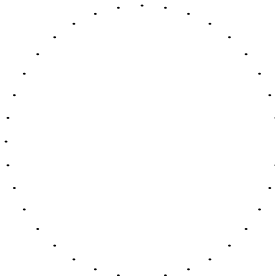


B

 PROJEKČNÍ ČINNOST A STATIKA STAVEB	Ing. Marek Milich Štefánikova 58/31, 742 21 Kopřivnice Tel.: +420 736 181 370 e-mail: marekmilich@gmail.com IČO: 04 32 56 30	
	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT : ING. VÍT RYBÁK	
	VYPRACOVAL : ING. MAREK MILICH	
	KONTROLOVAL : ING. VÍT RYBÁK	
KRAJ : MORAVSKOSLEZSKÝ MĚSTSKÝ ÚŘAD: NOVÝ JIČÍN		DATUM : 6/2022
INVESTOR : MĚSTO NOVÝ JIČÍN, Masarykovo nám. 1/1, 741 01 Nový Jičín		ZAKÁZK.Č. : 013/2022
OBJEDNATEL : MĚSTO NOVÝ JIČÍN, Masarykovo nám. 1/1, 741 01 Nový Jičín		FORMÁT : A4
AKCE : ZŘÍZENÍ AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY NA UL. RIEGROVA V NOVÉM JIČÍNĚ SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		STUPEŇ : SOUPRAVA DÚR+DSP

Obsah

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY	1
B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY	4
B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	14
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	14
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	15
B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	15
B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA	16

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

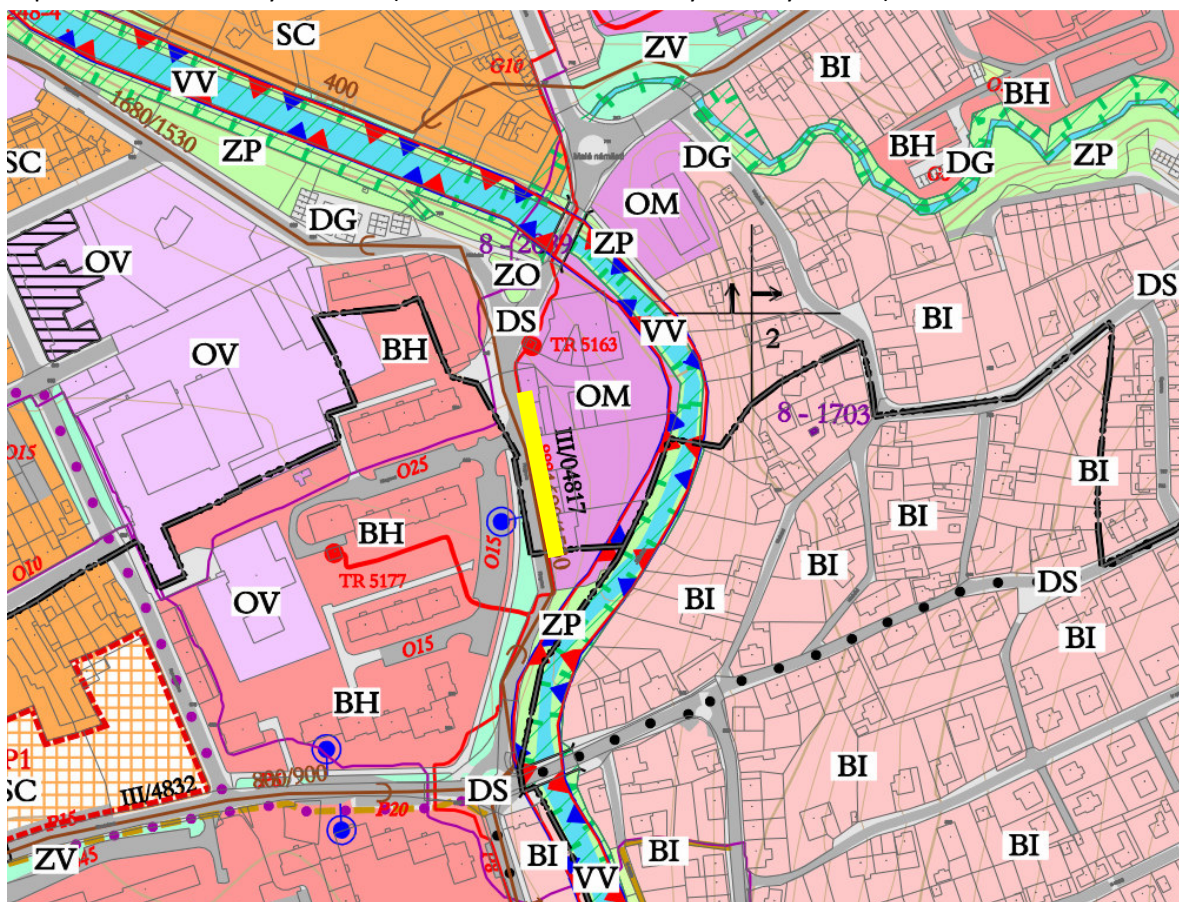
a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Dotčená stavba se nachází v zastavěném území, na samé hranici dvou katastrálních celků - Nového Jičína - Dolního a Horního Předměstí. Jedná se o zbudování nové autobusové zastávky se zálivem a navazujícím chodníkem o celkové délce cca 76 m podél silnice III/4817. V rámci autobusového zálivu bude realizována opěrná zídka s římsou celkové délky 16,55 m a ocelovým zábradlím, nástupiště bude vybaveno přístřeškem pro cestující. Záliv bude zhotoven z cementobetonového krytu. Navržené stavební úpravy respektují řešení uvedené v rámci projektové dokumentace "Prodejna a servis zahradní techniky - Nový Jičín" včetně přípojek inženýrských sítí zpracovanou Ateliérem 20Q1 s.r.o. Oproti navrženým přípojkám inženýrských sítí v rámci této dokumentace dojde k posunutí skříňe HUP o 1,0 m směrem od komunikace, aby nekolidovala s navrženou opěrnou zídkou autobusového zálivu.

Celkový zábor všech úprav činí cca 328 m², z toho trvalý zábor činí cca 235 m².

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

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Komunikace, podél níž bude veden chodník a zbudován autobusový záliv, je dle platné územně plánovací dokumentace vedena jako plocha dopravní infrastruktury - silniční (viz obrázek níže - žlutě vyznačený rozsah).



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

V dubnu roku 2022 bylo provedeno geodetické zaměření zamýšlené stavby (Ing. Karel Kvita). Další průzkumy a rozbory nebyly s ohledem na charakter a rozsah stavby provedeny.

e) ochrana území podle jiných právních předpisů

Jediná z dotčených parcel (269/4 k.ú. Nový Jičín - Horní Předměstí o celkové výměře 679 m²) je pod ochranou ZPF. Trvalý zábor (okraj nástupiště) činí cca 4 m², svahové úpravy cca 10 m². Úpravou krajnice stávající komunikace nedojde k narušení zájmů chráněných zákonem o ochraně ZPF, organizace zemědělského půdního fondu ani sítě zemědělských účelových komunikací. Dle § 7 čl. (5b) Zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, není třeba vyjádření orgánu ochrany zemědělského půdního fondu, jedná-li se mj. o návrh úpravy tras pozemních komunikací a jejich součástí, což je v tomto ohledu splněno.

V době zpracování projektové dokumentace nebyla známa žádná další ochrana pozemku podle jiných právních předpisů.

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

Řešené území se dle mapové aplikace nachází poblíž záplavového území řeky Jičínky, nikoliv však přímo v něm, a mimo poddolované území.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby ani pozemky. Srážky i nadále odtečou podélným sklonem do stávající uliční vpusti ve staničení 0,068 01, která je s největší pravděpodobností vyústěna do jednotné kanalizace. Navržená podélná drenáž pod žulovým dvojřádkem bude taktéž zaústěna do stávající uliční vpusti.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Vlivem stavby nedojde k žádnému pokácení dřevin. V rámci stavby dojde pouze k odstranění stávajícího betonového sloupu situovaného ve staničení 0,037 81, který je ve stávajícím stavu zcela zbytečný. Nakonec budou provedeny drobné terénní úpravy včetně ozelenění.

