


ODPOV.PROJEKTANT ZAKÁZKY	ING. RADEK HYBNER	<i>Jh</i>	 <b>JANÁČKOVA 1194/12</b> <b>702 00 OSTRAVA, MORAVSKÁ OSTRAVA</b>		
ODPOV.PROJEKTANT SO, PS	ING. RADEK HYBNER	<i>Jh</i>			
NAVRHL, VYPRACOVAL	ING. RADEK HYBNER	<i>Jh</i>			
KRESLIL, PSAL	ING. RADEK HYBNER	<i>Jh</i>			
KONTROLOVAL	ING. LIBOR HABRNÁL	<i>LH</i>			
KRAJ	MORAVSKOSLEZSKÝ	OBEC	OSTRAVA	STUPEŇ	DSP
INVESTOR	DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA A. S.			DATUM	05/2019
AKCE	<b>REKONSTRUKCE</b> <b>SDRUŽENÉ ZASTÁVKY NÁMĚSTÍ S. ČECHA</b>			MĚŘITKO	
				FORMÁT	24xA4
				ZAK.ČÍSLO	17128
				ČÁST DOKUMENTACE <b>B</b>	
NÁZEV	<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			ČÍS.SOUPRAVY	ČÍS.PŘÍLOHY

## Obsah

B	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	2
B.1	Popis území stavby.....	2
B.2	Celkový popis stavby .....	8
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	8
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	14
B.2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení .....	14
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	17
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	18
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení.....	18
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů .....	19
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....	25
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	25
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	26
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	26
B.3	Připojení stavby na technickou infrastrukturu .....	26
B.4	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii .....	27
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	27
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	27
B.7	Ochrana obyvatelstva .....	31
B.8	Zásady organizace výstavby .....	31
B.9	Celkové vodohospodářské řešení.....	31

## **B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

### **B.1 Popis území stavby**

#### **a) charakteristika území a pozemku vymezeného stavbou, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území**

Jedná se o zastavěné území. Staveniště se nachází v části města Ostravy, a to v městské části Přívoz v uliční zástavbě na ulici Nádražní v blízkosti Náměstí Svatopluka Čecha. Ve stávajícím stavu se nacházejí tramvajová dvoukolejná trať se zastávkami pro sdružený tramvajový a trolejbusový provoz a souběžné zpevněné pozemní komunikace pro silniční vozidla a chodce v obou směrech. Obě koleje jsou v dotčeném úseku v přímé, osová vzdálenost kolejí je 3,10. Sklon kolejí nepřesahuje 3 ‰. Přejezdová úprava (resp. vozovka) je v dotčeném úseku provedena ze zádlážbových panelů. Nástupní ostrůvky umístěné mezi kolejí a komunikací jsou široké 1,7 m, výška nad vozovkou (resp. T.K.) je cca 0,16 m. Charakter území zůstává stejný. Dosavadní využití zůstává stejné – předmětem je zejména úprava stávajícího kolejiště, úprava stávajících nástupišť a přilehlých chodníků a komunikace.

#### **b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování**

Navrhovaná stavba je navržena na pozemcích, které jsou územním plánem Statutárního města Ostravy jako „plochy pozemních komunikací včetně tramvajového pásu“.

Realizace stavby nevyžaduje změnu územního plánu.

#### **c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území**

Stavba byla plánována a nebylo vydáno rozhodnutí o povolení výjimek.

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

Podmínky dotčených orgánů jsou zapracovány do jednotlivých částí výkresové dokumentace.

**Ostravské komunikace a.s.** - požadavek. na přeložku kabelu VO pod chodníkem – bylo splněno, přeložka kabelu je v SO 07.

**Úřad městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz** – požadavek na nebudování přístřešku na chodníku u zastávky směr centrum byl splněn.

**NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s.** – u označníku bude proveden signální pás š. 800mm z reliéfní dlažby, který bude umístěn 800 mm vedle sloupku označníku, kolmo k podélné ose nástupiště a končící 500 mm před hranou nástupiště. Na okraji ostrůvku bude varovný pás. Podél nástupní hrany bude provedeno vymezení bezpečnostního odstupu dlažbou kontrastní barvy do 500mm od nástupní hrany. Dále bude dodržen vizuální kontrast na sloupky svislého dopravního značení – kontrastní pruh ve výši 1400

– 1600 mm od pochozí plochy. Výška obruby u míst k přecházení je max. 20 mm a nejsou použity nájezdové obrubníky, u pochozích ploch je dodržen součinitel smykového tření. Jsou použity materiály, odpovídající požadavkům Nařízení vlády č. 163/2002 ve znění NV 312/2005 požadavky na vybrané výrobky. Tyto požadavky byly zpracovány do dokumentace.

**Dopravní podnik Ostrava a.s.** – byl splněn požadavek na doplnění signální pás u označníku zastávky, byly upraveny signální pásy u přístupu na zastávku.

**Krajská hygienická stanice** – nestanovuje podmínky, sděluje že, vzhledem k nové konstrukci tramvajového svršku dojde ke zmenšení hluku a vibrací z provozu tramvají, projektová dokumentace není v rozporu s požadavky § 30 zákona č. 258/2000 Sb. A § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

**Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje** – konstatuje, že jednoznačným způsobem nedochází k negativnímu ovlivnění podmínek požární bezpečnosti a posouzená dokumentace je dostatečným podkladem stanovujícím podmínky požární bezpečnosti. Dále uvádí, že jsou splněny technické podmínky požární ochrany kladené na danou stavbu vyhláškou č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb.

**Policie ČR, městské ředitelství policie Ostrava, dopravní inspektorát** - byly splněny a dodrženy připomínky z jednání, návrh přechodného dopravního značení bude předložen a konzultován v dalším stupni dokumentace.

**Magistrát města Ostravy, odbor ochrany životního prostředí** – nestanovuje podmínky, konstatuje, že způsoby nakládání s odpady jsou v souladu s povinnostmi vyplývajícími ze zákona o odpadech a prováděcích právních předpisů.

**Magistrát města Ostravy, odbor dopravy** – nebyly vzneseny podmínky.

**Magistrát města Ostravy, úvar hlavního architekta a stavebního řádu** - nestanovuje podmínky.

**Drážní úřad** – má tyto podmínky.

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace předložené Drážnímu úřadu. Případné změny této dokumentace je stavebník povinen předem projednat s Drážním úřadem. Bude respektováno.
2. Stavbou nesmí být nepříznivě ovlivněny drážní objekty a zařízení. Bude respektováno.
3. Na stavbě nesmí být umístěna taková světla nebo barevné plochy, které by mohly vést k záměně s drážními znaky nebo mohly jinak ohrozit provoz dráhy. Bude respektováno.
4. Při provádění stavby nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost tramvajového provozu. Veškeré kroky při provádění stavby v obvodu dráhy – tj. harmonogram, nutná ochranná opatření, případné výluky kolejí apod., je třeba řádně v předstihu projednat s vlastníkem a provozovatelem dráhy a realizovat za jím stanovených podmínek. Bude respektováno zhotovitelem.
5. Všechny kovové části stavby je nutno chránit podle příslušných norem a předpisů před účinky bludných proudů vzniklých při provozování elektrifikované dráhy stejnosměrnou trakční proudovou soustavou. Bude respektováno.

6. Pro objekty dráhy je Drážní úřad dle §7 zákona č. 266/94 Sb., o drahách (dále jen „zákon“), ve znění pozdějších předpisů, speciálním stavebním úřadem. Bude respektováno stavebníkem.

7. Stavebník je povinen písemně oznámit Drážnímu úřadu termín zahájení výše uvedené stav-by.

8. Po ukončení stavby požádá stavebník o vydání závazného stanoviska ke kolaudaci, který Drážní úřad vydává podle §7 odst. 3 zákona. Bude respektováno stavebníkem.

**Ministerstvo obrany ČR, Sekce nakládání s majetkem, odbor ochrany územních zájmů** – nebyly vzneseny podmínky.

Ostatní požadavky dotčených orgánů byly vzneseny na jednáních a zapracovány do dokumentace.

