

Město Zábřeh

Revitalizace ul. Olomoucká



Projektová dokumentace pro provádění stavby

B. Souhrnná technická zpráva



OBSAH:

B.1 CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ STAVBY	5
a) základní popis stavby.....	5
b) charakteristika území a stavebního pozemku.....	5
c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací	5
d) výčet a závěry provedených průzkumů	6
e) informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu	6
f) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území	6
g) stávající ochrana území a staveb podle jiných právních předpisů	7
h) vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin	9
i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	9
j) navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu	9
k) požadavky na monitoring a sledování přetvoření	9
l) navrhované parametry záměru podle jednotlivých druhů staveb	9
m) informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení	10
n) limitní bilance stavby	10
o) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	10
p) základní předpoklady výstavby	10
q) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	11
r) seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu	11
B.2 URBANISTICKÉ A ZÁKLADNÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	11
B.3 ZÁKLADNÍ STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ.....	11
B.3.1. Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení	11
a) popis celkové koncepce stavebně technického, technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	11
b) celková bilance nároků všech druhů energií.....	12
c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem.....	12
d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	13
e) parametry technologie	13
B.3.2. Celkové řešení podmínek přístupnosti	13
a) celkové řešení přístupnosti	13
b) popis navržených opatření	14
c) popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů	14
B.3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby	15
B.3.4. Základní technický popis stavebních objektů	15
a) popis stávajícího stavu.....	15
b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení	15
c) popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.....	17
B.3.5. Technologické řešení - základní popis technických a technologických objektů a zařízení	17
a) popis stávajícího stavu.....	17
b) popis navrženého řešení.....	17
c) energetické výpočty	18
d) u staveb technické infrastruktury - popis navrženého řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií	18
B.3.6. Zásady požární bezpečnosti.....	18



B.3.7.	Úspora energie a tepelná ochrana budovy	18
B.3.8.	Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí	18
B.3.9.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	18
B.4	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	18
B.5	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	19
a)	popis dopravního řešení	19
b)	nápojení na stávající dopravní infrastrukturu, přeložky, včetně pěších a cyklistických stezek a doprava v klidu	19
c)	řešení přístupnosti a bezbariérového užívání	19
B.6	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	19
B.7	POPIS VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	19
a)	vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů	19
b)	způsob plnění podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí	20
c)	popis souladu záměru s oznámením záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí	20
d)	v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení	20
B.8	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	20
B.9	OCHRANA OBYVATELSTVA	20
a)	způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozbou nebo nastalou mimořádnou událostí	21
b)	způsob zajištění ukrytí obyvatelstva	21
c)	způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování	21
d)	způsob zajištění ochrany před povodněmi	21
e)	způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení	21
f)	způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti	21
B.10	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	21
a)	nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	21
b)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, odstraňování staveb, kácení dřevin	21
c)	vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, včetně požadavků na obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a způsob zajištění bezpečnosti provozu	22
d)	popis zásad odvodnění staveniště	22
e)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	22
f)	požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě	22
g)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	23
h)	balance zemních prací, požadavky na přesun nebo deponie zemin, využitelnost zemin a hornin, plán na přemístění ornice a podornicových vrstev a plán rekultivace	24
i)	limity pro užití výškové mechanizace	24
j)	u stavby drah návrh optimálního postupu výstavby	24
k)	požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky	24
l)	stanovení podmínek pro provádění staveb z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, provozních opatření na letišti, provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.	24
m)	návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek	25
n)	dočasné objekty - jejich popis, včetně uvedení doby jejich trvání	25
o)	objízdné a náhradní trasy - požadavky a provedení	25
p)	zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo	



bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod	25
---	----



B.1 CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) základní popis stavby

Předmětem stavby je revitalizace místní komunikace podél železniční trati a za čerpací stanicí v Zábřehu v délce 240,67 m. Místní komunikace je navržena jednosměrná s novým komunikačním připojením na silnici I/44 a nově v dopravním režimu zóna 30. V projektu je kladen důraz na řešení statické dopravy. Parkovací stání jsou navržena vlevo na dvou plochách v km 0,019-0,119 a 0,164-0,205. Celkem je navrženo 48 šikmých stání. Podél místní komunikace je vpravo navržena stezka pro chodce a cyklisty. Celková délka stezky je 247,90 m. Stezka na KÚ plynule navazuje na stávající chodník a plánovanou stezku směr Rájec. Součástí projektu je úprava stávajícího veřejného osvětlení v úseku od fy HEVOS interier s.r.o po napojení MK na silnici I/44. Součástí projektu jsou i vegetační úprava svahu v rozsahu celé stavby. Stavbou je vyvolán zásah do zařízení CETIN. Stavba nevyvolává přeložky dalších inženýrských sítí.

Po zbudování stavby budou jasně definovány plochy pro statickou, pěší, cyklistickou a automobilovou dopravu.

b) charakteristika území a stavebního pozemku

Město Zábřeh leží 12 km jihozápadně od Šumperku na řece Moravská Sázava, na železniční trati Česká Třebová – Přerov. Střední nadmořská výška je v Zábřehu 300 m n. m.

Zájmové území se nachází v intravilánu obce v jeho jihovýchodním segmentu.

Stávající místní komunikace je navržena jako obousměrná v šíři cca 5,80–6,80 m a na svém konci zaslepená. Místní komunikace obsluhuje zejména prostor nádraží, okolní firmy (Steel centrum, Kuchyňské a interiérové studio) a provoz na čerpací stanicí. Na místní komunikaci se po celé délce podélně a šikmo parkuje. Vlevo je chodník v šířce 1,80-2,50 m s nevyhovujícími trasami pro přecházení. Povrch chodníku je z betonové dlažby převážně 10x20 cm, šedé barvy, různého stáří.

V řešeném úseku není dostatečně řešena statická doprava. Vozidla jsou odstavena podél komunikace podélně i šikmo.

c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územním plánem obce (dále jen "ÚP"). Jedná se obnovu místní komunikace a novostavbu parkovacích stání a stezky pro chodce a cyklisty. Územní plán byl schválen a nabyl právní moci 24. 05. 2010. Úplné znění ÚP zobrazuje územní plán se změnami č. 1 (nabytí účinnosti 09. 08. 2019) č.2 (nabytí účinnosti 15. 07. 2022), č. 3 (nabytí účinnosti 30. 12. 2023) a poslední změna č.4 nabytí účinnosti 05. 07. 2024.

Stavba je umístěna ve funkční ploše PU (plochy veřejných prostranství – všeobecné) a DS (plochy dopravní infrastruktury – silniční). Související a nezbytná dopravní a technická infrastruktura včetně cyklistických stezek je přípustná. Stavba je v souladu s dosavadním využitím, nachází se na stabilizovaných plochách v zastavěném území určených pro dopravní infrastrukturu.



d) výčet a závěry provedených průzkumů

Pro optimální návrh konstrukční skladby vozovky místní komunikace byla provedena diagnostika vozovky. Diagnostiku komunikace – Zábřeh ul. Olomoucká provedla firma PavEx Consulting, s.r.o. v červnu 2025. Cílem diagnostických prací bylo zjistit stav porušení a detekovat konstrukční složení vozovky. Jednotlivé diagnostické kroky byly cíleně prováděny tak, aby v závěru zprávy mohly být popsány optimální způsoby oprav, které jsou popsány v Dokladové části, v příloze 8.1 *Diagnostika vozovky*.

e) informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu

V daném území je navržena šířka stezky 2,95 m vč. silniční obruby a bezpečnostního odstupu. V km 0,181-0,208 je stezka zúžena. Důvodem je vedení stezky podél stávající tižní zdi železničního tělesa. Se zásahem do zdi se neuvažuje z technických, ekonomických a majetkových důvodů. V km 0,186 je stezka zúžena až na limitní šířku 2,25 m (vč. sil. obruby). Navržen je bezpečnostní odstup 2×0,25 m + šířka pruhu 2×1,00 m. Jedná se o pevnou překážku zasahující do průchozího/průjezdního profilu stezky. Tvar zdi se směrem ke koruně zdi v mírném sklonu zužuje, ve výši řídků bude šířka větší než minimální hodnota 2,25 m.