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

Jediná z dotčených parcel (269/4 k.ú. Nový Jičín - Horní Předměstí o celkové výměře 679 m²) je pod ochranou ZPF. Trvalý zábor (okraj nástupiště) činí cca 4 m², svahové úpravy cca 10 m². Úpravou krajnice stávající komunikace nedojde k narušení zájmů chráněných zákonem o ochraně ZPF, organizace zemědělského půdního fondu ani sítě zemědělských účelových komunikací. V tomto případě dochází k naplnění § 9 odstavce 2 písmene a) bodu 1 Zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu - jedná se o odnětí půdy ze ZPF v zastavěném území a pro stavbu včetně souvisejících zastavěných ploch o výměře do 25 m², tudíž souhlasu orgánu ochrany zemědělského půdního fondu není potřeba. Dle § 8 výše uvedeného Zákona je třeba zajistit opatření na ochranu zemědělské půdy.

V době zpracování projektové dokumentace nebyla známa žádná další ochrana pozemku podle jiných právních předpisů.

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

Projektová dokumentace je řešena v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, s vyhláškou č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby ve znění pozdějších předpisů, a rovněž v souladu s příslušnými ČSN, které se týkají navrhované stavby. Požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích bezbariérového užívání staveb, jsou v rámci dokumentace zapracovány - zejména se jedná o vodicí linii danou zvýšenou chodníkovou obrubou, dlažbu s varovnými a signálními pásy s reliéfním povrchem cihlového barevného odstínu (respektive vroubkovaný povrch samotného zastávkového obrubníku) a vodicí linie (kontrastní pás u nástupiště cihlového odstínu a drážkovaná dlažba šedé barvy v místě sjezdu). Stavba nepodléhá požadavkům vyplývajících z jiných právních předpisů.

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

Stavba je dle požadavku KÚ MSK OdD (stanovisko č.j. MSK 101277/2022) členěna z důvodu rozdělení na části připadající pod správu Moravskoslezského kraje (SO 01 a SO 03) a Městu Nový Jičín (SO 02) na 3 stavební objekty:

SO 01 Autobusový záliv

SO 02 Chodník včetně nástupiště a opěrné zídky

SO 03 Úprava krajnice komunikace

Žádné podmiňující či vyvolané investice nad rámec stavby nejsou uvažovány.

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

Navrhovaná stavba nezasahuje do jiných staveb, než je uvedeno níže. Celkový zábor všech úprav činí cca 327,7 m², z toho trvalý zábor činí cca 234,6 m². Dotčené pozemky navrhované stavby:

KÚ NOVÝ JIČÍN - DOLNÍ PŘEDMĚSTÍ (707465)

P.č	Parc. č.	Druh pozemku	Výměra [m ²]	ZPF	Vlastník
1.	187/1	zastavěná plocha a nádvoří	178	ne	ENVIRO - HIK, s.r.o., č.p. 433, 742 57 Libhošť
2.	510/2	ostatní plocha	1308	ne	Město Nový Jičín, Masarykovo nám. 1/1, 741 01 Nový Jičín

KÚ NOVÝ JIČÍN - HORNÍ PŘEDMĚSTÍ (707431)

P.č	Parc. č.	Druh pozemku	Výměra [m ²]	ZPF	Vlastník
3.	269/4	zahrada	679	ano	ENVIRO - HIK, s.r.o., č.p. 433, 742 57 Libhošť
4.	269/7	ostatní plocha	851	ne	Moravskoslezský kraj, 28. října 2771/117, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava

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

Ochranná a bezpečnostní pásma se nemění.

Minimální vodorovné a svislé vzdálenosti jednotlivých inženýrských sítí a vedení jsou definovány normou ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). Do záboru stavby zasahují trasy těchto inženýrských sítí:

- podzemní vedení VN (ČEZ Distribuce)
- jednotná kanalizace (SMVaK) - dle informace od pana Ing. Jakuba Slobody je hloubka šachty č. 40 cca 4,5 m a šachty č. 41 cca 5,5 m - kanalizace realizována tunelováním, tzn. při rozměru tunelu 1680/1530 vychází stávající krytí na trase cca 3,0 - 4,0 m
- navržené přípojky - STL plynovod, vodovodní přípojka, podzemní kabel NN (samostatná dokumentace Atelieru 20Q1 s.r.o.) - respektovat požadavky ze stanoviska č. 5002670354.

Přeložky IS nebudou realizovány.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou.

o) možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba bude prováděna podél silnice III/4817. Stavební prostor bude oddělen příslušným dočasným dopravním značením. V návrhu dopravního značení během výstavby je uvažováno s kyvadlovým provozem za použití SSZ - podrobněji viz kapitola B.8n) a Příloha č. 1 této zprávy.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o zbudování nové autobusové zastávky se zálivem a navazujícím chodníkem o celkové délce cca 76 m podél silnice III/4817. V rámci autobusového zálivu bude realizována opěrná zídka s římsou celkové délky 16,55 m a ocelovým zábradlím, nástupiště bude vybaveno přístřeškem pro cestující. Záliv bude zhotoven z cementobetonového krytu. Navržené stavební úpravy respektují řešení uvedené v rámci projektové dokumentace "Prodejna a servis zahradní techniky - Nový Jičín" včetně přípojek inženýrských sítí zpracovanou Atelierem 20Q1 s.r.o. Oproti navrženým přípojkám inženýrských sítí v rámci této dokumentace dojde k posunutí skříně HUP o 1,0 m směrem od komunikace, aby nekolidovala s navrženou opěrnou zídkou autobusového zálivu. Je nutné respektovat požadavky ze stanoviska č. 5002670354, kde je mj. zmíněno, že bude v místě opěrné zídky proveden prostup zvětšený o min. 0,1 m na každou stranu oproti dimenzi potrubí přípojky. Výška přípojky v místě prostupu bude upřesněna při realizaci.

Celkový zábor všech úprav činí cca 328 m², z toho trvalý zábor činí cca 235 m².

b) účel užívání stavby

Chodník pro pěší a vybudování nové autobusové zastávky ve směru na ulici Hřbitovní, která v tomto směru jízdy není v současnosti zřízena.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Projektová dokumentace řeší stavbu jako trvalou.

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

Žádná povolení výjimky nebyla vydána. Požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích bezbariérového užívání staveb, jsou v rámci dokumentace zapracovány - zejména se jedná o vodicí linii danou zvýšenou chodníkovou obrubou, dlažbu s varovnými a signálními pásy

s reliéfním povrchem cihlového barevného odstínu (respektive vroubkovaný povrch samotného zastávkového obrubníku) a vodicí linie (kontrastní pás u nástupiště cihlového odstínu a drážkovaná dlažba šedé barvy v místě sjezdu). Stavba nepodléhá požadavkům vyplývajících z jiných právních předpisů.

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

Před zahájením stavebních prací budou stávající podzemní vedení vytyčena za účasti zástupců správců těchto vedení. V době zpracování projektu není známo, že by v místě navrhované stavby byla jiná ochranná a bezpečnostní pásma, než je uvedeno v části E. DOKLADOVÁ ČÁST.

Ochranná a bezpečnostní pásma se nemění.

Minimální vodorovné a svislé vzdálenosti jednotlivých inženýrských sítí a vedení jsou definovány normou ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). Do záboru stavby zasahují trasy těchto inženýrských sítí:

- podzemní vedení VN (ČEZ Distribuce)
- jednotná kanalizace (SMVaK) - dle informace od pana Ing. Jakuba Slobody je hloubka šachty č. 40 cca 4,5 m a šachty č. 41 cca 5,5 m - kanalizace realizována tunelováním, tzn. při rozměru tunelu 1680/1530 vychází stávající krytí na trase cca 3,0 - 4,0 m
- navržené přípojky - STL plynovod, vodovodní přípojka, podzemní kabel NN (samostatná dokumentace Atelieru 20Q1 s.r.o.) - respektovat požadavky ze stanoviska č. 5002670354.

Přeložky IS nebudou realizovány.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

Návrhová rychlost na pozemní komunikaci se nemění a zůstává i nadále 50 km/h. Šířka chodníku je navržena 1,65 m, přičemž silniční obrubník ABO 2-15 (respektive nájezdový obrubník ABO 2-15N v místě sjezdu) o šířce 15 cm bude zvýšen o 13 cm oproti dvojřádku z žulových kostek (v případě sjezdu o 3 cm), dále následuje betonová zámková dlažba bezfazetová o šířce 1,40 m a chodníková obruba ABO 14-10 zvýšená o 6 cm oproti dlažbě (v případě sjezdu bez nášlapu), která tvoří vodicí linii pro slepce.

Šířka nástupiště činí 2,20 m, přičemž 20 cm tvoří horní hrana kasselské obruby HK 400/330 s reliéfním povrchem a dále následuje betonová zámková dlažba bezfazetová o šířce 2,00 m. Vodicí linii v místě zastávky bude tvořit římsa šířky 0,50 m (nášlap min. 9 cm) a ocelové trojmadlové zábradlí výšky 1,10 m.

