

B - Souhrnná technická zpráva

Dle příl. č.6 vyhl. 146/2008

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 zastavenost území,

Stavba se nachází v zastavěném území obce . Je v souladu s charakterem a dosavadním využitím území .

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

Stavba se dle platného ÚP nachází na plochách silniční dopravy a prostor je v ÚP označen jako DS-P3 .

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

Vzhledem k malému rozsahu plošnému a zejména k povrchovému charakteru stavby je ovlivnění těchto charakteristik zanedbatelné .

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

Vzhledem k malému rozsahu stavby nebyly tyto průzkumy prováděny. Byla provedena diagnostika konstrukcí zpevněných ploch firmou TPA ČR, s.r.o. . Závěrečná zpráva je přílohou č.3 této zprávy . Dále bylo provedeno statické posouzení stávajícího stavu a návrh oprav opěrné stěny kolem plochy autobusového nádraží (provedl Ing.Roman Macoszek , autorizovaný inženýr pro pozemní stavby, statiku a dynamiku staveb.) Výsledky jsou zpracovány do PD . Oprava opěrné stěny je náplní SO 201 Opěrná stěna kolem autobusového nádraží .

e) ochrana území podle jiných právních předpisů1) - památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, lokality soustavy Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.

Stavba není součástí výše uvedených chráněných území, s výjimkou ochranného pásma městské památkové zóny Bruntál , zasahuje do ochranného pásma kabelů VN a NN , a bezpečnostních pásem podzemních vedení.

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

Stavba neleží ani v záplavovém, ani v poddolovaném území.

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

Tyto vlivy jsou vzhledem k rozsahu stavby zanedbatelné.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

Budou vybourána provizorní nástupiště z panelů . Dále pak stávající obrubníky chodníků a nástupišť , které budou nahrazeny novými . Stávající podklady a kryty budou recyklovány , přebytky budou odvezeny .

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

Netýká se .

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

Prostor stavby je a bude napojen z hlediska silniční dopravy na průjezdní úsek silnice I/45 , dvěma vjezdy vlevo a to v km 24.970 - slouží a bude sloužit dále jako výjezd a v km 24.910 , který slouží a bude sloužit jako vjezd , obojí pro autobusy a parkující vozidla . Z hlediska pěší dopravy jsou chodníky , které jsou součástí stavby napojeny na chodníky podél silnice (ul. Dr. Eduarda Beneše) . Aby byl umožněn zkrácený přístup pro chodce z ulice Zeyerovy , navrhuje se schodiště z ulice Zeyerovy , které naváže přímo na obvodový chodník . Veškerá křížení komunikací různého účelu budou řešena bezbariérově .

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

Nejsou známy .

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

Stavba se nachází na pozemcích (vše k.ú. Bruntál město) 1492/1(ostatní plocha, ostatní komunikace) a 4035/1 (ostatní plocha , manipulační plocha) ve vlastnictví investora , města Bruntál. Úprava autobusového zálivu se dotýká pozemku 4037/1 (ostatní plocha , silnice) v majetku státu , ve správě ŘSD ČR.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo,

Netýká se .

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření,

Netýká se .

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Viz . B.1 f)

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci,

Jedná se o změnu dokončené stavby , autobusového stanoviště , na parkoviště OA a 3 zastávky autobusové dopravy, s odstavnými místy pro čekání autobusů a úpravu sousedícího zastávkového zálivu pro autobusy . Autobusové stanoviště je v současné podobě tvořeno asfaltovou plochou zhruba obdélníkového tvaru, rozčleněnou podélně provizorními nástupišti z panelů na jednotlivá stání autobusů. Je lemováno obrubníky a navazujícími chodníky .

b) účel užívání stavby,

Nástupišť a zastávky autobusové dopravy s odstavnými místy pro čekání autobusů. Parkoviště osobních automobilů .

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,*

Netýká se .

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

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny ve výkresových i textových částech dokumentace .

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.,*

Stavba řeší kombinaci zastávek autobusové dopravy a parkování osobních automobilů na ploše stávajícího autobusového stanoviště .

g) *ochrana stavby podle jiných právních předpisů1) - kulturní památka apod.,*

Stavba není kulturní památkou a není chráněna podle jiných 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.,*

Stavba není výrobního charakteru a nemá s výjimkou období výstavby spotřebu hmot . Jedinou spotřební položkou je spotřeba el. energie pro svítidla veřejného osvětlení .

Vzhledem k tomu , že charakter ploch a jejich zpevnění se v z hlediska povrchu nemění , nedojde k nárůstu množství dešťových vod , ani k zásadní změně v jejich odvádění . Naopak dojde k poklesu množství neboť do návrhu jsou nově zakomponovány plochy zeleně s koef. zásaku 0.15 a plochy parkovišť z mezerovité dlažby , která má koef. zásaku cca 0,5 .

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

Termíny realizace jsou odvislé od termínů legalizace stavby a klimatických podmínek. Předpoklad výstavby - nejdříve II/2021 . Bylo by vhodné , aby se realizace odehrávala aspoň zčásti v době letních prázdnin , vzhledem k nutným omezením provozu některých autobusových linek . Tím by se omezil , případně vyloučil , nežádoucí vliv stavby na dopravu školní mládeže.

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),*

Předčasné užívání stavby se nepředpokládá .

k) *orientační náklady stavby*

7 mil. Kč. (vč. DPH)

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) *urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení,*

Stavba odpovídá požadavkům územního plánu a jeho regulativům.

b) architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Architektonické řešení je podřízeno technickému řešení a požadavkům dotčených orgánů. Jsou použita ekonomická řešení s využitím kvalitních betonových prefabrikátů , převážně přírodních odstínů , s výjimkou řešení bezbariérových úprav a úprav pro nevidomé , kde jsou využity barevně kontrastní materiály , zejména dlažby .

Jsou splněny požadavky orgánu památkové péče v následujícím smyslu :

Dlažby chodníků , nástupišť a vjezdu do dvora Spol. domu budou provedeny z betonové dlažby o rozměrech 200x100 mm , v přírodním odstínu (s výjimkou kontrastního provedení úprav pro nevidomé) .

Schodiště nebude obloženo dlažbou , jak bylo původně navrženo , ale pouze s povrchem z betonu , při zdrsňené protiskluzové úpravě .

Veškeré nátěry zábradlí , které je součástí objektů SO 101 a SO 201 budou provedeny v jednotném odstínu RAL 7016 (antracitová šed')

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 nepřípustné přetvoření,

Hlavním stavebním objektem stavby je SO 101-Zpevněné plochy a odvodnění , který zahrnuje zejména úpravu vlastních parkovacích ploch a ploch obslužných komunikací a zastávek , dále pak zřízení chodníků a nástupišť zastávek MHD včetně vybudování obrubníků a dopravního značení .

Rozpočet objektu SO 101 zahrnuje kromě jiného , veškeré chodníky i nástupišť včetně obrubníků , včetně nástupišť zálivu . Rovněž zahrnuje kompletní úpravy odvodnění .

Dále je vyčleněn SO 102 – Úprava autobusové zastávky na I/45 , pro případ nutnosti jeho samostatného legislativního řešení .

Rozpočet objektu SO 102 zahrnuje pouze podklady a kryty zálivu zastávky ,dále pak vodorovné DZ zálivu , plochy nástupišť , včetně obrubníků a rovněž úpravy odvodnění jsou zahrnuty do rozpočtu SO 101 .

Nově byl vyčleněn SO 201 Opěrná zeď kolem autobusového nádraží , který byl původně součástí SO 101 , vzhledem k tomu , že byl zpracován jiným projektantem . Tento projekt řeší opravu opěrné zdi a má také samostatný rozpočet .

Doplňuje jej objekt SO 401 – Veřejné osvětlení, který řeší a úpravy a doplnění VO a jeho celkovou modernizaci a má rovněž samostatný rozpočet .

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

Stavba není výrobního charakteru a nemá s výjimkou období výstavby výraznou spotřebu energií . Jedinou spotřební položkou je spotřeba el. energie pro svítidla veřejného osvětlení . Příkon tohoto zařízení nepřekročí 1 kW, budou využita úsporná LED svítidla .

c) celková spotřeba vody

Stavba nemá , s výjimkou nevýznamné spotřeby v období výstavby, žádnou spotřebu vody .

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

Stavba neprodukuje mimo období výstavby žádné odpady .

Při výstavbě vzniknou odpady, zahrnující vybourané betonové prefabrikáty, žulové kostky a obrubníky, podkladní vrstvy případně menší množství přebytečných zemin . Při předpokládaném využití recyklace za studena bude množství odpadů minimální . Pouze nevyužitelné přebytky budou odvezeny na příslušné skládky , případně využity na jiných stavbách .