Přes uvedené limity je vhodné a účelné v tomto území stezku navrhnout.

f) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území

Geomorfologicky se lokalita řadí do provincie Česká vysočina, soustavy Český masiv – pokryvné útvary a postvariské magmatity.

Dle geologické mapy se na dotčeném území nachází horniny: navážka, halda, výsypka.

Geneze: antropogenní uložení nerozlišené

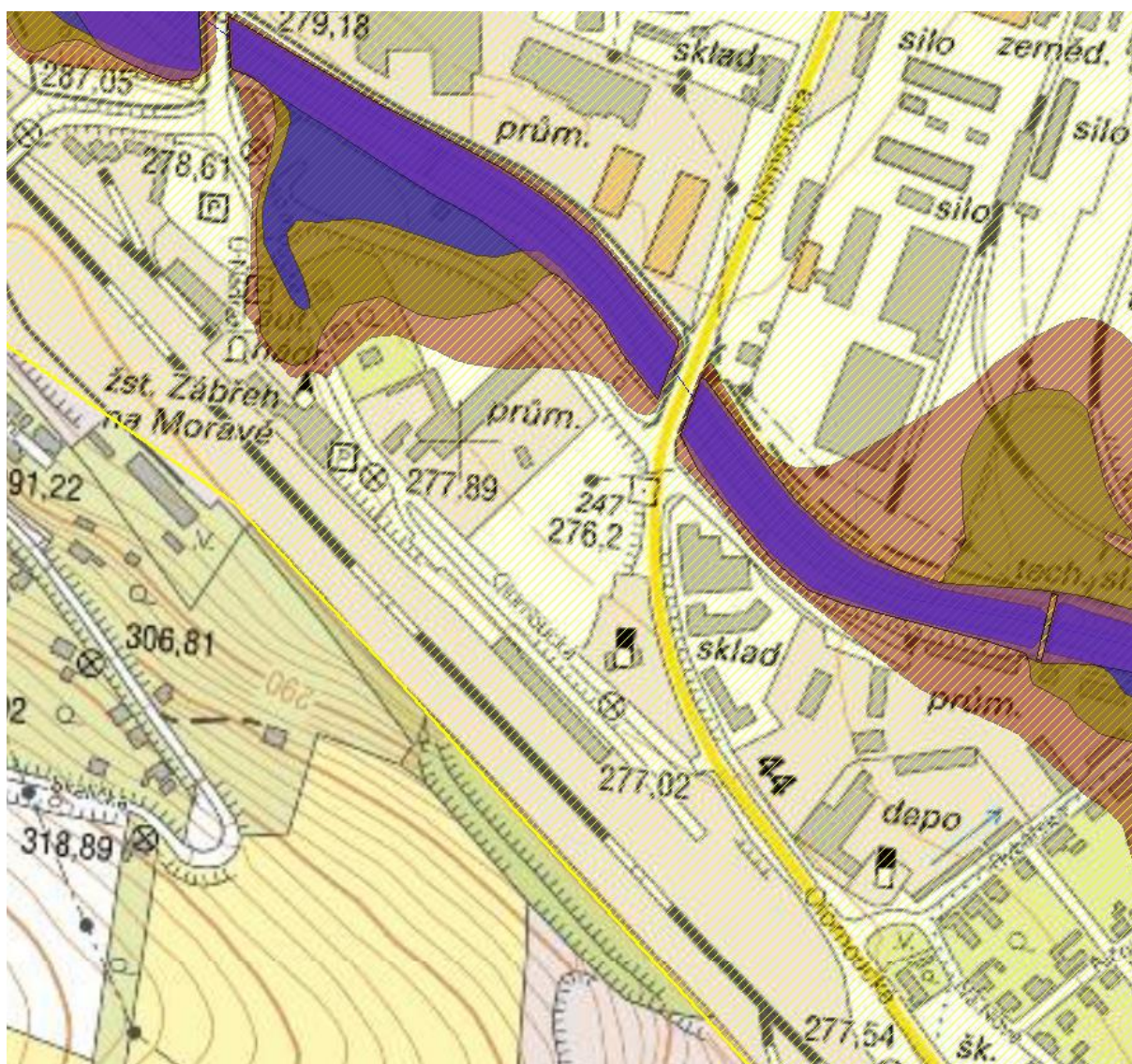


Dle orientační mapy radonového indexu je radonový index podloží 2-střední.
Daná lokalita se nachází v hydrogeologickém rajónu č. 1621 (Pliopleistocén Hornomoravského úvalu - severní část)

Daná lokalita se nenachází v záplavovém území.

Územím protékají vodní toky:

- vodní tok Moravská Sázava, IDVT: 10100059 (správce Povodí Moravy)
- bezejmenný tok IDVT: 10208453 (správce Povodí Moravy)



g) stávající ochrana území a staveb podle jiných právních předpisů

- Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy;
- Stavba se nachází v CHOPAV Kvarter řeky Moravy;
- Stavba se nachází v ochranném pásmu silnice;
- Stavba se nenachází v ochranném pásmu nem. kult. památky, památkové zóně, rezervaci;
- Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa;
- Stavba se nenachází na území s archeologickými nálezy;
- Stavba se nenachází v chráněném území ani v soustavě Natura 2000;



- Stavba se nenachází v poddolovaném území;
- Stavba se nenachází v záplavovém území;
- V dané lokalitě se nenacházejí zdroje nerostných surovin.

V rámci stavby budou respektována veškerá ochranná pásma stávajících podzemních i nadzemních inženýrských sítí dle zákona č. 458/2000 Sb. a zákona č. 274/2001 Sb. a prostorové uspořádání sítí dle ČSN 73 6005. Před zahájením zemních prací je investor povinen zajistit vytýčení všech podzemních vedení u jednotlivých správců (v souladu se zákonem č. 200/1994 Sb., ČSN 73 6133). Inženýrské sítě jsou zakresleny v situaci dle zaměřených viditelných znaků v terénu a dle podkladů jednotlivých správců sítí. Podrobné požadavky a podmínky, které musí budoucí zhotovitel stavby respektovat jsou uvedeny v příloze Dokladová část a do PD jsou zapracovány.

Jedná se o ochranná pásma:

- podzemních sdělovacích kabelů ve správě CETIN;
Dojde k přeložce kabelů v délce 251,0 m a doplnění chrániček – řešeno v rámci **SO 402 – Zásah do zařízení CETIN** – *podrobněji viz níže, bod B.3.4, kap. b), odst. SO 402;*
- ochranné pásmo podzemního vedení NN ve správě ČEZ Distribuce;
- ochranné pásmo STL plynovodu ve správě GasNet;
- ochranné pásmo vodovodu ve správě ŠPVS;
- ochranné pásmo jednotné kanalizace ve správě ŠPVS;
- ochranné pásmo dešťové kanalizace ve správě VHZ;
- ochranné pásmo veřejného osvětlení ve správě Eko servis Zábřeh s.r.o.
Dojde ke zrušení stávajícího vedení veřejného osvětlení a osazení nového – řešeno v rámci **SO 401 – Veřejné osvětlení** – *podrobněji viz níže, bod B.3.4, kap. b), odst. SO 401.*

Povrchové znaky IS budou vytaženy na novou úroveň nivelety. V místě pojížděných ploch se doplní u kabelů chráničky, pokud již nejsou chráničky stávající.

Dle vyjádření jednotlivých subjektů k existenci inženýrských sítí se další sítě v dané lokalitě nenachází nebo v případě jejich existence neprochází stavenišťem ani se nedotýkají svým ochranným pásmem hranice stavebních úprav.