Autobusový záliv bude mít cementobetonový kryt. Délka vyřazovacího úseku činí 15,0 m, délka nástupiště je 12,0 m a délka zařazovacího úseku činí 5,0 m. Šířka autobusového zálivu měřeného od osy vodicího proužku po horní hranu kasselského obrubníku je navržena 3,25 m.

Nová ochranná pásma nevznikají.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Vzhledem k charakteru stavby není nutno zřizovat speciální konstrukce či instalovat dodatečná zařízení pro ochranu území.

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.**Doprava v průběhu stavby**

Při stavebních pracích je uvažováno s částečným omezením dopravy - kyvadlová doprava řízená semaforem. Zásady organizace výstavby jsou součástí kapitoly B.8 a Přílohy č. 1 na konci této zprávy. Zhotovitel může navrhnout i jiný způsob dočasného dopravního značení, který však musí splňovat požadavky TP 66 Zásady pro označování pracovních míst. Rovněž tento návrh musí schválit příslušný Dopravní inspektorát Policie ČR. V převážné míře se bude jednat o nákladní automobily a bagry.

Odběr vody a el. energie v době výstavby

Voda a energie potřebné během výstavby budou zajištěny z vlastních zdrojů dodavatele nebo napojením (po dohodě s provozovateli) na stávající inženýrské sítě v místě stavby. Stavba nebude mít negativní dopad na životní prostředí. I po úpravě budou při provozu vznikat zplodiny a hluk vlivem motoristického provozu, obdobně jako je tomu ve stávajícím stavu. V návrhu je počítáno i s vybudováním nové drenáže pod žulovou přídlažbou. Rovněž bude odvodněna i rubová strana opěrné zídky.

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

Předpokládaný termín realizace je stavební sezona roku 2023. Koordinace stavby je v kompetencích zhotovitele. Stavba bude provedena v jedné etapě.

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)

Postupné předávání částí stavby je plně v kompetencích zhotovitele.

k) orientační náklady stavby

Předpokládané náklady v závislosti na ceně materiálu a inflaci činí cca 2 mil. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Zřízení zastávky a výstavba chodníku bude realizována zejména kvůli zlepšení dostupnosti území a posílení dopravní infrastruktury. Nicméně i z hlediska urbanismu dojde v kombinaci s plánovanou výstavbou prodejny a servisu zahradní techniky k výraznému zvelebení daného území.

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

Tvarové řešení je patrné z výkresové dokumentace. Autobusový záliv tvoří cementobetonový kryt, obruby budou betonové, dlažba betonová bezfazetová - šedá nebo cihlová (varovné, signální a kontrastní pásy), s reliéfním povrchem v případě signálních a varovných pásů nebo drážkovaným povrchem u dlažby v místě sjezdu nebo u betonového schodiště (vodící linie). Navržená opěrná zídka bude se železobetonovými monolitickými základy, dřikem z tvárnic ze ztraceného bednění a vyztuženou monolitickou římsou, do níž bude ukotveno ocelové zábradlí ošetřené žárovým zinkováním a opatřeno nátěrem (barva bude investorem upřesněna při realizaci). Zastávkový přístřešek se zúženými bočnicemi bude tvořený ocelovou dvoumodulovou konstrukcí, s celoprosklennými výplněmi vzadu a na bocích a lavicí z modřínového dřeva.

Podél silniční obruby chodníku je vedena přídlažba z dvou žulových kostek 10/10/10, na níž naváže pás živice, který bude napojen na stávající živичný kryt komunikace.

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

Skladby krytu komunikace, zálivu i chodníku jsou navrženy dle TP 170 a odolají předpokládanému zatížení. Míra zhutnění na pláni bude min. 45 MPa v případě zálivu, krajnice komunikace a sjezdu a 30 MPa v případě chodníku. Další požadavky na únosnosti jednotlivých vrstev vyplývající z TP 170 jsou uvedeny v rámci D4. Vzorové příčné řezy.

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

Energie potřebná během výstavby bude zajištěna z vlastních zdrojů dodavatele nebo pomocí napojení (po dohodě s provozovateli) na stávající inženýrské sítě v místě stavby. Celková spotřeba není známa.

c) celková spotřeba vody

Voda potřebná během výstavby bude zajištěna z vlastních zdrojů dodavatele nebo pomocí napojení (po dohodě s provozovateli) na stávající inženýrské sítě v místě stavby. Celková spotřeba není známa.

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

Charakter odpadů ze stavby (Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech) a zařazení odpadu dle Katalogu odpadů (Vyhláška č. 8/2021 Sb.):

- O 17 01 01 BETON: odstranění stávajících obrub, betonového sloupu, podezdívky atd.
- O 17 03 01 ASF. SMĚSI OBSAHUJÍCÍ DEHET, resp. 17 03 02 ASF. SMĚSI NEUVEDENÉ POD Č. 17 03 01: vyfrézování živičného povrchu na stávající komunikaci
- O 17 04 05 ŽELEZO A OCEL: odstranění sloupků a pletiva oplocení
- O 17 05 04 ZEMINA A KAMENÍ NEUVEDENÉ POD Č. 17 05 03: výkopové práce a odstranění žulových kostek v místě stávajícího sjezdu

Vybourané odpady budou recyklovány nebo skládkovány v souladu s Vyhláškou 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Skládka odpadů se nachází v dojezdové vzdálenosti 15 km.

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

Nejsou uvažovány.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Projektová dokumentace je řešena v souladu se stavebním zákonem č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, s vyhláškou č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby ve znění pozdějších předpisů, a rovněž v souladu s příslušnými ČSN, které se týkají navrhované stavby. Požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích bezbariérového užívání staveb, jsou v rámci dokumentace zapracovány - zejména se jedná o vodicí linii danou zvýšenou chodníkovou obrubou, dlažbu s varovnými a signálními pásy s reliéfním povrchem cihlového barevného odstínu (respektive vroubkovaný povrch samotného zastávkového obrubníku) a vodicí linie (kontrastní pás u nástupiště cihlového odstínu a drážkovaná dlažba šedé barvy v místě sjezdu). Stavba nepodléhá požadavkům vyplývajících z jiných právních předpisů.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Projektová dokumentace je zpracována tak, aby po provedení všech navržených úprav splňovala stavba podmínky pro bezpečnost při užívání.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Ve stávajícím stavu není v řešeném území žádný chodník ani zastávka ve směru jízdy na ulici Hřbitovní. Krajnici komunikace tvoří zapuštěná obruba. Vedlejší pozemky jsou oploceny pletivem.

b) popis navrženého řešení

Jedná se o zbudování nové autobusové zastávky se zálivem a navazujícím chodníkem o celkové délce cca 76 m podél silnice III/4817. V rámci autobusového zálivu bude realizována opěrná zídka s římsou celkové délky 16,55 m a ocelovým zábradlím, nástupiště bude vybaveno přístřeškem pro cestující. Záliv bude zhotoven z cementobetonového krytu. Navržené stavební úpravy respektují řešení uvedené v rámci projektové dokumentace "Prodejna a servis zahradní techniky - Nový Jičín" včetně přípojek inženýrských sítí zpracovanou Ateliérem 20Q1 s.r.o. Oproti navrženým přípojkám inženýrských sítí v rámci této dokumentace dojde k posunutí skříně HUP o 1,0 m směrem od komunikace, aby nekolidovala s navrženou opěrnou zídkou autobusového zálivu. Je nutné respektovat požadavky ze stanoviska č. 5002670354, kde je mj. zmíněno, že bude v místě opěrné zídky proveden prostup zvětšený o min. 0,1 m na každou stranu oproti dimenzi potrubí přípojky. Výška přípojky v místě prostupu bude upřesněna při realizaci.

Celkový zábor všech úprav činí cca 328 m², z toho trvalý zábor činí cca 235 m².

Stavba je dle požadavku KÚ MSK OdD (stanovisko č.j. MSK 101277/2022) členěna z důvodu rozdělení na části připadající pod správu Moravskoslezského kraje (SO 01 a SO 03) a Městu Nový Jičín (SO 02) na 3 stavební objekty:

SO 01 Autobusový záliv

SO 02 Chodník včetně nástupiště a opěrné zídky

SO 03 Úprava krajnice komunikace

V koordinačním situačním výkrese C3(D2) - vpravo nad rozpiskou - jsou barevně vyznačeny části patřící k jednotlivým výše uvedeným stavebním objektům.