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

Ve smyslu používaného geomorfologického členění ČR dle Czudka patří celé zájmové území do provincie Západní Karpaty, subprovincie Vněkarpatské sníženiny, oblasti Severní vněkarpatské sníženiny, celku Ostravská pánev a podcelku Ostravská nížina. Reliéf Ostravské pánve má charakter ploché pahorkatiny s oblými hřbety. V širokých nivách převládají rovinné úseky s nepříliš vysokými terasami. Území zájmové stavby je velmi ploché s minimálním výškovým gradientem. Průměrná nadmořská výška území navrhované stavby se pohybuje v okolo 222m n.m.

**f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.**

Vzhledem k charakteru stavby nebyly průzkumy prováděny.

**g) ochrana území podle jiných právních předpisů – archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava území chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.**

Navrhovaná stavba se nachází v městské památkové zóně Ostrava - Přívoz. Objekt lékárny U Madony (Chopinova č.p. 427) u nástupiště směr centrum je kulturní památka.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny se stavba přímo nenachází v žádném chráněném území. Lokalita není součástí žádného dalšího zvláště chráněného území přírody a krajiny ve smyslu § 14 zák. 114/1992 Sb., území se zvýšenou ochranou krajinného rázu ve smyslu § 14 zák. 114/1992 Sb., evrop-

sky významné lokality Natura 2000, skladebného prvku ÚSES ani jiného typu území nebo pásma s legislativní ochranou, významnou ze sledovaného hlediska.

Zájmové území je součástí území kategorizovaného jako území s možným nahodilým výstupem důlních plynů.

Vzhledem k předpokládanému rozsahu zemních prací a na základě výsledků prací, které byly v zájmovém území a jeho okolí dosud provedeny v rámci probíhající realizace projektu 35/AKT při řešení problematiky metanu ve vazbě na stará důlní díla, je možno rekonstrukci zastávky provést bez zvláštních opatření z hlediska nebezpečí výstupu důlních plynů na povrch.

### **Stávající ochranná pásma**

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací:

- vodovodní a kanalizační řády do průměru 500 mm, včetně – 1,50 m,
- vodovodní a kanalizační řády nad průměr 500 mm, včetně – 2,50 m,
- vodovodní a kanalizační řády od průměru 200 mm a hl. větší než 2,5 m pod upraveným terénem včetně – 2,50 m (do 500 mm); 3,50 m (nad 500 mm).

Ochranné pásmo nadzemního vedení podle §46, odst. (3), zák. č. 458/2000 Sb., tj. zákona o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „energetický zákon“) je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

U napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

- Pro vodiče bez izolace 7 metrů (resp. 10 metrů u zařízení postaveného do 31. 12. 1994, vyjma lesních průseků, kde rozsah ochranného pásma i do uvedeného data činí 7 metrů),
- pro vodiče s izolací základní 2 metry,
- pro závěsná kabelová vedení 1 metr;

U napětí nad 35 kV do 110 kV včetně:

- Pro vodiče bez izolace 12 metrů (resp. 15 metrů u zařízení postaveného do 31. 12. 1994),
- pro vodiče s izolací základní 5 metrů.

Poznámka: Nadzemní vedení nízkého napětí (do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem.

Při činnostech prováděných v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50 110-1 ed. 2.

SEK – 1,5 m vodorovně, min. hl. 0,6 m (metalické kabely), 1,0 m (optické kabely).

Plynárenské zařízení je dle ust. § 2925 zákona 89/2012 Sb., občanského zákoníku, provozováno jako zařízení zvlášť nebezpečné a z tohoto důvodu je chráněno ochranným pásmem dle zákona č. 458/2000 Sb. Ve znění pozdějších předpisů.

Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- u technologických objektů 4 m od půdorysu.

Ochranné pásmo komunikačního vedení – ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

#### **h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba se nachází mimo záplavová území Q20 a Q100. Stavba se nachází na poddolovaném území.

Ochranná pásma vodních zdrojů se v blízkosti záměru nenacházejí.

Úpravy kolejíště a nástupišť bude provedena tak aby byl dodržen průjezdný průřez tramvajové trati a bylo dodrženo ochranné pásmo trakčního vedení.

Zájmové území je součástí území kategorizovaného jako území s možným nahodilým výstupem důlních plynů.

Předmětné území se nachází v bývalém dobývacím prostoru Přívoz, který byl Rozhodnutím OBÚ zrušen pro černé uhlí.

Předmětné území se nachází v chráněném ložiskovém území (CHLÚ) české části Hornoslezské pánve a tato skutečnost je zohledněna v platných podmínkách ochrany ložiska černého uhlí v CHLÚ vydaných Ministerstvem životního prostředí ČR dne 3. 7. 2009 pod č. j. 580/263c/ENV/09 ve znění Rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 1521/580/1562165/ENV ze dne 4. 9. 2015. Tento dokument zařazuje území do skupin staveníšť podle ČSN 730039 pro stavby na poddolovaném území.

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

Dešťové vody z kolejíště (2 216 m<sup>2</sup>) budou likvidovány pomocí odvodňovačů napojených do stávajících kanalizačních šachet, které zaústí do jednotné kanalizace.

Odvodnění v místě zvýšeného jízdního pásu na obou nástupištech bude pomocí šterbinového žlabu na okraji vozovky u chodníku. Na konci žlabu bude vpustový kus s mříží, odkud bude voda svedena svodným potrubím DN150 do přípojek stávající uliční vpusti. Stávající vpusti budou výškově upraveny

do nové nivelety vozovky. Dále budou 2 nové uliční vpusti v místech, kde začíná nájezdová rampa na zvýšený jízdní pruh. Vpusti budou zaústěny do přípojek stávajících uličních vpustí svodným potrubím DN150. Uliční vpusti podél odsunuté obruby (celkem 4 kusy) budou posunuty k nové obrubě. Napojení potrubí přípojek na stávající potrubí bude řešeno pomocí přesuvných těsnících manžet. Napojení přípojky UV2 bude řešeno napojením na potrubí kanalizace DN300. Napojení na kameninové potrubí bude řešeno jádrovou navrtávkou do horní třetiny kanalizační trouby za použití universální sedlové odbočky zajišťující vodotěsnost napojení a bez přesahu potrubí přípojky do profilu potrubí kanalizace.

V rámci stavby bude řešena oprava stávajících přípojek bezvýkopovou technologií zatažením inverzního bežešvého rukávce napuštěného pryskyřicí do potrubí přípojky. Po vytvrzení bude rukávec staticky samonosný. Napojení přípojek bude dále opraveno osazením lokální vložky (klobouku) požadované dimenze. Tato oprava zajistí těsnost napojení.

Výměra stavbou dotčených ploch se řádově nemění a není vyžadováno jejich další posouzení.

**j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Není nutno kácet dřeviny, demolovat nebo asanovat objekty.

**k) požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Žádné zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa nejsou vyžadovány.

**l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Jedná se o rekonstrukci stávajícího zařízení. Územně technické podmínky odpovídají účelu stavby. Přeložky inženýrských sítí nejsou stavbou vyvolány. Bezbariérový přístup je zajištěn stavebním řešením.

Před započítáním výkopových prací budou v dané lokalitě vytýčeny všechny inženýrské sítě; v ochranném pásmu inženýrských sítí bude výkop prováděn výhradně ručním způsobem. Při realizaci budou splněny všechny podmínky správců dotčených inženýrských sítí.

Bude přeložen kabel VO (SO 07) v chodníku z důvodu zúžení chodníku.

**m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Nejsou známy podmiňující a související investice.



**n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné pásmo**

Umístění stavby:

P. č.	K. ú.	Druh pozemku	Vlastník/vlastníci pozemku
949/1	Přívoz	ostatní komunikace, ostatní plocha	Statutární město Ostrava, Prokešovo náměstí 1803/8, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava Svěřená správa nemovitostí ve vlastnictví obce Městský obvod Moravská Ostrava a Přívoz, náměstí Dr. E. Beneše 555/6, Moravská Ostrava, 72929 Ostrava

Stavbou nevznikne nové ochranné pásmo.

## **B.2 Celkový popis stavby**

### **B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Jedná se o rekonstrukci stávající zastávky Nám. S. Čecha. Stávající nástupiště na zastávce jsou řešena jako ostrůvky délky 32m. Přístup na ostrůvky je přes jízdní pruh. Jedná se o sdruženou zastávku.

**b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě**

Účelem návrhu je rekonstrukce zastávek tak, aby odpovídaly současným bezpečnostním a uživatelským standardům.