V dané lokalitě se dle vyjádření Katastrálního úřadu pro Olomoucký kraj nachází bod podrobného polohového bodového pole č. 2288 a bod podrobného bodového pole č. Fe01-64, které jsou v jejich správě. Dle přiložených podkladů se bod Fe01-64 nachází mimo stavbu a byl zničen v roce 2022. Hřbová značka bodu č. 2288 je na římse propustku, u které dochází pouze k předláždění povrchu chodníku. **Zhotovitel zajistí, aby nedošlo k poškození bodu.**

Dále se dle vyjádření zeměměřičského úřadu nachází v prostoru stavby značka nivelačního bodu Fef-39.2, který je součástí pořadu II. řádu Základního výškového bodového pole. Na základě místního šetření tento bod nebyl nalezen a toto zjištění bylo v průběhu řízení oznámeno dotčeným orgánům a je rovněž uvedeno v odůvodnění rozhodnutí č.j. MUZB/14305/2026/OD.



h) vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

Stavba nemá negativní vliv na dotčené území a je v souladu se záměry danými územním plánem.

Stavbou dojde k dotčení a záboru pozemků viz B.P1 Záborový elaborát.

Vzhledem k charakteru a umístění stavby nedojde k ovlivnění krajiny. Směrové řešení stavby je optimalizováno.

Odvodnění je navrženo na průběžné zasakování do vegetace a odvedením do stávajících a nových vpustí.

Stavebním pracím bude předcházet provádění zemních prací. Před zahájením zemních prací zajistí investor (dle zadávací dokumentace možnost převést povinnost na zhotovitele) vytyčení všech existujících podzemních inženýrských sítí v místě stavby (provedou správci jednotlivých podzemních vedení na objednávku). **Zemní práce v blízkosti vytyčených podzemních sítí mohou být prováděny pouze za podmínek stanovených jejich správci.**

Stavbou dojde ke kácení dřevin viz příloha B.P7 Inventarizace dřevin včetně odstranění pařezů s kořeny. Kácené dřeviny se nacházejí na pozemku parc. č. 5493/4. Na pozemku parc. č. 5493/4 proběhnou hrubé terénní úpravy pro následné vegetační úpravy viz TZ SO 801. Ostatní plochy budou po výkopech uvedeny do původního stavu. Přilehlé zelené plochy se v místě záboru a do vzdálenosti min. 1,0 m od hranice stavebních úprav odhumusují v tl. min. 10 cm příp. se odstraní travní drn, po dokončení stavby se provede ohumusování v tl. min. 10 cm a osetí travním semenem.

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

Stavba nevyvozuje zábor pozemků, které spadají pod ochranu zemědělského půdního fondu dle zákona č. 334/1992 Sb. viz B.P1 Záborový elaborát.

Stavba nezasahuje přímo do pozemků určených k plnění funkce lesa.

j) navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu

Netýká se.

k) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Netýká se.

l) navrhované parametry záměru podle jednotlivých druhů staveb

Místní komunikace:

- návrhová rychlost: do 30 km/h;
- šířkové uspořádání: jednopruhová jednosměrná základní šířky 3,50 m;
- délka celkem: 240,67 m;
- TNV=50;
- délka návrhového období 25 roků;
- technologie: netuhá vozovka z asfaltobetonu.



Stezka:

- šířkové uspořádání: 2,95-3,23 m;
- lokální zúžení na: 2,25 m v km 0,186;
- délka celkem: 247,90 m;
- technologie: dlážděná vozovka.

Chodník:

- šířkové uspořádání: 1,90 m;
- délka celkem: 25,88 m;
- technologie: dlážděná vozovka.

m) informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Netýká se.

n) limitní bilance stavby

Bilance zemních prací je součástí přílohy *B.P6 – Bilance zemních hmot*.

Po uvedení do provozu budou dešťové vody ze zpevněných ploch tvořit hlavní podíl vod. Nakládání s těmito vodami je navrženo převážně na vsakování, příp. jsou průběžně svedeny jako v současném stavu do stávajících uličních vpustí.

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

Stavba nebude vyžadovat nároky na telekomunikace – jedná se o stavbu dopravní infrastruktury.

p) základní předpoklady výstavby

Časové údaje o přípravě stavby:

č.	činnost:	termín	
		měsíc	rok
1	Zpracování DPZ	06-09	/ 2025
2	Zpracování PDPS	06-09	/ 2025
3	Vydání povolení záměru	04	/ 2026
4	Výběr zhotovitele	09	/ 2026
5	Zahájení stavby	2026 - 2030	
6	Ukončení stavby – kolaudace	/ dle finančních možností až do 2030	

Realizace stavby není podmíněna ani časově vázána na realizaci staveb jiných stavebníků.

Pro navržené stavební úpravy nejsou známy žádné další podmiňující nebo vyvolané investice či související investice.

Podrobněji viz příloha B.P5 – Harmonogram výstavby.



q) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Projekt neuvažuje s předčasným užíváním dílčích zrealizovaných úseků stavby. Ostatní dílčí části stavby budou předávány správcům po jejich dokončení (ochrana a uložení inženýrských sítí – před zakrytím; pozemní komunikace – po dokončení všech prací).

r) seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu
Netýká se.

B.2 URBANISTICKÉ A ZÁKLADNÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Trasa místní komunikace je s ohledem na nové připojení k silnici I/44 optimalizována a reprofilována do jednostranného sklonu o hodnotě 2,50 %. Stezka je navržena vpravo, podél místní komunikace a na konci úseku plynule navazuje na stávající chodník podél silnice I/44 směrem na Rájec. Vlevo podél místní komunikace jsou navrženy 2 plochy pro šikmé parkování. Místní komunikace je navržena s krytem z asfaltobetonu, lemována žulovou kostkou a silničními obrubníky. Stezka je navržena z betonové dlažby 10x20 cm bez fazety v barvě šedé, s bezpečnostním odstupem při silniční obrubě z šedé a červené dlažby 10x20 cm. Parkovací stání jsou navržena z betonové dlažby 20x20 cm bez fazety, barvy šedé v případě 2 ks vyhrazených míst a ostatní jsou z distanční betonové dlažby 20x20 cm, barvy šedé. Poloha stavby odpovídá územně plánovací dokumentaci.

B.3 ZÁKLADNÍ STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ

B.3.1. Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického, technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Předmětem projektu je revitalizace místní komunikace podél železniční trati a stavba společné stezky pro chodce a cyklisty a parkovacích stání. Současně je řešena úprava stávajícího komunikačního připojení, nové připojení na silnici I/44 a vegetační úpravy.

Komunikace je nově navržena jako jednopruhová jednosměrná s novým komunikačním připojením na silnici I/44. Šíře jízdního pásu je navržena 3,50 m lemovaná oboustranně silničními obrubníky s fází + 10 cm a řádkem žulové kostky 10/10/10. V místě parkovacích stání je 2-řádek žulové kostky. Povrch komunikace je řešen s krytem z asfaltobetonu, v návrhu konstrukce se vychází ze stávajícího stavu a zjištěné konstrukce vozovky. Celková délka řešeného úseku je 240,67 m. Nově se v lokalitě navrhuje zavedení zóny 30. Důvodem pro zavedení zóny 30 je především kumulace velkého množství dopravy v souvislosti s přednádražním prostorem a nákladní dopravou spojenou s okolními firmami. Řešený úsek je na přednádražní prostor plynule navázán. Od zóny 30 je očekáváno zklidnění lokality (*v rámci PD není uvažováno se zřízením zklidňujících prvků, ale investor je plánuje zrealizovat*), zlepšení plynulosti dopravy a zvýšení bezpečnosti pěších a cyklistů pohybujících se



přes tuto lokalitu. Směrem na Rájec je plánováno prodloužení stezky viz studie „Zábřeh žst – Rájec“.

b) celková bilance nároků všech druhů energií

Netýká se.

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

Odpady budou vznikat v první řadě v průběhu stavby, dále pak jejím užíváním, opravami a údržbou. Odhad druhové skladby je veden na základě odborných znalostí a zkušeností pracovníků zpracovatelské organizace. Způsob likvidace je uveden na základě předběžných údajů zpracovatele dokumentace.