1. Autobusový záliv (SO 01):

Autobusová zastávka je řešena formou zálivu, takže neovlivní stávající plynulost dopravy na silnici III/4817. Délka vyřazovacího úseku činí 15,0 m, délka nástupiště je 12,0 m a délka zařazovacího úseku činí 5,0 m - komunikace, na níž je navržen autobusový záliv, je svým charakterem uvažována jako místní komunikace sběrná, takže je možné dle čl. 6.2.1.3 normy ČSN 73 6425-1 ve zvláště stísněných poměrech zkrátit délku vyřazovacího úseku na 15 m a délku zařazovacího úseku na 5 m. Stísněné poměry vyplývají z polohy zastávky situované mezi plánovanou stavbou prodejny a zahradního servisu a zatáčky komunikace. Zábor stavby částečně zasahuje do parcely 187/1 k.ú. Nový Jičín-Dolní Předměstí, přičemž naštěstí došlo k souhlasu majitele parcely, avšak v omezené míře. Z těchto důvodů bylo v návrhu přistoupeno na mezní délky vyřazovacích a zařazovacích úseků, které norma povoluje. Šířka autobusového zálivu měřeného od osy vodícího proužku po horní hranu kasselského obrubníku je navržena 3,25 m. Čl. 6.2.1.10b) povoluje zastávkový pruh na sběrných místních komunikacích 3,25 m nebo 3,0 m, přičemž obrázek B.3 zmiňované normy nezapočítává do šířky zálivu vodící proužek s funkcí odvodňovacího proužku. V tomto případě je žulová přídlažba, která slouží k odvodnění zálivu (a dále i samotné komunikace), do šířky zastávkového pruhu započítána - viz

příčný řez A-A v rámci výkresu D4. Nájezdový klín je lemován nájezdovou obrubou ABO 2-15N do betonového lože s nášlapem +0,02m. Navazující nástupiště délky 12,0 m (+ oba okraje nástupiště 2x1,0 m) je pak tvořeno kasselskými obrubníky HK 400/330 do betonového lože s reliéfním povrchem a nášlapem +0,20m. Výjezdový klín už tvoří klasický silniční obrubník ABO 2-15 do betonového lože s nášlapem +0,12m oproti povrchu zálivu.

Autobusový záliv bude mít cementobetonový kryt. Přesná skladba autobusového zálivu S3 je následující:

- ŽB KRYT C 25/30-XF4	CB I	230 mm
(VÝZTUŽ Z KARI SÍTÍ 6/150/150 VE DVOU VRSTVÁCH)		
- KAMENIVO ZPEVNĚNÉ CEMENTEM	SC C _{8/10}	150 mm
- ŠTĚRKODŘŮ 0/32	ŠDA	250 mm
- SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE		300 g/m ²
- UPRAVENÁ A ZHUTNĚNÁ PLÁŇ		min. 45 MPa
CELKEM		630 mm

V případě splnění podmínky minimální únosnosti zemní pláně 45 MPa bude provedena vrstva štěrkodrti o mocnosti vrstvy 250 mm. Na povrchu kameniva zpevněného cementem bude naměřeno min. 90 MPa.

Vyztužení cementobetonového krytu tedy bude provedeno při obou površích KARI sítí 6/150/150, stykování min. přes dvě oka, tj. 300 mm. Deska je navržena o 7 příčných dilatačních celcích - vyřazovací úsek je rozdělen na tři části o délkách 1x5,0 m a 2x4,5 m, následuje část před nástupištěm rozdělená na tři celky o délkách 4,5, 5,0 a 4,5 m a šířce cca 2,7 m. Vyřazovací úsek je už tvořen jediným celkem o délce 5,0 m. V místech dilatačních spár budou navíc doplněny kluzné trny Ø25 opatřené do poloviny své délky plastovým povlakem o průměrné tloušťce 0,4 mm, celková délka trnů činí 500 mm. Kluzné trny budou kladeny po příčných vzdálenostech 250 mm. Po vybetonování desky a zavadnutí následně v místech dilatačních spár dojde k proříznutí desky cca do třetiny výšky desky, vyplnění zálivkou a zasypaní mletým vápencem. Umožnění pohybu desky v podélném směru zajistí na styku s betonovou obrubou extrudovaný polystyren tl. 20 mm, popřípadě hobra deska stejné tloušťky (ukončený těsně pod horní úroveň desky) a po betonáži zde bude také provedena podélná zálivka.

Na protější straně bude u žulového dvojřádku podélná dilatace umožněna.

2. Nástupiště (SO 02):

Šířka nástupiště činí 2,20 m, přičemž 20 cm tvoří horní hrana kasselské obruby HK 400/330 do betonového lože (po vytvrdnutí bude z vnější strany obrubníku odstraněna do úrovně spodní hrany obruby část betonového lože, aby následně mohl být osazen EPS) s reliéfním povrchem a dále následuje betonová zámková dlažba bezfasetová o šířce 2,00 m (podélný kontrastní pás šířky 400 mm, příčný signální pás šířky 800 mm). Vodicí linii v místě zastávky bude tvořit římsa šířky 0,50 m (nášlap min. 10 cm) a ocelové trojmadlové zábradlí ošetřené žárovým zinkováním a opatřené nátěrem (barva bude investorem upřesněna při realizaci). Zastávkový přístřešek UHLYK se zúženými bočnicemi bude tvořený ocelovou dvoumodulovou konstrukcí (konstrukce bude ošetřena žárovým zinkováním a opatřena nátěrem - barva RAL 9006), s celoprosklennými výplněmi vzadu a na bocích (požadavek NIPI byl, aby celoprosklenné stěny přístřešku byly doplněny kontrastním pozadím pro zabezpečení bezbariérového pohybu osob (černé čtverečky, opakující se logo města apod.) a lavicí z modřínového dřeva. Průchozí šířka v místě přístřešku bude 1,25 m, výška v čele přístřešku

2,40 m. Konstrukce bude kotvena do betonových patek - přesná specifikace dle technické dokumentace daného výrobku.

3. Opěrná zídka (SO 02):

Vzhledem ke svažitému terénu v místě plánované zastávky byla navržena opěrná zídka celkové délky 16,25 m (15,35 + 0,90). Po výkopových pracích přijde na řadu úprava základové spáry, a to na výškové kótě 276.24. Vybuduje se monolitický základ o šířce 1,00 m a výšce 0,60 m celkové délky 15,55 m. Základ bude zbudován z betonu C 20/25-XC2, vyztužení viz výkres D5 Opěrná zídka - v průřezu hlavní výztuž 8Ø10/250, smyková výztuž Ø10/250. Navíc bude kvůli propojení základu a dříku opěry osazena svislá výztuž ve tvaru U Ø18/200. První pracovní spára na horním okraji monolitického pasu na výškové kótě 276.84.

Po technologické přestávce se začne z budováním dříku opěry z tvárnic ze ztraceného bednění šířky 0,40 m - do vzdálenosti 11,00 m v počtu 5 šár, tzn. do výšky 1,25 m, na následujícím úseku už pouze v počtu 4 šár, tzn. do výšky 1,00 m, zbytek tvoří dobetonávka v konstantní šířce 0,40 m a výšce 0,15 m.

Do tvárnic ztraceného bednění bude vložena svislá výztuž ve tvaru U Ø14/200 (stykování s výztuží Ø18/200 min. 500 mm) s vyčnívajícím koncem nad úroveň druhé pracovní spáry (na kótě 278.09 na počátečním 11m úseku, respektive 277.99 v případě zbývajících úseku). Do každé ložné spáry tvárnic ztraceného bednění bude položena dvojice prutů Ø10 kvůli provázání. Roh zídky bude vyvázan v každé ložné spáře čtveřicí rohové výztuže Ø10 - viz detail vyvázaní v rámci výkresu D5. Po zbudování dříku opěrné zídky (včetně vybednění horní části zídky v místě dobetonávky) dojde k betonáži betonem C 25/30-XC4.