Účelem návrhu je rekonstrukce zastávek tak, aby odpovídaly současným bezpečnostním a uživatelským standardům. Osová vzdálenost koleji bude pro sdruženou trolejbusovou dopravu v dotčeném úseku upravena ze stávajících 3,10 m na 3,5 m. Dvoukolejná trať mezi zastávkami vč. přilehlých úseků bude v celkové délce cca 275 m kompletně obnovena. Nový tramvajový svršek je navržen na pevné jízdní dráze (PJD). Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové úseky (oblasti) tramvajového svršku i spodku bez PJD mezi pevnou jízdní dráhou a stávající kolejí se štěrkovým ložem v délkách 10 m.

Nástupiště budou řešena jako nástupní ostrůvky šířky 2m, s nástupištní hranou délky 33m.

Úpravy tramvajové trati nevyvolají výrazné stavební úpravy stávajícího uličního profilu a stávajících křižovatek. Pouze podél nástupních ostrůvků bude nově proveden zvýšený jízdní pruh souběžné komunikace. Šířka zvýšeného jízdního pruhu mezi obrubami bude min. 3,5m. Samotné nástupní ostrůvky budou zároveň rozšířeny na 2,0 m.

Dále dojde k úpravě trakčního vedení tramvaje a trolejbusů. Dále bude rozšířena vozovka směr centrum od křižovatky ul. Nádražní x. Chopinova. Dojde tak ke zúžení chodníku, v tomto chodníku bude provedena přeložka kabelu VO.

#### **c) trvalá nebo dočasná stavba**

Projektová dokumentace řeší stavbu trvalou.

#### **d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity, včetně základních technických parametrů stavby, jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních**

Účelem návrhu je rekonstrukce zastávek tak, aby odpovídaly současným bezpečnostním a uživatelským standardům.

Nové zastávky budou sdružené – pro tramvaje, trolejbusy a autobusy. V místě zastávek budou trolejbusy a autobusy DPO projíždět po tramvajovém pásu v BUS pruzích. Výška nástupní hrany bude 200mm. V místě nástupních ostrůvků bude zvýšený jízdní pás pro usnadnění přecházení pěších z chodníku na nástupní ostrůvek. Pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu bude pro přístup na nástupní ostrůvek sloužit příchod z čela nástupiště. Pro možné přecházení chodců přes komunikaci budou sníženy obruby na stávajících chodnicích naproti ostrůvků. Provoz trolejbusů a autobusů v BUS pruzích zůstane zachován.

#### **SO 01, SO 2 tramvajový spodek a tramvajový svršek**

Osová vzdálenost koleji bude pro sdruženou trolejbusovou dopravu v dotčeném úseku upravena ze stávajících 3,10 m na 3,5 m. Dvoukolejná trať mezi zastávkami vč. přilehlých úseků bude v celkové délce cca 295 m kompletně obnovena. Nový tramvajový svršek je navržen na pevné jízdní dráze (PJD). Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové úseky (oblasti) tramvajového svršku i spodku bez PJD mezi pevnou jízdní dráhou a stávající kolejí se šterkovým ložem v délkách 10 m.

#### **SO 03 nástupiště**

Nástupiště budou řešena jako nástupní ostrůvky šířky 2m, s nástupištní hranou délky 33m.

#### **SO 04 Úprava komunikace**

V místě nástupiště bude zvýšen jízdní pruh pro snadný pohyb cestujících mezi nástupištěm a nástupním ostrůvkem, šířka mezi obrubami bude min. 3,5m. Nájezdová rampa na zvýšený jízdní pruh v místě nástupiště bude z živice, stejně jako celá úprava komunikace. Délka rampy bude 3m. Bude doplněno svislé a vodorovné dopravní značení a rampy.

## **SO 05 – Úprava chodníků**

Chodníky v místě zvýšených jízdních pruhů budou předlážděny a budou doplněny signální a varovné pásy. Na chodník u vozovky v místě nástupišť budou osazeny regulační sloupky. Dále budou na chodnících doplněny snížené obruby pro umožnění přechodu komunikace.

Úpravy tramvajové trati nevyvolají výrazné stavební úpravy stávajícího uličního profilu a stávajících křižovatek. Pouze podél nástupních ostrůvku bude nově proveden zvýšený jízdní pruh souběžné komunikace. Šířka zvýšeného jízdního pruhu mezi obrubami bude min. 3,5m. Samotné nástupní ostrůvky budou zároveň rozšířeny na 2,0 m.

Dále dojde k úpravě trakčního vedení tramvaje a trolejbusů.

## **SO 06 – Trakční vedení – není předmětem územního řízení**

Stavební objekt řeší nutné úpravy trolejového vedení vyvolané úpravou kolejíště.

## **SO 07 – Přeložka kabelu VO**

Dojde k přeložce kabelu veřejného osvětlení v místě zúženého chodníku.

### **navrhované kapacity stavby**

Rozsah rekonstruovaných stávajících ploch je přibližně 3 000 m<sup>2</sup>.

Rekonstruuje se 570 m kolejí.

Úprava trakčního vedení tramvaje – 2x300m 600m jednostopého vedení TRAM

Úprava trakčního vedení trolejbusu – 2x300m = 600m dvoustopého vedení TBUS

Délka přeložky kabelu kabelu veřejného osvětlení 160 m.

### **e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

Navrhovaná stavba je navržena na pozemcích, které jsou územním plánem Statutárního města Ostravy jako „plochy pozemních komunikací (včetně tramvajového pásu)“. Pro dané území je závaznou územně plánovací dokumentací Územní plán Ostravy, vydaný dne 21.5.2014, ve znění Změny č.1, vydané dne 20.9.2017.

Realizace stavby nevyžaduje změnu územního plánu.

### **f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Navrhované stavebně technické řešení nevyžaduje žádné výjimky nebo úlevová řešení.

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

Podmínky závazných stanovisek jsou zapracovány do dokumentace.

Podmínky dotčených orgánů jsou zapracovány do jednotlivých částí výkresové dokumentace.

**Ostravské komunikace a.s.** - požadavek. na přeložku kabelu VO pod chodníkem – bylo splněno, přeložka kabelu je v SO 07.

**Úřad městského obvodu Moravská Ostrava a Přívoz** – požadavek na nebudování přístřešku na chodníku u zastávky směr centrum byl splněn.

**NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s.** – u označníku bude proveden signální pás š. 800mm z reliéfní dlažby, který bude umístěn 800 mm vedle sloupku označníku, kolmo k podélné ose nástupiště a končící 500 mm před hranou nástupiště. Na okraji ostrůvku bude varovný pás. Podél nástupní hrany bude provedeno vymezení bezpečnostního odstupu dlažbou kontrastní barvy do 500mm od nástupní hrany. Dále bude dodržen vizuální kontrast na sloupky svislého dopravního značení – kontrastní pruh ve výši 1400 – 1600 mm od pochozí plochy. Výška obruby u míst k přecházení je max. 20 mm a nejsou použity nájezdové obrubníky, u pochozích ploch je dodržen součinitel smykového tření. Jsou použity materiály, odpovídající požadavkům Nařízení vlády č. 163/2002 ve znění NV 312/2005 požadavky na vybrané výrobky. Tyto požadavky byly zapracovány do dokumentace. Jsou zapracovány v rámci SO 03, SO 04, SO 05.

**Dopravní podnik Ostrava a.s.** – byl splněn požadavek na doplnění signální pás u označníku zastávky, byly upraveny signální pásy u přístupu na zastávku. Je zapracováno v rámci SO 03.

**Krajská hygienická stanice** – nestanovuje podmínky, sděluje že, vzhledem k nové konstrukci tramvajového svršku dojde ke zmenšení hluku a vibrací z provozu tramvají, projektová dokumentace není v rozporu s požadavky § 30 zákona č. 258/2000 Sb. A § 12 Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

**Hasičský záchranný sbor Moravskoslezského kraje** – konstatuje, že jednoznačným způsobem nedochází k negativnímu ovlivnění podmínek požární bezpečnosti a posouzená dokumentace je dostatečným podkladem stanovujícím podmínky požární bezpečnosti. Dále uvádí, že jsou splněny technické podmínky požární ochrany kladené na danou stavbu vyhláškou č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb.

**Policie ČR, městské ředitelství policie Ostrava, dopravní inspektorát** - byly splněny a dodrženy připomínky z jednání, návrh přechodného dopravního značení bude předložen a konzultován v dalším stupni dokumentace.