17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 , tl. cca 300 mm

17 01 01 Beton

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

Bez požadavků .

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.

Bude dodržena vyhl. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Stavba bude vybavena , zejména v oblasti míst pro přecházení a signálními a varovnými pásy ze slepecké dlažby , v kontrastním provedení .

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost provozu je zde dána použitými materiály – dlažbou s protiskluzovými vlastnostmi , svislým a vodorovným dopravním značením a ostatními úpravami zejména bezbariérovými úpravami na přechodech a místech pro přecházení. Dále pak dopravním značením.

Stálé dopravní značení

Bude upraveno svislé i vodorovné stálé dopravní značení , zejména v souvislosti s místy pro přecházení a zastávkami autobusů . Toto je graficky znázorněno v koordinačním situačním výkresu 1 : 250 (výkres C.2) a v situaci 1 : 250 v dokumentacích SO 101 a SO 102 .

Označníky zastávek budou provedeny dle technického výkresu a manuálu č. 11- K1_001 převzatého ze schválených vzorů městského mobiliáře , vypracovaného architektonickým ateliérem Bajger . Označníky je nutno osadit tak , aby byl zachován dostatečný průchodzí prostor . U zastávek č.2 a 3 se doporučuje osadit označník těsně k obvodové zídce nebo případně i do její horní plochy (tak aby byla zachována čitelnost informací na označníku) .

Přechodné dopravní značení :

Úpravy autobusového stanoviště a výstavba parkoviště omezí pěší provoz na přilehlých chodnících , který bude po dobu provádění chodníků a nástupiště převeden na opačnou stranu

ulice . Tím se řeší i užívání ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Bude nutno omezit zastavování autobusů po dobu úprav zastávkového zálivu, případně stanovit náhradní zastávku. Bude omezen po dobu úprav stanoviště i provoz autobusových linek, zastavujících na právě upravovaných zastávkách (bud' na ploše nebo na zastávkách podél zálivu). Provozu na silnici I/45 se dotknou zejména úpravy zálivu autobusové zastávky (SO 102) . Bude zde použito přechodné DZ dle schématu B 3 dle TP 66 (příloha č. 1 této zprávy)

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu,

Autobusové stanoviště je v současné podobě tvořeno asfaltovou plochou zhruba obdélníkového tvaru, rozčleněnou podélně provizorními nástupišti z panelů na jednotlivá stání autobusů. Je lemováno obrubníky a navazujícími chodníky . Stav tohoto stanoviště neodpovídá současným požadavkům , jak estetickým , tak bezpečnostním. Ze strany silnice . I/45- ul. Dr. E. Beneše , přiléhá k stanovišti autobusový záliv (je řešen SO 102) , vybavený nástupištěm s živícným povrchem . Plochy stanoviště i zálivu jsou odvodněny do uličních vpustí vyvedených na povrch sousední místní komunikace ul. Zeyerovy nebo napojených na jednotnou kanalizaci (vpusti zálivu) . Zařazovací i vyřazovací pruh zastávky na I/45 jsou přerušeny vjezdem a výjezdem , které tvoří napojení na silnici I/45. Provoz na této ploše, ani způsob vjíždění a vyjíždění, není regulován žádným dopravním značením . Podél zastávkového pruhu probíhá bez fyzického oddělení (pouze vodící čára V4) jízdní pruh silnice v š. 4.0 m , ve směru Bruntál – Olomouc. Od dvou protisměrných pruhů je fyzicky oddělen zatravněným dělicím ostrůvkem z vyvýšených obrubníků o š. 2.5 m . Prostor je osvětlen stávajícím veřejným osvětlením tvořeným dvěma dvojvýložníkovými stožáry , které osvětlují jak stanoviště autobusů , tak nástupiště autobusové zastávky . Prostor aut. stanoviště je vůči níže položeným ulicím na JZ a Z , vymezen opěrnými zdmi z lomového kamene , jejichž stav je zejména na jihozápadní straně narušen několika puklinami. Bylo provedeno statické posouzení stávajícího stavu a návrh oprav opěrné stěny kolem plochy autobusového nádraží (provedl Ing.Roman Macoszek , autorizovaný inženýr pro pozemní stavby, statiku a dynamiku staveb.) Na základě výsledků posouzení zpracoval Ing. Macoszek PD SO 201 Opěrná stěna kolem autobusového nádraží , který je součástí této dokumentace .

b) popis navrženého řešení.

SO 101 – Zpevněné plochy a odvodnění

Řešení vychází ze studie „Úpravy parkoviště u společenského domu v Bruntále“ , zpracované autorem této dokumentace pro Město Bruntál v r. 2018 , z varianty A, která řeší parkování pomocí šikmých stání pod úhlem 45°. Bylo původně navrženo 19 parkovacích stání pro OA podél osového obslužného jednosměrného jízdního pásu v š. 3.0 , včetně jednoho stání pro osoby se sníženou schopností pohybu. Na základě podrobnějších jednání se zástupcem a koordinátorem dopravců KODIS bylo nutno jednu řadu stání vypustit , vzhledem k nutnosti odstavování autobusů mezi jednotlivými jízdami neboť autobusové stanoviště slouží jako výchozí a konečná stanice pro 5 linek . Parametry stání pro OA odpovídají tabulce 6 ČSN 736056 - viz níže. Je využit přesah vozidel do zelené plochy v délce 0,5 m . Krajní stání jsou rozšířena o 0,25 m .

Po uvedených jednáních byly navrženy 3 zastávky autobusů (viz situace) , z nichž jedna (č.1) bude sloužit pouze jako výstupní (v prostoru před restaurací) a 2 jako zastávky nástupní (č. 2 a 3) podél SZ a JZ větví chodníků , které budou upraveny zčásti jako nástupiště . Umístění zastávek bude vyznačeno vodorovným dopravním značením – značka V11a ,

Nástupiště všech zastávek budou upravena. Budou použity tzv. bezbariérové obrubníky s převýšením 160mm a navazující přechodové obrubníky .

Označníky zastávek budou provedeny dle technického výkresu a manuálu č. 11- K1_001 převzatého ze schválených vzorů městského mobiliáře , vypracovaného architektonickým ateliérem Bajger . Označníky je nutno osadit tak , aby byl zachován dostatečný průchodzí prostor . U zastávek č.2 a 3 se doporučuje osadit označnick těsně k obvodové zídce nebo případně i do její horní plochy (tak aby byla zachována čitelnost informací na označnicku)

V rámci řešení zastávky č. 1 bylo rozhodnuto použít přístřešek zhotovený podle dokumentace obsažené v návrhu městského mobiliáře , v technickém výkresu a manuálu č. 12-K1_001 , zpracovaného arch. ateliérem Bajgar .

Umístění parkovacího automatu :

Investor zvažuje umístění parkovacího automatu blízkosti vjezdu na parkoviště (viz situační výkres) bude upřesněno . Pro elektro přípojku tohoto automatu bude uložena chránička k místu napojení – Sloupu VO

Vyznačení polohy přístřešku v situačních je pouze předběžné .

Jedna řada ve studii původně navržených parkovacích stání byla vypuštěna a nahrazena prostorem pro odstavování až 3 čekajících autobusů . Pro tento účel bude možno využívat také plochu v SZ rohu původního aut. stanoviště. Plochy pro provoz autobusů budou od účelové komunikace pro OA a vlastních parkovacích stání odděleny pásem zeleně v š. 1,5 m . Plochami zeleně budou oddělena rovněž šikmá parkovací stání , v celkovém počtu 10 (z toho 1 stání pro osoby se sníženou schopností pohybu) od plochy nástupiště podél zálivu .

