

Úprava prostranství u MMT

DOKUMENTACE PRO PROVEDENÍ STAVBY

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

ZPRACOVATEL: **ING. MAGDA HERMANNOVÁ, projektant dopravních staveb**
OBJEDNATEL: **STATUTÁRNÍ MĚSTO TŘINEC, odbor investic**

OBSAH:

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY	8
B2.1 Celková koncepce řešení stavby	8
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	13
B2.3 Celkové stavebně technické řešení	13
B2.4 Bezbariérové užívání stavby	15
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby	15
B2.6 Základní charakteristika objektů	15
B2.7 Základní charakteristika technických technologických objektů	20
B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	20
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	20
B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	20
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	20
B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	21
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	22
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	22
B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	24
B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA	25
B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	25
B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	29

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní užití a zastavěnost území

Stavba se nachází v zastavěné části města Třinec, katastrální území Třinec (okres Frýdek - Místek). Jedná se o parkoviště u Magistrátu města Třince u ul. Jablunkovské.

Předmětem řešení je oprava povrchu stávajícího parkoviště včetně nezbytných oprav podkladních vrstev, typ asfaltového povrchu zůstane zachován. Součástí projektu je i změna režimu parkování s nezbytnou úpravou vodorovného a svislého dopravního značení a doplnění rozsáhlé asfaltové plochy o střední dělicí ostrůvek uprostřed parkoviště pro výsadbu 4 stromů v kombinaci s nízkými trvalkami a 2 ostrůvku na vjezdu na parkoviště – jeden s výsadbou vysokými trvalkami a jeden pro zatravnění.

b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem stavby

Stavba řeší opravu stávajícího parkoviště, v předchozím stupni byla zpracována dokumentace pro stavební povolení.

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

Plánovaná oprava parkoviště není v rozporu s územně plánovací dokumentací, ani s cíli a úkoly územního plánování.

d) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Geomorfologický podcelek Třinecká brázda je vnitrohorská sníženina o střední výšce 360 m. Z jihu je omezena Lysohorskou hornatinou a ze severu Těšínskou pahorkatinou. Je to mírně zvlněná krajina, táhnoucí se od Frýdku–Místku přes Hnojník až po Český Těšín, Třinec a Bystřici. Její délka dosahuje přibližně 25 km a její nejširší místo mezi Nošovicemi a Žermanicemi zaujímá téměř 12 km. Třinecká brázda leží v severovýchodní části Podbeskydské pahorkatiny.

Podloží Třinecké brázdy tvoří křídové a paleogenní flyšové horniny podslezské a slezské jednotky vnější skupiny příkrovů s výchozy hornin vulkanické těšínitové asociace (těšínit, pikrit, diabas). Jako celek jsou tyto horniny překryty kvartérními sedimenty. Významně rozšířeny jsou překryvy sprašových hlín, hlinitokamenité (podsvahové) deluviální sedimenty a štěrkovité proluviální sedimenty. Údolní dna řek Morávky, Olše a jejich přítoků vyplňují nivní hlíny.

Třinecká brázda je mělká erozně–denudační sníženina vzniklá na podloží méně odolných hornin při srážném svahu Moravskoslezských Beskyd. Dno sníženiny, hustě křížované napříč řekami a říčkami, představuje akumulární reliéf *pleistocenních* náplavových kuželů, říčních teras a pokryvů sprašových hlín. Při okrajích oblasti se vyskytuje erozně–denudační reliéf se zbytky zarovnaných povrchů.

Třinecká brázda je odvodňována řekami Morávkou, Stonávkou, Ropičankou, Olší a jejími přítoky a leží ve 3.–4. vegetačním stupni. Krajina je intenzívně zemědělsky a průmyslově využívána.

V rámci předprojektové přípravy byla provedena „Diagnostika vozovky Úprava prostranství u MMT“ (Consultest s.r.o., 02/2020), z níž je patrné složení jednotlivých vrstev v řešeném území, včetně návrhu na opravu – viz dokladová část.

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

V rámci předprojektové přípravy byla provedena „Diagnostika vozovky Úprava prostranství u MMT“ (Consultest s.r.o., 02/2020), v rámci které byla provedena vizuální prohlídka s fotodokumentací, skladba vozovky byla posouzena odebranými jádrovými vývrty a sondami a bylo provedeno měření únosnosti.

Závěr diagnostiky:

Oprava parkovací plochy je navržena ve 2 variantách:

Varianta 1 - celková rekonstrukce (včetně podkladních vrstev)

Varianta 2 - pouze odstranění asfaltových vrstev, úprava a doplnění podkladních vrstev a pokládka nových krytových vrstev – s rizikem, že vzhledem k nedokonalostem v podkladních vrstvách se bude jednat o finančně přijatelnější variantu, ale s předpokládanou omezenou životností (riziko opětovného vzniku prasklin). Investorem byla vybrána varianta 2.

- V rámci předprojektové přípravy, kdy byla zvažována i možnost celkové rekonstrukce parkoviště s přestavbou na celovsakovací plochu parkoviště, byl proveden i HG průzkum pro možný však z parkoviště „Třinec – Úprava prostranství u MMT – HG průzkum pro odvodnění povrchových vod (GEOoffice, s.r.o., 08/2020), v rámci které byla provedeno HG posouzení poměrů lokality z hlediska propustnosti vrstev horninového prostředí.

Závěr HG průzkumu:

Z hydrogeologického hlediska byla hladina podzemní vody zastižena v hloubkové úrovni okolo 2.5 až 3.4 m pod terénem, ve vrstvách fluvialních štěrků GT 3 tvořících na lokalitě kolektor. Hladina podzemní vody je převážně ve volném, gravitačním režimu. V místě sondy DP-3 (v zeleném ostrůvku v ploše parkoviště) byla kromě podzemní vody v kolektoru zastižena na zhuťném podloží navážek i tzv. zavěšená zvědeň s hladinou vody v úrovni 0.5 m pod terénem, která vzniká průsakem srážkové vody z povrchu do konstrukčních vrstev podsypu parkoviště.

Z hlediska možnosti vsakování srážkových vod do horninového prostředí (viz kapitola 3.2.1 a 3.2.2) považujeme lokalitu za vhodnou vzhledem k dostatečně ověřené propustnosti kolektoru fluvialních štěrků a písků GT 3 i ověřenému režimu podzemních vod.

Podmínkou pro nekonfliktní vsakování srážkových vod je:

- Vybudování vsakovacích objektů nad úrovní hladiny podzemní vody dle principů popsanych v detailu v kapitole 3.2.4 a 3.2.5. Dno vsakovacích objektů bude zapuštěno nejméně 0.8 m pod strop propustných fluvialních štěrků GT 3 a retenční prostor pro akumulaci vod bude odpovídat dimenzi kritickému úhmu srážek stanovenému v kapitole 3.2.4. Doporučujeme přitom, aby budování vsakovacího objektu a dodržení uvedených hloubek, principů a podmínek prokazatelně zdokumentoval a **dozoroval odborně způsobilý hydrogeolog**.
- Dodržení odstupové vzdálenosti od ostatních stavebních objektů dle principů popsanych v kapitole 3.2.3. Konkrétně pro budovu úřadu navrhujeme vsakovací objekt umístit do prostoru pod současné parkoviště v minimální vzdálenosti 15 a více metrů od okraje budovy. Návrh na umístění vsakovacího objektu v dostatečné vzdálenosti od budovy magistrátu i mimo směr proudění podzemní vody k jiným stavebním objektům je patrný z přílohy č. 2.
- Před vsakovací objekt bude umístěn odkalovací prvek a za objektem může být vyveden bezpečnostní přeliv. Vsakovací zařízení včetně odkalovacího prvku a přelivu vyžaduje **pravidelnou kontrolu a údržbu** v intervalech, které udává norma ČSN 75 9010. Ke vsakovacímu objektu proto bude zpracován provozní řád, který bude definovat správce a jeho povinnosti.
- Při dodržení výše uvedených podmínek vsakování srážkových vod na zájmové lokalitě bude **zachován dobrý stav podzemních a povrchových vod, vodních a na vodu vázaných ekosystémů, a nedojde rovněž k negativnímu dotčení odtokových poměrů**. Vzhledem ke geologické stavbě horninového prostředí **nedojde k narušení stability základových či svahových poměrů**. Vodní zdroje (domovní studny) k pitným účelům se v dosahu možného zasakování srážkových vod na lokalitě nevyskytují.

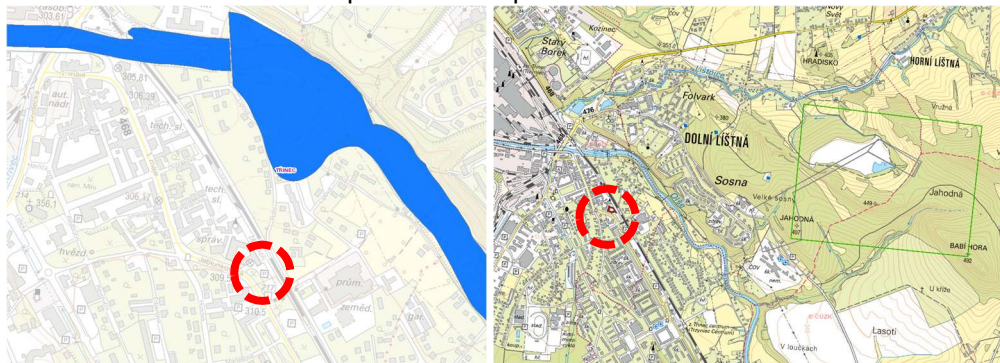
Vzhledem k nejistotě získání dotace a finanční mnohem větší náročnosti řešení s celoplošným zasakováním vod se město rozhodlo pro nezbytnou opravu horních podkladních vrstev parkoviště, nový asfaltový povrch a doplnění středního dělicího ostrůvku se zelení.

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

Stavba se nachází v ochranném pásmu železnice, které je vymezeno 60 m od osy krajní koleje. Dále se stavba nachází v blízkosti silnice II/468, pro kterou však není v zastavěném území definováno ochranné pásmo. Stavba se nenachází v památkové rezervaci ani v památkové zóně.

- g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.



Zdroj:

<https://geoportal.msk.cz/Html5Viewer/?viewer=zaplavovauzemí>, https://mapy.geology.cz/banske_mapy/

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

Stavba nebude mít svou realizací ani provozem negativní vliv na zdraví osob ani na životní prostředí. Opravou parkoviště dojde k zásahu do stávající zeleně a to pouze trvalek v bezprostřední blízkosti západní hrany parkoviště, kde musí vzniknout volný prostor cca 0,75 m od hrany parkoviště pro možnosti parkování vozidel nad těmito záhony (trvalky do výšky 10 cm). – Dle vyjádření odboru ŽPaZ: „V rámci opravy obrubníku nemusí být rostliny ze stávajícího záhonu přesazovány. Jednalo by se o neúčelně vynaložené finanční prostředky. Vzhledem k tomu, že se jedná o „trvalkovou výsadbu s vyšším stupněm autoregulace a extenzivní údržbou“ s nepravidelným schématem výsadby, u kterého se počítá se samovolným rozrůstáním jednotlivých druhů rostlin, může pruh podél obrubníku zůstat holý (pouze zamulčovaný štěrkem). Tím se vlastně vyřeší i problém s přesahy automobilů do záhonu.“

Voda z parkoviště bude odvedena do stávajících uličních vpustí. Pro „rozbití“ velké asfaltové plochy byl navržen ostrůvek pro zeleň uprostřed parkoviště, počítající i s výsadbou vhodných stromů, dešťová voda z kolmých stání na ul. Železniční bude převedena do středního ostrůvku ke stromům a trvalkám, v případě vydatnějších dešťů jsou navrženy přes ostrůvek chodníčky z propustné dlažby v úrovni parkoviště pro možnost protečení vody ke stávajícím uličním vpustím.

Výstavba nepředstavuje významnější riziko ohrožení kvality vod v případě respektování dobrého stavu techniky používané při výstavbě. Pro eliminaci rizika (kvalitativní podmínky vod) během provádění stavebních prací jsou navržena následující opatření:

- všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, musí být v dokonalém technickém stavu
- nezbytná bude jejich kontrola zejména z hlediska možných úkapů ropných látek
- zabezpečení odstavných ploch pro mechanismy tak, aby nemohlo dojít ke kontaminaci podloží

i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nemá zásadní dopad na území. Při opravě budou odstraněny stávající asfaltové vrstvy, vyměněny porušené obrubníky za nové betonové. Nepředpokládá se žádné kácení dřevin.

Zachovávané dřeviny v bezprostřední blízkosti stavby (2 ks) budou chráněny v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

V rámci stavby dojde k demolici stávajícího asfaltového krytu a odstranění betonových obrubníků.

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

Stavba není podmíněna záborem pozemků zemědělského půdního fondu ani zábory určených k plnění funkce lesa.

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

Základní dopravní infrastruktura zůstává beze změn, pouze se redukuje šířka komunikace parkoviště ze 2 jednosměrných komunikací na jednu s oboustranným šikmým stáním a na ul. Železniční tak vzniknou místo podélných stání kolmá stání. Vzhledem ke špatnému stavu obrubníků v západní části parkoviště (nejblíže ul. Jablunkovské), budou tyto obrubníky v celé délce vyměněny a bude nově udělán bezbariérově vstup na stávající chodník v parčíku před magistrátem, s vynecháním plochy mezi parkovacími místy o šířce 2 m před chodníkem, pro lepší přístup na tento chodník.

Vyhrazená parkovací stání pro invalidy nejsou na tomto parkovišti navržena z důvodu dostatečného počtu těchto stání v těsné blízkosti obou vstupů budovy magistrátu.

I) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Realizace stavby je navržena na 2. polovinu roku 2021, v roce 2022 by mělo dojít k rekonstrukci části před úřadem – od komunikace vedoucí z parkoviště, včetně komunikace s parkováním kolem vstupu do budovy magistrátu až po výjezd na ul. Jablunkovskou. Součástí rekonstrukce by měla být i sanace sklepní části budovy magistrátu.

Tyto stavby budou ve vzájemné koordinaci a je s nimi již i v této dokumentaci počítáno.

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

Stavba je umístěna nebo se provádí na těchto pozemcích v katastrálním území Třinec:

p.č.	Vlastnické právo	Adresa	Druh pozemku	Způsob využití	Výměra
926/9	Statutární město Třinec	Jablunkovská 160, Staré Město, 73961 Třinec	ostatní plocha	zeleň	371 m ²
926/10	Statutární město Třinec	Jablunkovská 160, Staré Město, 73961 Třinec	ostatní plocha	ostatní komunikace	1625 m ²
926/11	Statutární město Třinec	Jablunkovská 160, Staré Město, 73961 Třinec	ostatní plocha	zeleň	1167 m ²
926/18	Statutární město Třinec	Jablunkovská 160, Staré Město, 73961 Třinec	ostatní plocha	ostatní komunikace	1274 m ²
926/19	Statutární město Třinec	Jablunkovská 160, Staré Město, 73961 Třinec	ostatní plocha	ostatní komunikace	262 m ²

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

Opravou parkoviště nevznikne žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

o) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Netýká se navržené stavby.

p) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Jedná se opravu, bude využito napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Předmětem stavby je oprava povrchu stávajícího parkoviště u Magistrátu města Třinec s nezbytnou úpravou podkladních vrstev, výměna poničených obrubníků za nové a vznik nového středního ostrůvku se 4 stromy a nízkými trvalkami a dvou ostrůvků na vjezdu s vysokými trvalkami a zatravněním. Součástí opravy je i nový režim parkování, kdy místo 2 řad šikmých a 1 řady podélných stání vzniknou 2 řady šikmých stání a 1 řada kolmých z ul. Železniční.

Stávající počet parkovacích stání je 18 šikmých s najetím vpřed, 18 šikmých s najetím couváním s 2 jednosměrnými komunikacemi a dopravním stínem mezi nimi. Na ul. Železniční je 8 podélných + 2 podélná stání pro autoškolu vyznačena svislou dopravní značkou (jedno z těchto stání je ovšem v rozporu s pravidly silničního provozu). Celkově se jedná o 45 parkovacích stání.

Nový režim parkování bude upraven následujícím způsobem: vlevo za jednosměrným vjezdem bude 15 šikmých stání s najetím vpřed + vznikne širší přístup k dnešnímu chodníku do parku, vpravo za jednosměrným vjezdem bude 15 šikmých stání s najetím vpřed + 2 stání pro motocykly a průchod pro pěší na ul. Železniční. Na ul. Železniční bude nově 20 kolmých stání a 1 podélné pro autoškoly (požadavkem DI PČR na vyznačení vyhrazených podélných parkovacích stání pro autoškoly nejen svislou dopravní značkou, ale i vodorovným dopravním značením bylo zjištěno, že dle minimálních rozměrů pro podélná stání dle normy ČSN 73 6056 lze vyznačit mimo profil ul. Železniční v tomto místě pouze 1 podélné stání) – dle vyjádření investora je 1 vyznačené stání pro autoškoly dostačující. U tohoto stání bude dle požadavku investora doplněna nepevněná štěrková plocha s lavičkou.

Celkový počet parkovacích stání bude 51 stání pro osobní vozidla + 2 stání pro motocykly.

b) Účel užívání stavby

Parkoviště bude i po opravě dál sloužit návštěvníkům Magistrátu města Třinec (parkování zdarma s parkovacím kotoučem s dobou stání max 2 hodiny) a 1 stání bude vyhrazeno na přesně stanovenou dobu pro vozidla autoškol.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Oprava parkoviště je zařazena jako trvalá stavba.

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

Stavba nevyžaduje výjimky. Bezbariérová stání nejsou na tomto parkovišti opět navržena, jelikož jsou tato stání v bezprostřední blízkosti u obou vstupů do Magistrátu města Třince.

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

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů budou doloženy v dokladové části tohoto projektu. Důležité závěry a požadavky DOSS a dotčených účastníků z vyjádření pro stavební povolení:

- 1) Distribuce tepla Třinec, a.s. – Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany teplotních zařízení v majetku DTT a.s., které jsou uvedené ve vyjádření V025/2021, příloha 2 a to zejména:
 - Ochranné pásmo horkovodu je 2,5m od líce potrubí
 - Výkopové práce v ochranném pásmu horkovodu se musí provádět ručně
- 2) Eltodo a.s. - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany zařízení ve správě ELTODO OSVĚTLENÍ S.R.O., které jsou uvedené ve vyjádření VPD_2021_667, jedná se zejména o:
 - Stávající součásti VO budou zachovány na stávajících pozicích
 - V blízkosti sloupů VO je nutno dodržet ochranné pásmo, min 1 m ve všech směrech
 - Odkryté zemní vedení VO bude řádně zabezpečeno proti poškození
 - Realizace stavby si nevynutí odpojení VO v době požadovaného provozu a neovlivní jeho kvalitu
 - V místech možného střetu dbát zvýšené opatrnosti, nepoužívat nevhodné nářadí a ve vzdálenosti 1,5 m na každé straně vyznačené trasy nepoužívat žádné mechanizační prostředky (hloubicí stroje apod.).
- 3) GasNet Služby, s.r.o. - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany zařízení ve správě GasNet Služby, s.r.o., které jsou uvedené ve vyjádření 5002351058, jedná se zejména o:
 - V ochranném pásmu ply. Zařízení (1 m na každou stranu) nebudou umísťovány žádné nadzemní stavby a nebude prováděna výšková úprava terénu ani zřizování skládek a uskladňování materiálu
 - Svislé dopravní značení musí být situováno mimo ochranné pásmo plynárenského zařízení
 - Požadavek zachovat stávající niveletu vozovky
 - Nesmí dojít k poškození nadzemní části plyn. zařízení (orientační sloupky, uzávěry atd.)

- Při vysazování stromů a okrasných dřevin požadavek na dodržení od stávajícího PZ vzdálenost min. 2 m na obě strany
 - Po odtěžení stávající konstrukce komunikace bude podstatně sníženo krytí stávajícího PZ. Proto je vyloučeno použití těžké mechanizace přímo nad potrubím
- 4) Hasičský záchranný sbor MSK – viz vyjádření č.j. HSOS- 2973-2/2021
- 5) SmVaK, a.s. - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany zařízení v majetku SmVaK a.s., které jsou uvedené ve vyjádření 9773/V011301/2021/JA, jedná se zejména o:
- Při provádění prací, jimiž mohou být dotčena zařízení v provozování SmVaK Ostrava a.s. je stavebník povinen učinit veškerá opatření tak, aby nedošlo k poškození tohoto zařízení a splnit podmínky viz vyjádření.
 - Ochranné pásmo kanalizačního řádu DN 300 B je 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu a DN 600 B 2,5m.
- 6) Správa železnic, s.o. - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany zařízení v majetku SŽ s.o., které jsou uvedené ve vyjádření 8029/2021-SŽ-oŘ OVA-OPS
- 7) Správa železnic, s.o. – správa elektrotechniky a energetiky - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany zařízení v majetku SŽ s.o., které jsou uvedené ve vyjádření 7104/21-SEE/241
- 8) ČD Telematika a.s. – nenachází se žádná zařízení, bez podmínek.
- 9) T-Mobile Czech Republic a.s. - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany zařízení v majetku T-Mobile Czech Republic a.s., které jsou uvedené ve vyjádření E18079/21, příloha 3.
- 10) Drážní úřad, územní odbor Olomouc - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany zařízení v majetku Drážní úřad, územní odbor Olomouc, které jsou uvedené ve vyjádření č.j. DUCR-33270/21/Bt, jedná se zejména o:
- Na stavbě nesmějí být umístěna taková světla nebo barevné plochy, které by mohly vést k záměně s drážními znaky nebo mohly jinak ohrozit provoz dráhy
 - Všechny kovové části stavby je nutno chránit podle příslušných norem a předpisů před účinky bludných proudů vzniklých při provozování elektrifikované dráhy stejnosměrnou trakční proudovou soustavou.
- 11) Magistrát města Třince - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky koordinovaného stanoviska MMT, které jsou uvedené ve vyjádření č.j. MMT/26672/2021/SŘaÚP/LaJ, jedná se zejména o:
- Odpad, který původce odpadu nezpracuje v místě stavby v souladu se zákonem o odpadech, je povinen předat:
 - přímo nebo prostřednictvím dopravce odpadu pouze do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek § 16 odst. 3 zákona o odpadech do dopravního prostředku takového zařízení,
 - obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu, popřípadě dopravci odpadu určenému tímto obchodníkem.
 - V rámci stavebních prací postupovat tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.
 - Původce odpadu musí u stavebního a demoličního odpadu, který sám nezpracuje, mít zajištěno jejich předání v odpovídajícím množství písemnou smlouvou před jejich vznikem.
 - Magistrát města Třince, Odbor životního prostředí a zemědělství, požaduje doložit:
 - písemnou smlouvu viz bod 3 nejpozději 7 dní před započatím stavby,

- doklady o předání odpadů dle § 13 odst. 1 písm. e) zákona o odpadech nejpozději do 30 dní od ukončení stavby.
 - Upozorňujeme, že při nakládání s asfaltovou směsí nebo znovuzískanou asfaltovou směsí nutno dodržovat povinnosti stanovené vyhláškou MŽP č. 130/2019 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem.
- 12) NEJ.CZ s.r.o. - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky ochrany zařízení v majetku NEJ.CZ s.r.o., které jsou uvedené ve vyjádření VYJNEJ-2021-04027-01, jedná se zejména o:
- Zajistit zanesení informací o přítomnosti sítí elektronických komunikací v majetku Nej.cz s.r.o. vyskytujících se v lokalitě dotčené předmětnou stavební akcí do příslušné projektové dokumentace včetně zohlednění a řešení případného střetu dle podmínek v tomto vyjádření.
 - V ochranném pásmu SEK neprovádět výsadbu trvalých porostů
 - Stavebník či jím pověřená třetí osoba zajistí, aby pracovníci provádějící stavební práce byli prokazatelně seznámeni s polohou naší SEK i s podmínkami její ochrany.
 - Zjistí-li stavebník či jím pověřená osoba rozpor v projektové dokumentaci (např. nenachází-li se trasy našich sítí tam, kde podle projektové dokumentace mají být či je zřejmé, že trasy vedou jinudy), případně bude-li nalezeno neidentifikované vedení s podezřením, že by mohlo patřit naší společnosti, je nutné zastavit práce a situaci za účelem zajištění ochrany vedení konzultovat s POS či jiným námi určeným zaměstnancem.
 - V ochranném pásmu SEK nesmí být uskládován stavební materiál, zemina či suť ani v něm nesmí být umístováno technické vybavení staveniště. Je nutno zajistit, aby k naší SEK byl vždy možný bezproblémový přístup.
 - Nachází-li se v dotčené lokalitě naše podzemní vedení, je před započítím stavebních prací nutno v terénu trasu vedení vytýčit. Objednání vyhledání a vytýčení SEK je nutno provést 14 dní před plánovaným zahájením stavby.
 - Ochranné pásmo podzemního kabelového vedení SEK dle § 102 zákona č. 127/2005 (zákon o elektronických komunikacích) činí 0,5 m po obou stranách krajního vedení.
- 13) KŘPMK, územní odbor Frýdek-Místek, DI Třinec - Při realizaci stavby je nutné dodržet podmínky z vyjádření DI Třinec, které jsou uvedené ve vyjádření KRPT-114737-2/ČJ-2021-070208, jedná se zejména o:
- Dopravní značení musí být provedeno a umístěno v souladu se stávajícím dopravním značením dle platných zákonů, vyhlášek, technických předpisů a norem.
 - Před samotnou realizací je nutno předložit příslušnému silničnímu správnímu úřadu návrh přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích

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 a apod.

Vjezd na parkoviště je nově řešen jako jednopruhový o šířce cca 4 m, zůstává jednosměrný, výjezd z parkoviště je jako doposud veden kolem hlavního vstupu magistrátu na ul. Jablunkovskou. Po obou stranách komunikace jsou navržena šikmá stání pod úhlem 60°, délky 4,7m s nutností ponechání volného místa pro nezbytný přesah vozidla 0,5m. Krajní stání, pokud jsou u obrubníku, jsou rozšířena o 0,25 m. Vzhledem k nutnosti mít stromy v prodloužení dělící čáry mezi parkovacími místy zároveň kolmých a zároveň šikmých stání, je šířka 11 stání vpravo za vjezdem zvětšena na 2,89 m a tím není žádný ze 4 stromů navržen uprostřed parkovacího místa.

Dále je parkoviště doplněno o střední ostrůvek šířky 1,5 m pro možnost osazení 4 stromů s doplněním nízkých trvalek a 2 ostrůvku u vjezdu na parkoviště – pravý pro výsadbu vysokých trvalek, levý k zatravnění.

Z ul. Železniční je pak další řada tentokrát kolmých stání (z důvodu jednoduššího vjezdu a výjezdu na ně - ul. Železniční, která je slepou komunikací), o délce 4,5 m + 0,5 m přesah nad nový ostrůvek (v celém ostrůvku navrženy trvalky do výšky max 10 cm), krajní stání u obrubníku je rovněž rozšířeno o 0,25 m.

Nová ochranná pásma ani chráněná území nejsou navrženy. Stromy jsou navrženy v dostatečných vzdálenostech mimo ochranná pásma středotlakého plynovodu i horkovodu.

g) U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

V současné době je parkoviště se 3 vjezdy – jeden široký se 2 jednosměrnými komunikacemi rozdělenými vodorovným dopravním stínem. Z každé této jednosměrné komunikace je přístupná jedna řada šikmých stání. Z ul. Železniční jsou přístupná pouze podélná stání.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Netýká se navržené stavby.

i) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Stavba bude prováděna s maximální ohleduplností k okolí, prašnost a hluchost bude omezena na nutné minimum.

j) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavbu je plánované provádět ve dvou etapách, aby nebylo zároveň celé parkoviště mimo provoz. Předpokládá se rozdělení na 1. část (střední ostrůvek + kolmá stání) a 2. část (jednosměrná komunikace + oboustranná šikmá stání). Přesné rozdělení na etapy je ovšem na uvážení zhotovitele stavby, podle jeho vybavení, počtu pracovníků apod.

Předpokládaná realizace stavby je plánovaná na 2. polovina roku 2021.

k) 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

Vzhledem k nutnosti ponechat vždy část parkoviště pro návštěvníky magistrátu, se předpokládá postupné předávání částí stavby do užívání a to části s kolmým stáním (1. etapa), než se bude realizovat 2. etapa (šikmá stání). Parkoviště je ale možné využívat před dokončením celé stavby (např. než budou provedeny vegetační úpravy, apod.).

Výsadba stromů a trvalek bude provedena nezávisle na dokončovacích stavebních pracích, s termínem do 15.11. (zohlednění možnosti nákupu stromů a vhodného termínu výsadby s ohledem na počasí).

I) Orientační náklady stavby

Předpokládané náklady stavby jsou 2,7 mil Kč bez DPH.

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Na parkoviště nejsou kladeny žádné urbanistické ani architektonické požadavky. Ekologickým i estetickým prvkem by se měly stát nové zelené plochy s vysazenými stromy a trvalkami.

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

Parkoviště je navrženo jako stávající asfaltové, obrubníky budou silniční betonové. Novým prvkem parkoviště budou ostrůvky se 4 stromy a trvalkovými záhony.

B2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působících nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

Hlavním předmětem stavby je oprava povrchu parkoviště u MMT, včetně doplnění středního ostrůvku pro zeleň a nového dopravního značení.

Stavba obsahuje tento stavební objekt:

SO 101 Parkoviště

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

Jedná se o stavbu bez nároku na dodání výše uvedených energií během života stavby. Pro potřebu stavby budou potřeba zdroje elektrické energie a vody, ty budou pokryty ze zdrojů zhotovitele.

c) Celková spotřeba vody

Celkové množství vody spotřebované během stavby nelze předem stanovit, jelikož je závislé na pracovních postupech zvolených zhotovitelem při realizaci a na počasí v průběhu výstavby. Zdroje vody pro potřebu stavby budou pokryty ze zdrojů zhotovitele.

Během života stavby bude voda potřeba pouze pro zavlažování stromů a rostlin v nových ostrůvcích, spotřeba bude záviset na počasí a množství srážek v daném roce, předpokládané množství vody pro potřebu nové zeleně je specifikováno v dokladové části u návrhu zeleně.

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

Předpokládá se, že odpady z výstavby bude likvidovat dodavatel stavby. V rámci závěru oznámení užívání stavby nebo před vydáním kolaudačního souhlasu budou stavebnímu úřadu předloženy veškeré doklady prokazující, že s odpadem vznikajícím během stavby bylo nakládáno dle zákona č 541/2020 Sb., o odpadech.

Odpady z výstavby:

Kód odpadu	Druh odpadu	Kategorie	Způsob nakládání s nimi
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly,	O	1
15 01 02	Plastové obaly	O	1
15 01 03	Dřevěné obaly	O	1
15 01 06	Směsné obaly	O	2
16 01 17	Železné kovy	O	1
17 01 01	Beton	O	2
17 02 01	Dřevo	O	1
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	2
17 05 04	Zemina a kamení	O	2

Odpady z provozu stavebních strojů (motorové oleje, akumulátory, pneumatiky apod.) bude zneškodňovat stavební firma v rámci svých programů odpadových hospodářství.

Způsob nakládání s odpady:

- 1 - využití (palivo, regenerace, recyklace)
- 2 - odstranění (uložení na skládku, spalování apod.)
- 3 - biologická úprava
- N - nebezpečný odpad O - ostatní odpad

Dokončená stavba nebude mít negativní vliv na nakládání s odpady.

Největší objem odpadu bude tvořit odfrézovaný asfaltový povrch parkoviště, což je z plochy 1150 m² v předpokládané průměrné tloušťce 10 cm, celkově 115 m³, (což při předpokládané objemové hmotnosti asfaltu 1200 kg / m³ je cca 138 tun) . Dále budou vyměněny staré betonové obrubníky za nové – celkový objem starých betonových obrubníků bude tedy při délce 90 m, cca 2,25 m³ (což při předpokládané objemové hmotnosti betonu 2300 kg / m³ je cca 5,2 tun + cca 6 tun betonu z pod obrubníků). Další vzniklé odpady není možné přesněji specifikovat z důvodu variability výběru konkrétních výrobků a jejich způsobu balení apod., za správné nakládání s těmito odpady vznikajícími v průběhu výstavby (včetně odpadů vznikajících činnostmi subdodavatelů na stavbě), včetně jejich následného využití nebo odstranění bude zodpovědný dodavatel stavby.

Odfrézovaný recyklovatelný materiál bude dán k dispozici správci komunikace, ostatní vybouraný materiál bude odvezen na skládku, kterou zajistí dodavatel stavby.

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

Stavba neklade požadavky na veřejné komunikační sítě. Telekomunikační potřeby v průběhu výstavby budou pokryty ze zdrojů zhotovitele.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Vyhrazená stání pro osoby tělesně postižené nejsou v rámci tohoto parkoviště navržena, protože tato stání jsou v dostatečném počtu navržena v bezprostřední blízkosti obou vchodů do magistrátu. (Bilance dnešních stání v okolí MMT – celkový počet stání 64, z toho jsou 4 bezbariérová, navýšení počtu stání o 7).

Při výměně obrubníku u vstupu na chodník z parkoviště do parku před magistrátem dojde ke snížení obrubníku, doplnění varovného pásu a vynechání 2 m šířky mezi parkovacími stáními pro lepší přístup na tento chodník a větší motivaci pro lidi, kteří jsou ze zadní části parkoviště, aby použili raději chodník a ne komunikaci.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavební práce budou provedeny takovým způsobem, aby užívání stavby neohrožovalo zdraví jejich uživatelů ani uživatelů okolních staveb a neohrožovaly životní podmínky v zájmové oblasti.

B2.6 Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

V současnosti je parkoviště s asfaltovým povrchem, s řadou trhlin a vysprávek. Obrubníky jsou betonové, většinou v porušeném nebo v zcela zničeném stavu. Parkoviště slouží návštěvníkům Magistrátu města Třinec a 2 stání jsou rezervovány pro vozidla autoškoly.

Vjezd na parkoviště je řešen jako 2 jednosměrné komunikace s dopravním stínem mezi nimi. Výjezd z parkoviště je možný pouze na ul. Jablunkovskou po komunikaci vedoucí kolem hlavního vstupu do magistrátu.

Podélná stání jsou dostupná pouze z ul. Železniční.

b) Popis navrženého řešení

Předmětem stavby je oprava parkoviště v nezbytném rozsahu – nové asfaltové vrstvy šířky cca 100 mm, dosypání a zarovnání největších deformací podkladních vrstev, výměna obrubníků. Návrh také počítá s doplněním asfaltové plochy o zelený ostrůvek uprostřed parkoviště, ve kterém budou zasazeny 4 stromy doplněné o nízké trvalky a 2 ostrůvků na vjezdu na parkoviště.

Parkování bude změněno na 2 řady šikmých stání + 1 řadu stání kolmých.

1. Pozemní komunikace – SO 101 Parkoviště

Směrové a výškové řešení

Vjezd na parkoviště bude ve stávajícím místě, pouze bude zúžen na 4 m. Z důvodu stávajícího sloupu veřejného osvětlení bude vjezd mírně vyosen vpravo od tohoto sloupu.

Po obou stranách jsou navržena šikmá stání s přesahem vozidla nad stávající zelené plochy na straně u parčíku (nutno přesadit vyšší trvalky zasahující do délky 0,7 m od obrubníků) a také s přesahem nad zelený pás i na druhé straně (osazení nízkými trvalkami do výšky max 10 cm). Výjezd z parkoviště je stávajícím způsobem kolem magistrátu na ul. Jablunkovskou. Na ul. Železniční budou nově kolmá stání s 0,5 m přesahem nad střední ostrůvek.

Šikmá stání jsou s úhlem nájezdu 60°, se základní šířkou 2,9 m. V místech mezi stromy je 10 stání (č. 20 – 29) v místě stromů se základní šířkou 3,33 m a to z důvodu zajištění umístění kraje šikmých a kolmých stání naproti sobě v místech plánovaných 4 stromů. 2 stání (č. 31 a 32) jsou vyhrazena pro motocykly, stání č. 30 má atypický rozměr se základní šířkou 3,25 m. Krajní stání č. 1 je širší o povinné rozšíření u obrubníku o 25 cm na skutečnou šířku stání 2,75 m.

Kolmá stání jsou se základní šířkou 2,5 m x 4,5 m, pouze stání č. 33 je širší o povinné rozšíření u obrubníku o 25 cm na 2,75 m.

Navrhovaná stání jsou omezena na parkování po dobu max 2 hod v době do 8 do 17 hod, neplatí v sobotu a neděle a pro vozidla s povolením MMT.

Stávající niveleta komunikace i parkovacích stání bude zachována, pouze budou srovnány nerovnosti vzniklé v minulosti postupnými opravami asfaltu nebo propadlé části vlivem sedání podkladních vrstev.

Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce komunikace parkoviště je navržena dle závěrů zpracované diagnostiky, předpokládá se následující postup opravy:

- odstranění stávajících asfaltových vrstev
- výměna části nevhodných podkladních vrstev v průměrné tloušťce cca 10cm, urovnání podkladní vrstvy (struska), doplnění štěrkodrti ŠD_A (uvažuje se průměrná tloušťka 100 mm) a zhutnění na požadovanou výškovou úroveň
- pokládka nových krytových vrstev – infiltrační postřik, ložní vrstva ACP 16+ 60 mm, spojovací postřik, obrusná vrstva ACO 11 40 mm

Rozhraní plochy mezi zelení a vozovkou bude lemovat betonový obrubník BO 15-25 o rozměrech (1000 x 150 x 250 mm) v betonovém loži C12/15 tl. 100 mm s boční opěrou. Výška horní hrany obrubníků bude 80 mm nad povrchem vozovky.

V místech mezi stromy je navrženo 5 odvodňovacích zpevněných ploch o šířce 0,5m pro odvedení vody z kolmých stání. V těchto místech bude snížený obrubník na úroveň asfaltu.

Mobiliář

V rámci projektu bude i doplněna plocha pro lavičku v blízkosti parkovacího stání pro autoškolu. Zde bude v ploše cca 1 x 2m sejmuta ornice, položena geotextilie a nasypán kačírek ze štěrku s doplněním 1 ks

lavičky. Lavička bude vyrobena dle vzoru stávajících laviček kolem MMT – viz foto. Bližší informace podá p. Durstinová z odboru investic.



2. Mostní objekty a zdi

Netýká se navržené stavby.

3. Odvodnění pozemní komunikace

Parkoviště bude odvodněno současným způsobem do 3 stávajících vpustí na parkovišti. Bude nutná výšková úprava všech 3 vpustí, jelikož jsou dnes, vlivem postupných oprav asfaltu, pod úrovní vozovky. Novým prvkem je střední dělicí ostrůvek, do kterého bude přes snížený obrubník a dlážděné chodníčky z propustné dlažby v ostrůvku, svedena voda z kolmých stání na ul. Železniční. V případě dlouhodobých nebo přívalových dešťů voda proteče přes ostrůvek a vteče do stávajících vpustí na parkovišti.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Netýká se navržené stavby.

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

V rámci stavby je navržena oprava stávajícího, veřejně přístupného parkoviště.

6. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Netýká se navržené stavby.

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

Trvalé dopravní značení

- Svislé dopravní značení

Návrh je zpracován na základě TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a je součástí výkresu dopravního značení. SDZ musí být provedeno min. s retroreflexní fólií třídy 2. Dopravní značení bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. Stálé značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace ČSN 73 6110.

Svislé dopravní značení musí být umístěno ve vzdálenosti 0,5 m-2 m od okraje svislé dopravní značky k okraji vozovky.

Zrušené stávající svislé dopravní značení:

- B 29 na levé straně výjezdu z parkoviště – je tam komunikace šířky cca 5m, takže v případě, že bude problém s parkujícími vozidly, doplní se dodatečně po obou stranách V 12c (zákaz zastavení)
- IP 13b (parkoviště s parkovacím kotoučem) + E13 (dodatková tabulka - text) -zrušení z důvodu změny parkovacích stání podélných na kolmá, text bude sjednocen s dodatkovou tabulkou na vjezdu na parkoviště
- C 3b – zrušení stávající nevhodně zvolené značky – značkou se označuje směr jízdy před uzavírkou pozemní komunikace nebo jiným dopravním omezením
- IP 12 (vyhrazené parkoviště „AUTOŠKOLA 2x“) + E13 (dodatková tabulka-text „PLATÍ PO – ČT 7 – 13 HOD“) – zrušení z důvodu nedostatečného místa pro 2 vozidla autoškoly, aby byl zachován 6m průjezd na ul. Železniční.

Přesun stávajícího svislého dopravního značení:

- Na vjezdu do zúžené jednosměrné komunikace na parkoviště dojde k přesunu svislého dopravního značení IP 4b (jednosměrný provoz) + IP 13b (parkoviště s parkovacím kotoučem) + E 13 (dodatková tabulka - text „8:00 - 17:00 Parkování max. 2 hod. NEPLATÍ So, Ne a svátky a pro vozidla s povolením MMT“ do nově navrženého ostrůvku).
- Na výjezdu z ul. Železniční dojde k přesunu značky P4 (Dej přednost v jízdě) do nově navrženého ostrůvku

Nově navržené svislé dopravní značení:

- IP 11a (parkoviště 2x) + E9 (druh vozidla – motocykl) + E 8d (úsek platnosti) umístěné vpravo od 2 parkovacích stání (č. 31 a 32) pro motocykly.
- IP 12 (vyhrazené parkoviště) 1x AUTOŠKOLA + e 13 (dodatková tabulka text „PLATÍ PO – ČT 7 -13 HOD“) – náhrada za stávající značení pro 2 stání pro autoškoly, dle vyjádření odboru dopravy je jedno vyhrazené stání dostačující a není třeba vyznačovat druhé jinde na parkovišti
- IP 13b (parkoviště s parkovacím kotoučem) + E13 (dodatková tabulka – text: „8:00 - 17:00 Parkování max. 2 hod. NEPLATÍ So, Ne a svátky a pro vozidla s povolením MMT“) + E 8d (úsek platnosti) – tato trojice značek je umístěna z obou stran kolmých stání s navzájem opačně směřovanými šipkami. Ze strany směrem od úřadu bude značka umístěna v přenosném podstavci tak, aby mohla být posunuta v případě nutnosti použití průjezdu z parkoviště na ul. Železniční po dobu rekonstrukce před vstupem MMT.
- 2 x umístění P 2 (Hlavní pozemní komunikace) na propojovací komunikaci směrem od žel. přejezdu k ul. Jablunkovské
- Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem modré (bílé) barvy. Návrh je zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení. V návrhu jsou zohledněny požadavky rozhledových polí a délek rozhledů – vzhledem ke stávajícímu ponechání křižovatek z propojky žel. přejezdu – ul. Jablunkovská nebyly zakreslovány rozhledové trojúhelníky. Stromy byly navrženy v dostatečné vzdálenosti od křižovatek.

Jednotlivá šikmá parkovací stání budou vyznačena vodorovným dopravním značením V10b v provedení 2,9/4,7/0,125 m, kolmá stání pak 2,5/4,5/0,125 m, vše v modré barvě. Krajiní stání u obrubníku budou rozšířena o 25 cm.

Jízdní pruh bude od parkovacích stání oddělen přerušovanou čarou V 10d (0,5/0,5/0,25) v modré barvě.

V koncové části parkoviště bude doplněn dopravní stín V 13a (šikmé rovnoběžné čáry) pro jasné vymezení jednosměrné komunikace směrem k úřadu a dále bude V 13a použito pro zamezení parkování před chodníkem do parku, vše v provedení v bílé barvě.

Obrubníky na vjezdu bude lemovat V 4 (0,25) ve stejné šířce jako V 10d, ale v provedení v bílé barvě.

Stání pro autoškoly bude vyznačeno jako vyhrazené V 10 e (vyhrazené parkoviště) a doplněné V 10d vbílé barvě. Pro zamezení parkování motocyklů apod. je navržena žlutá přerušovaná čára u obrubníku V 12d (zákaz stání)

Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871.

Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou 294/2015 Sb. a VL 6.2.; Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru (odstup 100 mm).

Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70; pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

- **Přechodné dopravní značení**

V době realizace stavby bude nutné provést přechodné dopravní značení, které bude informovat účastníky silničního provozu o dopravních omezeních při provádění stavebních prací. Dopravní značení po dobu stavby bude provedeno v souladu s TP66 „Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Podrobný plán organizace výstavby vč. přechodné organizace dopravy bude zpracován v rámci výkresů k provádění stavby pouze jako jedna z možných variant, bude záležet na vybraném zhotoviteli, jaký postup opravy zvolí a podle toho si plán organizace výstavby adekvátně přizpůsobí. Plán organizace výstavby bude předložen DI PČR ke schválení vybraným zhotovitelem stavby.

c) Veřejné osvětlení

Stávající veřejné osvětlení zůstane zachováno, dojde pouze k výměně 3ks svítidel, osvětlující parkoviště. Svítidla by měla být s LED zdrojem, teplotou chromatičnosti do 2700 K, s příkonem cca 20 W, s funkcí CLO a s naprogramovaným stmíváním v režimu viz následující tabulka. Vhodným typem svítidel může být např. Teceo S od Artechnic Schröder. Podrobnější specifikaci sdělí p. Gryga z odboru dopravy.

Řízení osvětlení - stmívání osvětlovací soustavy			
Programové nastavení		počet hodin	
		denně	ročně
1	od zapnutí do 23:00 hod.	100 % příkonu	1 860
2	od 05:00 hod. do zhasnutí	100 % příkonu	
3	23:00 - 24:00 hod.	70 % příkonu	365
4	00:00 - 04:00 hod.	50 % příkonu	1 460
5	04:00 - 05:00 hod.	70 % příkonu	365
6	Počet hodin svícení v roce	celkem	4 050

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

Parkoviště bude doplněno o dělicí ostrůvek se 4 stromy a nízkými trvalkami, ostrůvek s vyššími trvalkami a travnatým ostrůvkem u vjezdu na ul. Železniční, jinak využití ploch zůstává stávající a neplánují se žádné speciální migrační cesty pro živočichy.

e) Opatření proti oslnění

Neřeší se.

7. Objekty ostatních skupin objektů

Nevyskytují se jiné stavební objekty.

B2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba neobsahuje technická a technologická zařízení.

B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Z hlediska požární ochrany nedochází ke změně situace před ani po výstavbě, řešení nezmění přístupnost území pro příjezd vozidel hasičů.

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se navržené stavby.

B2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba neobsahuje zásady řešení vlivu na okolí ani hygienické požadavky.

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Netýká se navržené stavby.

b) Ochrana před bludnými proudy

Netýká se navržené stavby.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Netýká se navržené stavby.

d) Ochrana před hlukem

Netýká se navržené stavby.

e) Protipovodňová opatření

Netýká se navržené stavby.

f) Ochrana před sesuvy půdy

Netýká se navržené stavby.

g) Ochrana před vlivem poddolování,

Netýká se navržené stavby.

h) Ostatní negativní vlivy

Nejsou známy.

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

Parkoviště je odvodněno pomocí stávajících 3 vpustí, které budou využity i pro odvodnění plochy parkoviště po opravě.

Staveniště se nachází v ochranném pásmu železnice a těchto inženýrských sítí:

- ELTODO, a.s. – Veřejné osvětlení (VO) – silové nízké napětí (podzemní)
- Distribuce tepla Třinec – horkovod (podzemní)

- GasNet, s.r.o. – středotlaký plynovod (podzemní)
- T-mobile Czech Republic a.s. – optická síť (podzemní)
- Město Třinec – odvodnění parkoviště (3 uliční vpusti + napojení na kanalizaci)

Při pracích v ochranných pásmech inženýrských sítí je nutné bezpodmínečně postupovat v souladu s požadavky správců inženýrských sítí. Přeložky IS nejsou navrženy.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Napojení na rozvody energií a vody během stavby je záležitostí zhotovitele stavby.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

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

V řešeném území dojde k opravě povrchu parkoviště s doplněním ostrůvků pro stromy a zeleň a tím i ke změně dopravního značení. Požadavky dle vyhlášky č. 398/2009Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb jsou splněny, parkoviště nevykazuje žádné bariéry pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Samotná bezbariérová stání jsou umístěna u obou vstupů do budovy magistrátu, takže žádné takové stání nebylo na parkovišti navrženo.

Pro lepší vstup na chodník do parku bude snížena obruba u tohoto chodníku z parkoviště mezi šikmými stáními a doplněna o varovný pás. Bude také vynechán prostor o šířce 2 m pro lepší návaznost na chodník z parkoviště.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení na základní dopravní infrastruktura zůstává beze změn.

c) Doprava v klidu

V rámci navržené stavby dojde ke zlepšení stavu stávajícího parkoviště – bude opraven povrch, včetně nerovností vlivem podkladových vrstev, přibude střední dělicí pás pro trvalky a stromy.

Počet parkovacích stání bude navýšen z dnešních 45 stání na 51 stání + 2 stání pro motocykly.

d) Pěší a cyklistické stezky

Příjezd cyklistů i příchod pro pěší k magistrátu zůstává beze změn.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

V rámci terénních úprav budou provedeny práce související s uvedením terénu do původního stavu. V dotčeném rozsahu bude na zelených plochách sejmuta humózní vrstva zeminy v min. tl. 15 cm a bude uložena na mezideponii. Po dokončení stavby budou dotčené plochy získanou humózní vrstvou zpět

ohumusovány v plném rozsahu. Ohumusované plochy budou osety travním semenem. V závislosti na množství srážek bude po dobu min 1 týdne 1-2x denně prováděno zavlažování.

Zachované dřeviny, které budou v bezprostřední blízkosti stavby a mohly by být dotčeny, budou chráněny před poškozením (obedněním). Zachovávané dřeviny budou chráněny v souladu s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích).

b) Použité vegetační prvky

V rámci opravy povrchu parkoviště u MMT je nově navržen střední dělicí pás šířky 1,5 m s výsadbou 4 ks stromů a záhonem trvalek tak, aby došlo k rozčlenění velké zpevněné plochy.

Navržený střední dělicí pás bude osázen trvalkami s vyšším stupněm autoregulace a extenzivní údržbou. V rámci výsadby budou použity dvě trvalkové směsi. Pro výsadbu do větší plochy ostrůvku (u vjezdu na ul. Železniční) bude použita podobná směs trvalek jako ve stávajícím půlkruhovém záhonu u parkoviště. Pro výsadbu do dělicího pásu bude s ohledem na přesahy automobilů v rámci parkování použita směs nízkých pokryvných trvalek.

Přesný výčet použitých trvalek a typ stromů, které budou vysazeny, včetně úpravy stanoviště před a následnou nutnou péčí, je součástí dokladové části.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Navrhované řešení, s rozdělením asfaltové plochy středním zeleným ostrůvkem se 4 stromy a trvalkovým záhonem, se snaží zohlednit současné zkušenosti s výsadbou stromů do zpevněných ploch a inspiruje se prvky systému modro-zelené infrastruktury (spojení technických řešení s přírodními principy do funkčního celku) tak, aby vysazené stromy mohly vytvořit dostatečný kořenový systém a mohly na daném stanovišti dobře prosperovat.

V ostrůvku, kde budou zasazeny stromy, bude vykopaná výsadbová rýha do hloubky 1 m a bude následně vyplněná tzv. strukturním substrátem, který zajistí rostlinám optimální přísun vzduchu, vody a živin. Strukturní substrát bude namíchán z drceného kameniva, organického kompostu a biouhlu obohaceného základními živinami. V nových ostrůvcích na vjezdu na parkoviště až po 1. dlážděný chodník (plochy zeleně bez stromů), bude vyměněno pouze 30 cm vrchních vrstev a nahrazeny substrátem vhodným pro trvalky a travu.

Obrubník kolem ostrůvku bude v několika místech snížen tak, aby srážková voda odtékající z kolmých stání na ul. Železniční mohla částečně vtéct a zavlažovat stromy a rostliny v ostrůvku a v případě vydatnějších dešťů, aby mohla protéct ostrůvkem do kanalizačních vpustí na parkovišti. Druh stromu byl proto zvolen tak, aby kromě sucha snesl krátkodobé i dlouhodobé zaplavení (*Alnus x spaethii* 'Spaeth').

Při realizaci ostrůvku a výsadbě stromů a rostlin bude přítomen technický dozor arborista pro zajištění souladu s projektem a dobrou praxí, ve smyslu dodržování standartů Agentury ochrany přírody a krajiny ČR. Osoba, která bude technický dozor provádět bude držitelem certifikátu ČCA – konzultant. Kontrolní činnost bude fotodokumentována a v rámci kontrolních dnů bude prováděn zápis do stavebního deníku. Tento technický dozor bude zvlášť objedнан městem mimo realizační firmu.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

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

Stavba po dokončení nebude mít větší negativní vliv na životní prostředí než dnes, naopak dojde ke zlepšení mikroklimatu parkoviště, zlepšení hospodaření se srážkovou vodou, zmírnění dopadu městského efektu tepelného ostrova, zvýšení biodiverzity a celkovému zatraktivnění prostoru. Navrhované řešení se snaží zohlednit současné zkušenosti s výsadbou stromů do zpevněných ploch a inspirované prvky systému modro-zelené infrastruktury (spojení technických řešení s přírodními principy do funkčního celku) tak, aby vysazené stromy mohly vytvořit dostatečný kořenový systém a mohly na daném stanovišti dobře prosperovat.

Během samotné výstavby může krátkodobě dojít ke zvýšení hlučnosti a prašnosti oproti stávajícímu stavu. Dodavatel stavby zajistí potřebná opatření, aby nedocházelo k obtěžování stávající obytné zástavby. Vozidla vyjíždějící ze stavby budou řádně očištěna, případné znečištění bude pravidelně odstraňováno.

V průběhu realizace budou vznikat běžné odpady typické pro stavební činnosti tohoto druhu a rozsahu. Odpovědnost za nakládání s odpady vznikajícími s realizací záměru bude upřesněna v příslušné smlouvě uzavřené mezi investorem a dodavatelem stavby. Zneškodňování těchto odpadů bude zajištěno servisním způsobem u specializovaných firem s příslušným oprávněním.

Odpady vznikající při výstavbě, mimo výkopovou zeminu, budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech, po jejich naplnění budou odpady odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění. Nebezpečné odpady, roztríděné dle jednotlivých druhů a kategorií, budou shromažďovány odděleně ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění (v případě shromažďovacích nádob s nebezpečnými odpady budou tyto nádoby opatřeny identifikačními listy nebezpečných odpadů, symboly nebezpečnosti a osobou zodpovědnou za nakládání s těmito nebezpečnými odpady). S obaly bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb.

Před vydáním kolaudačního souhlasu budou stavebnímu úřadu předloženy veškeré doklady prokazující, že s odpadem vznikajícím během stavby bylo nakládáno způsobem, který je v souladu s ustanoveními zákona o odpadech, včetně předpisů vydaných k jeho provedení.

Odpady z provozu stavebních strojů (motorové oleje, akumulátory, pneumatiky apod.) bude zneškodňovat stavební firma v rámci svých programů odpadových hospodářství.

Předpokládané množství odpadů, které je odhadnuto výpočtem:

Odfrézovaný asfalt – až 138 t

Betonové obrubníky včetně betonu, ve kterém byly uloženy – 11,2 t

Skutečné množství bude upřesněno až při realizaci stavby.

Další vzniklé odpady není možné přesněji specifikovat z důvodu variability výběru konkrétních výrobků a jejich způsobu balení apod., za správné nakládání s těmito odpady vznikajícími v průběhu výstavby (včetně odpadů vznikajících činnostmi subdodavatelů na stavbě), včetně jejich následného využití nebo odstranění bude zodpovědný dodavatel stavby.

Odfrézovaný recyklovatelný materiál bude dán k dispozici správci komunikace, ostatní vybouraný materiál bude odvezen na skládku, kterou zajistí dodavatel stavby.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na přírodu a krajinu. Dřeviny rostoucí v blízkosti stavby budou chráněny v souladu s ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nebude mít vliv na chráněné území Natura 2000.

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

Stavba nepodléhá zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

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

V rámci stavby nejsou navrhována nová ochranná a bezpečnostní pásma.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Potřeby civilní ochrany nebudou navrhovanou stavbou dotčeny. Rovněž nebude dotčena požární ochrana a nebude dotčen příjezd vozů záchranné služby.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

B.8.1. Technická zpráva

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

Zajištění stavebních materiálů je v kompetenci zhotovitele.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště bude odvodněno do 3 stávajících vpustí na parkovišti. Stavbou nesmí dojít ke znečištění podzemních i povrchových vod a ke zhoršení odtokových poměrů na dané lokalitě. Veškeré případné manipulace k vodám závadnými látkami v době realizace stavby musí být prováděny tak, aby bylo zabráněno nežádoucímu úniku závadných látek do půdy nebo jejich nežádoucímu smísení se srážkovými vodami.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Příjezd na staveniště bude po místní komunikaci ul. Jablunkovské a propojky k žel. přejezdu. Přípojky pro účely stavby si zajistí dodavatel stavby, místa napojení si dohodne s jednotlivými správci inženýrských sítí, nebo si zajistí přenosná zařízení a vlastní zdroj vody. Staveniště bude odvodněno do uličních vpustí. Dodavatel musí zabezpečit, aby odtékající dešťové vody nebyly znečišťovány.

V průběhu stavby bude na stávající komunikaci a návazném území obousměrně osazeno svislé dopravní značení upozorňující řidiče na probíhající stavební práce. Před vlastním zahájením stavby dodavatel zajistí příslušná rozhodnutí pro částečnou uzavírku. Bude postupovat ve smyslu TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“ TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Stávající dopravní značení bude upraveno. Pro vlastní stavbu bude v území umístěno dopravní značení informující o probíhající stavbě.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nebude mít svou realizací ani provozem negativní vliv na zdraví osob ani na životní prostředí. Zvýší se plocha zeleně na úkor asfaltové plochy.

Dešťové vody z plochy šikmých parkovacích stání a jednosměrně komunikace budou odvodněny do stávajících uličních vpustí nacházejících se v ploše parkoviště. Dešťové vody z kolmých parkovacích stání budou odvodněny do středního zeleného pásu ke stromům a trvalkám, v případě vydatných dešťů proteče voda přes ostrůvek propojovacími chodníčky do stávajících vpustí na parkovišti.

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

V rámci stavby není plánované žádné kácení dřevin, pouze ochrana těch, které jsou v bezprostřední blízkosti staveniště.

f) Maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

Staveniště se nachází v zastavěné části města Třinec, v okolí magistrátu. Jedná se o jednoduché staveniště v rovinatém terénu se situováním stavby do zpevněných ploch. Obvod staveniště sleduje navržené úpravy, zařízení staveniště bude umístěno na pozemcích investora. Jelikož se plánuje výstavba na 2 etapy, aby vždy zůstala alespoň část parkoviště k dispozici pro návštěvníky magistrátu, bude plocha staveniště v 1. etapě, kdy zůstává v provozu šikmé parkování vlevo od příjezdové komunikace, v zadní části parkoviště mezi ul. Železniční a jednosměrným vjezdem k úřadu a ve 2. etapě, kdy bude k dispozici návštěvníkům nová kolmá stání u ul. Železniční, staveništěm bude jednosměrná komunikace k úřadu od konce parkoviště po úroveň vstupu do budovy.

Pro staveniště bude dočasně zabrána plocha parcel č. 2482, 2526/1, 2481 v rozsahu cca 1100 m².

Příjezd a přístup na staveniště bude po místní komunikaci ul. Jablunkovská, propojce k žel. přejezdu a po ul. Železniční. Skládky budou určeny dle dispozice investora, který zajistí dodavatel stavby. Zařízení staveniště je navrženo na parcele číslo 926/10 a 926/18 případně bude umístěno na jiné ploše, kterou vymezí investor stavby na svých pozemcích.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Příjezd na bezbariérová stání v blízkosti obou vstupů do úřadu zůstanou zachovány, takže žádné bezbariérové trasy nejsou z rekonstruovaného parkoviště navrhovány.

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

V průběhu realizace budou vznikat běžné odpady typické pro stavební činnosti tohoto druhu a rozsahu. Odpovědnost za nakládání s odpady vznikajícími s realizací záměru bude upřesněna v příslušné smlouvě uzavřené mezi investorem a dodavatelem stavby. Zneškodňování těchto odpadů bude zajištěno servisním způsobem u specializovaných firem s příslušným oprávněním.

Odpady vznikající při výstavbě, mimo výkopovou zeminu, budou shromažďovány ve sběrných nádobách a kontejnerech, po jejich naplnění budou odpady odváženy k využití, k recyklaci či k odstranění. Nebezpečné odpady, rozříděné dle jednotlivých druhů a kategorií, budou shromažďovány odděleně ve speciálních uzavřených nepropustných nádobách určených k tomuto účelu a zabezpečených tak, aby nemohlo dojít k neoprávněné manipulaci s nebezpečnými odpady nebo k úniku škodlivin z uložených odpadů. Sběrné nádoby budou označeny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění (v případě shromažďovacích nádob s nebezpečnými odpady budou tyto nádoby opatřeny identifikačními listy nebezpečných odpadů, symboly nebezpečnosti a osobou zodpovědnou za nakládání s těmito nebezpečnými odpady).

Před vydáním kolaudačního souhlasu budou stavebnímu úřadu předloženy veškeré doklady prokazující, že s odpadem vznikajícím během stavby bylo nakládáno způsobem, který je v souladu s ustanoveními zákona o odpadech, včetně předpisů vydaných k jeho provedení.

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

Před zahájením stavebních prací bude provedeno sejmутí kulturní vrstvy zeminy v tl. min. 150 mm a zemina bude odvezena na mezideponii, kterou určí investor. Mezideponie bude upravena do řádné figury hrůbkovitého typu, řádně ošetřována a zabezpečena před znehodnocením a zcizením.

Dále budou odstraněny a odvezeny podkladní vrstvy do hloubky 1 m pod budoucím středním dělicím ostrůvkem a do hloubky 0,5m pod oběma ostrůvky na vjezdu na parkoviště.

Po dokončení stavebních prací budou plochy pro ozelenění zatravněny. Rozprostření kulturní vrstvy zeminy bude provedeno v tl. min. 150 mm.

Ve středním dělicím ostrůvku pro stromy bude použit speciální strukturní substrát – přesné složení viz dokladová část.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavbou nesmí dojít ke znečištění podzemních i povrchových vod a ke zhoršení odtokových poměrů na dané lokalitě. Veškeré případné manipulace k vodám závadnými látkami v době realizace stavby musí být prováděny tak, aby bylo zabráněno nežádoucímu úniku závadných látek do půdy nebo jejich nežádoucímu smísení se srážkovými vodami.

Stavební práce budou provedeny takovým způsobem, aby užívání stavby neohrožovalo zdraví jejich uživatelů ani uživatelů okolních staveb a neohrožovaly životní podmínky v zájmové oblasti.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Vedení stavby musí zajistit plnění všech zásad a předpisů bezpečnosti práce a ochrany zdraví při provádění stavby dle platné legislativy, zejména zákona č. 309/2006 Sb. ve znění zákona č. 362/2007 Sb. a zákona 198/2008 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

Při práci v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutno respektovat pokyny správců těchto vedení.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených parcel

Po dobu opravy části parkoviště bude znemožněn průjezd k magistrátu stávající trasou jednosměrné komunikace a proto budou po tuto dobu parkovací stání těsně u magistrátu (včetně 2 bezbariérových stání) přístupná pro vjezd i výjezd přímo z ul. Jablunkovské.

m) Zásady pro dopravně inženýrská opatření

Zásady pro dopravně inženýrská opatření jsou součástí dokladové části.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby je součástí dokladové části.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Staveniště bude před zahájením stavebních prací ohrazeno dvou-tyčovým zábradlím, výjimečně výstražnou páskou, umístěnou ve výšce 1,1 m. Přístupy a příjezdy budou označeny tabulkami se zákazem vstupu a vjezdu nepovolaných osob.

V prostoru vjezdu na stavbu bude staveniště vymezeno pomocí dopravního značení.

Po dobu provádění prací na stavbě budou všichni vedoucí zaměstnanci povinni vykázat cizí osoby ze staveniště, nebudou-li tyto osoby plnit úkoly na staveništi.

Zhotovitel zajistí seznámení všech osob vstupujících na staveniště o výskytu dopravních prostředků a omezení pohybu osob na nezbytně nutnou míru.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Postup výstavby se předpokládá ve 2 etapách, aby byla vždy ponechána alespoň část parkovacích stání pro návštěvníky magistrátu, ale bude záležet na zhotoviteli, jaký přesný postup prací zvolí s ohledem na své kapacity. Termín realizace je plánovaný na 2. polovinu roku 2021.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Celkové vodohospodářské řešení v místě stavby zůstává i po opravě parkoviště téměř totožné, bude doplněn střední dělicí ostrůvek pro zeleň, s prostupy z propustné dlažby, kdy bude voda z kolmých parkovacích stání svedena do tohoto ostrůvku a v případě vydatnějších dešťů voda proteče do stávajících 3 uličních vpustí na parkovišti.

Vendryně, 09.07.2021



zpracovala: Ing. Magda Hermannová