Po další technologické přestávce bude vybudována ještě horní římsa šířky 0,50 m a celkové délky 16,55 m. Nejprve však bude na horním povrchu dříku opěry položena hydroizolace (může být realizováno například nátěrem, se zatažením cca 0,15 m za rub opěry). Římsa bude na většině úseku (na prvních 11,10 m) výšky 0,14 m (ze strany nástupiště), respektive 0,25 m (z líce). Příčný sklon římsy činí 2,0% směrem k nástupišti, podélný sklon je na prvním úseku nulový, následuje sklon 3,4%, přičemž spodní hrana římsy zůstane po celou dobu na stejné výškové kótě 277.99, pouze se postupně plynule sníží její výška až na hodnotu 0,10 m (výšková kóta 278.09 na rohu římsy; u schodiště na konci římsy po zalomení bude výška římsy pouze 0,08 m, tedy výšková kóta 278.07). Římsa bude na spodním povrchu vybavena okapovým nosem 15/15 mm. Vyztužení římsy bude realizováno pomocí čtveřice (první úsek), respektive trojice vodorovných prutů Ø10 (zbytek římsy), ve druhém případě zalomené tak, že respektuje podélný sklon římsy. Roh římsy bude rovněž vyvázan čtveřicí rohových výztuží Ø10 - viz výkaz v rámci výkresu D5. Římsa bude zhotovena z betonu C 30/37-XF4.

Dalším krokem po technologické přestávce bude doplnění nepropustné vrstvy před základem (například jílovitou zeminou), natažení nopové fólie za rubem opěry a vybudování drenáže (podrobněji viz bod 4) do pískového lože. Poté bude proveden zásyp ze štěrkodrtě frakce 0/32 do úrovně 277.23. Následně se vybudují i základové patky pro přístřešek zastávky a opět dojde k zásypu štěrkodrtí. Nakonec bude líc dříku opěry opatřen lepicím a stěrkovacím lepidlem pro venkovní použití včetně armovací stěrky a římsa opatřena ochranným nátěrem typu S2. Líc základu bude na styku s přihrnutou zeminou doplněn nopovou fólií a následně dojde k dosypání vytěženou zeminou a ohumusování travním semenem do tl. 0,15 m. Po vybudování dalších konstrukčních vrstev na nástupišti dojde i k osazení ocelového trojmadlového zábradlí výšky 1,10 m ošetřeným žárovým zinkováním a opatřeným nátěrem - barva bude investorem upřesněna při realizaci. Délka zábradlí činí 15,00 m a bude kotvena do římsy přes patní plech s kotvami.

Statický výpočet únosnosti navržené opěrné zídky je v rámci Přílohy č. 1 na konci D1. Technické zprávy.

4. Chodník včetně sjezdu (SO 02):

Niveleta chodníku respektuje stávající terén. Po celé délce trasy je s výjimkou obou konců autobusového nástupiště, kde dojde k rampovitému zvýšení/snížení, aby byla nástupištní hrana 20 cm nad úrovní vozovky, a rampovitému zvýšení/snížení u sjezdu, niveleta chodníku mírně klesající, o maximálním podélném sklonu chodníku 2,3%. Příčný sklon chodníku bude konstantně po celé své délce levostranný o hodnotě 2,0% - směrem ke komunikaci. Celková délka chodníku včetně nástupiště činí cca 76 m a na jeho konci naváže na stávající chodník u stávajícího přechodu pro chodce. Šířka chodníku je navržena 1,65 m, přičemž silniční obrubník ABO 2-15 (respektive nájezdový obrubník ABO 2-15N v místě sjezdu) o šířce 15 cm bude zvýšen o 13 cm oproti dvojřádku z žulových kostek 10/10/10 (v případě sjezdu o 3 cm) se společným betonovým ložem, dále následuje betonová zámková dlažba bezfazetová o šířce 1,40 m a chodníková obruba ABO 14-10 do betonového lože zvýšená o 6 cm oproti dlažbě (v případě sjezdu bez nášlapu), která tvoří vodící linii pro slepce. Požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích bezbariérového užívání staveb, jsou v rámci dokumentace zapracovány - zejména se jedná o vodící linii danou zvýšenou chodníkovou obrubou, dlažbu s varovnými a signálními pásy s reliéfním povrchem cihlového barevného odstínu (respektive vroubkovaný povrch samotného zastávkového obrubníku) a vodící linie (kontrastní pás u nástupiště cihlového odstínu a drážkovaná dlažba šedé barvy v místě sjezdu).

Navržená konstrukční skladba chodníku S1 je následující:

- BETONOVÁ ZÁMKOVÁ DLAŽBA BEZFAZETOVÁ	DL	60 mm
- DRCENÉ KAMENIVO 0/4	L	40 mm
- ŠTĚRKODRŤ 0/32	ŠDA	100 mm
- ŠTĚRKODRŤ 0/32	ŠDA	min. 150 mm
- SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE		300 g/m ²
- UPRAVENÁ A ZHUTNĚNÁ PLÁŇ		min. 30 MPa
CELKEM		min. 350 mm

V případě splnění podmínky minimální únosnosti zemní pláně 30 MPa budou provedeny obě vrstvy štěrkodrti o celkové mocnosti min. 250 mm. Na povrchu vrchní vrstvy bude naměřeno min. 50 MPa.

V případě sjezdu šířky 8,0 m ve staničení cca 0,071, který je součástí chodníku, je skladba S2 následující:

- BETONOVÁ ZÁMKOVÁ DLAŽBA BEZFAZETOVÁ	DL	80 mm
- DRCENÉ KAMENIVO 0/4	L	40 mm
- ŠTĚRKODRŤ 0/32	ŠDA	150 mm
- ŠTĚRKODRŤ 0/32	ŠDA	min. 200 mm
- SEPARAČNÍ GEOTEXTILIE		300 g/m ²
- UPRAVENÁ A ZHUTNĚNÁ PLÁŇ		min. 45 MPa
CELKEM		min. 470 mm

V případě splnění podmínky minimální únosnosti zemní pláně 45 MPa bude provedena první vrstva štěrkodrti o mocnosti vrstvy min. 200 mm, na povrchu bude naměřeno min. 60 MPa. Na povrchu druhé vrstvy štěrkodrti o mocnosti vrstvy 150 mm bude naměřeno min. 90 MPa.

Na konci stavebních prací budou provedeny jemné terénní úpravy podél chodníkové obruby a zelené plochy budou ohumusovány a osety travním semenem v tl. 150 mm.

5. Odvodnění chodníku, přilehlé pozemní komunikace a opěrné zídky (SO 02 a SO 03):

Odvodnění chodníku a i přilehlé pozemní komunikace je řešeno pomocí dvojřádku z žulových kostek 10/10/10 do betonového lože (na většině své délky ve společném loži se silniční/nájezdovou obrubou chodníku nebo samostatně podél cementobetonového zálivu na začátku trasy) o celkové délce 90,9 m a šířce 0,25 m (SO 03). Přídlažba bude snížena o 1 cm oproti krajnici vozovky a o 13 cm oproti silniční obrubě chodníku (+ 3 cm oproti nájezdové v místě sjezdu). Srážky podélným sklonem odtečou do stávající uliční vpusti situované ve staničení 0,068 01 (vyjma posledních cca 14 m - naváže na krajnici komunikace od přechodu pro chodce dále). Voda, která se přirozeně vsákne do podloží, bude pomocí podélné drenáže (SO 02) svedena rovněž do výše zmiňované vpusti, popřípadě se napojí na stávající drenáž na konci trasy (pakliže tam vůbec je, v opačném případě bude drenáž na posledních 14 metrech vyspádována v protisměru staničení a také vyústěna do uliční vpusti). Na začátku trasy pak bude drenáž vyústěna na terén. Drenáž je tvořena perforovaným potrubím DN 100 celkové délky cca 97,0 m uloženým do pískového lože minimální tl. 50 mm, s minimálním podélným sklonem 0,5%, obsypaným kamenivem frakce 0/32 obaleným geotextilií. Výškové vedení drenáže je patrné z výkresu D3 Podélný profil. Navržená drenáž bude max. do hloubky 90 cm oproti stávající niveletě komunikace. Dle informace od pana Ing. Jakuba Slobody je hloubka šachty č. 40 cca 4,5 m a šachty č. 41 cca 5,5 m - kanalizace realizována tunelováním, tzn. při rozměru tunelu 1680/1530 vychází stávající krytí na trase cca 3,0 - 4,0 m. Z toho plyne, že rýha prováděná v rámci výstavby drenážního potrubí proběhne v dostatečné vzdálenosti od horní části tunelu (cca 2,0-3,0 m). Krajnice pozemní komunikace bude upravena do úrovně řezané spáry, která je určena ekvidistantně 1,0 m od stávající krajnice komunikace, což vychází přibližně 0,7 m od linie nové přídlažby. Řezaná spára bude ošetřena asfaltovou zálivkou AZM. Skladba S4 v místě živičné úpravy je následující:

- ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUSNÉ VRSTVY	ACO 11	50 mm
-SPOJOVACÍ POSTŘIK Z KATIONAKTIVNÍ ASFALTOVÉ EMULZE	PS-E	0,5 kg/m ²
- ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVY	ACP 16+	100 mm
-INFILTRAČNÍ POSTŘIK Z KATIONAKTIVNÍ ASFALTOVÉ EMULZE	PI-E	1,0 kg/m ²
- PODSYP ZE ŠTĚRKODRTI 0/32 SE ZHUTNĚNÍM	ŠDA	cca 100 mm
CELKEM		cca 250 mm

Odvodnění za rubem opěry (SO 02) bude realizováno perforovaným potrubím DN 100 délky 16,3 m uloženým do pískového lože minimální tl. 50 mm, s minimálním podélným sklonem 0,5%, drenážní vrstvu vytváří zásyp ze štěrkodrti frakce 0/32. Drenáž opěrné zídky bude vyústěna vedle ní přímo na terén. Výškové vedení drenáže je rovněž patrné z výkresu D3 Podélný profil.