Provoz autobusů i osobních automobilů bude jednosměrný , s vjezdem ze směru od Bruntálu a s výjezdem ve směru na Olomouc . Hlavním důvodem umístění zastávek na této ploše , je potřeba zachovat otáčení autobusů do směru na Bruntál . Průjezdy návrhového autobusu (délka 12 m) jsou znázorněny ve výkres C.2 obalovými křivkami vytvořenou softvarem

Zřízení parkoviště u Společenského domu v Bruntále
Dokumentace pro provádění stavby
B - Souhrnná technická zpráva

ČSN 73 6056

Tabulka 6 – Rozměry parkovacího stání pro osobní a lehká užitková vozidla (dodávky) při kolmém a šikmém řazení a šířka přilehlého jízdního pruhu/pásu

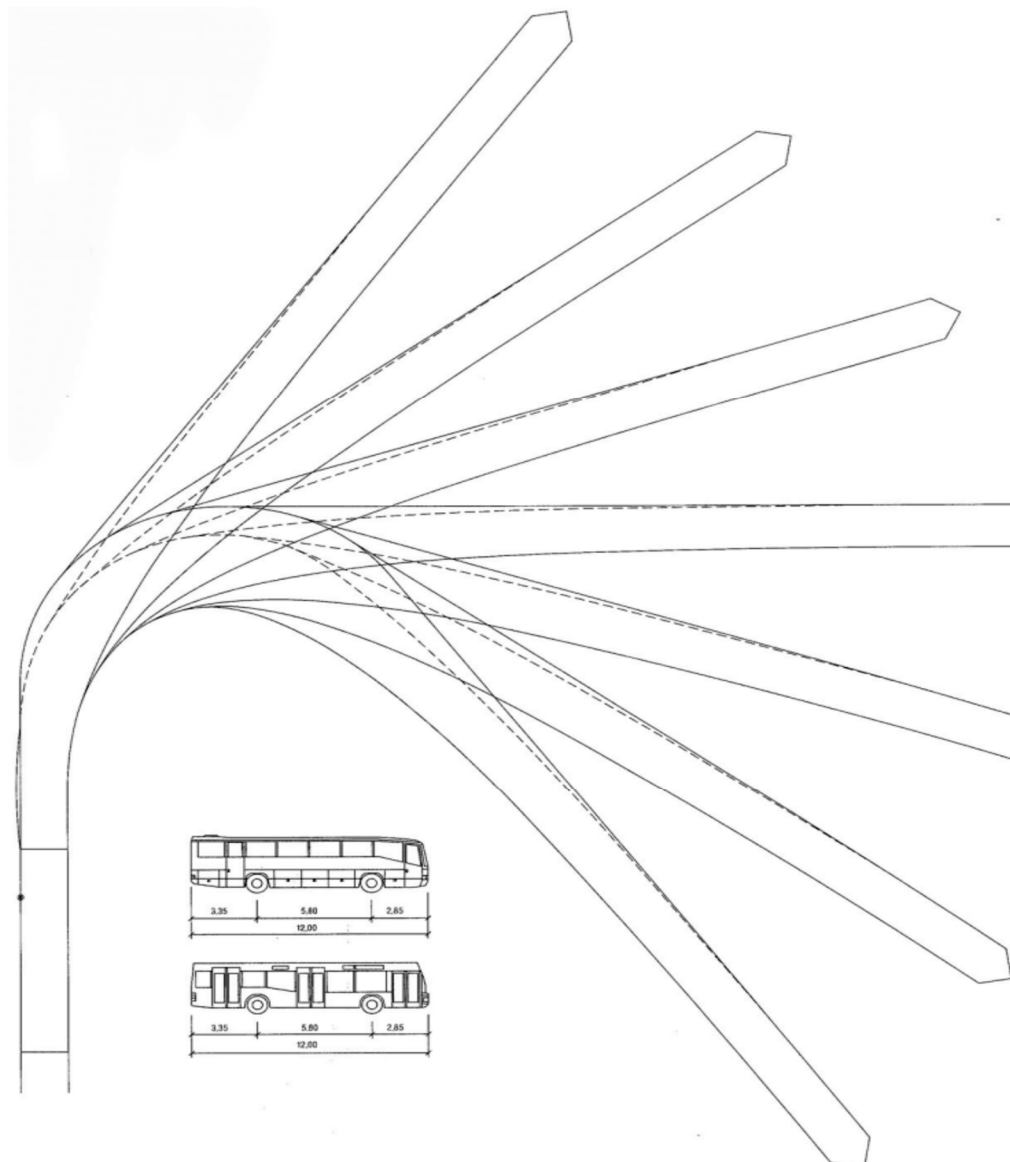
Řazení vozidel	Skupina vozidel	Základní šířka stání ^{*)}	Skutečná šířka stání	Rozšíření krajního stání (bezpečnostní odstup)	Délka stání	Převis vozidla	Šířka jízdního pruhu/pásu ^{**)} – jízda vpřed (bez nadjetí)	Šířka jízdního pruhu/pásu ^{**)} – couvání
		a (m)	g (m)				c (m)	c (m)
Kolmé	osobní	2,50	2,50	0,25	5,00	0,50	6,00	4,75
		2,65	2,65				5,75	4,25
		2,80	2,80				4,25	3,75
	lehká užitková (dodávka)	2,75	2,75	0,40	6,50	0,50	7,75	6,25
		2,90	2,90				7,00	6,00
		3,10	3,10				5,50	5,50
Šikmé 75°	osobní	2,60	2,50	0,25	5,30	0,50	5,00	
		2,75	2,65				4,25	
		2,90	2,80				3,25	
	lehká užitková (dodávka)	2,85	2,75	0,40	6,80	0,50	6,25	
		3,00	2,90				5,25	
		3,20	3,10				3,75	
Šikmé 60°	osobní	2,90	2,50	0,25	5,20	0,50	3,50	
		3,10	2,65				3,00	
	lehká užitková (dodávka)	3,20	2,75	0,40	6,60	0,50	4,25	
		3,35	2,90				3,50	
Šikmé 45°	osobní	3,55	2,50	0,25	4,80	0,50	3,00	
		3,75	2,65				2,50	
	lehká užitková (dodávka)	3,90	2,75	0,25	6,00	0,50	3,50	

*) Při návrhu parkovacích stání se s ohledem na místní podmínky upřednostňuje menší šířka stání a větší šířka jízdního pruhu.

**) V závislosti na místních podmínkách (povolené/zakázané najetí vozidla do protisměru při parkování) se navrhne jeden nebo dva jízdní pruhy (jednosměrný nebo obousměrný provoz).

Pro návrh základní šířky parkovacího stání platí šířka jízdního pruhu ve stejném řádku tabulky.

Cadtools . Velikosti vozidla a průběh odpovídá TP 171 , šabloně vlečné křivky č. 15 , způsob jízdy 1 (viz níže) .



Poloměr zatáček včejší = 10,50 m

Dálkový a ličkový autobus (L = 12,00 m)

Šablony vličky křivky pro úhly 40g - 160g

Způsob jízdy 1

SO 102 – Úprava autobusové zastávky na I/45

Stávající autobusová zastávka, umístěná na samostatném jízdním pruhu která dle složení pro zastavování 1 autobus, bude přeavna v souladu s normou ČSN 736425-1 pro zastavování 3 autobusů. Délka hřady část piště bude přeavna a délka 39 m, (3 délky delšího vozidla + 3 m), zařazování úsek a délka 12,5 m vyřazování úsek a délka 21.5 m . Období hřady část piště bude mít převýšení 160 mm. Bude použito tzv. bzhákové obložky s převýšením 160mm a vazující pruhové obložky . Šířka zastávkového pruhu bude 3.50 + odvodňovací pruh 0.5 m podél obložky . Již umístění zastávky s ohledem na sitování křižovatky, spojení a okolní zástavby není náležité, stejně jako již způsob zapojení parkoviště – vůči okolí

zastávbě je umístěno na poměrně vysokých opěrných zdech . Umístění zastávky bude vyznačeno vodorovným dopravním značením – značka V11a ,

Konstrukce zpevněných plochy :

SO 101 – Zpevněné plochy

Chodníky a nástupiště .

Povrchy chodníků a nástupišť jsou navrženy z betonové dlažby 200x100, tl. 60 mm , v přírodním odstínu . Výjimku tvoří část chodníku před branou vjezdu do prostoru zázemí Společenského domu , jehož občasné využití vozidly nelze vyloučit . Zde bude použita zesílená konstrukce s dlažbou 200x100 tl. 80 mm a obrubník v místě nájezdu na takto upravený chodník bude snížen na 20 mm . Slepkové prvky (varovné a signální pásy) budou provedeny z reliéfní dlažby 200x100, v červeném odstínu . Kolem hrany nástupišť bude proveden pás z dlažby 200x100 , v kontrastním barevném odstínu v š. 400 mm . Navržené konstrukce jsou následující .

