

NELL PROJEKT s. r. o., Kvítková 3687, 760 01 Zlín
Projektová a inženýrská činnost

Akce : „Zvýšení kapacity parkovacích stání, FN Olomouc“

Stupeň : Dokumentace pro společné povolení
a provádění stavby

Stavebník : Fakultní nemocnice Olomouc

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Vedoucí projekce : Zuzana Kuchařová

Vypracoval : Ing. Aleš Trněný

Datum : 4/2023

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1. Identifikační údaje

A.1.1. Údaje o stavbě

Název stavby :	„Zvýšení kapacity parkovacích stání, FN Olomouc“
Místo stavby :	areál FN Olomouc
Katastrální území:	Nová Ulice
Parcelní čísla dotčených pozemků:	153/2, 153/3, 149/2, 149/1
Předmět dokumentace:	zvýšení kapacity parkovacích stání
Charakter stavby:	inženýrská – dopravní

A.1.2. Údaje o stavebníkovi

Stavebník:	Fakultní nemocnice Olomouc, Zdravotníků 248/7, Nová Ulice, 77900 Olomouc
------------	--

A.1.3. Údaje o zpracovateli

Zpracovatel :	NELL PROJEKT s. r. o.
(adresa)	Kvítková 3687, 760 01 Zlín
	Ing. Karel Kuchař – autorizovaný ing. v oboru dopravní stavby, č. autorizace 1201499

A.2. Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení

Členění stavby bylo provedeno v souladu s vyhláškou 499/2006 Sb. přílohy 8.

Stavba není členěna na samostatné stavební objekty.

V rámci stavby nejsou řešeny skladovací prostory a pomocné provozy.

A.3. Seznam vstupních podkladů

Pro realizaci projektu byl zajištěn mapový podklad místa akce, který byl doplněn zaměřením stávajícího stavu, fotodokumentací a dále informacemi o existenci inženýrských sítí.

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

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

Předmětem této projektové dokumentace je návrh řešení zkapacitnění parkovacích ploch v areálu Fakultní nemocnice Olomouc. Řešená lokalita se nachází před budovou A, kde se nachází chirurgické obory. Stávající příjezdová komunikace je řešena ve směrovém oblouku, jedná se o jednosměrnou komunikaci, která je využívána pro příjezd jak sanitních vozů, tak pro zásobování.

Řešená stavby se nachází v zastavěném území města.

Dosavadní využití řešených ploch jsou komunikace pro pěší, silniční vozovka a odstavné plochy či zatravněné plochy.

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

Projekt je v souladu s územně plánovací dokumentací. Projektová dokumentace vychází ze schváleného územního plánu města Olomouc.

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

V rámci stavby nejsou požadovány žádné výjimky ani úlevová řešení.

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

Do návrhu stavebních úprav v podrobnosti dokumentace pro společné územní rozhodnutí a stavební povolení jsou zpracovány všechny do této doby známé požadavky dotčených orgánů.

Zohlednění podmínek **NIPI, Bezbariérové prostředí, o.p.s.** dle závazného stanoviska č.j. **142230044** ze dne 3.11.2023 a zdůvodnění navrženého řešení:

1. Podélná vyhrazená stání pro osoby ZTP splňují minimální délku 7000 mm.
2. U rozšíření stávajícího parkoviště u budovy F se v místě řešeném stavbou nenachází žádné komunikace pro pěší, na které by bylo možné zajistit přístup z vyhrazeného stání ZTP. Stávající parkoviště je z poloviny lemováno chodníkem, investor v rámci samostatného projektu provede vyznačení vyhrazeného stání pro osoby ZTP v té části parkoviště, kde je technicky proveditelné zajistit bezbariérový přístup na komunikaci pro pěší. Z tohoto důvodu není v rámci rozšíření parkoviště navrženo vyhrazené stání pro osoby ZTP.
3. Nástupiště autobusů je navrženo s výškou nástupní hrany 160 mm což je minimální výška nástupní hrany u změn již dokončených staveb. Tato minimální možná výška je navržena z důvodu stávající výškových poměrů, kde je nutné výškové napojení komunikací pro pěší na stávající zpevněné plochy a budov při dodržení příčného sklonu nástupiště 2 %. Použity budou zastávkové obrubníky BO 15/30. Podél nástupní hrany bude proveden kontrastní pás z hladké dlažby červené barvy do vzdálenosti 0,5 m od hrany vozovky. Signální pás je ukončen 0,5 m od hrany vozovky a vzdálenosti 0,8 m od označníku zastávky. Zároveň je signální pás dotažen k vodící linii – stávající budově.

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

Pro samostatnou realizaci projektu byl zajištěn mapový podklad místa akce, který byl doplněn zaměřením stávajícího stavu, fotodokumentací a dále informacemi o existenci inženýrských sítí.

S ohledem na charakter řešené stavby nebyly ověřovány hydrometeorologické a hydrologické údaje.

V prostoru zájmového území neprobíhala ani neprobíhá důlní činnost, nevyskytují se zde štoly ani jiná podzemní díla.

f) ochrana území podle jiných právních předpisů

Navrhovaná stavba se nenachází v CHKO a v ochranných pásmech ÚSES.

Tato stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové zóně ani památkové rezervaci.

Z hlediska ochrany nerostných surovin není v zájmovém prostoru, ani v nejbližším okolí evidováno chráněné ložiskové území (CHLÚ) stanovené pro ochranu ať již vyhrazených, či nevyhrazených nerostů.

Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou především ochranná pásma inženýrských sítí, jejichž orientační průběhy jsou v této fázi zpracování projektové dokumentace zpracovány do projektu.

Ochranná pásma činí u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany od půdorysu.

Ochranné pásmo podzemních vedení do 100 kV, včetně vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky, činí 1 m po obou stranách krajního kabelu. U kabelu nad 110 kV činí toto pásmo 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních kabelů činí 1 m od krajního vodiče na každou stranu.

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm činí 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí.

Před zahájením stavebních prací budou jednotlivé inženýrské sítě vytýčeny a jejich průběh protokolárně předán dodavateli při předání staveniště. Při práci v těchto ochranných pásmech je nutno pracovat se zvýšenou opatrností a řídit se požadavky správců jednotlivých sítí.

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

Daná stavba se nenachází v záplavovém území.

Daná stavba se nenachází v poddolovaném území.

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

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Navrhovanými úpravami dojde k zřetelnému oddělení silniční dopravy, dopravy v klidu a především pěší dopravy, což významně zvýší jak bezpečnost, tak přehlednost dopravy v řešené lokalitě.

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky.

Ochrana okolí

Pro příjezd na staveniště bude využíváno stávající areálová komunikace.

Z hlediska zabezpečení BOZP bude provedeno dodavatelem a investorem informování dotčených vlastníků a uživatelů přilehlých nemovitostí a provedeno odsouhlasené provizorní staveništní dopravní značení. Dodavatel bude při realizaci dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy a pravidla, a to především NV č.591/2006Sb a zákona 309/2006Sb. V daném dopravním prostoru umožní neustálý přístup vozidlům HZS pro požární zásah dle ČSN 73 08 02 a zároveň vozidlům zdravotní služby.

Ochrana přírody a krajiny bude řešena v souladu s doporučením a ohledem na současný stav. Jedná se především o doporučení v průběhu výstavby.

Vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavebními úpravami nedojde ke změně způsobu odvodnění stávajících zpevněných ploch. Ty jsou odvodněny příčným a podélným spádem do uličních vpustí či odvodňovacích žlabů.

V rámci stavby budou osazeny dvě nové uliční vpusti a jeden chodníkový odvodňovací žlab. Napojení odvodňovacích zařízení bude na stávající kanalizační stoku.

Stavbou nebudou zhoršeny stávající odtokové poměry v okolí.

i) požadavky asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby dojde ke kácení dřevin. Jedná se o listnaté stromy s obvodem kmene menším než 80 cm.

Stávající zeleň bude chráněna během výstavby v souladu s ČSN 83 9061 a DIN 18 920. Při výkopových pracích je třeba postupovat v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Zejména se při výkopech rýh nesmí přetínat kořeny s průměrem větším 2 cm. Poraněním se má zabránit, popřípadě je nutno kořeny ošetřit.

Kořeny je třeba ostře přetrnout a místa řezu zahladit. Konce kořenů o průměru menším 2 cm je třeba ošetřit růstovými stimulatory, o průměru větším 2 cm prostředky pro ošetření ran. Obnažené kořeny je nutno chránit před vysycháním a působením mrazu.

Zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhutněním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů

Při ztrátě kořenů může být potřebný přiměřený řez v koruně.

Na nestabilní půdě a u hlubokých stavebních jam je nutno strom zajistit pažením.

Případné meziskládky zajišťuje a buduje zhotovitel stavby v minimálním nutném rozsahu pouze na silničním pozemku, jeho zpevněné části. Meziskládky nebudou na okolních zelených plochách.

Při realizaci stavby dojde k dotčení veřejné zeleně pouze v nejnutnějším rozsahu.

Rozsah upravených a zatravněných ploch je patrný z výkresu *Situace stavby*.

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

V rámci stavby nedojde k záboru do zemědělského půdního fondu.

V rámci stavby nedojde k záboru do pozemků určených k plnění funkce lesa.

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

Navržená komunikace je napojena na stávající komunikace.

Stavba navazuje na zpevněné plochy, které jsou v souladu s vyhláškou 268/2009 Sb. a respektují požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

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

Nejsou.

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

Stavba bude realizována na pozemcích v k.ú. Nová Ulice.

Parcelní číslo	Druh pozemku	Výměra (m2)	Vlastník
153/3	Ostatní plocha	2862	Česká republika Fakultní nemocnice Olomouc, Zdravotníků 248/7, Nová Ulice, 77900 Olomouc
153/2	Ostatní plocha	19254	Česká republika Fakultní nemocnice Olomouc, Zdravotníků 248/7, Nová Ulice, 77900 Olomouc
149/2	Ostatní plocha	3676	Česká republika Fakultní nemocnice Olomouc, Zdravotníků 248/7, Nová Ulice, 77900 Olomouc
149/1	Ostatní plocha	37086	Česká republika Fakultní nemocnice Olomouc, Zdravotníků 248/7, Nová Ulice, 77900 Olomouc

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

V rámci výstavby nevzniknou žádná nová ochranná pásma nebo bezpečnostní pásma.

Stavbou tedy nejsou dotčeny další pozemky, než které jsou uváděny v kapitole B.1.l).

B.2. Celkový popis stavby

B.2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Stavební úpravy komunikace, chodníky a autobusové zastávky jsou změnou již dokončené stavby.

Výstavba parkovacích stání je novostavbou.

Stávající příjezdová komunikace je řešena ve směrovém oblouku, jedná se o jednosměrnou komunikaci, která je využívána pro příjezd jak sanitních vozů, tak pro zásobování.

U vstupu do budovy se nachází dlážděná plocha, kde jsou pomocí vodorovního značení vyznačena jednotlivá místa pro parkování a zároveň je využívána chodci pro přístup do budovy. Dále se zde nachází autobusová zastávka, která je umístěna v jízdním pruhu vozovky.

Tato stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci ani památkové zóně.

b) účel užívání stavby

Stavebními úpravami komunikace, chodníků a autobusové zastávky se nemění jejich dosavadní účel užívání. Parkovací stání budou sloužit jako odstavné a parkovací plochy.

Navrhovanými úpravami dojde k zřetelnému oddělení silniční dopravy, dopravy v klidu a především pěší dopravy, což významně zvýší jak bezpečnost, tak přehlednost dopravy v řešené lokalitě.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Všechny části stavby jsou trvalou stavbou. Tato stavba si vyžádá dočasná opatření, která budou po zprovoznění v celém úseku zcela odstraněna.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

V rámci stavby nejsou požadovány žádné výjimky ani úlevová řešení.

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

Viz odstavec B.1.d).

f) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Tato stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové zóně ani památkové rezervaci.

g) navrhované parametry stavby – zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha, počet funkčních jednotek a jejich velikosti apod.,

Stavba je navržena na předpokládané intenzity dopravy.

Nově je navrženo odsunutí komunikace směrem od budovy A a vytvoření odděleného prostoru pro jednotlivé druhy dopravy. Šířka komunikace zůstane zachována 4,0 m. Podél komunikace jsou navrženy podélné parkovací stání, tři stání jsou vyhrazena pro sanitní vozy s výsuvnou nájezdovou rampou. Délka stání bude min. 8 m a šířka 2,50 m. Dále jsou navrženy dvě stání pro vozidla ZTP o šířce 4,0 m. Mezi stání pro ZTP je umístěn vstup do budovy pro pěší o šířce 2,0 m. Podél stání pro sanitní vozy budou umístěny zahrazovací plastové sloupky o výšce 1,0 m a průměru 75 mm z důvodu zabránění najíždění vozidel na navazující chodník.

V prostoru u vstupu do budovy A je navrženo ještě jedno podélné stání a to pro vozidla zásobování.

Součástí stavby je také vybudování nových šikmých parkovacích stání před budovou F. Parkovací stání jsou navržena o délce 5,20 m a základní šířce 2,50 m. K parkovacím stání je navržen přístupový chodník o šířce 1,50 m. Parkovací stání jsou přerušena prostorem, který je vyhrazen pro příjezd vozidel IZS k pavilonu Y z důvodu novostavby pavilonu F. Současně bude v přístupovém chodníku zřízen chodníkový přejezd se sníženým obrubníkem na délce 5 m.

Další částí, která je v rámci projektu řešena je stávající autobusová zastávka. Poloha zastávky zůstává zachována, nově bude zastávka umístěna v zálivu o šířce 3,0 m, tak aby zastavující autobusy neblokovali průjezd po komunikaci. Délka nástupní hrany činí 13,0 m a její výška 16 cm.

Součástí projektu je rozšíření kolmých parkovacích stání před pavilonem F. V současné době zde dochází k odstavování vozidel podél okraje vozovky což blokuje provoz na přilehlé komunikaci. V rámci stavby je navrženo prodloužení odstavného pásu kolmých stání. Nově vznikne 8 kolmých stání o základní šířce 2,50 m, krajní stání je rozšířeno o 0,25 m a délce 4,50 m.

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.

Odpady budou vznikat v první řadě v průběhu stavby, dále pak jejím užíváním, opravami a údržbou. Vhodné zvolení skládky pro přesun hmot je velice důležité a může výrazně ovlivnit celkové náklady stavby. Výrazný odvoz a dovoz zeminy není uvažován – malé zemní práce.

V rámci navrhované stavby nejsou předpokládány žádné technologické postupy, výrobní programy ani manipulace s materiálem. Manipulace s materiálem při době výstavby bude řešena vnitřními bezpečnostními předpisy jednotlivých zhotovitelů stavby.

Při běžném provozu nebude navrhovaná stavba vyžadovat další materiály a suroviny. Výjimkou mohou být havarijní či rekonstrukční práce, kdy bude nutné poškozené díly, či části konstrukcí (vozovka) rekonstruovat přímo na místě.

Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Vzhledem k tomu, že se nejedná o průmyslovou ani bytovou stavbu, jsou provozní nároky na energii stavby po zprovoznění nevýznamné. Bude v podstatě zachován stávající stav.

Celková spotřeba vody (z toho voda pro technologii)

Vzhledem k tomu, že se jedná převážně o zpevněné plochy, bude spotřeba vody nejvyšší během výstavby. Voda pro technologii bude s největší pravděpodobností dodávána prostřednictvím mobilních cisteren. Spotřeba vody pro stavbu po uvedení do provozu je v podstatě nulová. Bude zajišťováno pouze pravidelné mytí povrchu a vybavení komunikace. To bude zajištěno pomocí mobilních čistících vozů, které mají zásobu užitkové vody ve vlastních cisternách.

Odvodnění stavebního pozemku

Spláskové vody budou po dobu výstavby řešeny v prostorách zařízení staveniště. Pro zřízení dočasných zařízení v prostoru výstavby je nutné osazení chemických WC.

Dešťové vody budou v době výstavby zachytávány v prostoru staveniště, nebo budou odváděny do stávajícího kanalizačního systému.

Celkové produkované množství a druhy odpadů

V oblasti nakládání s odpady je nutno při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je uvedeno dle Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (vyhláška MŽP ČR č. 8/2021 Sb.)

- Stavební a demoliční odpady
Číslo a název odpadu 170302 – asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301

Původ odpadu	inženýrské stavby - odstranění komunikace
Kategorie odpadu	O – ostatní odpad
Množství odpadu	100 m ³
Místo uložení	recyklace

- Stavební a demoliční odpady

Číslo a název odpadu 170504 – zemina a kamení neuvedené pod kódem 170503

Původ odpadu inženýrské stavby - výkopová zemina

Kategorie odpadu O – ostatní odpad

Množství odpadu 150 m³

Místo uložení recyklace

- Stavební a demoliční odpady

Číslo a název odpadu 170101 – beton

Původ odpadu inženýrské stavby – betonová dlažba, silniční obrubníky

Kategorie odpadu O – ostatní odpad

Množství odpadu 20 t

Místo uložení recyklace

Nakládání s odpady bude zajišťovat zhotovitel stavby, který bude zodpovídat za to, že s odpadem vzniklým na stavbě bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. a prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Zhotovitel musí archivovat doklady o způsobu odstranění nebo využití odpadů vzniklých při stavbě, tyto doklady budou součástí dokumentace předkládané ke kolaudaci.

V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována tato hierarchie způsobů nakládání s odpady:

- a) předcházení vzniku odpadů,
- b) příprava k opětovnému použití,
- c) recyklace odpadů,
- d) jiné využití odpadů, např. energetické využití,
- e) odstranění odpadů.

Při provádění bouracích a zemních prací nesmí docházet k nadměrnému obtěžování okolí hlukem a prachem tak, jak to ukládá vyhláška 268/2009 Sb.

Prašnost bude omezována kropením materiálů vodou, odvoz bouraných a zemních materiálů za suchého počasí prováděn vozidly se zakrytím plachtou. Meziskládky na stavbě omezit na minimum, nutný plynulý odvoz materiálů. Příjezdová komunikace bude průběžně čištěna, příp. kropena vodou. Řezání betonových prvků bude prováděno zařízením s odsáváním prachu. Nutné vypínání motorů strojních mechanismů při přerušení prací.

Meziskládky sypkých materiálů se neuvažují, výkopové a bourané materiály budou plynule odváženy. Dočasné skládky prefabrikátů budou umístěny v prostoru stavby (mimo trasy podzemních rozvodů). Po celou dobu stavby bude situace v daném úseku vyznačena přechodným dopravním značením (upozornění na práce podél komunikace).

Celá plocha stavby bude řádně vyznačena a ohrazena pro zabránění vstupu nepovoláných osob do prostoru stavební činnosti.

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

Předpokládané zahájení stavby a předpokládaná lhůta výstavby

Předpokládá se zahájení výstavby od roku 2024, pokud nenastanou procesní problémy v rámci společného územního a stavebního řízení.

Předpokládaná doba výstavby je 3 měsíce.

Předpokládané dokončení stavby je 12/2025.

Etapizace výstavby

Etapizace výstavby a zprovoznění v rámci navrhovaného rozsahu stavby bude prováděna v rámci jednoho úseku.

Je zřejmé, že v rámci výstavby v blízkosti stávajících provozovaných komunikací bude docházet k omezením provozu a provizornímu vedení provozu. Rovněž budou jednotlivé přeložky uváděny do provozu tak, aby omezení dopravy na stávajících komunikacích byl co nejkratší (např. uvádění do předčasného provozu).

Koordinace výstavby

Stavba bude zahájena přípravou staveniště. Poté dojde k odstranění stávajících zpevněných ploch. Následně se budou provádět zemní práce – výkop pro zemní těleso, úpravu podloží.

Po řádném provedení a stabilizování zemního tělesa budou pokládány konstrukční vrstvy zpevněných ploch.

Na závěr bude provedeno ohumusování v tl. 0,10 m a provedena výsadba nové zeleně a zatravnění.

Časový postup prací si odavatel upraví na základě svých technologií a technického vybavení.

j) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby činí 5 000 000 ,- Kč bez DPH.

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Projektová dokumentace vychází ze schváleného územního plánu a je v souladu s územně plánovací dokumentací města Olomouc.

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

Pro projekt není řešeno architektonické a výtvarné řešení.

B.2.3. Celkové provozní řešení, technologie výroby

Neřešeno s ohledem na charakter stavby.

B.2.4. Bezbariérové užívání stavby

Návrh je zpracován v souladu s vyhláškou 268/2009 Sb. a respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb a TN TZÚS 12.03.04 - 06.

V místě vstupu na vozovku, místa pro přecházení a vjezdu bude zřízen varovný pás šířky 400 mm. Hmatný varovný pás je navržen ze zámkové dlažby s výstupky pravidelného tvaru podle TN TZÚS 12.03.04. Tato zámková dlažba je navržena v červené barvě z důvodu vizuálního kontrastu. Varovný pás bude ukončen ve výšce obrubníku + 8 cm.

Dále jsou upraveny chodníky, které mají vodící linie tvořeny obrubou nebo opěrnou zídou. V prostoru míst pro přecházení jsou sníženy obruby na 20 mm nad úroveň vozovky.

Na autobusovém nástupišti bude vyznačen bezpečnostní odstup pásem z hladké dlažby v kontrastním odstínu červené barvy. Pás bude proveden po celé délce nástupní hrany v šířce 0,50 m od hrany vozovky

Na tento kontrastní pás z hladké dlažby bude v místě nástupu navazovat signální pás šířky 800 mm. Hmatný signální pás je navržen ze zámkové dlažby s výstupky pravidelného tvaru podle TN TZÚS 12.03.04. Tato zámková dlažba je navržena v červené barvě z důvodu vizuálního kontrastu.

B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Stavba svým charakterem (liniová stavba) nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Komunikace jsou navrženy dle příslušných norem a vyhlášek. Uživatelé, účastníci silničního provozu, chodci, cyklisti se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy ČR, týkající se provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemních komunikacích.

Komunikace je navržena v souladu s platnými předpisy a normami, jejichž dodržení přispívá k zajištění bezpečnosti provozu. Návrhové prvky komunikací splňují požadavky na návrh bezpečné komunikace.

B.2.6. Základní charakteristika objektů

a) stavební řešení

Předmětem této projektové dokumentace je návrh řešení zkapacitnění parkovacích ploch v areálu Fakultní nemocnice Olomouc. Řešená lokalita se nachází před budovou A, kde se nachází chirurgické obory.

Nově je navrženo odsunutí komunikace směrem od budovy A a vytvoření odděleného prostoru pro jednotlivé druhy dopravy. Šířka komunikace zůstane zachována 4,0 m. Komunikace bude na vnitřní straně oblouku lemována betonovými obrubníky BO 15/258 s fází 10 cm.

Podél komunikace jsou navrženy podélné parkovací stání, tři stání jsou vyhrazena pro sanitní vozy s výsuvnou nájezdovou rampou. Délka stání bude min. 8 m a šířka 2,50 m. Dále jsou navrženy dvě stání pro vozidla ZTP o šířce 4,0 m.

U stání pro sanitní vozy je navrženo rozšíření stávajícího příhradového zastřešení. Navržena bude typově stejná konstrukce, které bude osazena na výložníkových konzolách.

Parkovací stání pro sanitní vozy a vozidla ZTP budou od navazujících pochozích ploch odděleny nájezdovými obrubníky BO 15/15 s fází 2 cm pro zajištění bezbariérového přístupu.

Mezi stání pro ZTP je umístěn vstup do budovy pro pěší o šířce 2,0 m. Podél stání pro sanitní vozy budou umístěny zahrazovací plastové sloupky o výšce 1,0 m a průměru 75 mm z důvodu zabránění najíždění vozidel na navazující chodník.

V prostoru u vstupu do budovy A je navrženo ještě jedno podélné stání a to pro vozidla zásobování.

Součástí stavby je také vybudování nových šikmých parkovacích stání před budovou F. Parkovací stání jsou navržena o délce 5,20 m a základní šířce 2,50 m. K parkovacím stání je navržen přístupový chodník o šířce 1,50 m. Parkovací stání jsou přerušena prostorem, který je vyhrazen pro příjezd vozidel IZS k pavilonu Y z důvodu novostavby pavilonu F. Současně bude v přístupovém chodníku zřízen chodníkový přejezd se sníženým obrubníkem na délce 5 m.

Parkovací stání budou od komunikaci oddělena nájezdovými obrubníky BO 15/15 s fází 5 cm. Vnější strana parkovacích stání od komunikace bude lemována betonovými obrubníky BO 15/25 s fází 10 cm. Chodník bude lemován obrubníky BO 10/25 s fází 6 cm.

Další částí, která je v rámci projektu řešena je stávající autobusová zastávka. Poloha zastávky zůstává zachována, nově bude zastávka umístěna v zálivu o šířce 3,0 m, tak aby zastavující autobusy neblokovali průjezd po komunikaci. Délka nástupní hrany činí 13,0 m a její výška 16 cm.

Součástí projektu je rozšíření kolmých parkovacích stání před pavilonem F. V současné době zde dochází k odstavování vozidel podél okraje vozovky což blokuje provoz na přilehlé komunikaci. V rámci stavby je navrženo prodloužení odstavného pásu kolmých stání. Nově vznikne 8 kolmých stání o základní šířce 2,50 m, krajní stání je rozšířeno o 0,25 m a délce 4,50 m.

Parkovací stání budou provedena s povrchem ze žulových kostek a lemovány budou žulovými obrubníky OP3 s fází 10 cm.

V rámci stavby je navrženo nové svislé i vodorovné dopravní značení.

Vyhrazená parkovací stání budou označena SDZ IP12 s příslušnými dodatkovými tabulkami E13. U autobusové zastávky bude osazen označnick IJ4c.

Vodorovné značení zahrnuje vyznačení jednotlivých parkovacích stání, podélná budou vyznačena VDZ V10a, kolmá V10b a šikmá V10c v tl. 0,125 m. Autobusová zastávka bude vyznačena VDZ V11a.

V místech, kde na vozovku nenavazují parkovací stání bude při okraji vozovky vyznačen zákaz zastavení VDZ V12c v tl. 0125 m

Veškeré navržené SDZ a VDZ je patrné z přiložených situačních výkresů.

- Výškové řešení

Navržené výškové řešení komunikace a zpevněných ploch kopíruje stávající výškové poměry a stavby v okolí.

Příčný sklon komunikace je navržen jednostranný 2,0 %.

b) konstrukční a materiálové řešení

- Konstrukční skladby ploch

Příjezdová komunikace navržena v následující skladbě:

- Asfaltový beton ACO 11 (50/70)	50 mm
- Postřík spojovací PS;E; 0,5 kg/m ²	-
- Asfaltový beton ACP 16+ (50/70)	50 mm
- Infiltrační postřík ASF. IP;A; 1,0 kg/m ²	-
- Cementová stabilizace SC C8/10	150 mm
- štěrkodrt' ŠDA 0/63	200 mm
celkem	450 mm

Parkovací stání a vjezdy z betonové dlažby jsou navrženy v konstrukční skladbě:

- betonová dlažba	80 mm
- lože – drť frakce 4-8 mm	40 mm
- Cementová stabilizace SC C8/10	120 mm
- podkladní štěrkodrt' ŠD 0-63	180 - 200 mm
celkem	420 – 440 mm

Parkovací stání ze žulových kostek je navrženo v následující skladbě:

- Dlažba z žulových kostek I-10/I (kroužková vazba)	100 mm
- Cementová malta MC 10	50 mm
- Cementová stabilizace SC C8/10	150 mm
- štěrkodrt' ŠDA 0/63	150 mm
celkem	450 mm

Chodníky a autobusové nástupiště jsou navrženy v konstrukční skladbě:

- betonová dlažba 20x10	80 mm
- lože – drť frakce 4-8 mm	40 mm
- štěrkodrt' ŠD 0-32	150 mm
celkem	320 mm

Zastávkový záliv je navržen v následující skladbě:

- Cementobetonový kryt CB II	210 mm
- štěrkodrt' ŠDA 0/63	200 mm
celkem	410 mm

- Bourací a zemní práce

Bourací práce zahrnují odstranění stávajících zpevněných ploch, zařezání a vybourání stávajícího krytu vozovky v místech napojení na stávající vozovku. Zařezání živice bude provedeno v tl. min. 100 mm, vybourání podkladních vrstev bude provedeno do potřebné hloubky pro osazení silničního obrubníku do betonového lože.

Zemní práce spočívají ve výkopech stávajících zpevněných ploch a přilehlých zelených ploch. Jedná se o výkopy v zeminách tř. těžitelnosti III v tl. cca od 250 - 450 mm do úrovně zemní pláň navrhovaných ploch zejména v místech, kde se nenachází zpevněné plochy.

Část zemních prací je prováděna v ochranných pásmech podzemních rozvodů, nutno uvažovat se ztíženou vykopávkou (zákaz strojních výkopů).

- Požadavky na zemní pláň

Na zemní pláni pod komunikací a vjezdem musí být nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def2}=45$ MPa a poměr únosnosti $E_{def2}/E_{def1}\leq 2,5$. Pokud tento parametr nebude splněn, bude se muset provést výměna nevhodného podloží pod pláni v tloušťce max. 30 cm vhodným materiálem. Po odkopu na zemní pláň doporučuji přizvat projektanta, aby navrhl, kterou technologií se bude pokračovat.

- Konečné úpravy terénu, osetí

V rámci konečných terénních úprav budou provedeny dosypávky zeminou a plošná dosypávka zeminou v tl. cca 100 mm.

Plochy dosypávek i plochy zeleně dotčené výstavbou budou v závěru prací urovnaný a osety travní směsí. Pro dosypávky bude použita zemina z mezidepónie nebo dovezená vhodná humózní zemina.

c) mechanická odolnost a stabilita

Zpevněné plochy jsou navrženy v soulad s příslušnými normami a technickými podmínkami, především v souladu s TP 170. Navržené konstrukční vrstvy zajistí odolnost a stabilitu zpevněných ploch po celé návrhové období.

B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba nemá požadavky na elektrická komunikační zařízení.

B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Stavba nevyvolá svými konstrukčními prvky nároky na požární bezpečnost. Výstavba jednotlivých úseků a ani jejich následné užívání nevytváří žádné speciální nároky na zajištění protipožární ochrany.

Navržená stavba je zařazena dle ust. § 39 odst. 1 písm. b) zákona o požární ochraně ve spojení s ust. § 7 odst. 2 písm. d) vyhlášky č. 460/2021 Sb. z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva mezi stavby kategorie I.

Při realizaci stavby zůstanou všechny přístupy a příjezdy k přilehlým nemovitostem průjezdné a přístupné pro zásah požární ochrany dle ČSN 73 08 02.

Při průběhu výstavby bude zajištěn příjezd pro požární vozidla k zařízení staveniště i všem stavebním strojům.

V daném dopravním prostoru bude umožněn neustálý přístup vozidlům HZS pro požární zásah dle ČSN 730 802 a zároveň vozidlům zdravotní služby.

B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba nemá nárok na tepelnou energii.

Vzhledem k tomu, že se nejedná o průmyslovou ani bytovou stavbu, jsou provozní nároky na energii stavby po zprovoznění nevýznamné. Bude v podstatě zachován stávající stav.

Zajištění elektrické energie po dobu výstavby bude upřesněno dodavatelem stavby a poté bude správcem sítě určeno místo napojení.

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

Během výstavby dojde ke krátkodobému negativnímu ovlivnění okolí stavby, které lze eliminovat vhodnými prostředky (čištění stavebních strojů a stávající místní komunikace před výjezdem ze staveniště, zabránění úkapům provozních kapalin apod.).

Při realizaci bude určený dodavatel z hlediska ochrany ŽP dodržovat zák.185/2001 Sb. O likvidaci odpadů a v průběhu zemních prací a přesunu staveništní sutě bude na přepravních trasách neustále zajišťovat jejich čistotu.

Realizace nebude probíhat v období nočního klidu a bude se řídit hygienickými předpisy a to především NV 272/2011 Sb. Ochrana před nepříznivými vlivy hluku a vibrací v průběhu stavby.

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

a) ochrana před pronikáním radonu do podloží

Opatření proti radonu není u liniové stavby navrženo.

b) ochrana před bludnými proudy

V místě stavby se nenachází žádné bludné proudy.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Předmětná stavba se nenachází v území s častými výskyty seizmicity.

d) ochrana před hlukem

Stavbou nedojde ke zhoršení stávajících hodnot.

Realizace nebude probíhat v období nočního klidu a bude se řídit hygienickými předpisy.

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru jsou nově určeny nařízením vlády č.272/2011Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tímto nařízením se stanoví nepřekročitelné hygienické imisní limity hluku ve venkovním prostoru.

Tato stavba nevyžaduje žádnou ochranu proti hluku.

e) protipovodňová opatření

Daná stavba se nenachází v záplavovém území.

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

Řešená stavba se nachází v zastavěném území obce. Za dobu provozu nebyly zjištěny žádné sesuvy, tudíž zde nejsou navržena žádná opatření vůči sesuvům půdy.

Předmětná stavba se nenachází v území nezasaženém důlní činností, ochrana proti poddolování není tudíž navržena.

B.3. Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Připojení stavby na technickou infrastrukturu není vyžadováno.

B.4. Dopravní řešení

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

Předmětem této projektové dokumentace je návrh řešení zkapacitnění parkovacích ploch v areálu Fakultní nemocnice Olomouc. Řešená lokalita se nachází před budovou A, kde se nachází chirurgické obory.

Nově je navrženo odsunutí komunikace směrem od budovy A a vytvoření odděleného prostoru pro jednotlivé druhy dopravy. Šířka komunikace zůstane zachována 4,0 m. Podél komunikace jsou navrženy podélné parkovací stání, tři stání jsou vyhrazena pro sanitní vozy s výsuvnou nájezdovou rampou. Délka stání bude min. 8 m a šířka 2,50 m. Dále jsou navrženy dvě stání pro vozidla ZTP o šířce 4,0 m. Mezi stání pro ZTP je umístěn vstup do budovy pro pěší o šířce 2,0 m. Podél stání pro sanitní vozy budou umístěny zahrazovací plastové sloupky o výšce 1,0 m a průměru 75 mm z důvodu zabránění najíždění vozidel na navazující chodník.

V prostoru u vstupu do budovy A je navrženo ještě jedno podélné stání a to pro vozidla zásobování.

Součástí stavby je také vybudování nových šikmých parkovacích stání před budovou F. Parkovací stání jsou navržena o délce 5,20 m a základní šířce 2,50 m. K parkovacím stání je navržen přístupový chodník o šířce 1,50 m. Parkovací stání jsou přerušena prostorem, který je vyhrazen pro příjezd vozidel IZS k pavilonu Y z důvodu novostavby pavilonu F. Současně bude v přístupovém chodníku zřízen chodníkový přejezd se sníženým obrubníkem na délce 5 m.

Další částí, která je v rámci projektu řešena je stávající autobusová zastávka. Poloha zastávky zůstává zachována, nově bude zastávka umístěna v zálivu o šířce 3,0 m, tak aby zastavující autobusy neblokovali průjezd po komunikaci. Délka nástupní hrany činí 13,0 m a její výška 16 cm.

Součástí projektu je rozšíření kolmých parkovacích stání před pavilonem F. V současné době zde dochází k odstavování vozidel podél okraje vozovky což blokuje provoz na přilehlé komunikaci. V rámci stavby je navrženo prodloužení odstavného pásu kolmých stání. Nově vznikne 8 kolmých stání o základní šířce 2,50 m, krajní stání je rozšířeno o 0,25 m a délce 4,50 m.

Návrh je zpracován v souladu s vyhláškou 268/2009 Sb. a respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Navržená komunikace je napojena na stávající místní komunikace.

c) doprava v klidu

Součástí stavby je také vybudování nových šikmých parkovacích stání před budovou F. Parkovací stání jsou navržena o délce 5,20 m a základní šířce 2,50 m.

Dále je součástí projektu je rozšíření kolmých parkovacích stání před pavilonem F. V současné době zde dochází k odstavování vozidel podél okraje vozovky což blokuje provoz na přilehlé komunikaci. V rámci stavby je navrženo prodloužení odstavného pásu kolmých stání. Nově vznikne 8 kolmých stání o základní šířce 2,50 m, krajní stání je rozšířeno o 0,25 m a délce 4,50 m.

d) pěší a cyklistické stezky

Chodník je navržen jako dvoupruhový o šířce minimálně 1,50 m včetně bezpečnostního odstupu od pozemní komunikace 0,50 m, zařazen je do kategorie místní komunikace IV., funkční skupina D s přísným vyloučením motorové dopravy.

B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

V rámci konečných terénních úprav budou provedeny dosypávky zeminou a plošná dosypávka zeminou v tl. cca 100 mm.

Plochy dosypávek i plochy zeleně dotčené výstavbou budou v závěru prací urovnány a osety travní směsí. Pro dosypávky bude použita zemina z mezidepónie nebo dovezená vhodná humózní zemina.

b) použité vegetační prvky

V rámci stavby nejsou navrženy žádné vegetační prvky – náhradní výsadba.

c) biotechnická, protierozní opatření

V rámci stavby nejsou řešena žádná biotechnická ani protierozní opatření.

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

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

Nakládání s odpady

Celkové produkované množství a druhy odpadů je podrobně popsáno v odstavci B.2.1.h. této souhrnné technické zprávy.

Hluk

Stavbou nedojde ke zhoršení stávajících hodnot.

Realizace nebude probíhat v období nočního klidu a bude se řídit hygienickými předpisy, a to především NV 272/2011 Sb. Ochrana před nepříznivými vlivy hluku a vibrací v průběhu stavby.

Nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru jsou nově určeny nařízením vlády č.272/2011Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Tímto nařízením se stanoví nepřekročitelné hygienické imisní limity hluku ve venkovním prostoru.

Tato stavba nevyžaduje žádnou ochranu proti hluku.

Emise z dopravy

Plošným zdrojem znečištění ovzduší se může stavba stát ve fázi výstavby, kdy budou prováděny skryvkové a výkopové práce. Vzhledem ke krátkodobosti nelze její vliv exaktně vyhodnotit. Tento stav je však časově omezen a lze jej omezit technickými opatřeními.

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

Ochrana přírody a krajiny bude řešena v souladu s doporučením a ohledem na současný stav. Jedná se především o doporučení v průběhu výstavby.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nenachází v chráněném území Natura 2000.

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

V rámci projektu neproběhlo zjišťovací řízení EIA.

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

Stavbou se nemění stávající ochranné pásmo stávajících komunikací.

V rámci stavby dochází ke křížení inž. sítí a jejich ochranných pásem.

Ochranná pásma činí u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany od půdorysu.

Ochranné pásmo podzemních vedení do 100 kV, včetně vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky, činí 1 m po obou stranách krajního kabelu. U kabelu nad 110 kV činí toto pásmo 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních kabelů činí 1 m od krajního vodiče na každou stranu.

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm činí 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí.

Stávající poklopy kanalizačních šachet a vodárenských armatur budou výškově upraveny do nové nivelety zpevněných ploch.

Před zahájením stavebních prací budou jednotlivé inženýrské sítě vytýčeny a jejich průběh protokolárně předán dodavateli při předání staveniště. Při práci v těchto ochranných pásmech je nutno pracovat se zvýšenou opatrností a řídit se požadavky správců jednotlivých sítí.

B.7. Ochrana obyvatelstva

Opatření vyplívající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva

Pro navrhovanou stavbu nejsou uplatněny žádné požadavky z hlediska potřeb civilní obrany a ochrany obyvatelstva.

Řešení zásad prevence závažných havárií

Stavba nevyžaduje zásady prevence závažných havárií.

Zóny havarijního plánování

Navržená liniová stavba nepatří do zóny havarijního plánování.

B.8. Zásady organizace výstavby

B.8.1. Technická zpráva

a) potřeba a spotřeby rozhodujících médií hmot, jejich zajištění

Pro realizaci stavby nebudou zřizovány trvalé nové přípojky energií. Voda pro potřeby stavby bude po dohodě s provozovatelem odebírána z místních vodovodních řádů (ze stávajících hydrantů), případně převážena na staveniště v mobilních nádržích. K zabezpečení elektrické energie k provádění stavby budou použity elektrocentrály popř. připojení na distribuční síť.

Stavba nemá požadavky na elektrická komunikační zařízení.

Odpady budou vznikat v první řadě v průběhu stavby, dále pak jejím užíváním, opravami a údržbou. Vhodné zvolení skládky pro přesun hmot je velice důležité a může výrazně ovlivnit celkové náklady stavby. Výrazný odvoz a dovoz zeminy není uvažován – malé zemní práce.

V rámci navrhované stavby nejsou předpokládány žádné technologické postupy, výrobní programy ani manipulace s materiálem. Manipulace s materiálem při době výstavby bude řešena vnitřními bezpečnostními předpisy jednotlivých zhotovitelů stavby.

Při běžném provozu nebude navrhovaná stavba vyžadovat další materiály a suroviny. Výjimkou mohou být havarijní či rekonstrukční práce, kdy bude nutné poškozené díly, či části konstrukcí (vozovka) rekonstruovat přímo na místě.

Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Vzhledem k tomu, že se nejedná o průmyslovou ani bytovou stavbu, jsou provozní nároky na energii stavby po zprovoznění nevýznamné. Bude v podstatě zachován stávající stav.

Celková spotřeba vody (z toho voda pro technologii)

Vzhledem k tomu, že se jedná o zpevněné plochy, bude spotřeba vody nejvyšší během výstavby. Voda pro technologii bude s největší pravděpodobností dodávána prostřednictvím mobilních cisteren. Spotřeba vody pro stavbu po uvedení do provozu je v podstatě nulová. Bude zajišťováno pouze pravidelné mytí povrchu a vybavení komunikace. To bude zajištěno pomocí mobilních čistících vozů, které mají zásobu užitkové vody ve vlastních cisternách.

a) odvodnění staveniště

Splaškové vody budou po dobu výstavby řešeny v prostorách zařízení staveniště. Pro zřizování dočasných zařízení v prostoru výstavby je nutné osazení chemických WC.

Dešťové vody budou v době výstavby zachytávány v prostoru staveniště, nebo budou odváděny do stávajícího kanalizačního systému.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Pro příjezd na staveniště bude využíváno stávající místní komunikace.

Elektrická energie v době výstavby bude odebírána z odběrných míst, které určí provozovatel energetické sítě. Jedná se o napojení zařízení staveniště, kde budou mimo jiné situovány provozy závislé na elektrické energii. Dále budou napojena i podružná zařízení staveniště. Jednotlivá pracovní místa mohou být vybavena přenosnými agregáty pro výrobu elektrické energie. Množství odběru ani požadovaný počet přípojných míst není v tomto stupni projektové dokumentace znám.

Po dobu výstavby bude odběr vody záviset mimo jiné na počtu pracovníků na stavbě a rychlosti stavebních prací. Tento počet není v současném stavu projektu znám. Pro provozní účely bude použita voda technologická, která bude spotřebovávána pro: kropení staveništních komunikací proti nadměrnému prášení a na očistu stavebních strojů a vozidel. Voda pro hygienické potřeby bude během stavby zajišťována obvyklými prostředky (dovoz balené vody, cisterny, případné napojení na stávající rozvod vody). Pro dopravu vody bude určující i charakter zařízení staveniště.

Splaškové vody budou po dobu výstavby řešeny v prostorách zařízení staveniště. Pro zřizování dočasných zařízení v prostoru výstavby je nutné osazení chemických WC.

Dešťové vody budou v době výstavby zachytávány v prostoru staveniště, nebo budou odváděny do stávajícího kanalizačního systému.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Navrhovanou stavbou nedojde ke změně dosavadního využívání stávajících místních komunikací.

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky.

Ochrana okolí

Pro příjezd na staveniště bude využíváno místní komunikace.

Z hlediska zabezpečení BOZP bude provedeno dodavatelem a investorem informování dotčených vlastníků a uživatelů přilehlých nemovitostí a provedeno odsouhlasené provizorní staveništní dopravní značení. Dodavatel bude při realizaci dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy a pravidla, a to především NV č.591/2006Sb a zákona 309/2006Sb. V daném dopravním prostoru umožní neustálý přístup vozidlům HZS pro požární zásah dle ČSN 73 08 02 a zároveň vozidlům zdravotní služby.

Ochrana přírody a krajiny bude řešena v souladu s doporučením a ohledem na současný stav. Jedná se především o doporučení v průběhu výstavby.

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

Z hlediska zabezpečení BOZP bude provedeno dodavatelem a investorem informování dotčených vlastníků a uživatelů přilehlých nemovitostí a provedeno odsouhlasené provizorní staveništní dopravní značení. Dodavatel bude při realizaci dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy a pravidla a to především NV č.591/2006Sb a zákona 309/2006Sb. V daném dopravním prostoru umožní neustálý přístup vozidlům HZS pro požární zásah dle ČSN 73 08 02 a zároveň vozidlům zdravotní služby.

Ochrana přírody a krajiny bude řešena v souladu s doporučením a ohledem na současný stav. Jedná se především o doporučení v průběhu výstavby.

V rámci stavby dojde ke kácení dřevin. Jedná se o jeden javor s obvodem kmene menším než 80 cm, který se nachází v místě rozšíření vjezdu. Pokud to bude možné dojde k jeho přesazení či nahrazení novým stromem.

Stávající zeleň bude chráněna během výstavby v souladu s ČSN 83 9061 a DIN 18 920. Při výkopových pracích je třeba postupovat v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Zejména se při výkopech rýh nesmí přetínat kořeny s průměrem větším 2 cm. Poraněním se má zabránovat, popřípadě je nutno kořeny ošetřit.

Kořeny je třeba ostře přetnout a místa řezu zahladit. Konce kořenů o průměru menším 2 cm je třeba ošetřit růstovými stimulátory, o průměru větším 2 cm prostředky pro ošetření ran. Obnažené kořeny je nutno chránit před vysycháním a působením mrazu.

Zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhutněním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů

Při ztrátě kořenů může být potřebný přiměřený řez v koruně.

Na nestabilní půdě a u hlubokých stavebních jam je nutno strom zajistit pažením.

Případné meziskládky zajišťuje a buduje zhotovitel stavby v minimálním nutném rozsahu pouze na silničním pozemku, jeho zpevněné části. Meziskládky nebudou na okolních zelených plochách.

Při realizaci stavby dojde k dotčení veřejné zeleně pouze v nejnútnejším rozsahu.

Rozsah upravených a zatravněných ploch je patrný z výkresu *Koordinační situace*.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Vzhledem k malému prostoru pro zařízení staveniště budou materiály dováženy na stavbu těsně před jejich užitím na stavbě.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nejsou, v dané lokalitě se chodník nachází pouze z části. Je nutné zachovat přístup a užívání všech sjezdů připojující okolní nemovitosti podle současných podmínek a stavu.

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

Celkové produkováné množství a druhy odpadů je podrobně popsáno v odstavci B.2.1.h. této souhrnné technické zprávy.

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

Odpady budou vznikat v první řadě v průběhu stavby, dále pak jejím užíváním, opravami a údržbou. Vhodné zvolení skládky pro přesun hmot je velice důležité a může výrazně ovlivnit celkové náklady stavby. Výrazný odvoz a dovoz zeminy není uvažován – malé zemní práce.

Přesun hmot, skládky materiálu

Při běžném provozu nebude navrhovaná stavba vyžadovat další materiály a suroviny. Výjimkou mohou být havarijní či rekonstrukční práce, kdy bude nutné poškozené díly, či části konstrukcí (vozovka) rekonstruovat přímo na místě.

Odpady budou vznikat v první řadě v průběhu stavby, dále pak jejím užíváním, opravami a údržbou.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba nemá zásadních negativních vlivů na životní prostředí a není v rozporu se základními hygienickými předpisy. Plochy dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu.

Během výstavby dojde ke krátkodobému negativnímu ovlivnění okolí stavby, které lze eliminovat vhodnými prostředky (čištění stavebních strojů a stávající místní komunikace před výjezdem ze staveniště, zabránění úkapům provozních kapalin apod.).

Při realizaci bude určený dodavatel z hlediska ochrany ŽP dodržovat zák.185/2001 Sb. O likvidaci odpadů a v průběhu zemních prací a přesunu staveništní sutě bude na přepravních trasách neustále zajišťovat jejich čistotu.

Realizace nebude probíhat v období nočního klidu a bude se řídit hygienickými předpisy a to především NV 272/2011 Sb. Ochrana před nepříznivými vlivy hluku a vibrací v průběhu stavby.

Ochrana krajiny a přírody

Stavba nemá vliv na životní prostředí a podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů nepodléhá zjišťovacímu řízení dle uvedeného zákona.

ŽP nebude vlastní stavbou nijak dotčeno. Podle ustanovení je třeba při stavbě vytvořit podmínky odpovídající zájmům ŽP. Investor a dodavatel stavby musí 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

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Zvláštní požadavky na provádění stavby, které požadují bezpečnostní opatření

Stavba nevyžaduje zvláštní bezpečnostní opatření, podmínky pro provádění stavby. Dále se upozorňuje na práce v ochranných pásmech podzemních a nadzemních vedení a nutnosti dodržovat bezpečnostní opatření stanovená příslušnými předpisy a dodržování podmínek stanovených majiteli jednotlivých sítí. Výkopy je nutno pažit souvisle od hloubky max. 1,3 m pažením přílohným dimenzovaným na zatížení zemním tlakem.

Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví

Při provádění zemních, stavebních a montážních prací je nutno dodržovat všechny související platné zákony, vyhlášky a předpisy o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, zejména pak zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Před zahájením výkopových prací je investor (zhotovitel) stavby povinen zajistit vytyčení veškerých podzemních vedení inženýrských sítí a jejich řádné vyznačení na povrchu.

Staveniště nutno označit výstražnými tabulkami, otevřené výkopy se musí řádně označit a zabezpečit, musí se zabránit vstupu nepovolaných osob na staveniště.

Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s bezpečnostními předpisy a vybaveni ochrannými pomůckami. Práce se stroji mohou provádět pouze oprávnění pracovníci. Na stavbě bude veden bezpečnostní a stavební deník.

Práce v ochranných pásmech inženýrských sítí se mohou provádět jen se souhlasem jejich správců.

Připomínáme pouze některá důležitá ustanovení, z nich zejména:

- ustanovení zodpovědného pracovníka (evidence pracovníků, dodavatelská dokumentace, technologický postup, odevzdání a převzetí staveniště zápisem, povinnost přerušení stavebních prací v případě zjištění závažných nedostatků z hlediska bezpečnosti práce)
- povinnost dodavatele (školení BP, ověřování znalostí)
- povinnosti pracovníků (dodržování technologických postupů, návodů, používání přidělených OOPP, náradí, strojů a pomůcek, nevzdalovat se z určeného pracoviště bez souhlasu zodpovědného pracovníka)

- označení staveniště (bezpečnostní tabulky a značky – ČSN ISO 3864)
- osvětlení
- vyznačení inženýrských sítí (před započítím zemních prací musí odpovědný pracovník dodavatele zajistit vyznačení tras podzemních vedení přímo na terénu)
- zemní práce (zajištění proti pádu do výkopu, přechody, vzdálenost bezpečných vstupů, zákaz pohybu v nebezpečném dosahu stroje atd.), pažení (dodržování šířky rýhy.....)

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Návrh je zpracován v souladu s vyhláškou 268/2009 Sb. a respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

Po celou dobu výstavby bude nutné zachovat přístup po silnici, místní komunikaci pro dopravní obsluhu – zejména pro místní obyvatele, veřejnou dopravu a bezpodmínečně pro vozidla IZS (záchrana, hasiči). Stavební práce na komunikaci budou označeny přechodným dopravním značením. Jedná se zejména o značení informující o provádění stavebních prací na komunikaci.

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

Návrh řešení dopravy během výstavby

Po celou dobu výstavby bude nutné zachovat přístup po silnici, místní komunikaci pro dopravní obsluhu – zejména pro místní obyvatele, veřejnou dopravu a bezpodmínečně pro vozidla IZS (záchrana, hasiči). Stavební práce na komunikaci budou označeny přechodným dopravním značením. Jedná se zejména o značení informující o provádění stavebních prací na komunikaci.

Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Při realizaci stavby nejsou plánovány žádné objížďky či výluky dopravy. Dopravní omezení bude způsobeno vlastní realizací zpevněných ploch, kdy na tyto nebude umožněn vjezd a vstup.

Dodavatel bude při realizaci dodržovat příslušné bezpečnostní předpisy a pravidla a to především NV č.591/2006Sb a zákona 309/2006Sb. V daném dopravním prostoru umožní neustálý přístup vozidlům HZS pro požární zásah dle ČSN 73 08 02 a zároveň vozidlům zdravotní služby.

Požadavky na zabezpečení ochrany staveniště a jeho okolí

Staveniště nelze oplocovat s ohledem na potřebu průběžně zajišťovat obslužný provoz k okolním pozemkům. Proto dílčí regulační omezení dopravy a pěšího provozu bude řešeno mobilními zábranami. Tyto zábrany budou využívány zejména při výkopových pracích. Zábranami budou jednak ochráněni pracovníci dodavatele před obslužným automobilovým provozem a dále automobilový a pěší provoz před kolizí s prováděnými pracemi. Zábrany budou opatřeny reflexními odrazkami a v noci musí být osvětleny.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Předpokládá se zahájení výstavby od roku 2023, pokud nenastanou procesní problémy v rámci společného územního a stavebního řízení.

Přepokládaná lhůta výstavby je odhadována na 4 měsíce. Délka výstavby bude ovlivněna etapizací výstavby.

Etapizace výstavby a zprovoznění v rámci navrhovaného rozsahu stavby bude prováděna v rámci jednotlivých stavebních objektů.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

Rozšířením stávajících zpevněných ploch nedojde ke změně způsobu odvodnění. V rámci rozšíření stávající místní komunikace s povrchem ze žulových kostek dojde k posunu dvou stávajících uličních vpustí k nově navrženým obrubníkům. Uliční vpusti budou napojeny přes stávající UV do kanalizační stoky.

Stavební úpravy nevyžadují vybudování nových odvodňovacích zařízení.

Stavbou nebudou zhoršeny stávající odtokové poměry v okolí.

Zpracoval: Ing. Aleš Trněný