**Magistrát města Ostravy, odbor ochrany životního prostředí** – nestanovuje podmínky, konstatuje, že způsoby nakládání s odpady jsou v souladu s povinnostmi vyplývajícími ze zákona o odpadech a prováděcích právních předpisů.

**Magistrát města Ostravy, odbor dopravy** – nebyly vzneseny podmínky.

**Magistrát města Ostravy, úřad hlavního architekta a stavebního řádu** - nestanovuje podmínky.

**Drážní úřad** – má tyto podmínky.

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace předložené Drážnímu úřadu. Případné změny této dokumentace je stavebník povinen předem projednat s Drážním úřadem. Bude respektováno.
2. Stavbou nesmí být nepříznivě ovlivněny drážní objekty a zařízení. Bude respektováno.
3. Na stavbě nesmí být umístěna taková světla nebo barevné plochy, které by mohly vést k záměně s drážními znaky nebo mohly jinak ohrozit provoz dráhy. Bude respektováno.
4. Při provádění stavby nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost tramvajového provozu. Veškeré kroky při provádění stavby v obvodu dráhy – tj. harmonogram, nutná ochranná opatření, případné výluky kolejí apod., je třeba řádně v předstihu projednat s vlastníkem a provozovatelem dráhy a realizovat za jím stanovených podmínek. Bude respektováno zhotovitelem. Stavba bude probíhat za výluky tramvajového provozu – bude zavedena náhradní autobusová doprava. Je zapracováno v části B.8 - Zásady organizace výstavby.
5. Všechny kovové části stavby je nutno chránit podle příslušných norem a předpisů před účinky bludných proudů vzniklých při provozování elektrifikované dráhy stejnosměrnou trakční proudovou soustavou. Bude respektováno.
6. Pro objekty dráhy je Drážní úřad dle §7 zákona č. 266/94 Sb., o drahách (dále jen „zákon“), ve znění pozdějších předpisů, speciálním stavebním úřadem. Bude respektováno.
7. Stavebník je povinen písemně oznámit Drážnímu úřadu termín zahájení výše uvedené stavby. Bude respektováno stavebníkem.
8. Po ukončení stavby požádá stavebník o vydání závazného stanoviska ke kolaudaci, který Drážní úřad vydává podle §7 odst. 3 zákona. Bude respektováno stavebníkem.

**Ministerstvo obrany ČR, Sekce nakládání s majetkem, odbor ochrany územních zájmů** – nebyly vzneseny podmínky.

Ostatní požadavky dotčených orgánů byly vzneseny na jednáních a zapracovány do dokumentace.

**h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území**

Stavba nevyžaduje ochranu podle jiných právních předpisů.

**i) 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.**

Stavba nevyvolává požadavky na kapacitu veřejných sítí komunikačního vedení. Stavba nevyvolává požadavky na kapacitu elektronických komunikačních vedení.

Není vyžadována kromě vody pro stavební potřebu žádná další spotřeba vody. Množství vody pro stavbu odpovídá běžným požadavkům na stavební práce.

Dešťová voda bude odváděna stávajícím způsobem - do kanalizace.

**Stavbou dotčené zpevněné plochy, které jsou odvodněny do kanalizačního řádu:**

**chodníky (dlažba) – 592,0 m<sup>2</sup>**

**nástupiště (dlažba) – 167,0 m<sup>2</sup>**

**zpevněné plochy kolejiště (živice) – 2 510,0 m<sup>2</sup>**

**silniční komunikace (živice) – 537,0 m<sup>2</sup>**

Veškeré vznikající odpady z výstavby zařízení budou předávány pouze oprávněným osobám podle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Druhy a množství odpadů budou evidovány a doklady o nakládání s odpady bude předloženo u kolaudace stavby. Odpady budou původcem zařazovány pod katalogová čísla dle katalogu odpadů č. 93/2016 Sb. Investor a dodavatel stavby zabezpečí způsob nakládání s odpady dle jednotlivých kategorií v souladu se stávajícími legislativními požadavky. Podle uvedené legislativy je původce povinen vznik odpadů omezovat a vytvářet podmínky pro využívání odpadů a jejich zneškodňování.

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

Předpokládaný termín zahájení stavby: léto 2020

Předpokládaný termín ukončení stavby: 2020

**k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Po vybudování tramvajového svršku a spodku bude obnoven tramvajový provoz s tím, že rekonstruovaná nástupiště nebudou obsluhována.

**l) orientační náklady stavby**

Orientační náklady stavby byly vyčísleny na cca 36,1 mil. Kč bez DPH.

## **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

### **a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení**

Nástupiště budou řešena jako nástupní ostrůvky. V místech nástupních ostrůvků bude zvýšený jízdní pás.

### **b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení**

Regulační sloupky budou mít jednotnou vzhledovou návaznost na dosud používané typy v MOb MoaP.

## **B.2.3 Celkové stavebně technické řešení**

### **a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektů, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření**

Nástupiště budou rekonstruována tak, aby odpovídaly současným bezpečnostním a uživatelským standardům. Osová vzdálenost koleji bude pro sdruženou trolejbusovou dopravu v dotčeném úseku upravena ze stávajících 3,10 m na 3,5 m. Dvoukolejná trať mezi zastávkami vč. přilehlých úseků bude v celkové délce cca 275 m kompletně obnovena.

Nástupiště budou řešena jako nástupní ostrůvky šířky 2m, s nástupištní hranou délky 33m.

Podél nástupních ostrůvků bude nově proveden zvýšený jízdní pruh souběžné komunikace. Šířka zvýšeného jízdního pruhu mezi obrubami bude min. 3,5m. Odvodnění komunikace a chodníků bude pomocí odvodňovacích žlabů a vpustí zaústěných novými přípojkami do kanalizace.

Trakční stožáry na Nám. Svatopluka Čecha zůstanou beze změn. V celém dotčeném úseku budou vyměněna převěšová lana za nerezová a nově dodány parafiletové tlumiče v délce 2,5m na každý závěs na budově. Vyměněny budou i všechny trolejové závěsy. Trolejové dráty zůstanou zachovány. Na nově instalované parafiletové tlumiče bude nutno nově uchytit sdělovací kabel Policie, který tam dnes vede.

Dále bude provedena přeložka kabelu VO v chodníku v místě rozšířené vozovky směr centrum.

### **b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima**

Stavba nevyvolává požadavky na kapacitu veřejných sítí komunikačního vedení. Stavba nevyvolává požadavky na kapacitu elektronických komunikačních vedení. Není vyžadována kromě vody pro stavební potřebu žádná další spotřeba vody.

### **c) celková spotřeba vody**

Není vyžadována kromě vody pro stavební potřebu žádná další spotřeba vody. Množství vody pro stavbu odpovídá běžným požadavkům na stavební práce.

**d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Veškeré vznikající odpady z výstavby zařízení budou předávány pouze oprávněným osobám podle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Druhy a množství odpadů budou evidovány a doklady o nakládání s odpady bude předloženo u kolaudace stavby. Odpady budou původcem zařazovány pod katalogová čísla dle katalogu odpadů č. 93/2016 Sb.

Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství, o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití. Nakládání s odpady bude prováděno v souladu s regulativy schváleného plánu odpadového hospodářství kraje. Před vydáním kolaudačního rozhodnutí budou stavebnímu úřadu předány doklady prokazující, že se stavebními odpady bylo nakládáno v souladu s ustanoveními zákona o odpadech.

S odpady, které budou vznikat v době provozu, bude nakládáno v souladu s ustanoveními zákona o odpadech, včetně předpisů vydaných k jeho provedení.

