

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH ZPRÁVY:

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	1
B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území	3
b) údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem	3
c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	3
d) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	3
e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření	4
f) ochrana území podle jiných právních předpisů	4
g) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	4
h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	4
i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	5
j) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	5
k) územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	5
l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	6
m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	6
n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné pásmo nebo bezpečnostní pásmo	7
o) požadavky na monitoring a sledování přetvoření	9
p) možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	9
B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY	9
B.2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	9
a) nová stavba nebo změna dokončené stavby	9
b) účel užívání stavby	9
c) trvalá nebo dočasná stavba	10
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	10
e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	10
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	10
g) u změn stávajících staveb údaje o současném stavu	10
h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů	11
i) základní bilance stavby – potřebě a spotřebě médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadu a emise	11
j) základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání	12
k) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho užívání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby – údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu	12
l) orientační náklady stavby	13
B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	13
a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení	13
b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	13
B.2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	13
a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	13
b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, zvýšeného odběru el. energie	13
c) celková spotřeba vody	13
d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emise, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	13

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	14
B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	14
B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	14
B.2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ	14
a) popis současného stavu	14
B.2.7 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	16
B.2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	16
B.2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	16
B.2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	17
B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	17
a) ochrana před pronikáním radonu z podloží	17
b) ochrana před bludnými proudy	17
c) ochrana před technickou seizmicitou	17
d) ochrana před hlukem	17
e) protipovodňová opatření	17
f) ochrana před sesuvy půdy	17
g) ochrana před vlivy poddolování	17
h) ostatní negativní vlivy	18
B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	18
a) napojovací místa technické infrastruktury	18
b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	18
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	18
a) popis dopravního řešení včetně bezbariérového opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace	18
b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	18
c) doprava v klidu	18
d) pěší a cyklistické stezky	18
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	18
a) terénní úpravy	18
b) použité vegetační prvky	18
c) biotechnická, protierozní opatření	18
B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	18
a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	18
b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.	19
c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	19
d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	19
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	20
f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	20
B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA	20
B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	21
a) podrobně řešeno – viz. samostatná příloha B8.	21
B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	22

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

Stavba je umístěna v intravilánu města Třinec na stávající místní komunikaci č. 194c ul. Sosnová. Stavební úpravy probíhají pouze na stávajících silničních pozemcích. K dotčení sousedních pozemků stavbou nedojde.

Oprava místní komunikace proběhne ve stávající trase v délce 760 m. Jedná se o opravu horních konstrukčních vrstev v celé šířce vozovky místní komunikace. Začátek úpravy je v napojení na silnici III/4682 (ulice Kaštanová) v km 0,000 (lokální staničení), konec úpravy se nachází v místě pracovní spáry před křižovatkou s místní komunikací ul.Sosnová v km 0,695 (lokální staničení). Dále je součástí opravy i rameno okružní křižovatky v délce 106 m kolem parkovacího domu po napojení na silnici III/4682 (ul.Kaštanová).

Stavba je z hlediska postupu výstavby rozdělena na tyto etapy:

- I.etapa ZÚ po napojení ul. Topolová (první polovina křižovatky) – staničení km 0,000-0,122
- II.etapa ul. Topolová (druhá polovina křižovatky) po ul.Habrovou (první polovina křižovatky) - staničení km 0,122-0,233
- III.etapaul. Habrová (druhá polovina křižovstky) po prac.spáru před okružní křižovatkou - staničení km 0,233-0,505
- IV.etapa od pracovní spáry za okružní křižovatkou po začátek křižovatky s ul. Sosnová staničení km 0,546-0,695
- V.etapa rameno okružní křižovatky od napojení na ul. Kaštanová po prac.spáru před okružní křižovatkou - staničení km 0,000-0,106

Stávající šířkové uspořádání bude zachováno. Stavba bude realizována v záboru stávajícího silničního pozemku.

Stavba je navržena ve stávajícím uspořádání jako souvislá oprava stávající místní komunikace č. 194c. Je zachováno stávající směrové vedení pozemní komunikace. Výškové řešení opravy kopíruje stávající niveletu.

Obnovou opotřeбенých vrstev dojde k obnově protismykových vlastností krytu a obnově rovnosti krytu. Opravou se rovněž zlepší kvalita komunikace zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na ní.

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

Stavba řeší opravu opotřeбенých vrstev stávající komunikace v stávajícím šířkovém i výškovém uspořádání – není potřeba územní rozhodnutí.

Stavba je v souladu s Vyhl. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

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

V územně plánovací dokumentaci ÚP Třinec není navržena přeložka místní komunikace – komunikace je vedena ve stávající trase. Trasa místní komunikace je územně stabilizovaná.

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

Pro daný projekt bylo provedeno geodetické zaměření, Byly zajištěny vyjádření správců technické infrastruktury k existenci zařízení v řešeném území.

Vzhledem k charakteru stavby není potřebné hydrogeologické posouzení ani provedení geologického průzkumu.

e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

V rámci vypracování projektové dokumentace pro ohlášení stavby byly zpracovány tyto podklady a průzkumy:

- **GEODETICKÉ ZAMĚŘENÍ A KATASTRÁLNÍ PODKLADY** – zaměření provedl Ing. Jiří Juřeník, Krakovská 1105/7, 700 30 Ostrava, IČO 76481905, (06/2023). V rámci dokumentace pro provádění stavby byly zjišťovány informace o pozemcích v zájmovém území a okolních pozemcích. Vstupními podklady byly – geodetické zaměření, digitální katastrální mapa Dolní Líštná a informace o pozemcích dotčených stavbou czk.cz.

EXISTENCE A PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ – na základě vyjádření a podkladů správců inženýrských sítí byly překresleny trasy a vedení inženýrských sítí. Na základě zaměření povrchových znaků byly provedeny zákresy průběhu IS do situace v souřadnicovém systému JTSK.

PRŮZKUM VOZOVKY (PRŮZKUM ZPEVNĚNÝCH PLOCH) – byl zpracován průzkum vozovkových vrstev pomocí 4 ks odvrtů o průměru 100 mm, zpracovaný firmou TPA ČR s.r.o. (05/2023). V souladu s dohodou byly změřeny tloušťky jednotlivých konstrukčních vrstev a vizuálně zjištěn jejich druh. Dále byl vizuálně posouzen druh materiálu nestmelených podkladních vrstev a podloží. Součástí průzkumu je stanovení PAU pro zařazení znovuzískané asfaltové směsi v souladu s vyhl. 130/2019 Sb.