Chodníky a nástupiště :

	Míra hutnění
Dlažba betonová 200x100.tl. 60 mm	
Vrstva z ŠP nebo drti fr. 0-4tl. 40 mm	50 MPa
<u>Podsyp ze štěrku drti (ŠD_A 0/63.G_N.ČSN 736126).....tl. 150 mm</u>	
Konstrukce celkem :tl. 250 mm	30MPa (Pláň)

Chodník před vjezdem do zázemí Společenského domu:

	Míra hutnění
Dlažba betonová 200x100tl. 80 mm	
Vrstva z ŠP nebo drti fr. 0-4tl. 40 mm	70 MPa
<u>Podklad ze ŠD(ŠD_A 0/63.GE.ČSN 736126)tl. 250 mm</u>	
Konstrukce celkem :tl. 370 mm	30MPa (Pláň)

Plochy parkovacích stání OA:

Konstrukce jsou navrženy dle katalogu vozovek obsaženém v TP 170 , katalogový list D2-D-1 třída zatížení VI , podloží P III

stání 1- 9

	Míra hutnění
Dlažba betonová mezerovitá 200x200.....tl. 80 mm	
Vrstva z ŠP nebo drti fr. 0-4tl. 40 mm	70 MPa
<u>Podklad ze ŠD(ŠD_A 0/63.GE.ČSN 736126)tl. 250 mm</u>	
Konstrukce celkem :tl. 370 mm	30MPa (Pláň)

stání 10

Dlažba betonová zámková 200x100.....tl. 80 mm	
Vrstva z ŠP nebo drti fr. 0-4tl. 40 mm	70 MPa
<u>Podklad ze ŠD(ŠD_A 0/63.GE.ČSN 736126)tl. 250 mm</u>	
Konstrukce celkem :tl. 370 mm	30MPa (Pláň)

Plochy zastávek a obslužných komunikací pro autobusy a OA :

- budou mít jednotný živičný povrch z asfaltbetonu . Zastávky autobusů zde budou vyznačeny pomocí VDZ .

Navržené konstrukce vycházejí z diagnostiky stávajících komunikací , zpracované firmou TPA ČR, s.r.o. , pro investora . Závěrečná zpráva z průzkumu navrhuje následující postup výstavby :

- provedení rozdružení stávajících asfaltových vrstev recyklérem (silniční frézou)
- odtěžení rozdruženého materiálu a drceného kameniva po niveletu -350 mm a jeho deponování na skládku pro jeho další použití do podkladních vrstev stmelených
- provedení úpravy zbylé ochranné vrstvy, která je ze stavební suti do hloubky 300-400 mm, zlepšením vhodným, směsným hydraulickým pojivem – druh a dávka pojiva bude stanoveno na základě průkazní zkoušky
- na takto upravenou ochranou vrstvu doplnit deponovaný drcený materiál do nivelety -150 mm
- provedení recyklace za studena dle TP 208 na místě v tl. 200 mm s pojivem cement + asfaltová pěna s reprofilací
- provedení infiltračního postřiku PI C z KAE ve zbytkovém množství pojiva v rozmezí 0,6-1,0 kg/m²
- pokládka AHV ACP 16 + v tloušťce 50 mm (ČSN EN 13108-1)
- provedení spojovacího postřiku PS C z KAE ve zbytkovém množství pojiva v rozmezí 0,2-0,6 kg/m²
- pokládka AHV ACL 16 S v tloušťce 60 mm (ČSN EN 13108-1)
- provedení spojovacího postřiku PS C z KAE ve zbytkovém množství pojiva v rozmezí 0,2-0,6 kg/m²
- pokládka AHV ACO 11 S v tloušťce 40 mm (ČSN EN 13108-1)

Výsledkem by měla být následující konstrukce zpevněných ploch :

ACO 11 S (50/70) 40 mm ČSN 13108-1, TKP kap. 7
PS C v množství zbytkového pojiva 0,2-0,6 kg/m² ČSN 736129, TKP kap. 26
ACL 16 S (50/70) 60 mm ČSN EN 13108-1, TKP kap. 7
PS C v množství zbytkového pojiva 0,2-0,6 kg/m² ČSN 736129, TKP kap. 26
ACP 16 + (50/70) 50 mm ČSN EN 13108-1, TKP kap. 7
PI C v množství zbytkového pojiva 0,6-1,0 kg/m² ČSN 736129, TKP kap. 26
RS 0/63 CA 200 mm TP 208, TKP kap. 5
Upravená ochranná vrstva 300 – 400 mm ČSN 73 6124-1
stávající konstrukce

Dodavatel provede potřebné zkoušky a podle nich upřesní složení vrstvy .

SO 102 – Úprava autobusové zastávky na I/45

Zařazovací a vyřazovací úsek

ACO 11 S PMB 45/80-65 40 mm ČSN EN 13108 -1, TKP kap. 7
PS C v množství zbytkového pojiva 0,2-0,6 kg/m² ČSN 736129, TKP kap.26
ACL 16 S PMB 45/80-6560 mm ČSN EN 13108 -1, TKP kap. 7
PS C v množství zbytkového pojiva 0,2-0,6 kg/m² ČSN 736129, TKP kap.26
ACP 22 + (50/70) 90 mm ČSN EN 13108 -1, TKP kap. 7
PI C v množství zbytkového pojiva 0,6-1,0 kg/m² ČSN 736129, TKP kap. 26
ŠDA 0/63.GE. 250 mm ČSN 736126 TKP kap. 5
ŠDA 0/63.GE. 150 mm ČSN 736126 TKP kap. 5

Konstrukce celkem : tl. 650 mm

Zastávkový pruh

Míra hutnění

Cementový beton třídy 25/30 SAP 3B CB1	tl. 230 mm	
+výztuž z KARI sítě 150/150/6 ve dvou vrstvách		
Kamenivo zpevněné cementem KSC 1	tl. 150 mm	
<u>Podklad ze ŠD(ŠD_A 0/63.GE.ČSN 736126)</u>	<u>tl. 250 mm</u>	<u>90 Mp</u>
Konstrukce celkem	tl. 630 mm	45Mp (Pláň)

Obnova asfaltového souvrství v rámci objektu SO 102 bude provedena tak, že veškeré podélné a příčné spáry budou provedeny stupňovitě s jednotným přesahem 25 cm. Napojení nového tuhého krytu autobusové zastávky SO 102 na stávající povrch silnice č. 1/45 bude provedeno s odpovídajícím ošetřením podélných a příčných pracovních spár.- Obrusná a ložná asfaltová vrstva bude provedena z modifikovaného asfaltového pojiva. Vrstva CB bude provedena s odolností proti vlivu prostředí XF4 s tím, že odolnost proti působení CHRL bude doložena protokolem o provedení příslušné zkoušky.- Pracovní spáry v netuhém krytu budou ošetřeny prořezáním a zalitím mod. asfaltovou zálivkou, případně bitumenovým páskem.

Prostorová skladba a dělící prvky :

Chodník kolem plochy bývalého aut. stanoviště bude mít minimální šířku šířku cca 1,7- 2.0 m mezi venkovní hranou obrubníku a zídkou ohraničující nástupiště . Šířka nástupiště podél autobusového zálivu je min 2.25 m od hrany zastávkového obrubníku po vnitřní hranu protilehlého obrubníku. Budou použity převážně silniční obrubníky stojaté 1000x250x150 mm v betonovém loži s boční opěrou s převýšením 120 mm vůči komunikacím . Vnitřní obrubník podél nástupiště u autobusového zálivu bude převýšen o 70 mm vůči ploše nástupiště tak, aby tvořil přirozenou vodící linii pro nevidomé . Vzhledem k potřebě zajistit odtékání povrchové vody z nástupiště do ploch zeleně bude nutno tuto linii přerušit v intervalech cca 3 m , na cca 200 mm. U ostatních chodníků je tato linie tvořena zídkou nebo fasádou restaurace . Podél silničního obrubníku obvodových chodníků bude osazena přídlažba z 2-řádku žulových kostek v betonovém loži. Podél nástupišť autobusových zastávek bude stávající obrubník nahrazen tzv. zastávkovým (bezbarierovým obrubníkem) s převýšením 160 mm , rovněž s přídlažbou z 2-řádku , s příslušnými přechodovými prvky.

Parkovací stání budou od účelové komunikace oddělena pásem přídlažby z bet. krajníků v bet. loži .

Plochy zeleně :

Plochy zeleně podél nástupiště zálivu jsou vymezeny obrubníky převýšenými vůči parkovacím stáním o 120 mm (jako ostatní obrubníky chodníků) a navrženy tak , aby byl znemožněn přesah vozidel do plochy nástupiště , při max. přesahu vozidel 0,5m do ploch zeleně (předpokládá se zajištění přední částí a couvání při vyjíždění) . Plochy zeleně oddělující účelovou komunikaci podél parkovacích stání od prostoru autobusového stanoviště budou vymezeny obrubníky s převýšením 120 mm, s přídlažbou z dvojřádku žul kostek a budou mít šířku 1500 mm včetně obrubníků . V těchto plochách budou odstraněny podklady a kryty do hloubky min 1200 mm a nahrazeny zeminou vhodnou pro výsadbu keřů a stromů, s vrstvou ornice v tl. 200 mm. V rámci stavby bude provedeno zatravnění . Vlastní parkové úpravy nejsou součástí dokumentace a budou předmětem samostatného návrhu .