**Demontovaný trolejový materiál a kovový odpad bude předán investorovi.**

V následující tabulce jsou uvedeny druhy odpadů vznikající při výstavbě s očíslováním dle Katalogu odpadů č. 93/2016 Sb.:

Katalogové číslo	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání
03 01 05	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	Oprávněná osoba
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 080111	O	Oprávněná osoba
15 01 02	Plastové obaly	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
15 01 06	Směsné obaly	O	Oprávněná osoba
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	Oprávněná osoba
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O	Oprávněná osoba
17 01 01	Beton	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 01 02	Cihly	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení



17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků	O	Oprávněná osoba
17 02 01	Dřevo	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 02 02	Sklo	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 02 03	Plasty	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N	Oprávněná osoba
17 04 05	Železo a ocel	O	Sběrna surovin
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O	Skládka
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	Skládka, oprávněná osoba
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N	Oprávněná osoba
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Oprávněná osoba
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	Skládka

Základní podmínky pro nakládání s odpady pro původce odpadů:

- Původce odpadů, které vzniknou při realizaci stavby je povinen zařadit odpady podle Katalogu odpadů, vést jejich průběžnou evidenci a předávat je pouze osobě oprávněné k nakládání s odpady.
- Podle zákona o odpadech musí být odpady přednostně nabídnuty k využití a recyklaci, tento způsob má přednost před konečným uložením na příslušné skládce.
- Po realizaci stavby budou doklady o způsobu nakládání s odpady původcem archivovány minimálně 5 let (dle §39 zákona o odpadech) a v případě, že jej správní orgán vyzve, předloží je k nahlédnutí.
- S nebezpečnými odpady vzniklými při realizaci stavby může nakládat pouze osoba oprávněná k nakládání s nebezpečnými odpady, tj. mající souhlas podle §16 odst. 3) zákona o odpadech.

**e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.**

Není požadováno.

## **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

**Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením**

### **Zásady řešení pro osoby s omezenou možností pohybu**

Stavba bude provedena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb – zejména nástupiště a navazující stavbou dotčené komunikace a chodníky.

V rámci stavby jde především o stavební objekt SO 03 a SO 05.

#### **Nástupiště**

Nástupiště bude mít nástupní hranu výšky 200mm. U označníku bude proveden signální pás š. 800mm z reliéfní dlažby, který bude umístěn 800 mm vedle sloupku označníku, kolmo k podélné ose nástupiště a končící 500 mm před hranou nástupiště, na okraji ostrůvku bude varovný pás, podél nástupní hrany bude provedeno vymezení bezpečnostního odstupu dlažbou kontrastní barvy do 500mm od nástupní hrany. Jako vodící linie budou sloužit umělé vodící linie (podélné drážky š. 0,4m uprostřed ostrůvku). Přístup na zastávku pro osoby se zrakovým postižením bude rampou v čele nástupního ostrůvku od ostrůvku u místa pro přecházení. Výška obruby u míst k přecházení je max. 20 mm a nejsou použity nájezdové obrubníky, u pochozích ploch je dodržen součinitel smykového tření, je dodržen kontrast sloupků svislých dopravních značek kontrastním pruhem ve výši 1400-1600mm od pochozí plochy. Jsou použity materiály, odpovídající požadavkům Nařízení vlády č. 163/2002 ve znění NV 312/2005 požadavky na vybrané výrobky.

#### **Chodníky**

Podélný sklon chodníků je do 8,33%, příčný sklon je max. 2%. Šířka chodníků je min. 1,5m bez bezpečnostních odstupů. Napojení na silniční komunikace v místech umožňujících přecházení je s maximálním výškovým rozdílem 20mm. U snížených obrub nebude použit nájezdový obrubník. V místech, kde je výškový rozdíl mezi chodníkem a přilehlou komunikací menší než 80mm bude na okraji chodníku varovný pás. Chodníky jsou navrženy v šířce min. 2 m.

Povrch bude rovný, pevný a upravený proti skluzu.

Přirozená vodící linie je tvořena stěnami budov.

#### **Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením**

Akustická zařízení nejsou navrhována.

#### **Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení**

Všechny použité výrobky musí pro bezbariérové úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí odpovídat technickým předpisům, včetně dodržení barevného kontrastu od pochozí plochy a musí mít ověření o shodě výrobku dle nařízení vlády č. 163/2002 ve znění NV 312/2005 – požadavky na vybrané stavební výrobky.

Výrobky se v rámci této stavby mohou požit na povrchu chodníků, nástupišť a dalších součástí pěších tras. Je potřebné, aby splňovaly podmínky na drsnost a případnou funkci varovných a vodících pásů. Povrch pochozích ploch musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Nášlapná vrstva musí mít:

- a) součinitel smykového tření nejméně 0,5, nebo
- b) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40, nebo
- c) úhel kluzu nejméně  $10^\circ$ , popřípadě ve sklonu pak:
- d) součinitel smykového tření nejméně  $0,5 + \operatorname{tg} \alpha$ , nebo
- e) hodnotu výkyvu kyvadla nejméně  $40 \times (1 + \operatorname{tg} \alpha)$ , nebo
- f) úhel kluzu nejméně  $10^\circ \times (1 + \operatorname{tg} \alpha)$ , a je úhel sklonu ve směru chůze

### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

#### **a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení**

Bezpečnost stavby na provozované dráze je řešena v rámci platné legislativy (zákon o drahách) a s ohledem na stávající předpisy spojené s provozováním dráhy. Nástupiště budou stavebně technicky upravena tak, aby byla zajištěna maximálně bezpečnost cestujících signální pásy pro slabozraké atd. Součástí stavby bude orientační systém - zastávkové označníky atd.

#### **b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

### **B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení**

#### **a) popis stávajícího stavu**

Není předmětem stavby.

#### **b) popis navrženého řešení**

Není předmětem stavby.

#### **c) energetické výpočty**

Není předmětem stavby.

## **B.2.7 Základní popis stavebních objektů**

### **a) popis stávajícího stavu**

Staveniště se nachází v části města Ostravy, a to v městské části Přívoz v uliční zástavbě na ulici Nádražní v blízkosti Náměstí Svatopluka Čecha. Ve stávajícím stavu se nacházejí tramvajová dvoukolejná trať se zastávkami pro sdružený tramvajový a trolejbusový provoz a souběžné zpevněné pozemní komunikace pro silniční vozidla a chodce v obou směrech. Obě koleje jsou v dotčeném úseku v přímé, osová vzdálenost kolejí je 3,10. Sklon kolejí nepřesahuje 3 ‰. Přejezdová úprava (resp. vozovka) je v dotčeném úseku provedena ze zádlážbových panelů. Nástupní ostrůvky umístěné mezi kolejí a komunikací jsou široké 1,7 m, výška nad vozovkou (resp. T.K.) je cca 0,16 m.

### **b) popis navrženého řešení**

#### **SO 01 – Tramvajový spodek**

Nový tramvajový spodek je navržen tak, aby bylo možno dosáhnout na pláni tramvajového spodku hodnotu minimálně 40 MPa a splnit ČSN 73 6405 – Projektování tramvajových tratí. Návrh byl posouzen dle předpisu SŽDC S3 – příloha 6.

Šířka pláně je navržena na 1,75m od osy koleje v souladu s šířkou tramvajového pásu.

Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové oblasti tramvajového svršku i spodku mezi pevnou jízdní dráhou a kolejí se šterkovým ložem v délkách 10 m. Konstrukční opatření ke zvýšení únosnosti pláně v přechodovém klínu bude řešena v dalším stupni PD.

Tramvajový spodek je navržen ve skladbě:

- výztužná geotextilie 50 kN,
- šterkodrt' 90 Mpa, výška vrstvy 30 cm.

Odvodnění tramvajového spodku je navrženo novým trativodem vedeným středem mezi kolejového prostoru do stávajících odvodňovacích šachet. Trativod je navržen z drenážní trubky z PVC DN 150, délka 400m. Trativodní žebro je vyplněno šterkodrtí 8/16 a obaleno separační geotextilií 300 g/m<sup>2</sup>.

#### **SO 02 – Tramvajový svršek**

Objekt zahrnuje rozebrání tramvajových kolejí stávající dvojkolejně tratě v celé délce úpravy tj. 304,22 m a vybourání (resp. rozebrání) stávající přejezdové vozovky ze zádlážbových panelů a přilehlých pásů živice vozovky souběžných komunikací tak, aby mohla být provedena kompletní výměna kolejového svršku i spodku.

Nový tramvajový svršek je navržen v dotčeném úseku na pevné jízdní dráze z železobetonové desky o základní výšce (mocnosti) 37,6 cm a šířce 170 cm od osy koleje. Na koncích kolejí budou zřízeny přechodové úseky (oblasti) tramvajového svršku i spodku bez PJD mezi pevnou jízdní dráhou a kolejí se

stávajícím šterkovým ložem v délkách 10 m. Konstrukční opatření ke zvýšení únosnosti pláň v přechodovém klínu budou řešena v dalším stupni PD.