Během výstavby i provozu stavebních úprav se zřizovatel stavby musí řídit veškerými právními normami týkajícími se nakládání s odpady:

- zákon č. 541/2020 Sb. – *Zákon o odpadech*,
- vyhl. MŽP č. 8/2021 Sb. – *Vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů*.

Po dobu výstavby budou vznikat odpady při zemních pracích, při realizaci objektů stavby, odpady z provozu stavebních strojů a různé odpady vázané na provoz zařízení stavenišť. Z hlediska zařídění odpadů do kategorií se jedná o odpady ostatní (O). Investor a zhotovitel stavby jsou povinni zajistit nakládání s odpady v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. - Zákon o odpadech.

Spektrum a množství odpadů produkovaných v průběhu výstavby nelze v daném stupni přípravy stavby přesně stanovit, bude předmětem evidence o odpadech a způsobech nakládání s nimi, kterou je původce (zhotovitel stavby) povinen vést (viz § 15 „Povinnosti původců odpadu a provozovatele zařízení “ zákona č. 541/2020 Sb. - Zákon o odpadech.

Po dobu výstavby stavebních úprav komunikace je předpokládán vznik následujících odpadů:

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Doporučené nakládání s odpadem
17 01 01	Beton	Recyklace
17 02 03	Plasty	Recyklace
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01	Recyklace
17 04 11	Kabely neuvedené pod č. 17 04 10	Druhotná surovina
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	Využití na stavbě, skládka
17 07 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísla 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	Skládka
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	Druhotná surovina
15 01 02	Plastové obaly	Recyklace
15 01 06	Směsné obaly	Skládka
20 03 01	Směsný komunální odpad	Skládka

Odpady budou vznikat v místech zařízení stavenišť, při přepravě materiálů na staveniště, při skladování a vydávání materiálů, při administrativních činnostech a



budou vznikat i odpady v sociálním zázemí stavby. Nakládání s těmito odpady bude řešeno dodavatelskou firmou.

Dále bude nutné specifikovat způsob shromažďování, třídění, skladování, přepravy, využití či nezávadného zneškodnění odpadů. Konkretizovat prostor pro shromažďování odpadů, nádoby pro jejich ukládání a prostředky pro přepravu.

V rámci kolaudačního řízení musí zhotovitel doložit příslušnému orgánu státní správy specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby včetně způsobu jejich zneškodnění.

Většina odpadů bude odvezena na recyklační skládku, včetně případného přebytku výkopové zeminy po terénních úpravách v rámci stavby, nebo se recyklují (beton). Recyklovatelné odpady budou předány sběrným surovinám (železný šrot, papír, lepenka, atd.).

Při provozu bude vznikat odpad kategorie O 200303 Uliční smetky (odpadky, zimní inertní posyp, prach a listí).

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

Stavba nebude vyžadovat nároky na telekomunikace – jedná se o stavbu dopravní infrastruktury.

e) parametry technologie

Stavba nezahrnuje návrh technologie.

B.3.2. Celkové řešení podmínek přístupnosti

a) celkové řešení přístupnosti

Návrh je v souladu s normou ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

Jedná se o *komunikaci pro pěší*, dle čl. 3.1.49. U komunikací pro pěší v exteriérech je nutno používat materiály, které jsou v souladu s nařízením vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a z něj vycházejících návodů Technického a zkušebního ústavu TN TZÚS 12.03.04 a 06 v platném znění.

Hmatový a vizuální kontrast je zajištěn užitím betonové dlažby rozměru 10x20 cm, šedé barvy, bez fazety. Povrch je rovinný, bez výstupků, drážek a podobných tvarových úprav a s dodržením na protiskluzové vlastnosti. Šířka spár musí být nejvýše 4 mm.

Výškové rozdíly pochozích ploch v místech pro přecházení příp. přechodu pro chodce nejsou vyšší než 20 mm.

Minimální manipulační prostor pro otáčení vozíku do různých směrů v rámci úhlu, který je větší než 180°, je kruh o průměru 1500 mm a nejmenší prostor pro otáčení vozíku o 90° až 180° je obdélník o rozměrech 1200 mm x 1500 mm – *chodník je navržen v šířce 1900 mm vč. silniční obruby a společná stezka v šířce 2950 mm.*

Vodící linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Do průchozího prostoru podél vodící linie nezasahují žádné překážky ani ostatní technické vybavení. Vodící linie jsou přirozené a umělé.

Vodící linie je uvažována jako přirozená – zvýšený betonový obrubník o 60 mm u dlážděných úseků, kde je zřizován, betonová palisáda s převýšením +100 mm a dále stávající betonová tížní zeď. V situačních výkresech je označena zelenou čárkovanou čarou. Přerušit přirozenou vodící linii lze nejvýše na vzdálenost 8000 mm



mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení pro osoby se zrakovým postižením – v řešeném úseku se takové místo nachází. Umělá vodící linie je navržena z důvodu přerušení přirozené vodící linie v délce 16,30 m. Navržena je umělá vodící linie šířky 400 mm z betonové dlažby 20x20 cm, s podélnými drážkami, šedé barvy. Vnější pochozí plochy musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nejsou nově navrženy ani nebudou nově umístěny žádné překážky (sloupky svislého dopravního značení, sloupy veřejného osvětlení apod.).

b) popis navržených opatření

Komunikace pro pěší musí mít průchozí prostor šíře nejméně 1500 mm – navrhuje se šíře chodníku min. 1900 mm vč. silniční obruby a šíře společné stezky min. 2950 mm.

Stezka je lokálně zúžená z důvodu vedení trasy podél stávající tížní zdi železničního tělesa a stísněných poměrů.

Jedná se o ostatní překážky:

- km 0,186 – stávající tížní zeď, š. 2,25 m;

Komunikace pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:12 (8,33 %) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %), u mostních objektů nejvýše v poměru 1:40 (2,5 %). Na úsecích s podélným sklonem větším než 1:20 (5,0 %) a delších než 200 m, musí být zřízena odpočívadla o délce nejméně 1500 mm. Jejich sklon smí být pouze v jednom směru a nejvýše v poměru 1:50 (2,0 %).

Podélný sklon chodníku a stezky vychází z podélného profilu místní komunikace. Hodnoty jsou od 0,3 do 2,1 %. Úsek s podélným sklonem větším než 5,0 % a delší než 200 m se na stavbě nevyskytuje. Příčný sklon je navržen 2,0 %. Rampy v chodníku jsou navrženy ve sklonu menším než 1:12.

Snížený obrubník s výškou menší než 80 mm nad pojížděným pásem nebo pokud je s příčným sklonem menším než 1:3 (33,3 %) musí být opatřen varovným pásem.

Varovné pásy šířky 400 mm hmatově definují rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku.

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie. Signální pás musí mít šířku 800–1000 mm a délka směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, a to i u změn dokončených staveb. Signální pásy jsou navrženy v km 0,017 v dl. 2,00 m a 3,20 m.

Vodící linie pro přecházení, vodící linie s funkcí varovného pásu, vodící linie přechodu přes železniční dráhu, varovný pás na speciální dráze, vodící linie s funkcí varovného pásu ani akustický prvek nejsou na stavbě uvažovány.

V rámci realizace stavby budou výkopy zabezpečeny stabilními prvky – výška zábrany 1,10 m, dolní pevná zábrana 0,10 m. Přes případné výkopy budou umístěny bezbariérové lávky a zábradlí. Přístupnost k nemovitostem a průchodnost stavenišť pro pěší během realizace projektu bude řešena na provizorním chodníku vedeným podél oplocení v zeleni k čerpací stanici a odsud k přechodu pro chodce.

c) popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů



Netýká se.

B.3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby

Revitalizací ul. Olomoucká dojde ke zvýšení bezpečnostní úrovně podél místní komunikace. Zvýšení bezpečnosti se týká především zranitelných účastníků provozu, ale rovněž osobní a nákladní dopravy. Separace pěších a cyklistů zajistí bezpečnější pohyb pro chodce a cyklisty a zřízení parkovacích stání a jednosměrného provozu plynulejší provoz bez kolizních situací. Jsou splněny základní požadavky na bezbariérové úpravy dopravních staveb a normové požadavky na návrhové prvky. Bezpečnost při užívání v zimních podmínkách musí řešit vlastník komunikace.