SO 201 Opěrná stěna kolem autobusového nádraží .

Navržená opatření :

- stávající zábradlí odbourat

- stávající betonovou hlavu odbourat
- část opěrné stěny do výška cca 1 m odbourat
- stávající spárování v kamenném zdivu opěrné stěny proškrábat do hloubky max 50 mm

Navržené nové práce :

- provést novou železobetonovou hlavu – beton C30/37, vyztužení podélnými pruty R 10 mm + třmínky R 6 mm, povrch odspádován vně, spojení se stávající kamennou stěnou ocelovými trny R 10 mm, výška hlavy cca 200 mm nad úrovní chodníku, z venkovní strany výška 450 mm, dilatace provést pouze v betonu – podélnou výztuž zachovat, u vnějšího nosu provést úkapovou drážku
- provést nové ocelové zábradlí – přesná specifikace a tvar viz výkresová část

Nátěry :

2x základní na pozink

2x vrchní polyuretanový polomat RAL 7016 (šedá antracit)

1x ochranný lak transparentní

- provést nové odvodňovací otvory – celkem 10 ks
- provést nové spárování v celkové ploše „. V průběhu stavebních prací dbát na řádné provedení a odborný dozor autorizovanou osobou, dále je nutno dodržovat všechny příslušné platné ČSN a související bezpečnostní předpisy a opatření.

V případě vyskytnutí nepředvídaných poznatků kontaktovat statika pro upřesnění

1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby,

Stavba zahrnuje jednak chodníky a nástupiště , jednak parkoviště s přílehlou obslužnou komunikací , a plochu sloužící dále jako autobusové stanoviště se zastávkami a v něm zahrnuté obslužné komunikace a prostory pro čekající autobusy - SO 101 . Rovněž zahrnuje zastávkový záliv podél průjezdního úseku silnice I/45 , ul. Dr. E.Beneše SO 102 .

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

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

Navržené chodníky a nástupiště - komunikace pro pěší náleží z hlediska ČSN 73 6110 , čl. 5.2 do funkční třídy D 2 – dle tab. 1 ČSN 73 6110. Dle zákona o pozemních komunikacích 13/1997 , v platném znění , patří do IV. třídy místních komunikací .

Plochy parkovišť a obslužných komunikací v jejich rámci , se obvykle zařazují dle zákona do III. třídy místních komunikací . Norma jejich zařazení do funkčních skupin neřeší .

- parametry a zdůvodnění trasy,

Šířka chodníků je min . 1.7 m , v místech , kde bude sloužit jako nástupiště autobusových zastávek MHD , je chodník přiměřeně , dle prostorových možností , rozšířen Navržené šířky vyhovují požadavkům ČSN .

- návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací,

Nebude vytvářeno nové zemní těleso . Stavba proběhne v rozsahu úprav stávajících krytů a podkladů s minimálními výškovými úpravami , což je podmíněno zejména potřebou využití stávajícího systému odvodnění .

- vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch.

Jsou použity katalogové konstrukce a návrhy konstrukcí doporučené zprávou diagnostiky .

2. Mostní objekty a zdi

a) výčet objektů a zdí,

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

- základní technické řešení a vybavení,

- druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění,

- postup a technologie výstavby.

Netýká se .

3. Odvodnění pozemní komunikace

- stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.

Návrh úprav odvodnění je součástí SO 101 a SO 102 .

Zastávkový záliv:

Povrchová voda ze zastávkového zálivu je svedena do dvou uličních vpustí (nyní označených UV7 a UV8 . Poloha UV 7 bude upravena a bude napojena nově , poloha UV 8 bude zachována včetně napojení .

Vlastní plochy aut. stanoviště a parkovišť OA :

Povrchová voda z chodníků a zpevněných ploch vlastního autobusového stanoviště je v současnosti svedena pouze do dvou stávajících uličních vpustí , které se nacházejí v místě navržených vpustí UV5 a UV6 . Vpust v místě UV5 je nyní pravděpodobně napojena na vpust v místě UV6 a odtud je vyvedeno potrubí skrze opěrnou zeď na povrch komunikace ul.Zeyerovy , kde vtéká po povrchu do nejbližších uličních vpustí na této ulici a tím potažmo do jednotné kanalizace na kterou jsou napojeny a při vyšších průtocích způsobuje potíže v blízkosti bydlicím občanům. Tato skutečnost je předmětem častých stížností (sděleno zástupcem investora) .

Vzhledem k neudržitelnosti tohoto stavu a také nedostatečnému počtu uličních vpustí na ploše aut. stanoviště se navrhuje nové odvodnění i s ohledem na nové členění ploch . Je tvořeno hlavním potrubím z hladkého PVC DN 200 , napojeným navrtávkou na stoku jednotné kanalizace DN 900 mm v ulici Zeyerově . Na něm jsou umístěny revizní šachty Š1 a Š2 , z korugovaných trub DN 425 s litinovými poklopy a ul. vpustí UV1 a UV2 , ze stejného materiálu s vtokovými mřížemi . Na toto potrubí budou přípojkami z hladkého PVC DN 150 mm napojeny ul. vpustí UV3 , UV4 , UV5, UV6 a také UV7 a 8 , odvodňující zastávkový záliv , všechny rovněž z korugovaných trub DN 425 , s vtokovými mřížemi . Všechny vpustí budou opatřeny kalovými koši .

Celkové množství vody napojené do jednotné kanalizace se nezvyšuje , naopak je vzhledem k začlenění ploch zeleně a mezerovité dlažby parkovišť o něco menší . Výpočet průtoku je

přílohou č. 2 této zprávy. Navržené dimenze potrubí vyhovují vypočteným průtokům .

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 .

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

- navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení.

Netýká se .

6. Vybavení pozemní komunikace

- a) záchytná bezpečnostní zařízení,*

V oblasti míst pro přecházení přes vjezd a výjezd se navrhuje na vnějším okraji chodníků zábradlí , které usměrní pohyb chodců a znemožní jejich vstup do vozovky mimo míst pro přecházení a přechodu pro chodce .

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

Bude upraveno svislé i vodorovné stálé dopravní značení . Toto je graficky znázorněno v koordinačním situačním výkresu 1: 500 (výkres C3) .

- c) veřejné osvětlení,*

SO 401 – Veřejné osvětlení

Projekt řeší v Bruntále na ul. Dr. Edvarda Beneše pro lokalitu parkoviště u Společenského domu nové veřejné osvětlení, které nasvětlí celou plochu parkoviště i v daném úseku přilehlé komunikace, a to jen ze tří osvětlovacích bodů. Nové osvětlení nahradí stávající dva ocelové stožáry VO u Dr. E. Beneše ve složení ocelové stožáry dl. min. 8,0m s dvojramennými výložníky 2000/180° a čtyřmi výbojkovými svítidly (příkon nezjištěn). Tyto dva osvětlovací body budou demontovány a nové sloupy VO budou napojeny na stávající kabelový rozvod VO plus uzemňovací vodič FeZn 10.

Dle podmínek Technických služeb Bruntál nový rozvod k osvětlovacímu bodu E3 bude řešen kab. CYKY-J 5x10 uložen v ochranné trubce KF09075 (+1x tr. KF09075 v celé délce nového rozvodu VO jako rezervní), uložené společně s uzemněním – vodičem FeZn 10 ve výkopu 35/80cm (35/60cm v chodníku) - volný terén, při křížení komunikace pak ve výkopu 50/120cm.

Nové ocelové stožáry VO E1 až E3 např. typu JBUD 10T s výškou nad terén 10,0m, s vetknutím 1,5m (celková délka 11,5) budou bez patkové, vyrobené podle evropské normy EN 40-5, v úpravě žárový zinek. Přechod stožáru ze země na povrch bude doplněn ocelovou manžetou proti prorezivění. Stožáry osadí do betonového základu dle doporučení výrobce stožárů. Stožáry E1, E2 budou umístěny za vnější chodníkovou obrubou, a to min. 0,8m od za touto obrubou.

Tyto stožáry se vystrojí výložníky E1, E2 - UD2/114-1500/180°, E3 – UD2/114-1000- 90° v úpravě žárový zinek a LED svítidly s následujícími parametry , IP 60L50-740 EVR BPS CL2 M60 ANT (STD) s příkonem 89 W, světelný tok 13076 lm, světelný výkon 147 lm/W, možný sklon 0°, 5°, 10°, 15°, 20°, s vestavěnou ochranou proti přepětí 10kV, IP66.