Na svršek jsou použity kolejnice 57R1. Upevnění kolejnic je pomocí pružného upevnění zakrytovanými komplety o rozměrech a vlastnostech W-tram. Kolejnice jsou od konstrukce základy odděleny lepenými bokovnicemi za účelem snížení hluku a vibrací. Svršek je oddělen od spodku antivibračními rohožemi z nerecyklovaného materiálu tloušťky 24 mm, které budou uloženy vodorovně na urovnanou vrstvu pod pevnou jízdní dráhou. Kolmé boční rohože se opírají o L-prefabrikáty na podkladní ložné vrstvě ze šterkodrtě frakce 0-32, které budou tvořit ztracené bednění.

**Odvodnění** kolejnicových žlábků bude provedeno otvory o šířce 2 cm do skříňových odvodňovačů (stávající se nahradí novými ve stejné poloze). Budou použity odvodňovače do rozchodu a odvodňovače do mezirozchodu. Vně koleje bude odvodnění příčným sklonem vozovky do stávajících uličních vpustí. Odvodňovače budou zaústěny do stávajících odvodňovacích šachet Š1 – Š9 situovaných na tramvajovém tělese v mezi kolejovým prostoru. Projekt předpokládá výměnu šachet za nové, stávající přípojky do souběžného kanalizačního řádu budou zachovány.

Vozovka bude zřízena dle TP 170 a bude obsahovat vrstvy ve skladbě jdoucích za sebou, jako je asfaltový beton střednězrnný mastixový tl.40 mm, spojovací postřík z asfaltové modifikované emulze s množstvím zbytkového pojiva 0,2kg/m<sup>2</sup>, asfaltový beton hrubozrnný pro ložné vrstvy modifikovaný tl. 60 mm, infiltrační postřík z asfaltové emulze s množstvím zbytkového pojiva 0,3kg/m<sup>2</sup> a podkladní beton C20/25-XF4 tl. 125 mm.

***Tramvajový svršek je řešen jako pevná jízdní dráha ve skladbě:***

Kolejnice 57R1	180 mm
Pryžová podložka	5 mm
Plastová podkladnice	34mm
Celkem	219 mm

***Skladba živičného krytu koleje:***

asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	tl.40mm
spojovací postřík	PS,A 0,5kg/m <sup>2</sup>	
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	tl.60mm
infiltrační postřík	PS-C 0,3kg/m <sup>2</sup>	ČSN 736129
podkladní beton	C20/25-XF4	tl. 125 mm
beton	C30/37-XF4	tl. 376 mm
antivibrační rohož		tl. 24 mm
zhutněné šterkové lože		tl. 200-300 mm
Celkem		min. 835-935 mm

ZHUTNĚNÁ PLÁŇ 45 MPa

### SO 03 – Nástupiště

Nástupiště bude provedeno ve formě nástupních ostrůvků š. 2m, délka nástupiště 33m, výška nástupní hrany 20cm. Nástupiště bude respektovat normu ČSN 73 6425-1.

Nástupní hrana bude tvořena obrubníky „K“, výška hrany 20 cm. Odvodnění nástupišť bude příčným sklonem 2 %.

Na zadní hranu nástupiště u vozovky a na chodník u vozovky budou osazeny regulační sloupky.

V místě nástupiště bude zvýšen jízdní pruh pro snadný pohyb cestujících mezi nástupištěm a nástupním ostrůvkem. Ostrůvky budou doplněny o bezbariérová místa umožňující přecházení.

Na zadní hranu nástupiště u vozovky a na chodník u vozovky budou osazeny regulační sloupky. Chodníky podél zvýšených jízdních pruhu bude nutno rovněž zvednout o cca 10-15 cm (předláždění zámkové dlažby) tak, aby byl zachován normový příčný sklon komunikace. Bude provedeno místní šetření (pasportizace), kde budou odhaleny případné kolize se vstupy do budov, sklepními okny apod.). Do rozpočtu bude počítáno i s úpravou omítek a hydroizolace na dotčených budovách.

Za nástupišti budou vytvořeny místa umožňující pro přecházení celé vozovky přes tramvajový pás, na opačné straně bude na chodníku snižená obruba a doplněn varovný pás..

Pro případné budoucí osazení kamer a informačního systému budou v rámci stavby položeny chráničky. Bude udělán sloupek na kameru na konci nástupiště v provedení antivandal.

#### ***Skladba nástupiště– katalogový list D2 – D – 1 – CH:***

zámková dlažba	tl. 80mm
lože	tl. 40mm
šterkodrt'	tl. 250 mm
Celkem	min. 370 mm
ZHUTNĚNÁ PLÁŇ 45 MPa	

### SO 04 – Úprava komunikace

Objekt zahrnuje úpravu komunikace v místě nástupišť. V místě nástupiště bude zvýšen jízdní pruh pro snadný pohyb cestujících mezi nástupištěm a nástupním ostrůvkem, šířka mezi obrubami bude min. 3,5m. Nájezdová rampa na zvýšený jízdní pruh v místě nástupišť bude z živice, stejně jako celá úprava komunikace. Délka rampy bude 3m. Bude doplněno svislé a vodorovné dopravní značení a rampy. Nájezdová rampa bude umožňovat průjezd nízkopodlažních autobusů. Stávající BUS pruhy zůstanou zachovány.

Dále bude posunuta stávající obruba jízdního pruhu směr centrum v místě nástupiště směr hlavní nádraží z důvodu příčného posunu koleje směrem do jízdního pruhu. Touto úpravou zůstanou zachovány stávající šířkové parametry komunikace. Posun bude cca 45cm.

**Odvodnění** v místě zvýšeného jízdního pásu na obou nástupištích bude pomocí šterbinového žlabu š. 210mm na okraji vozovky u chodníku. Na konci žlabu bude vpust'ový kus s mříží, odkud bude voda svedena svodným potrubím DN150 do přípojek stávající uliční vpusti.

odvodňovací žlab Ž1 – š. 210mm, délka 3,66m, na chodníku v místě vjezdu do vrat

šterbinový žlab Ž2 – š. 210mm, délka 4m, podél zvýšeného jízdního pásu

šterbinový žlab Ž3 – š. 210mm, délka 28m, podél zvýšeného jízdního pásu

odvodňovací žlab Ž4 – š. 210mm, délka 4,66m, na chodníku v místě vjezdu do vrat

šterbinový žlab Ž5 – š. 210mm, délka 21m, podél zvýšeného jízdního pásu

šterbinový žlab Ž6 – š. 210mm, délka 11m, podél zvýšeného jízdního pásu

Stávající vpusti budou výškově upraveny do nové nivelety vozovky (celkem 8 vpustí). Dále budou 2 nové uliční vpusti v místech, kde začíná nájezdová rampa na zvýšený jízdní pruh. Vpusti budou zaústěny do přípojek stávajících uličních vpustí svodným potrubím DN150. Uliční vpusti podél odsunutě obruby (celkem 4 kusy) budou posunuty k nové obrubě. Napojení potrubí přípojek na stávající potrubí bude řešeno pomocí přesuvných těsnících manžet. Napojení přípojky UV2 bude řešeno napojením na potrubí kanalizace DN300. Napojení na kameninové potrubí bude řešeno jádrovou navrtávkou do horní třetiny kanalizační trouby za použití universální sedlové odbočky zajišťující vodotěsnost napojení a bez přesahu potrubí přípojky do profilu potrubí kanalizace.

V rámci stavby bude řešena oprava stávajících přípojek bezvýkopovou technologií zatažením inverzního bezešvého rukávce napuštěného pryskyřicí do potrubí přípojky. Po vytvrzení bude rukávec staticky samonosný. Napojení přípojek bude dále opraveno osazením lokální vložky (klobouku) požadované dimenze. Tato oprava zajistí těsnost napojení.

Tabulka přípojek:

Přípojka	dimenze potrubí DN	kóta terénu	kóta výtoku	kóta napojení	délka přípojky	spád přípojky	napojení do
	(mm)	(m n.m.)	(m n.m.)	(m n.m.)	(m)	(‰)	(-)
žlab Ž1	150	209,23	208,73	207,30	10,80	132,4	do stoky 500x750
UV1	150	209,07	207,70	207,48	7,90	27,2	do přípojky Ž1
žlab Ž2	125	209,02	208,43	207,49	0,50	200,0	do přípojky UV1
žlab Ž3-1	150	209,02	208,43	207,30	1,30	869,2	do přípojky Ž1
žlab Ž3-2	150	209,01	208,42	207,45	19,50	49,8	do přípojky UV
UV2	150	208,74	207,37	205,87	19,20	78,1	do stoky DN300
žlab Ž4	150	208,83	208,33	207,65	8,70	78,2	do přípojky UV
žlab Ž5	125	208,83	208,24	207,65	1,50	393,3	do přípojky Ž4
žlab Ž6	125	208,66	208,07	207,65	11,50	36,5	do přípojky Ž4

Odvodnění zemní pláně bude do stávajících trativodů.