B.3.4. Základní technický popis stavebních objektů

a) popis stávajícího stavu

Předmětem projektu je revitalizace ul. Olomoucká. Stávající místní komunikace je navržena jako obousměrná v šíři cca 5,80–6,80 m a na svém konci zaslepená. Místní komunikace obsluhuje zejména prostor nádraží, firmy (Steel centrum, Kuchyňské a interiérové studio) a provoz na čerpací stanici. Na místní komunikaci se po celé délce podélně a šikmo parkuje. Právě neorganizované parkování, provoz nákladních vozidel s hutním materiálem a obousměrný provoz způsobuje v této lokalitě kolizní situace. Vlevo je stávající chodník v šířce 1,80-2,50 m s nevyhovujícími trasami pro přecházení. Povrch chodníku je z betonové dlažby převážně 10x20 cm, šedé barvy, různého stáří. Na místní komunikaci je připojena čerpací stanice a firmy HEVOS a ZJP, s. r.o.

b) popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

Stavební objekt SO 101 Zpevněné dopravní plochy se člení na jednotlivé části:

- místní komunikace;
- stezka;
- parkovací stání;
- chodník;
- dopravní napojení;
- návrh zpevněných ploch;
- odvodnění;
- vegetace;
- inženýrské sítě;
- dopravní značení;

Délkový rozsah řešené místní komunikace činí 240,67 m. Komunikace vychází ze stávajícího stavu na parc. č. 3086/4. Komunikace se navrhuje jako jednosměrná, jednopruhová s šířkou 3,50 m. Místní komunikace je reprofilována do jednostranného sklonu o hodnotě 2,50 %. Vlevo se podél komunikace navrhuje dvě plochy pro šikmá parkovací stání a vpravo se navrhuje společná stezka pro chodce a cyklisty, na kterou v budoucnu naváže plánovaná stezka „Zábřeh žst – Rájec“. V prvním úseku po km 0,043 se navrhuje nová konstrukce vozovky v tl. 140 mm. V km 0,043-KÚ se navrhuje nová konstrukce v tl. 120 mm. V km 0,216 a 0,222 začíná plná konstrukce MK. Místní komunikace je navržena převážně v přímé, na konci úseku se místní komunikace napojuje kolmo na silnici. V km 0,207 se začíná místní komunikace rozšiřovat ze základních 3,50 m. Rozšíření je navrženo na 6,00 m a následně je



nároží křižovatky navrženo dle obalových křivek referenčního vozidla (nákladní vozidlo – návěšová souprava). Úsek komunikace u ZJP, s.r.o. a čerpací stanice je vyfrézován v tl. 50 mm a znovu položen vrstvou ACO 11+. Komunikace je lemována silniční obrubou 15/25/100 cm s převýšením +10 cm a silniční přídlažbou. V km 0,220 je vpravo navržen kamenný obrubník 20/30/100 cm s převýšením +10 cm.

Podél místní komunikace je navržena stezka pro chodce a cyklisty. Stezka je navržena na silničním obrubníku v délce 219,0 m a pak se stezka oddaluje od místní komunikace a pokračuje za vegetačním pásem směrem k přechodu pro chodce přes silnici I/44. Celková délka stezky je 247,90 m. Stezka je navržena v základní šíři 2,95 m vč. sil. obruby, vpravo je lemována chodníkovým obrubníkem 10/20/100 cm s převýšením +6 cm. V km 0,090–0,120 je lemována palisádou 12/16,5 výšky 40 cm a 60 cm s převýšením +10 cm. V km 0,184–0,211 je stezka vedena podél stávající tížní zdi. V km 0,186 je z důvodu kolize s tížní zdí stezka zúžena na 2,25 m. Od km 0,219 je stezka vedena za vegetačním pásem v šířce 3,00 m až na konec úseku. Stezka končí u čela propustku u stávajícího přechodu pro chodce a v budoucnu na stezku naváže stezka „Zábřeh žst. - Rájec“. Povrch stezky je z betonové dlažby 10×20 cm, bez fazety, tl. 8 cm, šedé barvy. Hmatné prvky jsou navrženy z betonové dlažby s výstupky 10×20 cm, bez fazety, tl. 8 cm, červené barvy. Bezpečnostní odstup je navržen při silniční obrubě z betonové dlažby 10x20 cm, bez fazety, šedé a červené barvy. V km 0,095 se nachází stávající propustek pod železničním tělesem. Okolo propustku jsou vytvořeny svahové kužely a dorovnání ke stezce je realizováno z živičného recyklátu. Na základě požadavku SŽ je instalováno zábradlí do tvaru „U“. Navrženo je trubkové dvoumadlové zábradlí výšky 1,30 m. Zábradlí je ocelové, žárově zinkované, po 2,00 m kotvené do betonových patek 30x30 cm do hloubky min. 80 cm z betonu C20/25nXF3 chemickými kotvami. Délka navrženého zábradlí je 7,20 m. Zábradlí je osazeno mimo průjezdní profil stezky – za palisádou.

V projektu je kladen důraz na řešení statické dopravy. Parkovací stání jsou navržena na dvou plochách v km 0,019-0,119 a 0,164-0,206. Navržena jsou šikmá stání. Základní šířka šikmého stání je 2,90 m. Délka stání je uvažována 5,20 m, přičemž 0,70 m je uvažováno pro přesah vozidla. Stání jsou navržena pod úhlem 60°. Povrch parkovacích ploch je navržen z distanční betonové dlažby 20×20 cm, tl. 8 cm, šedé barvy. Jednotlivá stání jsou vyznačena (V10 c) bílou barvou. Převis vozidel přes okraj parkovacího stání je řešen dvojitou silniční obrubou 15/25/100 cm s převýšením na fázi + 10 cm, vyplněnou žulovou kostkou. Tímto bude zajištěno, že vozidla nebudou zasahovat do vegetace a bude možné provádět sečení a údržbu. Konstrukce plnicí stavební parkovací zárážky je pravidelně po 5,00 m snížena přechodovými obrubníky na fázi 0 cm pro odtok povrchové vody z plochy parkoviště. V rámci projektu je navrženo celkem 48 parkovacích míst. Z celkového počtu jsou 2 místa vyhrazena dopravní značkou IP12 pro vozidla přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou.

Na ZÚ (vlevo před parkovištěm a vjezdem do firmy HEVOS interier s.r.o.) je řešena úprava stávajícího chodníku a doplnění chodníku v celkové délce 26,00 m. Navrženo je doplnění umělé vodící linie v délce 16,30 m a varovného pásu. Plocha chodníku mezi hmatnými prvky je předlážděna betonovou dlažbou 10x20 cm, šedé barvy, tl. 8 cm, bez fazety. Za vjezdem je zřízena vysazená plocha pro MPP a vyhrazená parkovací stání. Umělá vodící linie je navržena z betonové dlažby 20x20 cm, tl. 8 cm,



šedé barvy, s podélnými drážkami. Chodník je vlevo lemován chodníkovým obrubníkem 10/25/100 cm s převýšením +6 cm pro funkci vodicí linie a přerušen po 2,00 m betonovou dlažbou 10x10 cm tl. 8 cm pro odtok vody do vegetace. Vpravo je chodník lemován silničním obrubníkem 15/15/100 cm s fází +2 až +3 cm.

SO 401 Veřejné osvětlení

Navrhuje se úprava veřejného osvětlení od km 0,013 po KÚ. Navrženo je osazení celkem 10 ks nových, žárově zinkovaných stožárů, s vyložením 1,00 m (7 ks) a bez vyložením (3 ks) pro veřejné osvětlení s LED svítidly. Podél místní komunikace za parkovacím stáním jsou stožáry výšky 6,00 m s výložníkem dl. 1,00 m (Typ A1). Stožáry ozn. VO6, VO8 jsou osazeny u místní komunikace, tudíž jsou bez výložníku (Typ A2). Stožár ozn. VO9 u stezky je navržen výšky 5,00 m rovněž bez výložníku (Typ B1). Podrobněji viz samostatná PD SO 401.

SO 402 Zásah do zařízení CETIN

V rámci stavby je navržena přeložka kabelů CETIN (optické, podzemní metalické, podzemní metalické s NN) v celkové délce 251,00 m. Dále jsou doplněny chráničky sdělovacích kabelů PE DN150 a založeny 2 ks rezervních chrániček PE DN150 pod komunikacemi. V km 0,015–0,128 je navržena přeložka kabelů do vegetace podél stávajícího oplocení. Pod připojením k ZJP, s.r.o. a čerpací stanici je přeložka vedena protlakem dl. 31,00 m. V km 0,160–0,221 jsou navrženy kabelové komory – 2 ks pro kabelovod s 9 komorami dl. 48,00 m. Pod silnicí I/44 je rovněž navržen protlak v dl. 20,50 m. Konec přeložky je na pozemku parc. č. 5455/1. Na začátku i konci přeložky je síť napojena na stávající trasu.

SO 801 Vegetační úpravy

V rámci projektu je navržena celková rekultivace svahu podél místní komunikace, který je na pozemcích parc. č. 5455/10 ve vlastnictví Města Zábřeh a převážně na pozemku parc. č. 5493/4 ve vlastnictví Českých drah a.s. Stávající vegetace je navržena ke kácení. Uvažuje se s výsadbou linie stromů – 17 ks javoru babyka a cca 880 m² keřů s nízkou výškou vzrůstu okolo těchto stromů. Javory babyka jsou hodnoceny jako perspektivní stromy pro sídla, jedná se původní druh v ČR a dobře snáší znečištění, zasolení i extrémní počasí, jsou vhodné do svahu. Navržené keře mají estetickou, ale i meliorační a půdopokryvnou funkci, jsou nenáročné na údržbu. Podrobněji viz samostatná zpráva SO 801.

- c) **popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.**

Netýká se.

B.3.5. Technologické řešení - základní popis technických a technologických objektů a zařízení

- a) **popis stávajícího stavu**

Netýká se.

- b) **popis navrženého řešení**

Netýká se.





c) energetické výpočty

Netýká se.

d) u staveb technické infrastruktury - popis navrženého řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií

Netýká se.

B.3.6. Zásady požární bezpečnosti

Předmětná stavba pozemní komunikace je dle ust. § 39 odst. 1 písm. b) zákona č. 415/2021 Sb., o požární ochraně ve spojení s ust. § 7 odst. 2 písm. c), d) vyhlášky č. 460/2021 Sb. z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva zařazena mezi stavby kategorie 0, tedy nepředstavující zvláštní nebezpečí.

Podle § 40 odst. 1 zákona o požární ochraně se státní požární dozor v rozsahu podle § 31 odst. 1 písm. b) (posouzení stavební nebo územně plánovací dokumentace) a písm. c) (ověřování, zda byly dodrženy podmínky požární bezpečnosti staveb vyplývající z posouzených podkladů a dokumentace, včetně podmínek vyplývajících z vydaných stanovisek) tohoto zákona nevykonává u stavby kategorie 0 a I.

Při navrhování a při realizaci stavby PK nesmí docházet ke zhoršování podmínek pro hašení požárů a pro záchranné práce v dotčeném území.

B.3.7. Úspora energie a tepelná ochrana budovy

Netýká se.

B.3.8. Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Životní prostředí nebude stavbou negativně dotčeno. Stavba je navržena v souladu s hygienickými předpisy a požadavky dle vyhl. č. 146/2024 Sb. o požadavcích na výstavbu a dle zákona č. 283/2021 Sb. Stavební zákon.

Při provádění stavby musí investor a dodavatel dbát zejména na:

- snížení prašnosti včasným čištěním vozovek;
- zamezení znečištění ovzduší spalováním odpadů;
- ochranu před znečištěním zejména ropnými produkty, nesmí dojít ke znečištění spodních vod.

Při provádění stavebních prací musí být dodržováno nařízení vlády č. 361/2007 Sb., které stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, hygienické požadavky na pracoviště a pracovní prostředí.

B.3.9. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba se nachází v lokalitě bez potencionálního rizika ohrožení stavby účinky sesuvů půdy, poddolováním a seizmicitou.

B.4 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Dojde ke sjednocení šířkových parametrů místní komunikace na 3,50 m. Místní komunikace bude napojena na začátku i na konci stavebních úprav na stávající komunikace. Chodník je napojen na stávající stav. Společná stezka je na ZÚ plynule napojena na místní komunikaci Olomoucká, na KÚ je ukončena a napojena na stávající chodník vedoucí na nástupiště aut. zst. Zábřeh, Olomoucká.

Kabelové rozvody NN a sdělovací kabely CETIN budou napojeny na stávající rozvody. Budou položeny nové kabely pro veřejné osvětlení. Místo napojení



veřejného osvětlení je přes stožárovou svorkovnici stáv. stožáru VO v km 0,028 a trasa bude ukončena ve stávajícím stožáru při přechodu pro chodce přes silnici I/44.

B.5 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

a) popis dopravního řešení

V lokalitě je nově zavedena zóna 30 a navržen jednosměrný provoz. Dojde k úpravě komunikačního připojení od ZJP, s.r.o. a čerpací stanice a zřízení nového připojení na silnici I/44. Nově bude vybudována stezka pro chodce a cyklisty, vpravo podél místní komunikace a železniční trati. Na konci úseku je stezka ukončena a napojena na stávající chodník. V budoucnu na tuto stezku naváže plánovaná stezka pro chodce a cyklisty směrem na Rájec. Šířkové uspořádání místní komunikace je navrženo 3,50 m, šířka stezky pro chodce a cyklisty je 2,95 m. Délka řešené osy místní komunikace je 240,67 m a délka stezky je 247,90 m.

b) napojení na stávající dopravní infrastrukturu, přeložky, včetně pěších a cyklistických stezek a doprava v klidu

Chodník je řešen ve stávající trase chodníku. Místní komunikace je na ZÚ napojena na stávající místní komunikaci a na konci úseku se plynule napojuje na silnici I/44. Stezka pro chodce a cyklisty je na ZÚ napojena na upravovanou místní komunikaci Olomoucká a na konci úseku se plynule napojuje na stávající chodník podél silnice I/44. V km 0,157 je upraveno stávající dopravní napojení k ZJP, s.r.o. a ČS MOL. Poloměry obou nároží jsou $R=12,0$ m. Pravé nároží je opatřeno shodně jako ve stávajícím stavu přerušovanou silniční obrubou pro odtok vody do kačírku. Navržen je silniční obrubník 15/30/100 cm s převýšením +10 cm přerušovaný po 1,00 m betonovou dlažbou 20x20 cm, tl. 8 cm pro odtok vody do kačírku. Levé nároží je ze silničního obrubníku 15/25/100 cm a řádku žulové kostky 10/10/10. Na konci úseku vzniká nové dopravní připojení – křižovatka se silnicí I/44. Poloměry nároží křižovatky jsou navrženy vlevo $R=20,5$ a $R=7,5$ m a vpravo $R=23,0$ a $R=15,0$ m. Navrženo je zpevnění nároží dvouřádkem žulové kostky 16/16. Předmětem PD je rovněž úprava stávajícího nevyhovujícího napojení od čerpací stanice na silnici I/44. Stávající ostrůvek je optimalizován, nároží je upraveno poloměrem $R=11,0$ m.

c) řešení přístupnosti a bezbariérového užívání.

viz B.3.2. této zprávy

B.6 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

V rámci akce dojde k záboru stávajících zelených ploch pro zpevněné plochy, ale dojde i k rekultivaci stávající neudržované plochy na parc. č. 5493/4. Podrobněji viz SO 801 Vegetační úpravy. Ostatní přilehlé zelené plochy se do vzdálenosti 1,00 m od obrubníku po dokončení stavby ohumusují v tl. 10 cm a osejí travním semenem. Trávník bude založen výsevem parkové směsi. Za standardní výsevek se u parkových trávníků považuje dávka 25g osiva/m² (v závislosti na typu směsi).

B.7 POPIS VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů



Řešená lokalita se nachází v intravilánu, v zastavěném území, v trase současné komunikace. Z hlediska ochrany přírody není předpoklad zásadního zásahu do životního prostředí. Jedná se o liniovou stavbu.

Posuzovaná stavba po jejím dokončení není bodovým zdrojem znečištění ovzduší.

Stavbou se dopravní zátěž motorové dopravy nezmění. Nedojde ke zvýšení hladiny hluku.

Odvodnění místní komunikace je řešeno do uličních vpustí umístěných při okraji místní komunikace a do parkovacích stání z distanční dlažby na zasakování.

Předmětem stavby je stavební činnost, která svým rozsahem nesnižuje a nemění krajinný ráz a jeho estetickou hodnotu. Stavba nepředstavuje závažný zásah, který by se mohl dotknout zájmů ochrany rostlin a živočichů. Stavbou dojde ke změně ekologických funkcí a vazeb v krajině. Navržena je nová výsadba stromů a půdopokryvných a melioračních keřů.

Dotčené území není součástí soustavy Natura 2000.

b) způsob plnění podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí

Netýká se.

c) popis souladu záměru s oznámením záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

Netýká se.

d) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení

Netýká se.

B.8 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Stávající řešení odvodnění místní komunikace je zachováno. Místní komunikace je odvodněna podélným a příčným sklonem. Podélný sklon se pohybuje v rozmezí 0,50–1,9 %. Příčný sklon místní komunikace je jednostranný v hodnotě 2,50 % v případě vozovky a 2,00 % v případě stezky, parkovacích stání a chodníku. Srážková voda je směřována k 2-řádku ŽK a do parkovacích stání navržených z distanční dlažby na průběžné zasakování s funkční drenáží. Drenáže jsou zaústěny do vsakovacích per, příp. uličních vpustí. Uliční vpusti jsou navrženy klasické s litinovou mříží 50×50 cm, D400. Parkovací stání v km 0,019–0,119 je navrženo se zapuštěným obrubníkem 15/15/100 cm do úrovně povrchu parkovacího stání pro zajištění povrchového odtoku vody do vegetačního pásu podél oplocení. Mříže stávajících vpustí jsou vyměněny za nový poklop D400 1ks a C250 2 ks. Nové vpusti jsou napojeny pomocí stávajících přípojek. Navrženy jsou v km 0,041,0,122, 0,176,181 a 0,229. Jedná se o uliční vpusti 50×50 cm s litinovou mříží D400. Vpust UV5 je napojena do vsakovacího pera 6,0×1,5 m hl. 1,5 m.

B.9 OCHRANA OBYVATELSTVA

V území není požadována stavba požární ochrany na záchranné a likvidační práce nebo na ochranu obyvatelstva. Pouze po dobu výstavby budou provedena opatření pro vyznačení a zabezpečení staveniště.



- a) **způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozcí nebo nastalou mimořádnou událostí**
Netýká se.
- b) **způsob zajištění ukrytí obyvatelstva**
Netýká se.
- c) **způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování**
Netýká se.
- d) **způsob zajištění ochrany před povodněmi**
Stavba se nenachází v záplavovém území.
- e) **způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení**
Netýká se.
- f) **způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti**
Netýká se.

B.10 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

a) **napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**
Pro příjezd na staveniště bude využívána silnice I/44 a místní komunikace ul. Olomoucká, viz příloha B.P2 Přehledná situace organizace výstavby. Příjezdové komunikace a okolní plochy musí být udržovány v čistotě.

Způsob dopravního omezení a zvláštního užívání dotčených komunikací bude včetně přechodné úpravy provozu na PK součástí dokumentace pro řízení se silničním správním úřadem zpracované vybraným zhotovitelem, projednané a schválené v souladu s § 25 zákona č. 13/1997 Sb. v PZ. Viz příloha B.P4a Přechodné dopravní značení a B.P4b Etapy výstavby.

Zdroj vody pro stavební účely bude dodavatel řešit dle vlastních potřeb a možností. Vzhledem k rozsahu stavebních prací není potřeba připojení na vodovodní řad. V průběhu stavebních prací je nutné zabezpečit dovoz pitné vody cca 2 m³/den i vody užitkové (dovoz cisternami).

Přívod elektrické energie na staveniště bude možno řešit staveništním rozvaděčem napojeným na nejbližší rozvod NN. Odběr elektrické energie bude účtován dle dohody se správcem sítě.

b) **ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, odstraňování staveb, kácení dřevin**

Stavebním pracím budou předcházet zemní a výkopové práce. Před zahájením zemních prací zajistí investor (dle zadávací dokumentace možnost převést povinnost na zhotovitele) vytyčení všech existujících podzemních inženýrských sítí v místě stavby (provedou správci jednotlivých podzemních vedení na objednávku).

Zemní práce v blízkosti vytyčených podzemních sítí mohou být prováděny pouze za podmínek stanovených jejich správci. Před zahájením samotných



zemních a výkopových prací, proběhne důkladný pasport zejména tížní zdi. Výkopy podél této zdi, v km 0,184-0,220, s ohledem na její zhoršený technický stav, proběhnou vhodně zvolenou šetrnou technologií.

c) vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, včetně požadavků na obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a způsob zajištění bezpečnosti provozu

Všechny otvory a jámy na staveništi, kde hrozí nebezpečí pádu, musí být zakryty nebo ohrazeny (zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 362/2005 Sb., NV č. 591/2006 Sb.) Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby (užití stabilních prvků s horní pevnou zábranou ve výšce 1,1 m a dolní pevnou zábranou ve výšce 0,10-0,25 m, užití bezbariérových lávek přes výkopy/vstupy). Zajištění staveniště musí splňovat požadavky Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. v PZ o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi.

d) popis zásad odvodnění staveniště

Nejsou navržena zvláštní opatření pro odvodnění staveniště. Stavbou nedojde ke zhoršení odtokových poměrů zájmového území.

e) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Zábory trvalého charakteru jsou dány navrženou stavbou.

Zábory staveniště budou dočasného charakteru a jsou dány hranicí vedenou ve vzdálenosti 1,5 m na obě strany od hranice stavebních úprav a umístěním zařízení staveniště. Vlastní obvod staveniště bude zahrnovat pozemky dotčené stavbou. Mimo tyto pozemky není možné zřizovat objekty zařízení staveniště a provádět stavební práce. V rámci stavby určí dodavatel po dohodě s investorem vhodné umístění staveništních buněk vzhledem ke svým potřebám.

U parcel dotčených stavbou se předpokládá jejich využití pro uskladnění stavebního materiálu a jako mezideponie. Dodavatel musí po skončení stavebních prací uvést všechny využívané pozemky do původního stavu a předat je vlastníkům pozemků.

f) požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě

Plošným zdrojem znečištění ovzduší se ve fázi výstavby může stát provádění výkopových prací a pokládka dlažby – řezání betonových výrobků. V případě déle trvajícího sucha a větrného počasí mohou částičky výkopové zeminy a betonu v omezené míře způsobit znečištění ovzduší. Tento stav je však časově omezen a lze jej zmírnit technickými opatřeními.

Možným vlivem na podzemní vodu může být při výstavbě únik ropných produktů ze stavebních strojů do podloží komunikace. Tento vliv je žádoucí eliminovat použitím ekologických pohonných, hydraulických a mazacích médií.

Stavba bude probíhat mimo noční dobu. Dle § 34 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví se noční dobou pro účely kontroly dodržení povinností v ochraně před hlukem a vibracemi rozumí doba mezi 21.00 a 7.00 hodinou. Hlukové emise šířené do nejbližšího okolí stavby během její výstavby nelze vzhledem k velké různorodosti jednotlivých zdrojů hluku v jednotlivých fázích realizace přesně stanovit. Zvýšené množství hlukových emisí je nutno očekávat zejména v prvních fázích



stavebních prací, při frézování živичného povrchu, výkopových pracích a při odvozu výkopového materiálu, případně při navážení stavebního materiálu. Hladina hluku se bude v průběhu realizace projektu měnit v závislosti na nasazení stavebních mechanismů, jejich současném provozu a místě jejich působení.

Po dobu výstavby budou vznikat odpady při zemních pracích, při realizaci objektů stavby, odpady z provozu stavebních strojů a různé odpady vázané na provoz zařízení stavenišť. Z hlediska zařídění odpadů do kategorií se jedná o odpady ostatní (O). Investor a zhotovitel stavby jsou povinni zajistit nakládání s odpady v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. - Zákon o odpadech.

Spektrum a množství odpadů produkovaných v průběhu výstavby nelze v daném stupni přípravy stavby přesně stanovit, bude předmětem evidence o odpadech a způsobech nakládání s nimi, kterou je původce (zhotovitel stavby) povinen vést (viz § 15 „Povinnosti původců odpadu a provozovatele zařízení“ zákona č. 541/2020 Sb. - Zákon o odpadech).

Odpady budou vznikat v místech zařízení stavenišť, při přepravě materiálů na staveniště, při skladování a vydávání materiálů, při administrativních činnostech a budou vznikat i odpady v sociálním zázemí stavby. Nakládání s těmito odpady bude řešeno dodavatelskou firmou.

Dále bude nutné specifikovat způsob shromažďování, třídění, skladování, přepravy, využití či nezávadného zneškodnění odpadů. Konkretizovat prostor pro shromažďování odpadů, nádoby pro jejich ukládání a prostředky pro přepravu.

V rámci kolaudačního řízení musí zhotovitel doložit příslušnému orgánu státní správy specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby včetně způsobu jejich zneškodnění.

Většina odpadů bude odvezena na řízenou skládku, včetně případného přebytku výkopové zeminy po terénních úpravách v rámci stavby, nebo se recyklují (beton). Recyklovatelné odpady budou předány sběrným surovinám (železný šrot, papír, lepenka, atd.) a do nejbližšího recyklačního zařízení.

g) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při provádění stavebních prací musí dodavatel věnovat pozornost souvisejícím právním požadavkům uvedených zejména v následujících zákonech:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce,
- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu,
- zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci,
- zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví,
- zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky,
- vyhláška č. 177/1995 Sb. kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů,
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništích,
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí,
- vyhláška ČÚBP č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení,
- nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů při provozování dopravy dopravními prostředky,



- nařízení vlády č. 375/2017 Sb. o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů a další.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny platné montážní a bezpečnostní předpisy a platné ČSN. Práce budou provedeny odbornou firmou s příslušnou kvalifikací. Všechny podzemní inženýrské sítě musí být při předání staveniště vytyčeny a viditelně během stavby označeny. Při souběhu a křížení se inženýrskými sítěmi je nutné dodržet ČSN 73 6005.

Při provádění bude dodavatel stavby dodržovat veškeré bezpečnostní předpisy zejména nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi a č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky, dále požadavky na zajištění bezpečnosti dané zákonem č. 262/2006 Sb. zákoníku práce a č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Současně stavební dodavatel zajistí dodržení veškerých podmínek uvedených v povolení záměru, včetně podmínek jednotlivých správců inženýrských sítí.

Zadavatel stavby je dle zákona č. 309/2006 Sb., § 15 odst. 2. povinen zajistit zpracování „Plánu BOZP“. Plán BOZP není součástí PD.

h) bilance zemních prací, požadavky na přesun nebo deponie zemin, využitelnost zemin a hornin, plán na přemístění ornice a podornicových vrstev a plán rekultivace

Zemní práce budou probíhat v souvislosti s realizací zpevněných ploch a provedením odhumusování dotčených zelených ploch.

Výkopek bude uložen na mezideponii v místě stavby a použit k následným terénním úpravám. Po dokončení stavebních prací bude terén uveden do původního stavu z odebraného výkopku.

Meziskládky materiálu včetně zeminy pro zpětné zásypy budou umístěny vhodně na staveništi na pozemcích v majetku investora. Vytěžený výkopek, nevhodný pro zpětné zásypy, bude odvážen na skládku. Zajištění stavebních hmot je věcí budoucího zhotovitele.

Kvantitativní rozsah zemních prací je zřejmý viz příloha B.P6 Bilance zemních hmot.

i) limity pro užití výškové mechanizace

Netýká se.

j) u stavby drah návrh optimálního postupu výstavby

Netýká se.

k) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky

Neuvažuje s předčasným užíváním dílčích zrealizovaných úseků. Stavba bude uvedena do provozu jako celek po realizaci všech stavebních objektů.

l) stanovení podmínek pro provádění staveb z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, provozních opatření na letišti, provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.



Netýká se.

m) návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Prohlídky stavby s účastí zástupce projektanta jsou navrženy v následujících etapách:

- po provedení spodních konstrukčních vrstev,
- po položení asfaltobetonových vrstev a dlážděných povrchů.

n) dočasné objekty - jejich popis, včetně uvedení doby jejich trvání

Netýká se.

o) objízdné a náhradní trasy - požadavky a provedení

Objízdné trasy se neuvažují.

p) zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod

Organizaci výstavby je nutné přizpůsobit tak, aby byla zajištěna přístupnost do firmy ZJP, s.r.o. po celou dobu výstavby. Příjezd vozidel složek integrovaného záchranného systému (IZS) bude umožněn rovněž po celou dobu realizace projektu. Uvažuje se s rozdělením stavby na tři etapy. V rámci přípravy staveniště bude zřízeno provizorní komunikační připojení na silnici I/44 v rozsahu nově navržené křižovatky. Toto napojení bude určeno pro stavební techniku a nákladní vozidla směřující do firmy ZJP, s.r.o. pro obousměrný provoz. Následně se začne realizovat úsek v km 0,000-0,123, aby mohl být obnoven standardní provoz přes přednádražní prostor. Další etapa se bude realizovat až po zprovoznění prvního úseku. Realizace bude pokračovat od km 0,164-KÚ vč. stavebních úprav u čerpací stanice. Na závěr se provede asfaltování stávajícího napojení v ZJP, s.r.o. Při provádění prací na silnici I/44 bude silnice zúžena do jednoho jízdního pruhu a řízena SSZ dle schéma B/6. Možné jsou i další varianty postupu stavebních prací. Plná uzavírka bude při finální pokládce asfaltových vrstev. Provoz čerpací stanice nebude stavbou významně omezen – příjezd i výjezd z čerpací stanice nezávisí na připojení na MK Olomoucká. Schémata B/6 a B/15 jsou navržena dle TP66 Zásady pro označování pracovních míst na PK - III. vydání z roku 2015. Příjezdy na staveniště jsou navrženy z I/44 a MK Olomoucká. Možné jsou i další varianty postupu stavebních prací jako např. realizace v opačném postupu příp. jiné vhodné řešení zachovávající provoz do firmy ZJP s.r.o. Návrh křižovatky byl upraven tak, aby bylo možné použít nové napojení na I/44 pro přístup k ZJP, s.r.o., při realizaci stavby, ale je možné riziko poškození obrubníku v km 0,207-0,212.

Na bezpečnost provozu a řádné označení místa stavby během stavebních prací bude dohlížet oprávněná osoba určená zhotovitelem stavby. První pomoc při haváriích bude možné přivolat ze soukromých mobilních zařízení.

Dodavatel zajistí dvě mobilní buňky a mobilní WC. Jedna bude využita pro pracovníky a druhá jako sklad materiálu. V rámci stavby určí dodavatel po dohodě s investorem vhodné umístění staveništních buněk vzhledem ke svým potřebám. U parcel dotčených stavbou se předpokládá jejich využití pro uskladnění stavebního materiálu a jako mezideponie stavebního odpadu.