6. Dopravní značení (nad rámec rozdělení SO):

V návrhu se počítá pouze s osazením nové svislé dopravní značky IJ4c - označnick zastávky, kdy sloupek bude v podélném směru umístěn 0,8 m od signálního pásu a příčně 0,6 m od hrany obrubníku. Výška spodního okraje označnickové tabule bude min. 2,2 m od nivelety nástupiště.

Dále bude doplněno nové vodorovné dopravní značení - V11a (označení zastávky pro autobusy), a V4 šířky 0,25 m (přerušovaná 0,5/0,5 o celkové délce 29,0 m a plná o celkové délce 61,9 m). Veškeré VDZ bude strukturální - typu II. Stávající dopravní značení v řešeném úseku zůstane zachováno.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

V návrhu se nevyskytují žádná technická ani technologická zařízení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Jedná se o novostavbu chodníku a autobusového zálivu. Úpravami dojde ke zcela mírnému zúžení komunikace na šířku min. 6,8 m, čímž tak nebude narušen pohodlný průjezd při případném zásahu vozidel HZS.

Požadavky:

Dle čl. 12.2.2 normy ČSN 73 0802 se za přístupovou komunikaci považuje každá komunikace vybudovaná dle ČSN 736100-1 o min. šířce jízdního pruhu 3,0 m. Komunikace musí být provedena dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110, pro návrh její konstrukce pak platí ČSN 73 6114.

Návrh:

Obousměrná dvoupruhová komunikace bude po úpravě mít šířku min. 6,8 m. Průjezd vozidel HZS bude i nadále umožněn. Skladba krytu komunikace (úprava krajnice komunikace i samotný záliv) jsou navrženy dle TP 170 a odolají předpokládanému zatížení.

Závěr:

Průjezd vozidel HZS bude i nadále umožněn. Za výše respektovaných parametrů uvedených výše vyhovuje posuzovaná komunikace všem dotčeným ČSN z oboru požární ochrany, Zákonu č. 133/1985 Sb. v platném znění, Vyhlášce č. 23/2008 Sb. (včetně novelizace Vyhlášky č. 268/2011 Sb.) a Vyhlášce č. 268/2009 Sb.

Od 1. 12. 2021 nabyl účinnosti zákon č. 415/2021 Sb. a od tohoto dne dochází ke změně výkonu státního požárního dozoru. Prováděcí vyhláška k tomuto zákonu o kategorizaci staveb č. 460/2021 Sb. nabyla účinnosti dne 6.12.2021.

K projektové dokumentaci ke stavbám např. komunikace, vodovodu, kanalizace apod., které jsou považovány dle § 6 a §7 vyhlášky č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb, z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva za stavbu kategorie 0 nebo I, se dle § 40 odst. 1 Zákona o požární ochraně státní požární dozor v rozsahu podle § 31 odst. 1 písm. b) a c) nevykonává.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Neřeší se.

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

Neřeší se.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neřeší se.

b) ochrana před bludnými proudy

Neřeší se.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Neřeší se.

d) ochrana před hlukem

Při provozu budou vznikat zplodiny a hluk vlivem motoristického provozu, obdobně jako je tomu ve stávajícím stavu.

e) protipovodňová opatření

Neřeší se.

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

Neřeší se.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**a) napojovací místa technické infrastruktury**

Stavební úpravy se netýkají napojení na technickou infrastrukturu, přeložky IS nebudou realizovány.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Neřeší se.

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

Šířka chodníku je navržena 1,65 m, přičemž silniční obrubník ABO 2-15 (respektive nájezdový obrubník ABO 2-15N v místě sjezdu šířky 8,0 m) o šířce 15 cm bude zvýšen o 13 cm oproti dvojřádku z žulových kostek 10/10/10 (v případě sjezdu o 3 cm) se společným betonovým ložem, dále následuje betonová zámková dlažba bezfazetová o šířce 1,40 m a chodníková obruba ABO 14-10 do betonového lože zvýšená o 6 cm oproti dlažbě (v případě sjezdu bez nášlapu), která tvoří vodicí linii pro slepce. Požadavky Vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích bezbariérového užívání staveb, jsou v rámci dokumentace zpracovány - zejména se jedná o vodicí linii danou zvýšenou chodníkovou obrubou, dlažbu s varovnými a signálními pásy s reliéfním povrchem cihlového barevného odstínu (respektive vroubkovaný povrch samotného zastávkového obrubníku) a vodicí linie (kontrastní pás u nástupiště cihlového odstínu a drážkovaná dlažba šedé barvy v místě sjezdu).

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Navržený chodník naváže na stávající chodníkové těleso a přechod pro chodce u prodejny potravin Hruška.

c) doprava v klidu

Neřeší se.

d) pěší a cyklistické stezky

Celková délka chodníku včetně nástupiště činí cca 76 m a na jeho konci naváže na stávající chodník u stávajícího přechodu pro chodce.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**a) terénní úpravy**

Po dokončení stavebních prací budou provedeny drobné terénní úpravy, srovnání terénu, ohumusování nových zelených ploch a zasetí travního semene. V situačním návrhu (v řezech ano) nejsou znázorněny úpravy kolem navržených chodníkových obrub - bude řešeno v rámci areálových úprav.

b) použité vegetační prvky

Vlivem stavby nedojde k žádnému pokácení dřevin. V rámci stavby dojde pouze k odstranění stávajícího betonového sloupu situovaného ve staničení 0,037 81, který je ve stávajícím stavu zcela zbytečný. Nakonec budou provedeny drobné terénní úpravy včetně ozelenění - viz článek B.5a).

c) biotechnická opatření

Vzhledem k rozsahu a typu stavby není uvažováno.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA**a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

Stavba nebude mít negativní dopad na životní prostředí. Při provozu budou vznikat zplodiny a hluk vlivem motoristického provozu, obdobně jako je tomu ve stávajícím stavu.

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby ani pozemky. Srážky i nadále odtečou podélným sklonem do stávající uliční vpusti ve staničení 0,068 01, která je s největší pravděpodobností vyústěna do jednotné kanalizace. Navržená podélná drenáž pod žulovým dvojřádkem bude taktéž zaústěna do stávající uliční vpusti.

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

Stavba svým charakterem nemění ekologické funkce a vazby v krajině ani neovlivňuje rostliny a živočichy.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba neovlivňuje soustavu chráněných území Natura 2000.

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

Nebyly požadovány.

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

Neřeší se.

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

Ochranná a bezpečnostní pásma se nemění.

Minimální vodorovné a svislé vzdálenosti jednotlivých inženýrských sítí a vedení jsou definovány normou ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).

Do záboru stavby zasahují trasy těchto inženýrských sítí:

- podzemní vedení VN (ČEZ Distribuce)
- jednotná kanalizace (SMVaK) - dle informace od pana Ing. Jakuba Šlobody je hloubka šachty č. 40 cca 4,5 m a šachty č. 41 cca 5,5 m - kanalizace realizována tunelováním, tzn. při rozměru tunelu 1680/1530 vychází stávající krytí na trase cca 3,0 - 4,0 m
- navržené přípojky - STL plynovod, vodovodní přípojka, podzemní kabel NN (samostatná dokumentace Atelieru 20Q1 s.r.o.) - respektovat požadavky ze stanoviska č. 5002670354.

Přeložky IS nebudou realizovány.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Během probíhajících stavebních prací musí být výkopy a staveniště zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny ve vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Výkopy budou opatřeny zábranami proti pádu chodců, rovněž pak tyto zábrany budou vymezovat prostor pro pohyb chodců. Stavba bude realizována za dodržení bezpečnostních předpisů a norem ČSN EN 50110-1,2 a PNE 330000-6, podle nařízení vlády o minimálních požadavcích na bezpečnost č. 591/2006 Sb. a všech dalších nařízení s nimi souvisejících.