V nových stožárech VO bude vždy osazena pojistková rozvodnice se dvěma pojistkami E14, do 6A pro LED svítidlo umístěné na stožárech, přičemž stožár bude osazen tak, aby montážní otvor byl vždy v protisměru příjíždějících vozidel. Propojení LED svítidel s pojistkovou rozvodnicí se provede kabelem CYKY-J 5x1,5. Všechna použitá LED svítidla budou vybavena systémem DALI.

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

e) clony a sítě proti oslnění.

7. Objekty ostatních skupin objektů

a) výčet objektů,

b) základní charakteristiky,

související zařízení a vybavení,

d) technické řešení,

e) postup a technologie výstavby.

Netýká se .

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Parkoviště se buduje na ploše původně určené jako zastávka autobusů. Nové parkoviště negativně neovlivní příjezd jednotek PO ke stávajícím objektům, ani nezasahuje do žádné nástupní plochy.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

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

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

b) ochrana před bludnými proudy,

c) ochrana před technickou seismicitou,

d) ochrana před hlukem,

e) protipovodňová opatření,

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

Netýká se .

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

SO 101 Zpevněné plochy a odvodnění se napojí na komunikace pro pěší podél ul. Dr. E. Beneše a dvěma vjezdy na průjezdní úsek silnice I/45 .

SO 102 – Úprava autobusové zastávky na I/45 přímo souvisí s jízdním pruhem silnicí I/45 a napojuje se na něj vyřazovacím a zařazovacím úsekem .

SO 401 Veřejné osvětlení

Rozvody VO se napojí na stávající rozvody VO ..

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Veřejné osvětlení bude na stávající rozvody napojeno kabelem CYKY-J 5x10 . Budou použity osvětlovací stožáry výšky 8 m se svítidly LED .

B.4 Dopravní řešení

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

Stavba sama o sobě je dopravním řešením.

Bezbariérové a slepecké úpravy:

Materiál použitý pro hmatové úpravy-varovný pás (zámková dlažba s reliéfní úpravou – barva červená) musí splňovat požadavky NV 163/2002 a TN TZÚS 12.03.04. Dlažba použité umělé vodící linie) musí splňovat požadavky NV 163/2002 a TN TZÚS 12.03.06. Shodu materiálů s uvedenými předpisy prokáže dodavatel stavby.

Komunikace pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:12 (8,33%) , kterého zde není dosaženo a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0) , což je v návrhu dodrženo .

Místo pro přecházení musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl maximálně 20 mm oproti vozovce a musí být opatřen signálními pásy, spojujícími varovný pásy s vodícími liniemi

Nástupy na chodník v místech pro přecházení přes komunikaci musí být provedeny šikmou rampou ve sklonu max. 12,5 %. Stejný sklon musí mít i šikmé plochy, navazující na nástup do stran. Nástupy se provádějí v celé šířce značeného přechodu, nejméně však v šířce 1 500 mm.

Zdůvodnění délky míst pro přecházení :

Navržená místa pro přecházení mají na vjezdu délku 6,90 m a na výjezdu délku 8,00 m .

Navržené řešení , v obou případech vyhovuje následně citovaným článkům Přílohy č. 1, vyhl. 398/2009 . Důvodem prodloužení míst pro přecházení , dle níže citovaného článku 2.0.1 , je zde průběh obalových křivek návrhového vozidla a tedy prodloužení povolené hodnoty 7 m o 1 m na hodnotu 8 m .

2.0.1. Přechody pro chodce bez řízení světelnou signalizací se mohou navrhovat nejvíce přes dva protisměrné jízdní pruhy nebo- li přes dvoupruhovou obousměrnou komunikaci. Přechod pro chodce přes dva souběžné jízdní pruhy před křižovatkou, z nichž jeden je pro odbočování vlevo nebo vpravo se připouští. Na nově navrhovaných komunikacích je největší délka neděleného přechodu mezi jeho obrubami v ose přecházení 6500 mm. U změn dokončených staveb se na stávajících přechodech může tato hodnota zvýšit až na 7000 mm (toto se týká i našeho případu) . Uvedené požadavky platí obdobně také pro místa pro přecházení.

2.0.3. Pro zkrácení přechodů pro chodce na přípustnou délku se použijí opatření odpovídající příslušným normovým hodnotám. Prodloužení délek přechodů pro chodce nejvíce o 1000 mm se

připouští jen tam, kde je odůvodněno obalovými křivkami, úhlem napojení vedlejší komunikace nebo šířkou jízdních pruhů. Dopravní značení se provádí podle jiného právního předpisu⁸⁾.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu,

Napojení na dopravní infrastrukturu je popsáno v kapitole B.3 a) této zprávy.

c) doprava v klidu,

Stavba je částečným řešením dopravy v klidu v oblasti . Doplní dostupné množství parkovacích stání pro Společenský dům a bude sloužit převážně jeho návštěvníkům a také krátkodobému stání pro cestující autobusů (dovoz a odvoz) . Pro tento účel jsou tři stání (1-3) navržena jako K+R a označena dopravní značkou IP13 e .

d) pěší a cyklistické stezky.

Cyklistickou dopravu stavba neřeší .

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy,

Stavba nevyvolá žádné terénní úpravy .

b) použité vegetační prvky,

Netýká se .

c) biotechnická, protierozní opatření.

Netýká se .

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

a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Vzhledem k malému rozsahu stavby je vliv zanedbatelný . Odpady při výstavbě viz B 2.3 d)

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

Vzhledem k malému rozsahu stavby a charakteru území je vliv zanedbatelný a je omezen pouze na období výstavby.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Bez vlivu.

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

Netýká se .

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,

Netýká se .

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

Dle ustanovení odst. 2, § 22, zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, je nutné ohlásit písemně s dostatečným časovým předstihem zahájení výkopových prací Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Čechyňská 363/19, 602 00 Brno, a následně umožnit některé z oprávněných organizací provedení záchranného archeologického výzkumu na základě dohody uzavřené podle odst. 1 a 2, § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Obdobně je třeba postupovat, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů.

V případě, že je dokumentace podkladem pro společné územní a stavební řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, neuvádí se informace k bodům a), b), d) a e), neboť jsou součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

Netýká se .

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba ovliví obyvatelstvo, které tráví čas v okolí, s výjimkou období výstavby, kdy bude přístup na stavbu omezen pomocí výstražných tabulek a přechodového dopravního značení.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

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

Veškeré stavební hmoty , včetně vody, budou zajištěny dovozem . Staveniště nevyžaduje přípojky energií.

b) odvodnění staveniště,

Staveniště nevyžaduje zvláštní odvodnění .

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Přístup na stavbu je možný z ulice D. E. Běš (silnice I/45) .

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Vzhledem k malému rozsahu minimální vliv .

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

Stavba nevyžaduje demolice , s výjimkou bourání nahrazovaných konstrukcí , ani kácení dřevin.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Trvalé záboř:

Stavba se nachází na pozemcích (vše k.ú. Bruntál město) 1492/1(ostatní plocha , ostatní komunikace) a 4035/1 (ostatní plocha , manipulační plocha) ve vlastnictví investora , města Bruntál . Úprava autobusového zálivu se dotýká pozemku 4037/1 (ostatní plocha , silnice) v majetku státu , ve správě ŘSD ČR.

Dočasné záboř bude realizováno.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Po dobu výstavby bude probíhat provoz chodců, s ohledem na rozestavěnost chodníků a nástupišť, po nejnutnější dobu, po protější straně ul. Dr. E. Beneše. Speciální obchozí trasy nebudou zřizovány.

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

Při výstavbě vzniknou odpady, zahrnující vybourané betonové prefabrikáty, žulové kostky a obrubníky, přebytkové množství vybouraných (recyklovaných) vrstev podkladů a krytů, případně menší množství přebytkových zemin. Budou odvezeny na příslušné skládky. Vzhledem k využití recyklace stávajících podkladů a krytů bude množství odpadů poměrně nízké, oproti možné variantě zřízení kompletních nových konstrukcí.