***Nová konstrukce vozovky – zvýšený jízdní pruh - katalogový list D0 – N – 1 – II – PII:***

asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	tl.40mm
spojovací postřík	PS,A 0,5kg/m2	
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	tl.60mm
spojovací postřík	PS,A 0,5kg/m2	
asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22+	tl.90mm
infiltrační postřík	0,7kg/m2	
šterkodrt'	ŠDA	tl. 200 mm
šterkodrt'	ŠDA	tl. 150 mm
<u>ZHUTNĚNÁ PLÁŇ</u>		<u>45Mpa</u>
Celkem		min. tl. 540 mm

***Napojení krytu na stávající stav – odfrézování krytu tl. 100mm a doplněna skladba vozovky:***

asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	tl.40mm
spojovací postřík	PS,A 0,5kg/m2	
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	tl.60mm
<u>spojovací postřík</u>	<u>PS-CP 0,2kg/m2</u>	<u>ČSN 736129</u>

Předpokládá se normová konstrukce vozovky.

**SO 05 – Úprava chodníků**

Objekt zahrnuje úpravu chodníků v místech zvýšených jízdních pruhů. Chodníky budou předlážděny a budou doplněny signální a varovné pásy. Na chodník u vozovky v místě nástupišť budou osazeny regulační sloupky. Obruby podél zvýšených jízdních pruhu bude nutno zvednout o cca 10-15 cm (předlážděním zámkové dlažby) tak, aby byl zachován normový příčný sklon komunikace. Úpravou chodníku nedojde k zásahu do okolních budov. V místech, kde bude dlažba u budov výše, než je současný stav, budou provedeny úpravy u sklepních oken a větracích mřížek. Úpravy budou spočívat v osazení záhonových obrub před tato místa, aby byla zachována jejich funkčnost. Dále budou na chodnících doplněny snížené obruby pro umožnění přechodu komunikace.

Chodník v místě posunuté obruby u jízdního pruhu směr centrum bude předlážděn. Z důvodu posunu obruby dojde k jeho zúžení na min. 2m.

V místech vjezdů do vrat bude použita barevně odlišná dlažba.



**Odvodnění** chodníků bude příčným sklonem do přilehlé vozovky. Před vjezdy do vrat bude chodník ve stejné výšce jako je stávající stav. Budou zde osazeny žlaby pro zachycení vody z okolní plochy chodníku. Na konci žlabu bude vpust'ový kus s mříží, odkud bude voda svedena svodným potrubím DN 150 do stávající přípojky uliční vpusti.

***Skladba chodníku – katalogový list D2 – D – 1 – CH:***

zámková dlažba	tl. 60mm
lože	tl. 40mm
šterkodrt'	tl. 150 mm
Celkem	min. 250 mm

ZHUTNĚNÁ PLÁŇ 45 MPa

***Skladba chodníku v místě vjezdu do vrat – katalogový list D2 – D – 1 – CH:***

zámková dlažba červená	tl. 80mm
lože	tl. 40mm
šterkodrt'	tl. 200 mm
Celkem	min. 320 mm

ZHUTNĚNÁ PLÁŇ 45 MPa

**SO 06 – Trakční vedení**

Stavební objekt řeší nutné úpravy trolejového vedení vyvolané úpravou kolejíště.

Trakční stožáry na Nám. Svatopluka Čecha jsou nové – z roku 2004, takže ty zůstanou beze změn.

V celém dotčeném úseku budou vyměněna převěsová lana za nerezová 35mm<sup>2</sup> a nově dodány parařilové tlumiče v délce 2,5m na každý závěs na budově.

Vyměněny budou i všechny trolejové závěsy – typ Omega pro tramvaje a závěsy do roviny pro trolejbusy. Trolejové dráty zůstanou zachovány.

Na nově instalované parařilové tlumiče bude nutno nově uchytit sdělovací kabel Policie, který tam dnes vede. Pro uchycení bude nutno použít závěs na parařil.

Úprava trakčního vedení tramvaje – 2x300m 600m jednostopého vedení TRAM

Úprava trakčního vedení trolejbusu – 2x300m = 600m dvoustopého vedení TBUS

**SO 07 – Přeložka kabelu VO**

Obsahem stavebního objektu SO07 – Přeložka kabelu VO je instalace nových zemních kabelových tras vedení veřejného osvětlení v rozsahu posunuté obruby u jízdního pruhu směr centrum. Kabel bude přeložen do nové polohy tak, aby nebyl pod posunutou obrubou.

Rozvodné soustavy - 3 PEN AC 50Hz 400V, TN-C – kabelový rozvod

Napájení stávajících rozvodnic veřejného osvětlení RVOS na ul. Nádražní je provedeno smyčkováním stávajícího kabelu AYKY-J 4x25mm<sup>2</sup>. Z návaznosti na stavební úpravy chodníku, v němž vede stávající kabelová trasa je nutno toto kabelové vedení přeložit.

Překládaná trasa bude realizována na základě požadavku vlastníka zařízení kabely typu CYKY-J 4x16mm<sup>2</sup>, pouze úsek, který je nutno spojit z důvodu rozsahu stavby původním typem kabelu AYKY-J 4x25mm<sup>2</sup>. Budou nově položeny pod upravovaným tělesem chodníku, budou uloženy v chráničkách kopoflex ø63mm v kabelové rýze š.350 a hl.500mm v pískovém loži tl.8cm. Všechny nové kabely mezi rozvodnicemi RVOS budou kompletně zataženy až do svorkovnic rozvaděčů. Jedinou výjimkou bude kabel na křižovatce ulic Nádražní a Chopinovy, kde z důvodu rozsahu stavby bude provedeno napojení překládaného vedení na stávající zemní nn kabelovou spojkou.

Při pokládce nového kabelového vedení je nutné respektovat normy ČSN 33 2000-5-52 ed.2, ČSN 73 6005 a vyjádření jednotlivých správců. Při pokládce kabelového vedení v rámci stavby dojde k souběhu nebo křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi. Veškeré tyto sítě musí být před začátkem výkopových prací vytýčeny. Výkopové práce musí být v těchto místech prováděny výhradně ručně. Při případném obnažení některé ze sítí musí být na místo povolán správce sítě, který stanoví podmínky pro další průběh prací v okolí sítě. Při křížení nebo souběhu nového kabelového vedení či rezervních chráničů s inženýrskými sítěmi musí být dodržena vzdálenost dle normy ČSN 73 6005 týkající se prostoro-rovém uspořádání sítí technického vybavení a ČSN 73 7505 o sdružených trasách městských vedení technického vybavení.

## **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby**

### **Posouzení technických podmínek požární ochrany**

Vzhledem k rozsahu stavby a navrhovanému technickému řešení není provedeno PBŘ.

## **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

### **a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov**

Není předmětem stavby.

### **b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií**

Není předmětem stavby.

### **c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby**

Není předmětem stavby.

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

### **Zásady řešení parametrů stavby a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí**

Vzhledem k nové konstrukci tramvajového svršku dojde ke zlepšení vlivu provozu tramvaje na okolí – zmenšení hluku a vibrací. Vlivem záměru dojde k mírnému posunutí trasy tramvajových kolejí ve směru centrum o cca 0,4m v délce cca 270m. Tato změna nebude mít žádný negativní vliv na okolní prostředí.

## **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Stavba je navržena dle platné legislativy proti vnějším vlivům.

### **a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

### **b) ochrana před bludnými proudy**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

### **c) ochrana před technickou seizmicitou**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

### **d) ochrana před hlukem**

Vlastní konstrukce nového kolejiště snižuje hlučnost.

### **e) protipovodňová opatření**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

### **f) ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

## **B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu**

### **a) napojovací místa technické infrastruktury**

S ohledem na realizaci výše uvedené stavby není nutno zřizovat žádné další napojení na inženýrské sítě. Nové odvodňovací prvky budou napojeny na stávající kanalizační šachty a vpusti.