VYHODNOCENÍ KRITÉRIÍ ZNOVUZÍSKANÉ ASFALTOVÉ SMĚSI

V zájmovém území byl odebrán v rámci provedené diagnostiky vozovky jeden vzorek asfaltového souvrství k posouzení kvalitativních tříd znovuzískané asfaltové směsi (ZAS) dle vyhlášky 130/2019 Sb.

- | | | |
|------------------|------------------|---|
| - Obrusná vrstva | 78,9mg/kg suš. | ZAS-T3 (obsah benzo(a)pyrenu je 1,51mg/kg) |
| - Ložní vrstva | 936,5 mg/kg suš. | ZAS-T4 (obsah benzo(a)pyrenu je 35,85mg/kg) |

Odpadní asfaltová směs je vždy nebezpečným odpadem při obsahu PAU nad 1000 mg/kg suš. Nebo při obsahu nad 50 mg/kg suš. benzo(a)pyrenu. Tento materiál musí být odvezen na k tomu určenou recyklační skládku lze využít jako druhotný materiál pro obalovny.

f) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba není v rozporu s platným Územním plánem města Třinec, protože se jedná o opravu stávající místní komunikace ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání, která svým vzhledem, umístěním i materiálovým provedením dané území nezneškodí.

Dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000). Záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti z hlediska §45i odst.1 zákona o ochraně přírody a krajiny č.114/1992Sb.

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

Záplavové území

Stavba se nevyskytuje v záplavovém území dle mapy záplavových území v Moravskoslezském kraji.

Poddolované území

Zájmové území není dle údajů databáze České geologické služby poddolováno.

Seismické území

Zájmové území dle mapy seismických oblastí ČR nepatří do seismické oblasti.

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

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Způsob odvodnění opravované komunikace do uličních vpustí, žlabů a do stávající kanalizace, anebo přes nepevněné krajnice volně do stávajícího okolního terénu. K nárůstu zpevněných ploch vlivem opravy vozovky nedojde.

Odtokové poměry v území se realizací stavby nezmění.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci záměru realizace je nutné odstranění:

Frézování –	1213 tun
Frézování – odpad, odvoz na skládku	nepředpokládá se, veškerý materiál bude odvezen na recyklační skládku pro další využití jako druhotný materiál
Odstranění živých vrstev	120 tun

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

- vynětí ze ZPF – žádné z dotčených pozemků nejsou evidovány jako pozemky zemědělského půdního fondu. Nedojde k trvalému záboru a odnětí ZPF.
- vynětí z PUPFL – po realizaci stavby dojde na základě geometrického plánu k majetkoprávnímu vypořádání

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

Současná stavba je napojena na stávající dopravní a technickou infrastrukturu. Řešeným návrhem nedojde ke změně, napojení na dopravní a technickou infrastrukturu zůstane zachováno.

Po dobu výstavby bude omezen přístup k stávajícím pozemkům v dané lokalitě. Přístup na staveniště je možný po stávající silnici III/4682 (ul.Kaštanová) a místní komunikaci č. 194c (ul.Sosnová).

Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy záchranného integrovaného systému. Stavební úpravy budou probíhat za omezeného provozu. Řízení dopravy se bude řídit dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Stavba řeší opravu konstrukčních vrstev stávající místní komunikace ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání. Dále je součástí změna povrchu podélných odstavných parkovacích stání (z asfaltového povrchu na povrch z betonové vsakovací dlažby) Součástí stavby nejsou žádné komunikace pro pěší.

Stavební etapy:

Předpokládá se, že oprava komunikace bude rozdělena na pět stavebních etap a bude vždy prováděna za částečné uzávěry případně krátkodobé plné uzávěry. Za úplné uzávěry bude vždy doprava odkloněna na objízdné trasy jiných místních komunikací, tak aby byl zajištěn nepřetržitý přístup k nemovitostem a okolním bytovým domům a nebyla tím ochromena obsluha přilehlého území. Jednotlivé etapy jsou vždy zvoleny tak, aby zůstalo zachováno napojení ostatních místních komunikací (ul. Topolová, Habrová, Sosnová).

Oprava místní komunikace proběhne ve stávající trase v délce 760 m. Jedná se o opravu konstrukčních vrstev v celé šířce vozovky místní komunikace. Začátek úpravy je v napojení na silnici III/4682 (ulice Kaštanová) v km 0,000 (lokální staničení), konec úpravy se nachází v místě pracovní spáry před křižovatkou s místní komunikací ul.Sosnová v km 0,695 (lokální staničení). Dále je součástí opravy i rameno okružní křižovatky v délce 106 m kolem parkovacího domu po napojení na silnici III/4682 (ul.Kaštanová).

Stavba je z hlediska postupu výstavby rozdělena na tyto etapy:

- I.etapa ZÚ po napojení ul. Topolová (první polovina křižovatky) – staničení km 0,000-0,122
- II.etapa ul. Topolová (druhá polovina křižovatky) po ul.Habrovou (první polovina křižovatky) - staničení km 0,122-0,233

- III.etapaul. Habrová (druhá polovina křižovstky) po prac.spáru před okružní křižovatkou - staničení km 0,233-0,505
- IV.etapa od pracovní spáry za okružní křižovatkou po začátek křižovatky s ul. Sosnová staničení km 0,546-0,695
- V.etapa rameno okružní křižovatky od napojení na ul. Kaštanová po prac.spáru před okružní křižovatkou - staničení km 0,000-0,106

Návrh jednotlivých etap je znázorněn ve výkrese B.8.2 – Výkres postupu výstavby. Jedná se o předběžný návrh. Podrobný harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení. Projektant předpokládá, že délka výstavby bude cca 2,5 měsíce (75 dní).

Výstavba bude probíhat po polovinách vozovky doprava bude řízena pomocí světelné signalizace. Každá etapa je rozdělená na dvě fáze, v každé fázi bude opravována polovina vozovky (jeden jízdní pruh) a přes druhou polovinu vozovky (protisměrný jízdní pruh) bude převedená doprava kyvadlově na semaforu. Stavbou nejsou dotčeny žádné jiné druhy dopravy (železniční, trolejová, letecká ani vodní).

Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy záchranného integrovaného systému. Řízení dopravy se bude řídit dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

V rámci této dokumentace je stavba rozdělena na tři etapy výstavby. Návrh počtu etap a provizorního dopravního značení je pouze předběžný – bude projednáno s Policií ČR, odborem dopravy a investorem. Před zahájením stavby je nutno požádat silniční správní úřad o „Stanovení přechodné úpravy“. Podkladem pro stanovení bude návrh přechodného dopravního značení přizpůsoben skutečnému postupu výstavby dle požadavků zhotovitele.

Podrobněji je řešeno v části B8. – Zásady organizace výstavby.

Zařízení staveniště

Umístění hlavního stavebního dvora a zařízení staveniště bude věcí dohody zhotovitele stavebních prací s majitelem vybraných sousedních pozemků.

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

Před vlastní realizací proběhne projektová příprava. Následně bude vybrán zhotovitel stavby na základě zpracované dokumentace pro provádění stavby.

Předpoklad realizace je III.čtvrtletí v r. 2023 nebo dle dispozic investora a jeho finančních prostředků. Navržená doba výstavby je uvažována v jedné stavební sezóně.

Přesný postup výstavby bude zvolen dodavatelem v závislosti na jeho reálných možnostech a na investičních možnostech investora.

Jiné podmiňující, vyvolané a související investice nejsou známy.

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

Stavba proběhne na těchto pozemcích:

k.ú. Dolní Líštná (č. kú 598810):

Parc. č. dle KN	LV DLE KN	JMÉNO VLASTNÍKA NEMOVITOSTI	PRÁVO HOSPODAŘENÍ	DRUH POZEMKU	VYUŽITÍ POZEMKU	VÝMĚRA [m ²]
498/1	13	TŘINECKÉ ŽELEŽÁRNY, a. s.		ostatní plocha	ostatní komunikace	3 552
1320/7	4811	Moravskoslezský kraj	Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace, Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava	ostatní plocha	silnice	22 841
459/1	13	TŘINECKÉ ŽELEŽÁRNY, a. s.		ostatní plocha	ostatní komunikace	1 163
459/2	13	TŘINECKÉ ŽELEŽÁRNY, a. s.		ostatní plocha	ostatní komunikace	1 163
450/111	13	TŘINECKÉ ŽELEŽÁRNY, a. s.		zahrada		
561/9	4906	Statutární město Třinec		ostatní plocha	zeleň	11 886
561/10	4906	Statutární město Třinec		ostatní plocha	ostatní komunikace	2 026
st.487/2	6289	KORUNA reality, s.r.o.				
561/8	4906	Statutární město Třinec		ostatní plocha	zeleň	11 121
561/5	4906	Statutární město Třinec		ostatní plocha	ostatní komunikace	8 246
561/6	4906	Statutární město Třinec		ostatní plocha	zeleň	26 002

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

Realizací stavby nevzniknou nová ochranná pásma.

Ochranné pásmo silniční komunikace

Silniční ochranné pásmo je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace, nebo od osy větve jejich křižovatek (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30)

50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30)

15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30).

Pro vymezení souvisle zastavěného území obce při určování silničního ochranného pásma platí § 30, odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění zákona č.186/2006 Sb.

Ochranná pásma energetických zařízení

Energetická zařízení mají dle zákona č. 458/2000 Sb. stanovena následující ochranná pásma:

Elektroenergetika – nadzemní vedení

Ochranné pásmo nadzemního vodiče je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě strany:

- | | |
|---|------------------------|
| • napětí nad 1 kV do 35 kV včetně
pro vodiče bez izolace | 7 m od krajního vodiče |
| pro vodiče s izolací základní | 2 m od krajního vodiče |

pro závěsná kabelová vedení	1 m od krajního kabelu
• napětí nad 35 kV do 110 kV včetně	12 m od krajního vodiče
• napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m od krajního vodiče
• napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m od krajního vodiče
• napětí nad 400 kV	30 m od krajního vodiče

u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m od krajního kabelu
u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m

Nadzemní vedení NN nejsou chráněna ochrannými pásmy. Pro stavby a konstrukce je potřeba dodržet vzdálenosti dané v PNE 33 3302:2008 Elektrická venkovní vedení s napětím do 1 kV AC. Podnikovou normu energetiky pro rozvod elektrické energie odsouhlasily tyto organizace: ČEZ Distribuce, a.s., E.ON Česká republika, s.r.o., E.ON Distribuce, a.s. a ZSE, a.s.

Elektroenergetika – podzemní vedení

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Elektroenergetika – elektrické stanice

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách
20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

Elektroenergetika – výroby elektřiny

Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Ochranná pásma plynovodů

- u plynovodů NTL, STL a plynovodních přípojek v zastavěném území obce
- 1 m od půdorysu
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek - 4 m od půdorysu
- u technologických objektů - 4 m od půdorysu

Pro plynová zařízení platí dále tato bezpečnostní pásma:

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně:

do DN 100 včetně	10 m
nad DN 100 do DN 300 včetně	20 m
nad DN 300 do DN 500 včetně	30 m
nad DN 500 do DN 700 včetně	45 m
nad DN 700	65 m

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů:

do DN 100 včetně	80 m
nad DN 100 do DN 500 včetně	120 m
nad DN 500	160 m

Sondy podzemního zásobníku plynu od jejich ústí:

s tlakem do 100 barů	80 m
s tlakem nad 100 barů	150 m
Regulační stanice vysokotlaku do tlaku 40 barů včetně:	10 m
Regulační stanice s tlakem nad 40 barů	20 m

Ochranná pásma komunikačních vedení

Ochranná pásma podzemních komunikačních vedení řeší Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, §102. Ochranné pásmo činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Stavba zasahuje do ochranných pásem sdělovacích kabelů.

Ochranná pásma vodohospodářských zařízení

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok řeší zákon č. 274/2001 Sb., § 23. Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5 m

u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm 2,5 m

u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

o) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Pro realizaci stavby není předepsán monitoring ani sledování přetvoření. V rámci stavby není navržena konstrukce, která by toto sledování vyžadovala. Měření deformací a přetvoření objektů při zatěžovacích zkouškách není požadováno.

Geodetický monitoring při stavbách, rekonstrukcích a demolicích stavebních konstrukcí (svislé a vodorovné posuny stavebních konstrukcí) rovněž není potřeba.

p) možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Samotná stavební akce je dopravní stavbou, která je součástí dopravní infrastruktury. Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Stavba je umístěna v intravilánu města Třinec na stávající místní komunikaci č. 194 c ul. Sosnová. Stavební úpravy probíhají pouze na stávajících silničních pozemcích. K dotčení sousedních pozemků stavbou nedojde.

Oprava místní komunikace proběhne ve stávající trase v délce 760 m. Jedná se o opravu konstrukčních vrstev v celé šířce vozovky místní komunikace včetně výměny povrchu odstavňových podélných stání nacházejících se podél komunikace. Začátek úpravy je v napojení na silnici II/4682 (ulice Kaštanová) v km 0,000 (lokální staničení), konec úpravy se nachází v místě pracovní spáry před křižovatkou s místní komunikací ul. Sosnová v km 0,695 (lokální staničení). Dále je součástí opravy i rameno okružní křižovatky v délce 106 m kolem parkovacího domu po napojení na silnici III/4682 (ul. Kaštanová).

Stávající šířkové uspořádání bude zachováno. Stavba bude realizována v záboru stávajícího silničního pozemku.

Stavba je navržena ve stávajícím uspořádání jako souvislá oprava stávající místní komunikace č. 194c. Je zachováno stávající směrové vedení pozemní komunikace. Výškové řešení opravy kopíruje stávající niveletu.

b) účel užívání stavby

Stavba se nachází na území Moravskoslezského kraje, ve městě Třinec a v katastrálním území Dolní Líštná.

Oprava místní komunikace proběhne ve stávající trase v stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání.

Důvodem pro realizaci uvedené stavby je odstranění poruch krytových vrstev vozovky.

Obnovou opotřebených vrstev dojde k obnově protismykových vlastností krytu a obnově rovnosti krytu. Opravou se rovněž zlepší kvalita komunikace zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na ní.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

Žádné vydané rozhodnutí o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nejsou.

Stavba nevyžaduje výjimky ani úlevová řešení.

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

Území stavby nemá výjimky z obecných požadavků na využití území.

Jedná se o opravu stávající místní komunikace č. 194c ul. Sosnová.

Dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000).

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

Projektovaná stavba se nachází v intravilánu města Třinec. Jedná se o opravu konstrukčních vrstev místní komunikace č. 194c. Stávající místní komunikace v řešeném úseku je obousměrná. Celková šířka zpevněné části vozovky je cca 6,0 – 8,0 m s povrchem asfaltového betonu.

Návrhová rychlost je dle stávající rychlosti – v intravilánu 50 km/h.

V rámci stavby nevzniknou nová ochranná pásma.

Stavba nezasahuje do chráněných území.

g) u změn stávajících staveb údaje o současném stavu

Stávající vozovka místní komunikace č.194c ul. Sosnová je lemována oboustrannými obrubami s přilehlými chodníkovými nebo parkovacími plochami. Podél komunikace po pravé straně cca od staničení 0,040 (od napojení na MK Topolová) po staničení 0,290 (před prodejnou Hruška) se nacházejí podélná parkovací stání s částečným stáním na vozovce.



Vizuální prohlídkou povrchu vozovky ul. Sosnová byly zjištěny a zaznamenány viditelné poruchy:

- Hlubková koroze a degradace stávajících asfaltových vrstev
- Vysprávk (velké množství vysprávek asfaltovou směsí po překozech inženýrských sítí).
- Mozaikové trhliny / síťové trhliny
- Podélné trhliny
- Příčné trhliny
- Nepravidelné hrboly (nerovnosti v místech vysprávek, celkově nerovný povrch)

Fotodokumentace poruch vozovky:



h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

V prostoru stavby se nenachází žádné architektonické ani historické památky. Není nutná žádná ochrana podle jiných právních předpisů.

Stavba je v souladu s Vyhl.501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

i) základní bilance stavby – potřebě a spotřebě médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadu a emise

Objem zemních prací je – předpoklad:

Předpokládaný objem zemních prací je:

Výkop	255 tun
Frézování asfaltu bez dehtu	1213 tun
Bourání asf. vozovek bez dehtu	120 tun
Bourání nestmelených vrstev	260 tun
Bourání betonových konstrukcí	178 tun

Materiál z vybouraných vozovek, zpevněných ploch, demolice bude odvezen na skládky v souladu s programem odpadového hospodářství.

Skládky materiálu včetně odpadů budou zajištěny dodavatelem stavby. Dodavatel stavby rovněž zajišťuje materiály pro stavbu.

j) základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání

Stavba řeší opravu konstrukčních vrstev místní komunikace ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání. Součástí stavby je obnova odvodnění a dále oprava povrchu podélných parkovacích stání vpravo od staničení 0,040 do 0,294. Součástí stavby nejsou žádné komunikace pro pěší.

Stavební etapy:

Návrh výstavby je rozdělen na pět etap. Návrh jednotlivých etap je znázorněn ve výkrese B.8.2 – Výkres postupu výstavby. Jedná se o předběžný návrh. Podrobný harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení. Projektant předpokládá, že délka výstavby bude cca 2,5 měsíce (75dní).

Výstavba bude probíhat po polovinách vozovky doprava bude řízena pomocí světelné signalizace. Každá etapa je rozdělena na dvě fáze, v každé fázi bude opravována polovina vozovky (jeden jízdní pruh) a přes druhou polovinu vozovky (protisměrný jízdní pruh) bude převedená doprava kyvadlově na semafor. Stavbou nejsou dotčeny žádné jiné druhy dopravy (železniční, trolejová, letecká ani vodní).

Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy záchranného integrovaného systému. Řízení dopravy se bude řídit dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

V rámci této dokumentace je stavba rozdělena na tři etapy výstavby, návrh počtu etap a provizorního dopravního značení je pouze předběžný – bude projednáno s Policií ČR, odborem dopravy a investorem. Před zahájením stavby je nutno požádat silniční správní úřad o „Stanovení přechodné úpravy“. Podkladem pro stanovení bude návrh přechodného dopravního značení přizpůsoben skutečnému postupu výstavby dle požadavků zhotovitele.

Podrobněji je řešeno v části B8. – Zásady organizace výstavby.

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho užívání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby – údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebnímu provozu

Všechny objekty stavby budou užívány ve shodě s účelem, k němuž byly zřízeny. Části stavby, které jsou úpravou stávajícího objektu budou užívány předčasně před dokončením z důvodu převedení dopravy.

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu a výrobky je zajištěno v projektové dokumentaci respektováním ČSN, TKP, TKP-D, TP, vzorových listů a dalších předpisů. Obdobné požadavky budou kladeny i na zhotovitele stavby, který bude stanoven na základě výběrového řízení.

Plněním citovaných norem, podmínek a předpisů jsou vytvořeny předpoklady pro dlouhou životnost a snadnou údržbu jednotlivých objektů stavby.

I) orientační náklady stavby

Podrobně bude stanoveno až na základě ukončeného výběrového řízení.

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

Stavba respektuje charakter a členění lokality.

Stavba prochází katastrálním územím – Dolní Líštná.

Jedná se o dopravní stavbu.

Jedná se o opravu konstrukčních vrstev místní komunikace. Umístění stavby je patrné z přílohy C02 Situační výkres v ortofotomapě a C03 Koordinační situační výkres.

Stavba je v souladu s Vyhl. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Materiálové řešení:

- Oprava vozovkových vrstev z asfaltových směsí
- Obrubníky betonové
- Zámková dlažba betonová

Podrobněji je uvedeno ve vzorových příčných řezech.

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

Provedením stavby nedojde ke změně architektonického řešení. Jedná se o opravu konstrukčních vrstev místní komunikace ve stávajícím šířkovém i výškovém uspořádání.

B.2.3 Celkové technické řešení**a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech**

Předmětem stavby je zpracování dokumentace pro provádění stavby, která řeší obnovu konstrukčních vrstev stávající vozovky místní komunikace č. 194c ve stávajícím šířkovém i výškovém uspořádání.

OBJEKTOVÁ SKLADBA		vlastník/správce
SO 101	SO 101 MK č. 194c ul. Sosnová	Statutární město Třinec

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, zvýšeného odběru el. energie

Dopravní stavba nevyvolá nároky na teplo, tepou užitkovou vodu ani zvýšená odběr el. energie.

c) celková spotřeba vody

Stavba nevyvolá zvýšené nároky na spotřebu vody.

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

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech v aktuálním znění.

Druhy odpadů, jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Odpovědnost za nakládání s odpady bude mít původce odpadů – zhotovitel stavby. Během provozu i výstavby bude původce odpadů třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností, stavbou bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s platnými právními předpisy.

Původce odpadů je dle platných právních předpisů povinen v rozsahu své působnosti předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. U odpadů, jejichž vzniku nelze zabránit, je třeba zajistit využití, případně odstranit je způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu s platnými předpisy. Materiálové využití odpadů má přednost před jiným využitím odpadů. S odpady bude nakládáno dle hierarchické stupnice: předcházení vzniku odpadů, opětovné použití, materiálové využití, jiné využití (např. energetické). Přičemž ideální je, aby odpady prošly stupněm využití, tj. materiálovým nebo energetickým. Teprve jestliže odpady není možno využít jedním z těchto způsobů, je třeba je bezpečným způsobem odstranit. Odpady, které budou vznikat v rámci výstavby uvažovaného úseku lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní výstavbu komunikace a souvisejících objektů a na ty, které budou vznikat v zázemí – zařízení staveniště.

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

Stavba nemá požadavky na žádné kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba řeší opravu konstrukčních vrstev stávající místní komunikace č. 194c ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání. Součástí stavby nejsou žádné nové komunikace pro pěší, ale pouze obnova jednotlivých napojení.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Navržené řešení splňuje svými parametry požadavky odpovídající předpokládanému účelu použití. Bezpečnost při užívání je dána technickým návrhem stavby.

Provoz na komunikaci je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony.

Stavba je v souladu s Vyhl. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Požární bezpečnost stavby je zajištěna volbou stavebních materiálů a stavebním návrhem.

Užitné vlastnosti stavby je možné posuzovat podle její kapacity, splnění technických požadavků na výstavbu a výrobky, životnosti a způsobu údržby.

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu a výrobky je zajištěno v projektové dokumentaci respektováním ČSN, TKP, TKP-D, TP, vzorových listů a dalších předpisů. Obdobné požadavky budou kladeny i na zhotovitele stavby, který bude určen na základě výběrového řízení. Plněním citovaných norem, podmínek a předpisů jsou vytvořeny předpoklady pro dlouhou životnost a snadnou údržbu jednotlivých objektů stavby.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Stávající vozovka místní komunikace č.194c ul. Sosnová je lemována oboustrannými obrubami s přilehlými chodníkovými nebo parkovacími plochami. Podél komunikace po pravé straně cca od staničení 0,040 (od napojení na MK Topolová) po staničení 0,290 (před prodejnou Hruška) se nacházejí podélná parkovací stání s částečným stáním na vozovce.

Vizuální prohlídkou povrchu vozovky ul. Sosnová byly zjištěny a zaznamenány viditelné poruchy:

- Hloubková koroze a degradace stávajících asfaltových vrstev

- Vysprávky (velké množství vysprávek asfaltovou směsí po překozech inženýrských sítí).
- Mozaikové trhliny / síťové trhliny
- Podélné trhliny
- Příčné trhliny
- Nepravidelné hrboly (nerovnosti v místech vysprávek, celkově nerovný povrch)

OBJEKTOVÁ SKLADBA		vlastník/správce
SO 101	SO 101 MK č. 194c ul. Sosnová	Statutární město Třinec

SO 101 MK č. 194c ul. Sosnová

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena vlastní místní komunikace v intravilánu města Třinec.

Oprava místní komunikace proběhne ve stávající trase v délce 760 m. Jedná se o opravu konstrukčních vrstev v celé šířce vozovky místní komunikace. Začátek úpravy je v napojení na silnici III/4682 (ulice Kaštanová) v km 0,000 (lokální staničení), konec úpravy se nachází v místě pracovní spáry před křižovatkou s místní komunikací ul.Sosnová v km 0,695 (lokální staničení). Dále je součástí opravy i rameno okružní křižovatky v délce 106 m kolem parkovacího domu po napojení na silnici III/4682 (ul.Kaštanová).

Jelikož se jedná o opravu stávající komunikace a řešení bude respektovat stávající niveletu a místní podmínky, nebudou při výstavbě nutné větší zemní práce a nově navržené směrové řešení vychází ze stávajícího.

Obnovou opotřebovaných vrstev dojde k obnově protismykových vlastností krytu a obnově rovnosti krytu. Opravou se rovněž zlepší kvalita komunikace zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na ní.

Obnova konstrukčních vrstev vozovky místní komunikace bude provedena ve stávajícím šířkovém uspořádání, které je 5,35 – 7,5 m.

Směrové i výškové řešení místní komunikace zůstává zachováno stávající. Základní návrh trasy vychází ze stávajícího polohového a výškového uspořádání stávající komunikace. Oprava je co nejvíce přizpůsobena stávajícím směrovým a výškovým poměrům komunikace.

Stávající místní komunikace je nekategorijní šířky. Šířka stávajícího asfaltového krytu je 5,35– 7,5 m. Výsledná šířka obrusné vrstvy bude stejná dle stávající.

Základní příčný sklon komunikace je navržen střechovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržena změna příčného sklonu klopením kolem osy komunikace. V místě napojení na stávající komunikaci příčný sklon navazuje na stávající příčný sklon vozovky.

Způsob opravy vozovky silnice:

- odfrézování stávajících AC vrstev tl. 80-100 mm
- provedení spojovacího postřiku PS C v min. množství 0,40 kg/m²
- pokládka ložné vrstvy z ACL 16+ tl. 40-60 mm
- provedení spojovacího postřiku PS C v min. množství 0,30 kg/m²
- pokládka obrusné vrstvy z ACO 11+ tl. 40 mm

Konstrukce vozovky parkovacích stání podélných v km 0.040-0.294 vpravo:

- | | | |
|--|--------------|------------|
| - Dlažba betonová drenážní (vsakovací) | DL 80 | 80 mm |
| - Lože z HDK 4/8 | L 40 | 40 mm |
| - Štěrkodrt' | ŠDA 8/16 GE | 70 mm |
| - Štěrkodrt' | ŠDA 16/32 GE | 80 mm |
| - Štěrkodrt' | ŠDA 0/32 GE | min.150 mm |
| - Konstrukce vozovky celkem | | min.420 mm |

Konstrukce vozovky plochy pro kontejnery:

- Dlažba betonová	DL 80	80 mm
- Lože z HDK 4/8	L 40	40 mm
- Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	min.200 mm
- Konstrukce vozovky celkem		min.320 mm

ODVODNĚNÍ:

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Způsob odvodnění opravované komunikace částečně do uličních nebo horských vpustí a do stávající kanalizace. Z důvodu nefunkčního stávajícího odvodnění byly po pravé straně vozovky doplněny malé štěrbinové žlaby s litinovým roštem v délce 122 m. Žlaby budou napojeny pomocí uličních vpustí a přípojek do stávající kanalizace.

K nárůstu zpevněných ploch vlivem opravy vozovky nedojde.

B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Stavba nebude vybavena žádným technickým a technologickým zařízením.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Dle zákona č. 415/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně a zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, který nabyt účinnosti od 1.12.2021 dochází ke změně o požární ochraně, čímž dochází ke změně výkonu státního požárního dozoru. Dle zákona č. 415/2021 Sb., §39 je stavba zařazena do kategorie I, u které se nevykonává státní požární dozor.

Jedna se o dopravní stavbu a vzhledem k použitým stavebním materiálům (asfalt, zemina, kamenivo, beton...), nevyžaduje sama o sobě z hlediska požární ochrany žádná zvláštní požární bezpečnostní opatření dle vyhlášky Ministerstva vnitra o stanovení podmínek bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru č.246/2001 Sb., § 41.

Pro zásah požárních vozidel nebude stavba překážkou a stávající koncepce požární bezpečnosti obce nebude narušena. Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy hasičského a záchranného sboru. Samotnou výstavbou nebudou ohroženy přiléhající objekty. Přítomnost hasičů při výstavbě není nutná, pouze dodavatel zajistí prostředky protipožární ochrany pro případ vzniku požáru. Návrh evakuace osob ani zvířat není vzhledem k charakteru stavby řešen. Stavba nebude vybavována vyhrazenými požární bezpečnostními zařízeními.

Jedná se o veřejnou komunikaci, která je dimenzována pro příjezd požární techniky. Stavba neznemožňuje dostupnost požární techniky ke všem stávajícím objektům nacházejícím se v řešené lokalitě. Během doby výstavby i po ní bude zabezpečen přístup pro vozidla požární a záchranné služby.

Nejedná se o stavbu s požárním rizikem.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Kritéria tepelně technického hodnocení – pro tuto stavbu není předmětem řešení.

Energetická náročnost stavby – stavba nemá nároky na spotřebu energie. Jedná se o dopravní stavbu a zákony o hospodaření s energiemi případně o energetické náročnosti budov se na tento druh stavby nevztahují.

Situování zařízení staveniště není známo, zajistí dodavatel stavby včetně napojení na energetické a vodní zdroje. Ostatní zdroje jsou potřebné většinou jen pro zajišťování pravidelné údržby komunikací.

Skládky pro danou stavbu bude rovněž zajišťovat dodavatel stavby. Umístění hlavního stavebního dvora a zařízení staveniště bude věcí dohody zhotovitele stavebních prací s majitelem vybraného pozemku.

Přístup na staveniště je zajištěn ze stávající silnice II/4682 a místní komunikace č. 194c.

Jedná se o dopravní stavbu a zákony o hospodaření s energiemi případně o energetické náročnosti budov se na tento druh stavby nevztahují.

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

Negativní dopad stavebních prací na životní prostředí bude minimalizován zvolenou technologií a navrženým postupem výstavby. Zhotovitel musí bezpodmínečně dodržovat veškeré platné zákony a předpisy o ochraně životního prostředí s důrazem na ochranu povrchových a podpovrchových vod. Na staveništi nesmí být skladovány ropné produkty a tankování mechanismů musí být prováděno pouze na k tomu určeném místě. Pro případ havárie musí být vypracován havarijný řád a na staveništi musí být k dispozici prostředky k likvidaci ropných látek.

Na staveništi se nebudou provádět opravy mechanismů. Dopravní prostředky a mechanismy nasazené na stavbu musí být v takovém technickém stavu, že bude vyloučen únik paliva, náplní technických kapalin a maziv.

Při realizaci je třeba postupovat šetrně k vegetaci.

Na staveništi budou pro potřeby pracovníků použity chemické WC.

Vliv stavby na své okolí se navrženou stavbou nemění.

Realizace stavby nijak neovlivní kvalitu ovzduší v zájmové lokalitě. V prostoru stavby nejsou navržena žádná protihluková opatření.

Dokončení stavby nebude mít negativní účinky na svoje okolí. Negativní účinky, které se projeví po dobu výstavby při práci stavebních mechanismů lze minimalizovat zkrácením doby realizace a použitím vhodných technologií.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru navržené stavby není řešeno. Povaha stavebních prací nevyžaduje řešení ochrany pronikání radonu.

b) ochrana před bludnými proudy

Výskyt bludných proudů se nepředpokládá.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Působení technické seizmicity se ne předpokládá.

d) ochrana před hlukem

Předmětem stavby je obnova konstrukčních vrstev stávající místní komunikace č. 194c v intravilánu. Stavba kopíruje stávající směrové i výškové řešení.

Vzhledem k faktu, že se jedná o obnovu konstrukčních vrstev vozovky, nemá samotná stavba potenciál ke změně dopravní obslužnosti území, resp. k jakékoliv negativní změně hlukového zatížení obce po jejím zprovoznění.

e) protipovodňová opatření

Nevyžadují se protipovodňová opatření.

f) ochrana před sesuvy půdy

Stavba se nenachází ve svážném území s hrozícím sesuvem půdy, proto žádná ochranná opatření nejsou nutná.

g) ochrana před vlivy poddolování

Stavba se nenachází na poddolovaném území, proto žádná ochranná opatření nejsou nutná (dle ČSN 73 0039). V místě staveniště nebyl zjištěn výskyt metanu.

h) ostatní negativní vlivy

Nejsou známy.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu**a) napojovací místa technické infrastruktury**

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

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

Stavba řeší opravu konstrukčních vrstev stávající místní komunikace č. 194c ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Samotná stavební akce je dopravní stavbou, která je součástí dopravní infrastruktury. Jedná se o místní komunikace ve vlastnictví statutárního města Třinec.

c) doprava v klidu

Stavba řeší opravu konstrukčních vrstev stávající místní komunikace č. 194c ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání. Součástí stavby je obnova povrchu parkovacích a odstavných ploch.

d) pěší a cyklistické stezky

Stavba řeší opravu konstrukčních vrstev stávající místní komunikace č. 194c ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání. Součástí stavby není řešení komunikací pro pěší ani stezek pro cyklisty.

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

Stavba nevyžaduje úpravy okolního terénu.

b) použité vegetační prvky

Nejsou navrženy.

c) biotechnická, protierozní opatření

Prvky nejsou ve stavbě navrženy. Stavba nevyžaduje ochranu proti erozi ani biotechnická opatření.

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

V rámci výstavby je nezbytné v maximální míře eliminovat znečišťování ovzduší, zejména sekundami prašnost z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů a prašnost související s přesunem sypkých materiálů. Negativní vlivy, které lze minimalizovat různými druhy technických či organizačních opatření jsou klasifikovány jako méně významné.

Krátkodobé vlivy během výstavby komunikace:

- Znečištění ovzduší

- Narůst hluku
- Ovlivnění běžného provozu (objížděky, doprava materiálu)
- Ve volném terénu hrozí znečištění půdy provozem stavebních strojů

Všechny negativní vlivy výstavby lze snížit vhodným způsobem výstavby a opatřeními.

Stavba může představovat potencionální zdroj znečištění podzemních vod posypovými solemi v zimním období a ropnými látkami z úkapů vozidel. Mechanizační prostředky užívané na stavbě musí být v dobrem technickém stavu a musí být dodržena preventivní opatření k zabránění případným unikům či úkapům ropných látek.

S veškerými odpady, které vzniknou v průběhu výstavby, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy, zejména Vyhl. č. 8/2021 Sb. Katalog odpadů. V případě vzniku nebezpečného odpadu musí mít zhotovitel Souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady dle zákona o odpadech, který na základě písemné žádosti vydá příslušný úřad. Souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

Vzhledem k tomu, že se jedná o opravu stávající silnice, nedojde ke zhoršení stávající situace, tudíž, nejsou předpokládány významné negativní vlivy na zdraví obyvatel v okolí stavby. Projekt jako takový nepřináší do území nový dopravní cíl, který by znamenal zvýšení dopravních intenzit. Realizací dojde k položení nového kvalitního krytu vozovky, což přispěje ke snížení hlukových emisí z provozu dopravy v blízkosti komunikace.

Nejsou zde evidovány žádné vodní zdroje využívané pro hromadné zásobování obyvatel pitnou vodou ani jejich ochranná pásma.

Stavba nebude mít po dokončení nepříznivý vliv na životní prostředí, nejedná se o výrazný zásah v řešeném území, proto nemůže být ohroženo životní prostředí. Stavba nebude mít vliv na ovzduší a klima, podzemní vodu, vodní toky a vodní zdroje, rovněž neovlivní okolní půdu, nemění výrazně topografii území a stabilitu terénu.

Obnovou opotřebovaných vrstev vozovky dojde k obnově protismykových vlastností krytu a obnově rovnosti krytu. Opravou se rovněž zlepší kvalita komunikace zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na ní.

Provádění stavby přinese z hlediska ŽP dočasné zhoršení po dobu výstavby. Pro minimalizaci negativních vlivů budou nutná následující opatření:

- používat pouze stroje a vozidla odpovídající vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích
- umožnit přístup do okolních objektů pro pohotovostní vozidla (požární a zdravotnická)
- vybourané materiály odvážet a skladovat na předepsaných skládkách
- při demoličních a výkopových pracích zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. kropením
- čištění pneumatik dopravních prostředků, případně podvozku ostatních stavebních mechanismů před jejich výjezdem ze staveniště
- čištění veřejných komunikací v prostoru výjezdu ze staveniště

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

Z charakteru uvažované stavby nevyplývají žádné zvláštní požadavky na řešení ochrany přírody, krajiny, vodních zdrojů a léčebných pramenů.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Záměr je situován mimo ptačí oblasti z hlediska §45i odst.1 zákona o ochraně přírody a krajiny č.114/1992Sb.

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

Jedná se o opravu konstrukčních vrstev stávající místní komunikace č. 194c ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání.

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

Realizace stavby nijak neovlivní kvalitu ovzduší v zájmové lokalitě. Stavba svým umístěním a provozem neohrožuje obyvatelstvo v okolí.

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

Stavbou budou dotčena ochranná pásma nadzemních a podzemních vedení inženýrských sítí. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

Ochranná pásma inženýrských sítí

NTL plynovod + přípojky PE,OC	1 m na obě strany od plynovodu
Vodovodních řádů a kanalizačních stok do průměru 500 mm	1,5 m od vnějšího líce potrubí na každou stranu
Telekomunikační sdělovací kabely	1,5 m od krajního kabelu
Elektro nadzemní vedení – 1 kV do 35 kV	7 m od krajního vodiče
Elektro kabely podzemní	1 m od krajního kabelu
Trafo stanice	1 m od obezdění

Ochranné pásmo plynovodů je určeno zákonem 458/2000 Sb.

Ochranné pásmo vedení do 22 kV je určeno zákonem ČSN EN 50110 – 1.

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje existující sítě, v případě realizace stavby v ochranných pásmech inženýrských sítí budou dodrženy podmínky jednotlivých správců sítí.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny.

Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz příloha E – dokladová část).

Dotčení ochranného pásma komunikací

Ochranné pásmo sil. I. třídy 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy.

Ochranné pásmo sil. II. a III. třídy je 15 m od osy vozovky, nebo osy přilehlého jízdního pásu sil. II. třídy, III. třídy nebo místní komunikace II. třídy. Ostatní místní komunikace nemají stanovené ochranné pásmo.

Dotčení ochranného pásma drah

Začátek úseku opravy vozovky zasahuje do ochranného pásma drah, které je 60 m od osy krajní koleje.

Chráněná území

Stavba nezasahuje do chráněných území.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba svým umístěním a provozem neohrožuje obyvatelstvo v okolí. Stavba svým charakterem užívání neřeší záležitosti civilní ochrany.

Stavba řeší dopravní stavbu. Nejsou navržena žádná protihluková opatření. Jedná se o opravu stávající místní komunikace č. 194c. Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva nejsou požadována.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

a) podrobně řešeno – viz. samostatná příloha B8.

Stavba bude prováděna tak, aby byl po dobu výstavby zachován přístup ke všem stávajícím pozemkům a objektům v dané lokalitě. Přístup na staveniště je možný po stávající silnici II/4682 a místní komunikaci č. 194c. Staveniště se nachází v intravilánu. Je nutné zabezpečit staveniště proti přístupu cizích osob. Vstupy na staveniště budou opatřeny informativními tabulkami s upozorněním na probíhající stavbu.

Napojení na technickou infrastrukturu pro potřeby stavby bude řešeno zhotovitelem stavebních prací.

V případě poškození příjezdových komunikací bude provedeno jejich uvedení do původního stavu. Totéž platí pro terénní úpravy. Pojíždění bude povoleno pouze v rozsahu stavby daném hranicemi staveniště viz příloha Koordinační situační výkres a také po veřejných komunikacích. Podrobněji bude organizace staveništní dopravy a zázemí stavby řešeno zhotovitelem.

Staveniště není potřeba napojovat na stávající technickou infrastrukturu.

Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení.

Po dobu výstavby dodavatel stavby zajistí čištění komunikací znečištěných staveništní dopravou. Zhotovitel stavby musí zajistit dostupnost území HZS – přístup hasící technice v případě požáru, což znamená neblokovat průjezd staveništěm odstavenou stavební technikou.

Projektant doporučuje provést před zahájením stavby zdokumentování stavu komunikací, po nichž bude jezdit staveništní doprava tak, aby následně mohly být řešeny otázky případně vzniklých škod.

Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele stavby. Pro přívod médií na stavbu se předpokládá využití stávajících inženýrských sítí, nebo jejich zajištění zhotovitelem stavby jiným způsobem. Staveništní přípojky budou vybaveny zařízením pro odpočet spotřeby (elektroměr apod.) a způsob vyrovnání dodavatele stavby a jednotlivých správců inž. sítí bude právně ošetřen ve smlouvě. Vodu pro potřeby stavby je možno také dovážet v cisternách, přívod elektrické energie je možné zajistit mobilním dieselovým agregátem.

Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy záchranného integrovaného systému. Během výstavby bude omezená přístupnost a dopravní obsluha přilehlých pozemků. Stavební úpravy budou probíhat za omezeného provozu. Řízení dopravy se bude řídit dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

V průběhu výstavby bude nezbytné zabezpečit omezení negativních vlivů vlastní stavební činnosti. Očekává se zvýšení hluku ze staveništní dopravy a z vlastní výstavby.

Tato problematika bude řešena dodavatelskou organizací dle platných předpisů a norem, souvisejících s prováděním stavby. Při realizaci prací je nutno eliminovat hluk – vypínáním motorů strojů a stavebních mechanismů mimo nutnou provozní dobu, nenechávat běžet motory naprázdno.

Při výstavbě je nutné dbát na použití vhodných technologií, které nepříznivě neovlivní obytnou zástavbu. Při výstavbě v zástavbě nebo v blízkosti obytné zástavby je vhodné použít hutnicí mechanismy bez vibračního efektu a jednotlivé konstrukční vrstvy hutnit jen vlastní hmotností a pojezdem mechanismu.

Omezení prašnosti během výstavby je navrženo jednak kropením vodou a také pravidelným čištěním příjezdných komunikací. Povinnost čištění vozidel stavby před vjezdem na pozemní komunikace a v případě znečištění této komunikace plyne z ustanovení §23 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích (očištění komunikace na konci pracovní směny, eventuálně i několikrát během směny s ohledem na rozsah znečištění). V rámci stavby budou osazeny dopravní značky, upozorňující řidiče na provádění stavebních prací a vyjíždění vozidel ze stavby.

Staveniště musí splňovat podmínky na bezpečnost a ochranu zdraví. Jedná se zejména o zajištění bezpečnosti dopravy a oddělení veřejné dopravy od stavby.

Zabezpečení staveniště zajistí zhotovitel stavby. V rámci stavby je nutné zabezpečit především výkopy proti pádu osob.

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláštní upozornění je na bezpečnost při demolici stávajících konstrukcí a při provádění stavebních prací v souběhu s veřejným provozem.

Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení nebo aspoň zaučení v daném provozu. Všichni pracovníci na stavbě pracující musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelné doškolování. Vybavení ochrannými prostředky a pomůckami pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta formou první pomoci přímo na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího nebo jiném snadno dostupném, ale kontrolovatelném místě, lékárnička. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení.

Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu, nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno.

Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, Policie ČR).

Obvod staveniště je dán hranicemi současného silničního pozemku.

Stavbou nejsou zasaženy pozemky s ochranou ZPF.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Stavba řeší opravu konstrukčních vrstev vybraného úseku stávající místní komunikace č. 194c ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání. Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Navrženou stavbou dojde k vylepšení a celkové rekonstrukci odvodnění.

V Ostravě, 07/2022

Ing. Dagmar Klajmonová