Dle katalogu odpadů se jedná o :

17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, tl. cca 300 mm
17 01 01	Beton

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

Stavba proběhne v oblasti stávajících krytů a podkladních vrstev, neproběhnou v podstatě žádné rozsáhlejší zemní práce.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Životní prostředí, vzhledem k charakteru zájmové oblasti, nedozná stavbou žádných významných změn ani škod.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi podle zákona č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

1) Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební nebo montážní práce, zajistí vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze tehdy, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

(2) Zaměstnavatel je povinen dodržovat další požadavky kladené na bezpečnost a ochranu zdraví při práci při přípravě projektu a realizaci stavby, jimiž jsou

a) udržování pořádku a čistoty na staveništi,

b) uspořádání staveniště podle příslušné dokumentace,

c) umístění pracoviště, jeho dostupnost, stanovení komunikací nebo prostoru pro příchod a pohyb fyzických osob, výrobních a pracovních prostředků a zařízení,

d) zajištění požadavků na manipulaci s materiálem,

e) předcházení zdravotním rizikům při práci s břemeny,

f) provádění kontroly před prvním použitím, během používání, při údržbě a pravidelném provádění kontrol strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí během používání s cílem odstranit nedostatky, které by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost a ochranu zdraví,

g) splnění požadavků na odbornou způsobilost fyzických osob konajících práce na staveništi,

h) určení a úprava ploch pro uskladnění, zejména nebezpečných látek, přípravků a materiálů,

i) splnění podmínek pro odstraňování a odvoz nebezpečných odpadů,

- j) uskladňování, manipulace, odstraňování a odvoz odpadu a zbytků materiálů,
- k) přizpůsobování času potřebného na jednotlivé práce nebo jejich etapy podle skutečného postupu prací,
- l) předcházení ohrožení života a zdraví fyzických osob, které se s vědomím zaměstnavatele mohou zdržovat na staveništi,
- m) zajištění spolupráce s jinými osobami,
- n) předcházení rizikům vzájemného působení činností prováděných na staveništi nebo v jeho těsné blízkosti,
- o) vedení evidence přítomnosti zaměstnanců a dalších fyzických osob na staveništi, které mu bylo předáno,
- p) přijetí odpovídajících opatření, pokud budou na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující zaměstnance ohrožení života nebo poškození zdraví,
- q) dodržování bližších minimálních požadavků na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništech stanovených prováděcím právním předpisem.

Posouzení potřeby koordinátora a plánu BOZP

Potřeba koordinátora :

Zák 309/2006 § 14 říká že pokud :

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci ve fázi přípravy a ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou.

Koordinátorem je fyzická nebo právnická osoba určená zadavatelem stavby k provádění stanovených činností při přípravě stavby, popřípadě při realizaci stavby na staveništi. Koordinátorem může být určena fyzická osoba, která splňuje stanovené předpoklady odborné způsobilosti. Právnická osoba může vykonávat činnost koordinátora, zabezpečí-li její výkon odborně způsobilou fyzickou osobou. Koordinátor nemůže být totožný s osobou, která odborně vede realizaci stavby.

Potřeba vyhotovení plánu BOZP - dle § 15 zák. 309/2006 v platném znění:

(1) V případech, kdy při realizaci stavby

a) celková předpokládaná doba trvání prací a činností je delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo

b) celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu,

je zadavatel stavby povinen doručit oznámení o zahájení prací, jehož náležitosti stanoví prováděcí právní předpis, oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště nejpozději do 8 dnů před předáním stavoviště zhotoviteli; oznámení může být dočasně v listinné nebo elektronické podobě. Dojde-li k podstatným změnám údajů obsažených v oznámení, je zadavatel stavby povinen provést bez zbytečného odkladu jeho aktualizaci. Stejnopis oznámení o zahájení prací musí být vyvěšen na viditelném místě u vstupu na staveniště po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Rozsáhlé stavby mohou být označeny jiným vhodným způsobem, například tabulí s uvedením potřebných údajů. Uvedené údaje mohou být součástí štítku nebo tabule umístěvané na staveništi nebo stavbě.

(2) Budou-li na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které jsou stanoveny prováděcím právním předpisem, stejně

jako v případech podle odstavce 1, **zadavatel stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce.**

V plánu je ☐třeba vést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provádění; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby.

Prováděcí předpis, kterým je **nařízení vlády č. 591/2006 Sb.** uvádí taxativně uvedené práce a činnosti následovně v **Příloze č. 5**

Práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán

1. Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy ve výkopu o hloubce větší než 5 m.
2. Práce související s používáním nebezpečných vysoce toxických chemických látek a přípravků nebo při výskytu biologických činitelů podle zvláštních právních předpisů.
3. Práce se zdroji ionizujícího záření pokud se na ně nevztahují zvláštní právní předpisy³⁷⁾.
4. Práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s bezprostředním nebezpečím utonutí.
5. Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m.
6. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení.
7. Studnařské práce, zemní práce prováděné protlačováním nebo mikrotunelováním z podzemního díla, práce při stavbě tunelů, pokud nepodléhají doзору orgánů státní báňské správy⁷⁾.
8. Potápěčské práce.
9. Práce prováděné ve zvýšeném tlaku vzduchu (v kesonu).
10. Práce s použitím výbušnin podle zvláštních právních předpisů²⁾.
11. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových, a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb.

Ani jeden z uvedených případů 1-11 podle našeho odborného odhadu rozsahu a objemu prací nenastane.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Dojde k dotčení stavby stávajícího autobusového stanoviště a k nutným zásahům do chodníků a nástupišť autobusů. Součástí této stavby jsou i bezbariérové úpravy zastávek autobusů a míst pro přecházení popsané v příslušných kapitolách této zprávy.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby (přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížďky, výluky), opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

Budou dodrženy podmínky pro práci v ochranných pásmech podzemních vedení VN a NN – viz dokladová část.

Podmínky majetkového správce silnice – ŘSD Ostrava

V rámci prováděných výkopových prací přijme žadatel taková opatření, aby nedošlo ke vzniku kaveren pod silnicí č. 1/45 v místě podélného napojení na stávající konstrukční vrstvy přilehlé komunikace. Obnova asfaltového souvrství v rámci objektu SO 102 bude provedena v rozsahu dle provedené terénní pochůzky a schválené projektové dokumentace s tím, že veškeré podélné a příčné spáry budou provedeny stupňovitě s jednotným přesahem 25 cm.- Napojení nového tuhého krytu autobusové zastávky SO 102 na stávající povrch silnice č. 1/45 bude proveden s odpovídajícím ošetřením podélných a příčných pracovních spár.- Obrusná a ložná asfaltová vrstva bude provedena z modifikovaného asfaltového pojiva. Vrstva CB bude provedena s odolností proti vlivu prostředí XF4 , s tím, že odolnost proti působení CHRL bude doložena protokolem o provedení příslušné zkoušky.- Pracovní spáry v netuhém krytu budou ošetřeny prořezáním a zalitím mod. asfaltovou zálivkou, případně bitumenovým páskem. Případně poškozené VDZ na silnici č. 11/45 a nově provedené VDZ v rámci objektu SO 102 bude obnoveno v plastu. Stavebník je povinen dodržovat ustanovení zákona číslo 131/1997 Sb. ve znění zákona Číslo 268/2015 Sb. a vyhlášky 104/1997 Sb. ve znění vyhlášky 338/2015 Sb. v platném znění .

Při provádění stavebních prací bude dbáno, aby nedošlo k poklesu nebo zvednutí úrovně vozovky. V případě vzniku poklesu nebo zvednutí vozovky bude narušený úsek vyfrézován a nahrazen novým krytem z asfaltových směsí na náklady investora stavby.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno na náklady investora, a to pouze schválenou nátěrovou hmotou. Vodorovné dopravní značení bude v piném rozsahu provedeno v reflexní úpravě. Stávající VDZ se v potřebných místech odstraní otryskáním.

Obecně budou dodrženy standardy ŘSD ČR obsažené v Požadavcích na provedení a kvalitu na dálnicích a silnicích ve správě ŘSD ČR - PPK, ZTKP, které jsou dostupné na webových stránkách ŘSD ČR v sekci Technické předpisy

Prováděnými stavebními pracemi nedojde ke zhoršení stávajícího odvodnění silnice ani pozemků v majetkové správě ŘSD ČR, Správa Ostravá.

Vozovka státní silnice bude udržována v čistém stavu, případné nánosy nečistot ze stavby budou okamžitě odstraněny na náklady zhotovitele.

Mechanismy stavby nesmí být odstavovány, ani materiál nesmí být skladován na vozovku silnice I. třídy a silniční pozemek.

Zemní práce v pozemcích a na pozemních komunikacích v majetkové správě Ředitelství silnic a dálnic ČR lze provádět pouze v termínu od 01. 04. do 31. 10. kalendářního roku.

Nesmí být poškozeno těleso komunikace, dopravní značení a další vybudovaná zařízení, které jsou součástí stavby silnice Č. 1145. V případě poškození zajistí investor opravu na své náklady.

Zhotovitel zajistí, aby po celou dobu trvání stavebních prací byl zajištěn plynulý a nepřetržitý provoz na silnici a byla zajištěna bezpečnost silničního provozu.

Vlastník stavby je povinen zabezpečit její stálou údržbu a její umístění na stanovené místo.

Vzhledem k nutnosti zajistit během výstavby bezpečný provoz pro pěší a nepřerušovaný provoz autobusové dopravy , bude nutno rozdělit provoz do dvou na sebe navazujících etap :

U každé etapy je na závěr tučně uveden způsob řešení přechodného dopravního značení .

1. Etapa

Úprava autobusového zálivu podél silnice I/45 (ul. Dr. E. Beneše) a jeho nástupiště

Nástupiště bude vybouráno , povrch zálivu bude odfrézován , budou osazeny nové obrubníky vymezující nástupiště , včetně přídlažeb a provedeny dlažby nástupiště , včetně bezbariérových a slepeckých úprav . Bude proveden nový povrch zálivu a nové vodorovné dopravní značení. Budou uloženy i nové kabely VO a osazeny stožáry E1 a E2 .

Po dobu těchto prací bude transitní pěší provoz převeden na protější stranu ulice a to stávajícími přechody pro chodce před a za oblastí výstavby . Pěší provoz pro cestující autobusů po chodnících kolem aut. stanoviště bude po dobu trvání 1. etapy zachován . Autobusy , které by jinak zastavovaly na zastávce u zálivu , budou po dobu trvání 1. etapy zastavovat u stávajících stání na zatím zachované ploše autobusového stanoviště . Pro tyto účely budou upraveny jízdní řády , ve smyslu rozmístění linek jinak zastavujících na zálivu (včetně MHD) k stávajícím provizorním nástupišťům.

Práce na úpravách zálivu proběhnou při minimálním zúžení průběžného jízdního pruhu ul. Dr.E. Beneše . Bude využito přiměřeně schématu B 3 dle TP 66 . (viz příloha č. 1 této zprávy)

2. etapa

Oprava opěrné zdi

Úpravy chodníků a nástupišť kolem plochy aut. stanoviště , .

Úpravy plochy parkoviště OA :

Úpravy ploch zastávek , vjezdu a výjezdu :

V předstihu budou v rámci této etapy provedeny opravy opěrné zdi podle SO 201 Opěrná stěna kolem autobusového nádraží .

Chodníky budou vybourány , budou odstraněny stávající povrchy a podkladní vrstvy , vybourány obrubníky . Rovněž bude vhodné provést uložení zbývajících kabelů VO a osazení stožáru E3 .

Zároveň v této etapě bude nutno vybourat , případně recyklovat kryty a podklady ostatních zpevněných , s následným provedením definitivních krytů a VDZ .

Vzhledem k poměrně složitému členění plochy , které komplikuje využití těžké mechanizace , uvažuje se následný postup prací II. etapy :

Po odstranění obvodových obrubníků chodníků a panelů provizorních nástupišť bude provedeno rozdružení stávajících asfaltových vrstev recyklérem (silniční frézou) v celé ploše , s výjimkou ploch obvodových chodníků a již hotového nástupiště u zálivu.

Následně bude provedeno odtěžení rozdruženého materiálu a drceného kameniva po niveletu -350 mm u budoucích asfaltových ploch a ploch zeleně a po výšku odpovídající niveletě pláně dlážděných ploch parkovacích stání a jeho deponování na skládky pro jeho další použití do stmelených podkladních vrstev. Deponia budou zřízena v rámci staveniště , přednostně na plochách , kde nebude prováděna úprava ochranné vrstvy , přebytečné množství bude odváženo na skládku mimo staveniště .

V této fázi bude nutno povést výkopy pro odvodnění a uložit potrubí odvodnění , provést jeho obsyp a zásyp po úroveň -350 . Tímto způsobem je koncipován i výkaz výměr pro položky odvodnění .

V oblastech budoucích ploch zeleně bude proveden další výkop pro nahrazení ornici . Na ostatních plochách bude provedena úprava zbylé ochranné vrstvy , která je ze stavební suti do hloubky 300-400 mm, zlepšením vhodným, směsným hydraulickým pojivem – druh a dávka pojiva bude stanoveno na

základě průkazní zkoušky (v rozpočtové části se uvažuje pojivo hydraulické pro stabilizaci zeminy 50% vápna, v množství 5% objemu vrstvy a provedena úprava pláň. Na takto upravenou ochrannou vrstvu bude doplněn u budoucích asfaltových ploch deponovaný drcený materiál do nivelety -150 mm a provedena recyklace za studena dle TP 208 na místě v tl. 200 mm s pojivem cement + asfaltová pěna s reprofilací.

Práci bude nutno organizovat tak, aby byly upraveny nejprve ochranná vrstva části plochy na které nebude deponium a plochy pro přípravu recyklace (pokud pro ně nebude využita plocha budoucích chodníků), následně na ní provedena recyklace za studena a pak na ní přesunuto zbytek deponia rozdrženého materiálu ze zbývajících částí plochy, aby mohla být na zbytku plochy pod původním deponiem rovněž provedena úprava ochranné vrstvy a provedena na něm i recyklace.

U ostatních ploch (dlažby parkovacích stání, chodníky a nástupiště zastávek) budou navezeny definitivní vrstvy podkladů. Jednotlivé plochy budou následně přesně vymezeny osazením obrubníků a přídlažeb.

Budou provedeny dlažby chodníků a nástupišť zastávek. V poslední fázi budou provedeny živичné vrstvy podkladů a krytů zpevněné plochy a účelové komunikace.

Tento postup znemožní provoz autobusů a fungování plochy jako autobusové stanoviště po dobu výstavby. Organizace výluky bude muset být předmětem jednání investora a dopravců, stejně jako jízdní řády definitivní podoby provozu a provozu v jednotlivých etapách. Nelze vyloučit zkrácení některých linek, případně částečné výluky spojů.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu,

Bude zřízeno v prostoru vyznačeném na situačních výkresech. Bude zahrnovat pouze nejnutnější sklady na nářadí a oplocení pro uložení materiálu. Přípojky energií nebudou zapotřebí. Pracovníci budou dováženi, úkryt proti nepohodě bude v případě potřeby ve vozidlech.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.

Stavba bude vytyčena na základě výkresu C.3 Vytyčovací schema. Souřadnice vytyčovaných bodů jsou uvedeny v tomto výkrese. Investor je má k dispozici v digitální verzi (formát xls). Proběhne v navržených etapách - viz B.8 n) m) Předpoklad trvání stavby – 3 měsíce.

B.8.2 Výkresy

Výkresy organizace výstavby zobrazí návrhy a údaje uvedené v obsahu technické zprávy. Vypracuje se zejména:

a) přehledná situace v měřítku 1 : 5000 nebo 1 : 10 000 s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, účelových ploch, přístupů na staveniště, napojovacích míst zdrojů a dopravních tras,

viz . C.1 Situační výkres širších vztahů 1: 5000

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 . C.2 Koordinační situační výkres 1: 250

B.8.3 Harmonogram výstavby

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Návrh věcného a časového postupu prací v podrobnostech podle složitosti a rozsáhlosti stavby. Pro

Stavba bude vytyčena . Proběhne v navržených etapách - viz B.8 n) m) Předpoklad trvání stavby – 3 měsíce .

B.8.5 Bilance zemních hmot

Bilance výkopů, zásypů, ornice a podorničních vrstev celé stavby; množství zemin a skalních hornin získaných na stavbě, vhodnost jejich přímého využití, použití po úpravě a uložení případného přebytku na skládku; vyhodnocení případného nedostatku materiálu do násypů a jeho krytí ze zemníků nebo použitím druhotných materiálů; bilance skřívky vrchních kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin. Pro případ požadavku příslušného orgánu ochrany zemědělské půdy - plán na přemístění ornice a podorničních vrstev a hospodárné využití rozprostřením nebo uložním pro jiné konkrétní využití včetně využití pro rekultivace.

Nebudou prováděny zemní práce . Stavba proběhne v rozsahu úprav stávajících krytů a podkladů s minimálními výškovými úpravami , což je podmíněno zejména potřebou využití stávajícího systému odvodnění .

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Stavba nevyžaduje vodohospodářské řešení .

Přílohy :

- 1.Schema B3 dle TP 66**
- 2. Výpočet průtoků .**
- 3. Zpráva diagnostiky .**

V Opavě 01/2021

Vypracoval : Ing. Petr Barandovski

Ing. Petr Barandovski
Vančurova 240/55
74601 Opava , IČ 15484131