### **b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Stávající napojení na technickou infrastrukturu nevyžaduje navýšení dimenzí.

### **c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní in-**

### **frastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury**

Dopravní řešení zůstává stávající. Na nástupištích a chodnících budou signální a varovné pásy. Napojení dopravních a pěších tras zůstává původní. Přístup na nástupiště z přilehlých chodníků bude zajištěn bezbariérově. Cyklistická doprava není stavbou dotčena.

## **B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologii**

### **a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu**

Dopravní řešení se rekonstrukcí nemění. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci zastávky, tak dopravní technologie zůstane beze změny.

### **b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby**

Během výstavby budou zastávky neobsluhovány a bude zavedena náhradní autobusová doprava.

### **c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.**

Vzhledem k charakteru není doloženo.

## **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

### **a) terénní úpravy**

Vzhledem k charakteru nejsou terénní úpravy prováděny.

### **b) použité vegetační prvky**

Vegetační prvky nejsou použity.

### **c) biotechnická, protierozní opatření**

Vzhledem k charakteru nejsou biotechnická a protierozní opatření řešena.

## **B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

### **a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

*Ovzduší:*

Plošným zdrojem bude samotné staveniště – tedy celá plocha stavebních úprav řešené stavby, zejména v době, kdy bude probíhat příprava území pro stavbu. Plocha stavby je přesně vymezená, doba výstavby je časově omezená. Příspěvky jednotlivých znečišťujících látek v místech nejbližší obytné zá-

stavby budou v případě této stavby pouze po omezenou dobu a nebudou významně znamenat znečištění prostředí v místech nejbližší zástavby.

Vliv stavby na ovzduší v období výstavby lze omezit na emise tuhých částic do ovzduší při manipulaci se sypkými hmotami a na emise ze stavebních strojů a nákladních automobilů. Dopad vlastní stavební činnosti (včetně zemních prací) bude co nejvíce minimalizován zvolenou technologií zakládání a provádění stavby.

#### *Hluk:*

Při provádění stavebních prací a v místech stavebních mechanismů je přístupná ekvivalentní hladina hluku do 60 dB (A) dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Stavební práce budou prováděny v době mezi 7:00 až 21:00 hodin, tj. mimo dobu nočního klidu. V době realizace stavebních úprav může být ovlivněno okolí stavby. Dodavatel stavby bude poskytovat garance na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby se zohledněním požadavků na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií).

Vzhledem k nové konstrukci tramvajového svršku dojde ke zlepšení vlivu provozu tramvaje na okolí – zmenšení hluku a vibrací. Vlivem záměru dojde k mírnému posunutí trasy tramvajových kolejí ve směru centrum o cca 0,4m v délce cca 270m. Tato změna nebude mít žádný negativní vliv na okolní prostředí. Budou splněny podmínky nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

#### *Voda:*

Stavba ani provoz nebude mít žádný podstatný vliv na povrchové ani podzemní vody. K negativnímu ovlivnění povrchových nebo podzemních vod by mohlo dojít pouze v případě vzniku havárie, která by nebyla řešena v souladu s platnou legislativou.

#### *Odpady:*

Veškeré vznikající odpady z výstavby zařízení budou předávány pouze oprávněným osobám podle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Druhy a množství odpadů budou evidovány a doklady o nakládání s odpady bude předloženo u kolaudace stavby. Odpady budou původcem zařazovány pod katalogová čísla dle katalogu odpadů č. 93/2016 Sb.

Investor stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství, o vznikajících odpadech v průběhu stavby a způsobu jejich zneškodnění nebo využití bude vedena odpovídající evidence; součástí smlouvy se zhotovitelem stavby bude požadavek vznikající odpady v etapě výstavby nejprve nabídnout k využití. Nakládání s odpady bude prováděno v souladu s regulativy schváleného plánu odpadového hospodářství kraje. Před vydáním kolaudačního rozhodnutí budou stavebnímu úřadu

předány doklady prokazující, že se stavebními odpady bylo nakládáno v souladu s ustanoveními zákona o odpadech.

S odpady, které budou vznikat v době provozu, bude nakládáno v souladu s ustanoveními zákona o odpadech, včetně předpisů vydaných k jeho provedení.

V následující tabulce jsou uvedeny druhy odpadů vznikající při výstavbě s očíslováním dle Katalogu odpadů č. 93/2016 Sb.:

Katalogové číslo	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání
03 01 05	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	N	Oprávněná osoba
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 080111	O	Oprávněná osoba
15 01 02	Plastové obaly	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
15 01 06	Směsné obaly	O	Oprávněná osoba
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	N	Oprávněná osoba
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02	O	Oprávněná osoba
17 01 01	Beton	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 01 02	Cihly	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků	O	Oprávněná osoba
17 02 01	Dřevo	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 02 02	Sklo	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 02 03	Plasty	O	Oprávněná osoba, recyklační zařízení
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N	Oprávněná osoba
17 04 05	Železo a ocel	O	Sběrna surovin
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O	Skládka
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	Skládka, oprávněná osoba
17 09 03	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	N	Oprávněná osoba

20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Oprávněná osoba
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	Skládka

Základní podmínky pro nakládání s odpady pro původce odpadů:

- Původce odpadů, které vzniknou při realizaci stavby je povinen zařadit odpady podle Katalogu odpadů, vést jejich průběžnou evidenci a předávat je pouze osobě oprávněné k nakládání s odpady.
- Podle zákona o odpadech musí být odpady přednostně nabídnuty k využití a recyklaci, tento způsob má přednost před konečným uložením na příslušné skládce.
- Po realizaci stavby budou doklady o způsobu nakládání s odpady původcem archivovány minimálně 5 let (dle §39 zákona o odpadech) a v případě, že jej správní orgán vyzve, předloží je k nahlédnutí.
- S nebezpečnými odpady vzniklými při realizaci stavby může nakládat pouze osoba oprávněná k nakládání s nebezpečnými odpady, tj. mající souhlas podle §16 odst. 3) zákona o odpadech.

*Půda:*

Stavbou nebude dotčen zemědělský půdní fond ani půda určená k plnění funkce lesa.

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

*Územní systémy ekologické stability:*

Územní systémy ekologické stability dle Generelu lokálního systému ekologické stability jsou zahrnuty v územně plánovací dokumentaci města. Územní systém ekologické stability je tvořen soustavou biocenter vzájemně propojených biokoridory. Principiálně je rozlišován územní systém ekologické stability na třech měřítkových úrovních - nadregionální, regionální a lokální ÚSES. Návrh územních systémů ekologické stability pro zájmové území byl zpracován a schválen v rámci Územního plánu města Ostravy (vydán Usnesením zastupitelstva města č. 2462/ZM1014/32 ze dne 21. 5. 2014).

Stavba neovlivní prvky územních systémů ekologické stability.

*Chráněná území:*

Stavba se nenachází ve zvláště chráněném území ve smyslu zákona ČNR č. 114/92 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

*Významné krajinné prvky:*

Stavba není situována v plochách jmenovaných zákonem č. 114/1992 Sb. jako významný krajinný prvek.

**c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Realizace předloženého záměru nebude mít významný vliv (přímý ani dálkový) na evropsky významné lokality vyhlášené nařízením vlády č. 132/2005 Sb., ani na ptačí oblasti.

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

Záměr nepodléhá zjišťovacímu řízení z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

**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**

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Dle 266/1994 Sb. o drahách, § 8 písm. f) je stanoveno u tramvajové dráhy ochranné pásmo 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Stavbou dojde ke zvětšení bezpečnosti pohybu chodců na nástupiště. Bezpečnost bude dále zajištěna svislým a vodorovným dopravním značením.

Budou splněny podmínky nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

Řešeno v samostatné části dokumentace.

## **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Velikost odvodňovacích ploch se nezvětšuje. Veškeré dešťové vody jsou odváděny do stávajících odvodňovacích prvků.

V Ostravě 5/2019 vypracoval Ing. Radek Hybner



**Dopravní projektování, spol. s r.o.**  
Janáčkova 1194/12, 702 00 Moravská Ostrava  
Tel.: 595 155 039  
e-mail: [hybner@dopravniprojektovani.cz](mailto:hybner@dopravniprojektovani.cz)  
.cz