Po provedení všech úprav a uvedení do provozu budou splněny veškeré požadavky pro plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Vypracoval: Ing. Marek Milich, prosinec 2022

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Voda a energie potřebné během výstavby budou zajištěny z vlastních zdrojů dodavatele nebo napojením (po dohodě s provozovateli) na stávající inženýrské sítě v místě stavby. Stavba nebude mít negativní dopad na životní prostředí. I po úpravě budou při provozu vznikat zplodiny a hluk vlivem motoristického provozu, obdobně jako je tomu ve stávajícím stavu. V návrhu je počítáno i s vybudováním nové drenáže pod žulovou přídlažbou. Rovněž bude odvodněna i rubová strana opěrné zídky.

b) odvodnění staveniště

Není vzhledem k rozsahu stavby potřeba řešit.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba bude prováděna podél silnice III/4817. Stavební prostor bude oddělen příslušným dočasným dopravním značením. V návrhu dopravního značení během výstavby je uvažováno s kyvadlovým provozem za použití SSZ - podrobněji viz kapitola B.8n) a Příloha č. 1 této zprávy.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Práce na stavbě budou prováděny tak, aby v minimální míře ovlivňovaly životní prostředí ve svém okolí, tj. zejména hlukem, prachem, dopravou apod.

Stavba při předání do užívání ani v průběhu užívání nebude vykazovat negativní vliv na životní prostředí a své okolí.

Je nutné splnit hygienické předpisy z hlediska hluku, zejména pak příslušná ustanovení vyhlášky č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Hodnoty hluku ze stavební činnosti musí být určeny podle Metodického návodu pro měření a posuzování hluku v pracovním prostředí a vibrací, vydaného hlavním hygienikem ČR, Věstník MZ ČR 2002, částka 1. Rozvržení provádění stavebních prací do denních či nočních hodin musí být patrné z časového harmonogramu a musí být respektováno.

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

V pracovní dny a pracovní době odpovídá za bezpečnost a ochranu zdraví třetích osob stavební dozor, mimo pracovní dobu bude na staveniště zamezen vstup proti vniknutí nepovolaných osob. Obvod stavby bude vybaven výstražnými cedulemi. Postup výstavby bude stanoven časovým harmonogramem.

Vlivem stavby nedojde k žádnému pokácení dřevin. V rámci stavby dojde pouze k odstranění stávajícího betonového sloupu situovaného ve staničení 0,037 81, který je ve stávajícím stavu zcela zbytečný. Nakonec budou provedeny drobné terénní úpravy včetně ozelenění - viz článek B.5a).

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Zařízení staveniště nebude zřízeno (popřípadě ano po vzájemné domluvě s vlastníkem na pozemku parc. č. 187/2 k.ú. Nový Jičín - Dolní Předměstí). Nákladní automobily se stavebním materiálem budou odstaveny přímo na komunikaci.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nejsou.

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

Hospodaření s odpady bude řešeno dle stávajících zásad. Odpady budou tříděny a uskladněny v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a navazujícími prováděcími vyhláškami Ministerstva životního prostředí - t.j. vyhláškou č. 93/2016 Sb., Katalog odpadů, vyhláškou č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, nebo případně podle předpisů souvisejících a navazujících. Odpad bude předán k využití nebo zneškodnění pouze osobě oprávněné k jejich převzetí podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech. Likvidace odpadů se bude řídit zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a vyhláškami MŽP č. 8/2021 Sb., Katalog odpadů a č. 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.

- O 17 01 01 BETON: odstranění stávajících obrub, betonového sloupu, podezdívky atd.

- O 17 03 01 ASF. SMĚSI OBSAHUJÍCÍ DEHET, resp. 17 03 02 ASF. SMĚSI NEUVEDENÉ POD Č. 17 03 01: vyfrézování živičného povrchu na stávající komunikaci

- O 17 04 05 ŽELEZO A OCEL: odstranění sloupků a pletiva oplocení

- O 17 05 04 ZEMINA A KAMENÍ NEUVEDENÉ POD Č. 17 05 03: výkopové práce a odstranění žulových kostek v místě stávajícího sjezdu

Vybourané odpady budou recyklovány nebo skládkovány v souladu s Vyhláškou 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Skládka odpadů se nachází v dojezdové vzdálenosti 15 km.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun deponie zemín

Vytěžená zemina, která již dále nebude využita, bude odvážena na skládku nebo na předem určené místo investora.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Při realizaci stavby je nezbytné dodržet zásady pro snižování negativních vlivů stavební činnosti na životní prostředí:

- Ochrana proti hluku a vibracím
- Ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem
- Ochrana proti znečišťování komunikací
- Ochrana před provozem zařízení staveniště a vizuálním rušením okolí
- Ochrana vod, drenáží a kanalizací
- Ochrana zeleně před poškozením
- Zodpovědné hospodaření s odpady

Z hlediska hlučnosti nesmí být při práci a činnosti zejména těžkých mechanismů překročeny denní a noční hygienické limity uvedené ve vyhlášce č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Při instalaci staveništních mechanismů s vyšším akustickým výkonem než 80 dB je nutné instalovat akustické stěny, boxy a kryty.

Zásadou je nepřetěžovat stroje, nákladní automobily vytěžovat v obou směrech, za což zodpovídá stavbyvedoucí. Zvýšené prašnosti musí být bráněno klopením (mimo zimní období).

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Na předmětnou stavbu se v plném rozsahu vztahuje zákon č. 225/2012 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích, resp. Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a na staveništích, ve znění zákona č. 136/2016 Sb. V případě souběžné práce alespoň dvou dodavatelů na staveništi je na základě příslušných předpisů povinnost ustanovení koordinátora bezpečnosti práce.

Postup prací a jejich provádění se bude řídit harmonogramem prací, aby se pracovníci navzájem neohrožovali pracovní činností a bylo vyloučeno nebo minimalizováno ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců. Práce budou prováděny chronologicky.

Všechny stavební činnosti se budou řídit dle níže uvedených závazných zákonů, nařízení, norem a předpisů:

- Zákon č. 262/2006 Sb. - *Zákoník práce*
- Zákon č. 225/2012 Sb., *kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích*
- NV č. 591/2006 Sb., *o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a na staveništích*
- NV č. 362/2005 Sb., *o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky*
- NV č. 101/2005 Sb., *o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí*
- Zákon č. 258/2000 Sb., *o ochraně veřejného zdraví*
- NV č. 361/2007 Sb., *kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci*
- Vyhláška č. 268/2009 Sb., *o technických požadavcích na výstavbu*
- NV č. 201/2010 Sb., *kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu*
- NV č. 495/2001Sb., *kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků*
- NV č. 378/2001Sb., *kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí*

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Neřeší se.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Při stavebních pracích je uvažováno s částečným omezením dopravy - kyvadlová doprava řízená semaforem. Zásady organizace výstavby jsou součástí Přílohy č. 1 na konci této zprávy. Zhotovitel může navrhnout i jiný způsob dočasného dopravního značení, který však musí splňovat požadavky TP 66 Zásady pro označování pracovních míst. Rovněž tento návrh musí schválit příslušný Dopravní inspektorát Policie ČR. V převážné míře se bude jednat o nákladní automobily a bagry. Nakládka a vykládka materiálu bude probíhat v co nejkratším čase.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu během výstavby, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Viz předešlý článek. Navržené dočasné dopravní značení je navrženo dle TP 66 - schématu B/6:

- A10 – 2 ks
- A15 – 2 ks (společný sloupek s B20a:30)
- B20a:30 – 2 ks (společný sloupek s A15)
- B26 – 2 ks
- C4a – 1 ks
- C4b – 1 ks
- C14a ("Zařad se do proudu vozidel") – 1 ks
- SSZ – 2 ks
- V5 (příčná čára ze žluté fólie) – 2x 3,0 = 6,0 m
- Z2+3x výstražná světla typu 1 – 2 ks + 6 ks výstražných světel
- Z4a (á 10 m) – 10 ks

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Návrh dočasného dopravního značení je uvedeno v čl. n). Vyznačení staveniště bude dáno uzávěrami Z2. Zhotovitel může navrhnout i jiný způsob dočasného dopravního značení, který však musí splňovat požadavky TP 66 Zásady pro označování pracovních míst. Rovněž tento návrh musí schválit příslušný Dopravní inspektorát Policie ČR.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

