


Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:



Investor:		
	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s. o. sídlem Dlážděná 1003 / 7 Praha 1, 186 00 Nové Město	SŽDC s.o. Stavební správa západ Sokolovská 278 / 1955 190 00 Praha 9

	A 8000
SAGASTA s.r.o. Novodvorská 1010 / 14, 142 00 Praha 4 - Lhotka	ATELIER 8000 spol. s r.o. Radniční 7, 370 01 České Budějovice

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 1786/2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

Hlavní inženýr projektu:	Podpis: 	Název a účel díla:
Ing. arch. Hana Vermachová		Rekonstrukce výpravní budovy v žst. České Budějovice hl. n.
tel.: +420 296 154 303		Dokumentace pro územní řízení a stavební povolení
Stupeň: D U R, D S P		

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
S 52	C Y K L O V Ě Ž	
Vedoucí útvaru:	Podpis: 	B
Roman DUŠEK	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	

Odpovědný projektant:	Podpis: 	Název dokumentu:	Změna:
Ing. arch. Hana VERMACHOVÁ			-
Vypracoval:	Podpis: 		Číslo příl.:
Ing. arch. Hana VERMACHOVÁ			002
Skart. znak: V20/2040	Datum: 06 / 2019	IČD :	
Počet formátů: 26 A4	Měřítko:	19	7241
		004	02
		00	00

O B S A H:

B 1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
a) charakteristika stavebního pozemku,	2
b) výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů,	2
c) stávající ochranná a bezpečnostní pásma,	2
d) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,	3
e) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry	3
f) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,	3
g) požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé),	3
h) územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu),	4
i) věcné a časové vazby, podmiňující, vyvolané, související investice.	4
B 2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	5
B.2.1. ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY, ZÁKLADNÍ KAPACITY FUNKČNÍCH JEDNOTEK	5
B.2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	6
B.2.3. CELKOVÉ PROVOZNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGIE VÝROBY	6
B.2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	7
B.2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	7
B.2.6. ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	8
a) SO 20 Demolice	8
b) SO 21 Přeložky kabelů NN	8
c) SO 22 Přeložky kabelů VN	8
d) SO 23 Přeložky sdělovacích kabelů	8
e) SO 24 Veřejné osvětlení	9
f) SO 25 Přeložky kanalizace a přípojek	9
g) SO 26 Přeložky vodovodu a přípojek	9
h) SO 27 Přeložky napojení dešťové kanalizace	9
i) SO 28 Chodníky, komunikace a zeleň	9
j) SO 29 Ochrana teplovodních rozvodů	10
k) SO 30 Stavební část cyklověže	10
l) Cyklověž - Kolostav	11
B.2.7. ZÁKLADNÍ CHARAKTER. TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	13
B.2.8. POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	13
B.2.9. ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI	15
B.2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A	15
B.2.11. OCHRANA STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	15
B 3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	16
B 4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	16
B 5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	17
B 6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	17
B 7. OCHRANA OBYVATELSTVA	17
B 8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	18

B 1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) charakteristika stavebního pozemku,



Jedná se o pozemky v rovině, bezprostředně přiléhající k jižní straně objektu nádražní budovy.

Na pozemku je dnes umístěno parkoviště ČD. Po obvodu parkoviště je malá travnatá plocha. Po celé délce jižního přístavku (pod 1. nástupištěm) je snížená asfaltová plocha.

b) výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů,

Průzkumy a rozborů byly provedeny v rámci části akce 7241_002 podrobnost DSP.

Na pozemku se nachází poklopy od jímek. Na základě ústních informací pamětníků by se mělo jednat o jímky na vodu. Potvrzení bude až na základě rozboru vybourané suti.

c) stávající ochranná a bezpečnostní pásma,

Ochranné pásmo **parovodů** – dle zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti zařízení pro výrobu či rozvod tepelné energie vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou, vedenou pod zařízením ve svislé vzdálenosti, měřené kolmo k tomuto zařízení a činí 2,5 m.

Ochranné pásmo **dráhy** tvoří podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 a § 9 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor. (viz následující tabulka).

Typ dráhy	Vzdálenosti [m]	
	od osy krajní koleje	od hranice obvodu dráhy
dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160km/h	100	30
dráhy celostátní, regionální ostatní	60	
vlečky	30	-

Ochranné pásmo **tramvajové trati** je 30 m-

Železnice a ostatní dráhy: Ochranné pásmo drah železničních, tramvajových, **trolejbusových** a lanových řeší §8 zákona č. 266/1994 Sb. ("Drážní zákon" - v aktuálně platném znění zákona č.377/2009 Sb.) Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy tramvajové a trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu

Pro dráhy vedené na pozemních komunikacích a vlečku v zavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ochranné pásmo **plynovodů** – dle zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Ochranné pásmo **elektrického vedení**

Zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
U napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
U napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
U napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m

Ochranné pásmo **telekomunikací**

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo **vodovodů a kanalizací**

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

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

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území. Podrobně viz Průvodní zpráva kap. A 3 c).

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

Stavba cyklověže nemění srážko-odtokové poměry. Dále viz kap. B 2.8 PBR

f) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

U vstupu do jižního rizalitu bude pokácena bříza o obvodu kmene 1,5m. Žádné jiné stromy v řešeném prostoru nejsou.

Demolice již nefunkční zavážecí rampa a nefunkční jímky/nádrže.

g) požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé),

Nejsou.

h) územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu),

Stávající napojení pozemku je zachováno v původní poloze a parametry připojení se nemění. Jedná se o napojení do ulice Nádražní s dělícím ostrůvkem. Výjezd je dopravně zachován ve stávajícím stavu, do uspořádání křižovatky není zasahováno (včetně světelně řízené signalizace).

Vodovodní přípojka dn63 do Jižní věže nebude nadále využívána, proto bude bez náhrady zrušena, zaslepena v nové revizní šachtě.

Z důvodů kolize této šachty s cyklověží je šachta přemístěna o několik metrů na jih. Vodovodní přípojka občanské vybavenosti v podchodu bude zachována, napojena v této šachtě.

Dešťová kanalizace. Do stávající kanalizace budou napojeny případné přípojky od posunutých vpustí a dešťových svodů.

Kabely VN a VO – jedná se o prostou přeložku a tedy nejsou žádné nové přípojné body. Z tohoto pohledu se stav nemění.

Přípojka NN pro vlastní cyklověž je navržena přímým vývodem z TS 334 Nádraží.

i) věcné a časové vazby, podmiňující, vyvolané, související investice.

Nejsou známy žádné podmiňující, vyvolané či související investice. V časovém souběhu se předpokládá Generální obnova výpravní budovy – žst. České Budějovice hlavní nádraží

B 2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

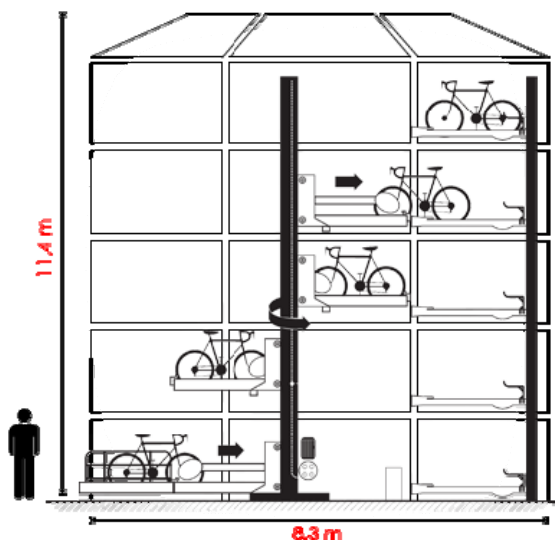
B.2.1. ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY, ZÁKLADNÍ KAPACITY FUNKČNÍCH JEDNOTEK

V prostoru jižního pozemku je umístěna *cyklověž* pro uskladnění 118 kol.

Cyklověž je někdy označována jako kolostavči kolárna – v rámci dokumentace se jedná o synonyma.

Cyklověž zajišťuje automatický příjem, evidenci, skladování, monitorování a následný výdej jízdních kol.

Skladová kapacita	118 kol
Rychlost odbavení 1 požadavku	30s
6 úložných úrovní.	
Půdorys	průměr 8,3m
výška	11,4m po vrchol střechy.
Obestavěný prostor	610 m ³ ,
Zastavěná plocha	69 m ² .



Parkoviště pro 8 automobilů (5+3invalidní stání) je navrženo v zadní části tohoto prostoru. Vjezd na parkoviště z Nádražní ulice se nemění –je zachován signalizovaný v původní poloze.

Obslužnost prostor pod 1. nástupištěm (stejně jako příjezd k parkovacím stáním) je zajištěna komunikací podél parkoviště a jižního přístavku a svými parametry počítá i s variantou zavážením technologie větších rozměrů.

Připojení na komunikaci do ulice Nádražní zůstává zachováno.

B.2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

- a) urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení,

Původním záměrem bylo odsunutí hmoty cyklověže co nejdále od budovy nádraží a její zasunutí za uliční čáru budovy aby při průjezdu nádražní ulicí byla zachována dominance nádražní budovy.

Poloha cyklověže musí ctít zachování požárních odstupů od okolních objektů, proto na tak malém prostoru nebylo možné objekt více potlačit. Navržená poloha je na hraně uliční čáry, umožňuje současně i maximální využití prostoru za cyklověží a pohledově skrýt parkovací stání včetně obslužných komunikací.

Prostor je funkčně rozdělen na dvě poloviny: zadní část obslužnou, přední část cyklověž s odpočinkovým a rozptylovým prostorem. Část prostoru ze stran cyklověže bude doplněn o zeleň, odpočinkové místo s lavičkou, event. pítka. Vstupní prostor do cyklověže je orientován na sever směrem k výpravní budově.

- b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Jedná se o typizovaný výrobek. Nosný rám je ve tvaru pravidelného dvanáctistěnu a má 6 úložných úrovní.

Půdorys má průměr 8,3m a výšku 11,4m po vrchol střechy. Obestavěný prostor 610 m³, zastavěná plocha 69 m².

Boční stěny jsou proskleny bezpečnostními výkladci. Horní část je po celém obvodu pláště odvětrávána větracími mřížkami. Vrchlík kolárny je zastřešen plastovou fólií. V nejvyšším budě je umístěn jímač hromosvodu. Přístupovou část pro veřejnost tvoří zákaznický modul umístěný v úrovni chodníku. Stěny, podlaha a strop zákaznického modulu jsou vyrobeny ze sendvičových panelů.

Na levé straně modulu je ve stěně zabudován přístupový a platební terminál. Čelní stěna je otevíravá pro příjem a výdej kol. V horní části této stěny je umístěna informativní obrazovka. Celý zákaznický modul je osvětlen a monitorován čidly a kamerami. V pravé stěně jsou integrovány vstupní dveře pro servisní pracovníky.

Vnitřní prostor kolárny vyplňuje systém zakladačů připojených na elektrický rozvod. Celý systém je řízen průmyslovými počítači a monitorován kontrolními čidly. Kolostav se vyrobí v modrém odstínu.

B.2.3. CELKOVÉ PROVOZNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGIE VÝROBY

Cyklověž slouží k pravidelnému odkládání kol cestujících, kteří jedou vlakem. Zajišťuje automatický příjem, evidenci, skladování, monitorování a následný výdej jízdních kol.

Přijem kola

Cyklista přijede do zákaznického modulu. Podle návodu zaparkuje kolo do stojanu dveří. Zmáčknutím aktivačního tlačítka na přístupovém modulu spustí systém zakládání do kolárny. Systém odebere a uloží kolo a zároveň vydá stvrzenku o přijetí, která zaručuje návrat stejného kola.

Výdej kola

Cyklista přijde do zákaznického modulu. Podle návodu se přiložením stvrzenky na čtečku přihlásí do systému a tím spustí sled operací výdeje. Systém vyčíslí poplatek za skladování. Po zaplacení zobrazené částky systém vydá kolo zpět do stojanu dveří.

B.2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Z povahy věci není předmětem řešení cyklověže.

Přílehlý prostor bude řešen v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb., o obecných a technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb. V následujícím stupni dokumentace bude řešeno podrobně včetně vodících linií.

B.2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba je navržena v souladu s požadavky ČSN a s platnými předpisy.

Při užívání objektu budou respektovány příslušné předpisy BOZP, technické normy a předpisy.

B.2.6. ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVBY**a) SO 20 Demolice**

V prostoru stavby je zavážecí rampa pro již neexistující technologie (dnes výměníková stanice).

V prostoru se také nacházejí nefunkční jímky/nádrže. V archivní dokumentaci se nepodařilo k historickým jímkám/nádržím nic dohledat. Podle ústních informací pamětníků by se mělo jednat o jímky na vodu. Po jejich odkrytí a potvrzení způsobu užívání budou jímky zasypány zhutnitelným materiálem.

b) SO 21 Přeložky kabelů NN

V prostoru stavby nové cyklověže a okolních úprav povrchů, včetně parkovacích ploch, se nachází kabely NN, které však již budou přeloženy v celé délce až do TS 334 Nádraží v rámci přeložek, vyvolaných výstavbou parovodu. