rámci stavebních prací se nepředpokládají demolice většího rozsahu. Dojde pouze k zemním pracím. Asanací lze ve smyslu projektové dokumentace uvažovat zlepšení podmínek života obyvatel obce samotnou rekonstrukcí prostoru. V souvislosti s výstavbou dojde ke kácení dřevin pouze v nejnútnejším rozsahu. Nezbytné odstranění dřevin (rostoucích mimo les) nepodléhá rozhodnutí o kácení podle § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. a vyhl. č. 189/2013 Sb. podle § 3 písm. a) příp. písm. b). je však nutno kácení provádět mimo vegetační období.

Při realizaci stavby bude dodržována platná legislativa a opatření k ochraně zeleně uvedená v bodu B.6 b) a ve stavebním objektu SO 801 – SADOVÉ ÚPRAVY.

Kácení

V rámci stavby bude provedeno kácení v navrhovaném rozsahu a potřebné pěstební opatření, které vyplývá z dendrologického posudku realizovaného v rámci předprojektové přípravy. Kácení je navrženo u stromů, které jsou v kolizi s navrhovanou stavbou či z důvodu pěstebních. Seznam kácených stromů a pěstebních opatření je uveden výše v odstavci B.1 h), B.6 b) a ve stavebním objektu SO 801 – SADOVÉ ÚPRAVY.

Výsadba

V rámci stavebního objektu SO 801 – SADOVÉ ÚPRAVY je navržena nová výsadba 3 ks stromů, keřovitě zeleně a trvalek v malém rozsahu, podrobněji viz informace uvedené v části PD SO 801.

f) maximální dočasné a trvalé zábory staveniště

V souvislosti se stavební činností za účelem realizace navržené stavby dojde k potřebě nového trvalého záboru. Stavba se dotkne pozemků pod ochranou ZPF, konkrétně 16,6 m² na pozemku parc. č. 305 v k.ú. Příbor.

g) požadavky na bezbariérové obchodní trasy

Terén v místě rozsahu stavby je rovinný, dostupnost jednotlivých objektů přes výkopy bude zajištěna osazením provizorních lávek. Šířka a technické požadavky na lávky budou v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. 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 být splněna podmínka velikosti mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. V souvislosti s výstavbou se nepředpokládá nutnost výstavby nebo vyznačení bezbariérových obchodních tras.

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Emise při výstavbě

V době výstavby dojde na přechodnou dobu (po dobu výstavby) ke zhoršení současného stavu ovzduší v důsledku zvýšených emisí znečišťujících látek. Prostor staveniště bude plošným zdrojem zejména prachu a výfukových plynů ze stavebních mechanismů a nákladních vozidel. Práce spojené s úpravou staveniště budou plošným zdrojem znečištění ovzduší. Velikost vlivu závisí především na povětrnostních podmínkách a na organizaci a způsobu prováděných prací. Prašnost je možné omezit zkrácením prašných povrchů v období sucha. Zamezení znečišťování ovzduší zajistí investor / dodavatel stavby.

Druhy odpadů

Dodavatel stavby musí mít v souladu se zákonem č.541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a dle jeho prováděcích předpisů zajištěno odstranění všech odpadů a nebezpečné odpady musí odstraňovat oprávněná osoba. Ke kolaudaci stavby je nutno doložit doklady o způsobu zneškodňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících během realizace stavby. Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií ve shromažďovacích prostředcích v místě vzniku (tj. v místě stavby) a předávány oprávněným osobám k využití či odstranění. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných, povinností uvedené v § 16 zákona o odpadech. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Předpokládaný typ a množství stavebních odpadů vznikajících při výstavbě je uveden v následující tabulce. Při výstavbě se předpokládá vznik pouze „ostatních odpadů“.

Přehled hlavních druhů odpadů vznikajících při výstavbě

<u>Katalogové číslo</u>	<u>Název druhu odpadu</u>	<u>Původ odpadu</u>
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly stavebnictví	zbytky ze stavby
15 01 02	Plastový obal stavebnictví	zbytky ze stavby
15 01 04	Kovové obaly stavebnictví	zbytky ze stavby
17 01 01	Beton stavebnictví	zbytky ze stavby
17 02 01	Dřevo stavebnictví	zbytky ze stavby
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	úpravy a budování komunikací
17 04 05	Železo a ocel	stavba
17 05 04	Zemina a kamení neuvedeny pod číslem 17 05 03	zemní práce
20 01 01	Papír a lepenka	realizace stavebních prací
20 02 01	Biologický rozložitelný odpad přípr. práce	vegetační úpravy
20 03 01	Směsný komunální odpad	provoz zařízení stavenišť

V podmínkách stavby je nutné dodržet zákonné povinnosti v oblasti nakládání s odpady a to:

- třídit odpady dle jejich nebezpečnosti, kategorie dle katalogu odpadů a ukládat na označená místa,
- dodržovat zákaz pálení odpadů a stavebních zbytků,
- minimalizovat vznik odpadů (přednostně zajistit jejich materiálové využití),
- zabránit míšení odpadů,
- odpad předat pouze oprávněné osobě,
- v případě výskytu nebezpečných odpadů informovat odpovědného pracovníka organizace (ekologa), nakládat s nimi jen na základě souhlasu KÚ,
- vést předepsanou evidenci odpadů (vážní lístky, průvodky odpadů a tabulka evidence odpadů), předávat na konci prací a archivovat po dobu 5 let.

Předpokládaný způsob zneškodnění všech druhů odpadu v rámci výstavby – odbornou firmou, se kterou dodavatel stavby uzavře smlouvu o odstranění odpadů. Dodavatel stavby musí mít v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech zajištěno odstranění všech odpadů a nebezpečné odpady musí odstraňovat oprávněná osoba. Ke kolaudaci stavby je nutno doložit doklady o způsobu zneškodňování jednotlivých druhů odpadů vznikajících během realizace stavby. Suti z demolic a přebytek zeminy z odkopů budou odvezeny na řízenou skládku. Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií ve shromažďovacích prostředcích v místě vzniku (tj. v místě stavby) a předávány oprávněným osobám k využití či odstranění. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných, povinnosti uvedené v § 16 zákona o odpadech. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech. Stavebník po ukončení stavby (realizaci), doloží odboru výstavby a životního prostředí doklad o evidenci (průběžná evidence) odpadů a doklady (vážní lístky, faktura apod.) o předání odpadů oprávněné osobě.

Původce odpadu v souladu s ust. § 15 odst. 2 písm. b) zákona o odpadech je povinen prokázat orgánům provádějícím kontrolu podle zákona o odpadech, že předal odpad, který produkuje, v odpovídajícím množství v souladu s ust. § 13 odst. 1 písm. e) zákona o odpadech. V souladu s ust. § 15 odst. 2 písm. c) zákona o odpadech je původce odpadu povinen v případě komunálního odpadu, který běžně produkuje, a stavebního a demoličního odpadu, které sám nezpracuje, mít jejich předání podle ust. § 13 odst. 1 písm. e) zákona o odpadech v odpovídajícím množství zajištěno písemnou smlouvou před jejich vznikem.

i) *bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin*

Před zahájením výkopových prací je bezpodmínečně nutné mít vytýčené všechny stávající podzemní vedení. V ochranných pásmech těchto vedení budou výkopy prováděny ručně. Stavenišť, a hlavně výkopy budou během výstavby zabezpečeny proti vstupu nepovolaných osob.

Při výstavbě dojde především k demolicím stávajících zpevněných ploch. Materiál bude odvezen na řízenou skládku. Dále je reálné, že dojde k nutnosti výměny zeminy v podloží komunikace tak, aby bylo vyhověno požadované hodnotě modulu pružnosti na pláni zemního tělesa. Vykopaná zemina bude odvezena na skládku, případně využita pro dodatečné zásypy v rámci výstavby.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Při výstavbě je nutné dbát na ochranu životního prostředí. Ve smyslu § 4 zákona č. 100/2001 Sb. není navrhovaná stavba předmětem posuzování vlivu záměru na životní prostředí, ani zjišťovacího řízení v této věci. V souvislosti s realizací stavby nevzniknou ochranná a bezpečnostní pásma.

Oblasti ochrany životního prostředí jsou zajištěny zákony:

- č. 17/1992 Sb. o životním prostředí,
- č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny,
- č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na ŽP.

Ochrana vody řeší zákon č. 254/2001 Sb. o vodách (vodní zákon). Při výstavbě je nutné zabezpečit plynulé odvádění povrchové vody ze staveniště. Odpadní vody budou likvidovány pouze povoleným způsobem. Bude vyloučeno riziko kontaminace vod.

Ochrana ovzduší řeší zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší. Na stavbách jsou provozovány zdroje znečištění ovzduší ve formě mobilních zdrojů (pohyblivá a přenosná zařízení se spalovacími motory), stacionární zdroje a technologické zdroje. Za kategorizaci zdrojů na stavbě odpovídá stavbyvedoucí. Bude prováděno zejména skrápění staveniště při průjezdu stavební techniky v suchém a letním období (zejména v místech zástavby), zajištěno dostatečné čištění komunikací, používání stavební techniky se zvýšenou hlučností pouze v době od 7 do 21 hodin.

Zhotovitel musí zejména dbát na to, aby mechanismy, stroje a vozidla pracující na staveništi byly v řádném technickém stavu a nedocházelo k úniku olejů a pohonných hmot. Dojde-li k úniku ropných látek, zajistí zhotovitel bezodkladně nápravu na vlastní náklady. Postup nápravy se řídí především ustanoveními zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů. Při manipulaci se zdraví škodlivými látkami je povinen zhotovitel dodržovat opatření vyplývající ze zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a zákona č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích (chemický zákon), ve znění pozdějších předpisů. V případě havárie se postupuje v souladu s ustanovením vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, ve znění pozdějších předpisů.

Zachovávané dřeviny budou v nadzemní i podzemní části chráněny před poškozováním a ničením. Bude přihlédnuto k ČSN 83 9061-Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při projektování, realizaci a provozu je nutno respektovat nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Veškeré provozy budou navrženy, vybaveny a provozovány v souladu s vyhláškou č. 268/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu. Zařízení, které bude dovezeno ze zahraničí, bude mít atest pro provoz v ČR. Všechna navržená zařízení budou odpovídat českým bezpečnostním a hygienickým předpisům.

Bezpečnost práce

V navrhovaném objektu se v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví bude nutné řídit dle platných zákonů a vyhlášek, a to hlavně zákonem č. 88/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a předpisy s ním související.

Pro zajištění projektem navržených prací a pro zabezpečení prostorů dotčených stavbou musí být zhotovitelem či podřízenými zhotoviteli dodržovány uvedené základní předpisy:

- Nařízení vlády (dále jen „NV“) č. 136/2016 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, a nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- NV č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, přičemž do těchto zásad byly zařazeny požadavky na montážní práce a činnosti prováděné ve výškách.
- Plochy pro výstavbu či zařízení staveniště budou zabezpečeny červenobílou páskou a zábranami, příp. budou oploceny. Bezpečnost provozu komunikací při jejím užívání bude zabezpečena dopravním značením.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Veškeré napojení stávajících vstupů do okolních objektů jsou navrženy tak, aby rozdíl nečinil více než 20 mm. V rámci stavby nebyly navrhovány nové přístupy do staveb, součástí stavby je kompletní řešení venkovních prostor tak, aby bylo vyhověno vyhlášce č. 398/2009 Sb. Použité stavební prvky a popis úprav jsou uvedeny v kapitole B.4.a).

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Stavba bude probíhat bez přerušení provozu na hlavní silnici II/464, ulici Frenštátské. Provádění prací lze předpokládat po polovinách za částečného omezení provozu.

Nebyly navrhovány objízdné trasy. Doba prací bude záviset na technologických možnostech generálního dodavatele stavby a rychlosti výstavby dle harmonogramu výstavby zpracovaného tímto zhotovitelem stavby. Rozsah dopravního omezení včetně dočasných dopravních značení bude dodavatelem stavby projednán s DI Policie ČR a správcem komunikace. Při výstavbě je nutné zachovat dostupnost IZS.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížd'ky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

V rámci provádění stavby nejsou navrženy objízdné trasy, stavba bude probíhat za provozu po stávajících komunikacích. V souvislosti s prováděním stavby bude řešeno provizorní dopravní značení, které bude navrženo a odsouhlaseno před zahájením výstavby.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Stavební materiál bude ukládán přímo na stavbu a přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku. Zařízení staveniště je navrženo na volných plochách městských pozemků, jejichž konkretizace bude upřesněna v dalším stupni projektové přípravy. V případě dodavatele se sídlem v jiné oblasti budou zaměstnanci ubytováni v obci nebo okolních obcích (penziony, ubytovny).

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

předpokládané zahájení stavby: jaro 2025

Bude upřesněno ve vazbě na další související samostatně připravované stavby v území.

B.8.2 Výkresy

Výkresy organizace výstavby zobrazí návrhy a údaje uvedené v obsahu technické zprávy.

a) přehledná situace v měřítku 1: 5000 nebo 1:10000 s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, účelových ploch, přístupů na staveniště, napojovacích míst zdrojů a dopravních tras

viz výkres C.1 – SITUAČNÍ VÝKRES ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

b) situace stavby na podkladu koordinační situace, kde se zohlední vzájemné vazby jednotlivých částí stavby (objektů) z hlediska provádění, umístění dočasných objektů (přístupové cesty a přemostění, montážní zařízení apod.), vazby na výrobní části zařízení staveniště a další údaje podle bodů technické zprávy

viz výkres C.3 – KOORDINAČNÍ SITUAČNÍ VÝKRES

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby bude vytvořen dodavatelem stavby dle technologie výstavby. Stavba je navržena v jedné etapě mimo komunikace pojižděné vozidly a používané pěšími.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů bude vytvořen dodavatelem stavby dle technologie výstavby.

B.8.5 Bilance zemních hmot

V rámci stavby dojde k sejmutí ornice (dru) v tl. 150 mm. Po realizaci stavby budou neprovozní plochy znovu ohumusovány a osety travním semenem.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Navrhovaná stavba nemá významný vliv na okolní stavby a pozemky, nevyžaduje ochranu okolí a nebude mít negativní vliv na odtokové poměry v území.

Množství odpadních dešťových vod

odváděných do nové areálové dešťové kanalizace

Dešťové vody – průtok dle intenzity (15 min déšť, $p = 0,5$)

Intenzita srážek $i = 157 \text{ l/s/ha}$

Dešťové vody – množství za rok

Průměrný úhrn srážek $h = 725 \text{ mm/rok}$

Odtokový koeficient dle druhu odvodňované plochy - $\Psi = 0,8$ (komunikace a plochy s asfaltovým a betonovým povrchem), $\Psi = 0,6$ (betonová zámková dlažba s pískovými spárami),

$\Psi = 0,3$ (zatravnovací rošty z plastu)

Stávající stav:Dešťové vody ze zpevněných ploch stávajících

Komunikace + BUS zálivy + sjezd k RD – vše asfalt: 1158 m^2

$S \cong 1158 \text{ m}^2$, $i = 157 \text{ l/s/ha}$, $\Psi = 0,8$

$Q = 14,54 \text{ l.s}^{-1}$

$S \cong 1158 \text{ m}^2$, $h = 725 \text{ mm.r}^{-1}$, $\Psi = 0,8$

$Q = 672 \text{ m}^3.\text{r}^{-1}$

Nádr.přijezd a parkoviště, chodník u BUS do města, chodník u BUS u parku – vše zámková betonová dlažba: 276 m^2

$S \cong 276 \text{ m}^2$, $i = 157 \text{ l/s/ha}$, $\Psi = 0,6$

$Q = 2,60 \text{ l.s}^{-1}$

$S \cong 276 \text{ m}^2$, $h = 725 \text{ mm.r}^{-1}$, $\Psi = 0,6$

$Q = 120 \text{ m}^3.\text{r}^{-1}$

Celkem:

$Q = 17,14 \text{ l.s}^{-1}$

$Q = 792 \text{ m}^3.\text{r}^{-1}$

Navrhovaný stav:Dešťové vody ze zpevněných ploch opravovaných a nových

Asfaltová vozovka - $\check{Z}V1+UV1+UV2+UV3+UV4=28,2+134,8+113,2+158,7+300,9=945,8 \text{ m}^2$

$S \cong 945,8 \text{ m}^2$, $i = 157 \text{ l/s/ha}$, $\Psi = 0,8$

$Q = 11,88 \text{ l.s}^{-1}$

$S \cong 945,8 \text{ m}^2$, $h = 725 \text{ mm.r}^{-1}$, $\Psi = 0,8$

$Q = 549 \text{ m}^3.\text{r}^{-1}$

Betonový povrch - $\check{Z}V1+UV1+UV2+UV4=0,3+54,0+63,6+11,5=129,4 \text{ m}^2$

$S \cong 129,4 \text{ m}^2$, $i = 157 \text{ l/s/ha}$, $\Psi = 0,8$

$Q = 1,63 \text{ l.s}^{-1}$

$S \cong 129,4 \text{ m}^2$, $h = 725 \text{ mm.r}^{-1}$, $\Psi = 0,8$

$Q = 75 \text{ m}^3.\text{r}^{-1}$

Chodníky ze zámkové dlažby - $\check{Z}V1+UV1+UV2+UV3+UV4=48,4+69,3+39,0+72,2+21,1=250 \text{ m}^2$

$S \cong 250 \text{ m}^2$, $i = 157 \text{ l/s/ha}$, $\Psi = 0,6$

$Q = 2,36 \text{ l.s}^{-1}$

$S \cong 250 \text{ m}^2$, $h = 725 \text{ mm.r}^{-1}$, $\Psi = 0,6$

$Q = 109 \text{ m}^3.\text{r}^{-1}$

Parkovací stání ze vsakovacích roštů z plastu: 84,4 m²S ≅ 84,4 m², i = 157 l/s/ha, Ψ = 0,3Q = 0,40 l.s⁻¹S ≅ 84,4 m², h = 725 mm.r⁻¹, Ψ = 0,3Q = 18 m³.r⁻¹

Celkem:Q = 16,19 l.s⁻¹Q = 751 m³.r⁻¹Ponížení množství dešťových vod odváděných do kanalizace oproti stávajícímu stavu: Q = - 0,95 l.s⁻¹
Q = - 41 m³.r⁻¹

Z výše uvedených výpočtů vyplývá, že realizací oprav stávajících a nových zpevněných ploch dojde k nepatrnému ponížení množství odváděných srážek do dešťové kanalizace oproti stávajícímu stavu.

Celkové množství odpadních vod dešťových pro navržený stav:**Q_s = 16,19 l.s⁻¹ Q_r = 751 m³.rok⁻¹**

Odvod odpadních dešťových vod bude proveden novými větvemi dešťové kanalizace do stávající areálové přípojky dešťové kanalizace DN 300 BET, která odvádí dešťové vody i z jiných objektů v areálu, zaústěnou přes výustní objekt do toku Lubina.

Navržené zpevněné plochy budou vypsádovány směrem ke vtokovým uličním vpustím UV1-UV4 a žlabové vpusti ŽV1. Vtoky budou napojeny systémovým kanalizačním potrubím PP KG SN 10 hrdlovaným zaústěným do pozice stávající kanalizační šachty Šst. na stávající přípojce dešťové kanalizace. Stávající betonová šachta s průchozím šachtovým dnem bude zaměněna za novou šachtu soutokovou s oboustranným přítokem. V lomových bodech a při soutoku po trase nové areálové dešťové kanalizace jsou navrženy revizní šachty z PP Šd1 a Šd2.

Použité normy a předpisy:

Zákon č. 183/2006Sb.	O územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
Zákon č. 361/2000Sb.	Zákon o provozu na pozemních komunikacích
ČSN EN 12 899-1	Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6056	Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 73 6131-1	Stavba vozovek. Dlažby a dílce. Část 1: Kryty z dlažeb
ČSN 73 6133	Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 66	Zásady pro označování pracovních míst na PK
TP 192	Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
VL 6.1	Vybavení pozemních komunikací – svislé dopravní značky