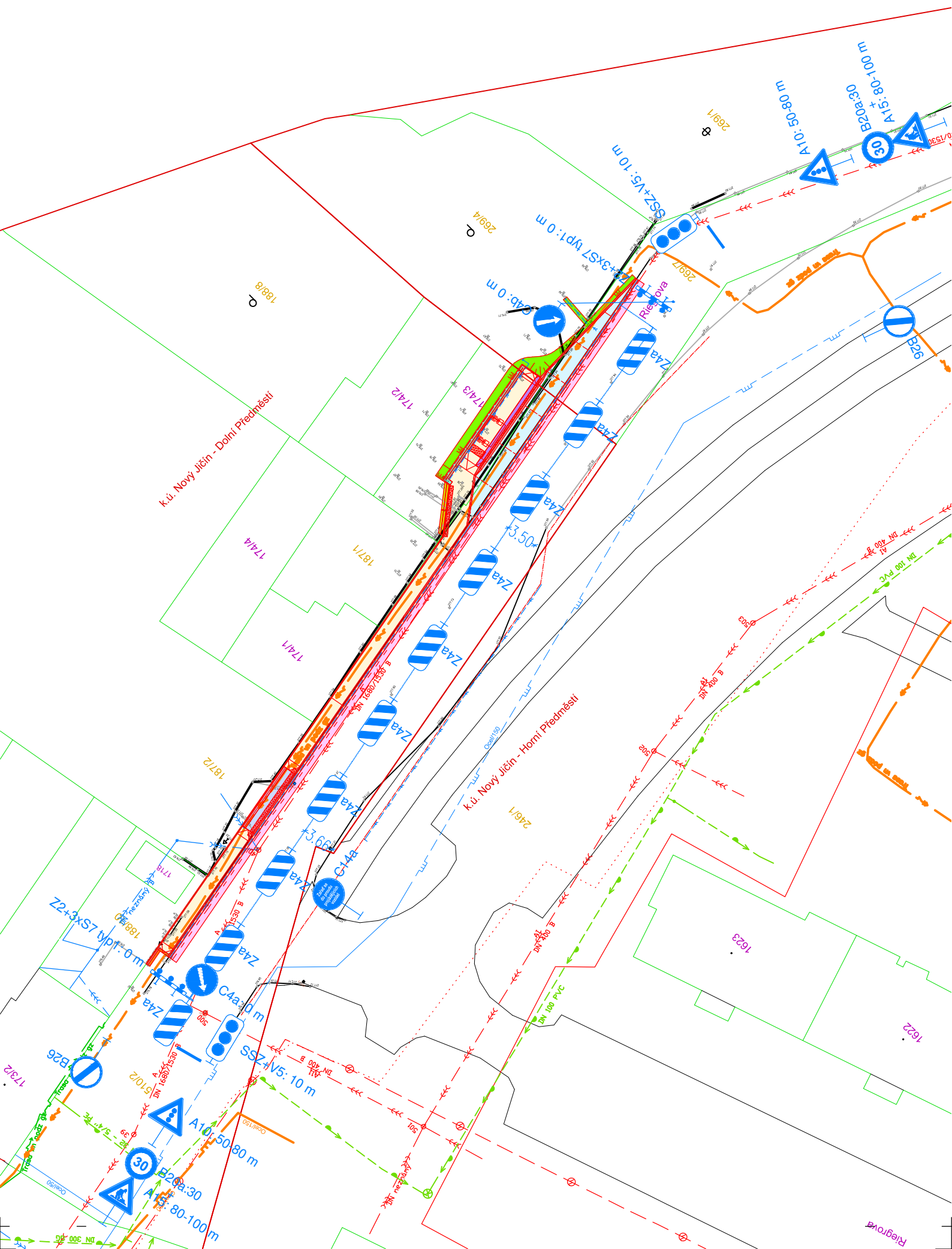
Stavba bude probíhat v jedné etapě bez přerušení.

Návrh postupu stavebních prací je následující:

- INSTALACE DOČASNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
- VYTÝČENÍ STAVBY A STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ
- ODSTRANĚNÍ BETONOVÉHO SLOUPU, STÁVAJÍCÍCH OBRUB, KOSTEK A OPLOCENÍ
- VYFRÉZOVÁNÍ STÁVAJÍCÍHO ŽIVIČNÉHO KRYTU V URČENÉM ROZSAHU, VÝKOPOVÉ PRÁCE
- BUDOVÁNÍ OPĚRNÉ ZDÍKY A AUTOBUSOVÉHO ZÁLIVU
- NOVÁ PODÉLNÁ DRENÁŽ CHODNÍKU A OPĚRNÉ ZÍDKY, OSAZENÍ OBRUB CHODNÍKU
- BUDOVÁNÍ SCHODIŠTĚ, POKLÁDKA PODKLADNÍCH VRSTEV A ZHUTNĚNÍ, BETONÁŽ ZÁKLADOVÝCH PATEK PŘÍSTŘEŠKU AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY
- DLÁŽDĚNÍ CHODNÍKŮ, POKLÁDKA ŽULOVÉ PŘÍDLAŽBY, OSAZENÍ ZÁBRADLÍ A PŘÍSTŘEŠKU AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY
- POKLÁDKA ŽIVIČNÉHO KRYTU NA KRAJNICI KOMUNIKACE
- JEMNÉ TERÉNNÍ ÚPRAVY, OHUMUSOVÁNÍ A OSETÍ TRAVNÍM SEMENEM
- MONTÁŽ NOVÉHO A DEMONTÁŽ DOČASNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

Příloha č. 1: Zásady organizace výstavby

Vypracoval: Ing. Marek Milich, prosinec 2022



POZNÁMKY:

NAVŘENÉ ŘEŠENÍ DOČASNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ DLE TP 66 – SCHEMATU B/6.

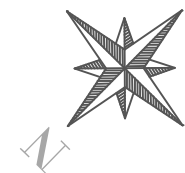
POUŽITÉ ZNAČKY:

- A10: 2 KS
- A15: 2 KS (SPOLEČNÝ SLOUPEK S B20a:30)
- B20a:30: 2 KS (SPOLEČNÝ SLOUPEK S A15)
- B26: 2 KS
- C4a: 1 KS
- C4b: 1 KS
- C14a (ZAŘAŽ SE DO PROUDU PROJÍŽDĚJÍCÍCH VOZIDEL): 1 KS
- SSZ: 2 KS
- V5 (PŘÍČNÁ ČARA ZE ŽLUTÉ FÓLIE): 2x3,0 = 6,0 m
- Z2+3x VÝSTRAŽNÁ SVĚTLA TYPU 1: 2 KS + 6 KS VÝSTRAŽNÝCH SVĚTEL
- Z4a (á 10 m): 10 KS

DOPORUČUJÍCÍ PRŮJEZDNÍ ŠÍŘKA DLE TP 66 – SCHEMA B/6 JE min. 2,75 m, NAVŘENO min. 3,50 m.

ZHOTOVITEL MŮŽE NAVRHNOUT I JINÝ ZPŮSOB DOČASNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, KTERÝ VŠAK MUSÍ SPLŇOVAT POŽADAVKY TP 66 ZÁSADY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST A ZÁROVEŇ JEJ MUSÍ SCHVÁLIT PŘÍSLUŠNÝ DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT POLICIE ČR.

ZOV



 PROJEKČNÍ ČINNOST A STATIKA STAVEB	Ing. Marek Milich Štefánikova 58/31, 742 21 Kopřivnice Tel.: +420 736 181 370 e-mail: marekmilich@gmail.com IČO: 04 32 56 30		
	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT : ING. VÍT RYBÁK		
	VYPRACOVAL : ING. MAREK MILICH		
	Kontroloval : ING. VÍT RYBÁK		
KRAJ : MORAVSKOSLEZSKÝ MĚSTSKÝ ÚŘAD : NOVÝ JIČÍN			DATUM : 6/2022
INVESTOR : MĚSTO NOVÝ JIČÍN, Masarykovo nám. 1/1, 741 01 Nový Jičín			ZAKÁZK.Č. : 013/2022
OBJEDNATEL : MĚSTO NOVÝ JIČÍN, Masarykovo nám. 1/1, 741 01 Nový Jičín			FORMÁT : 2A4
AKCE : ZŘÍZENÍ AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY NA UL. RIEGROVA V NOVÉM JIČÍNĚ			STUPEŇ : SOUPRAVA
PŘÍLOHA – ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY 1:500			DŮR+DSP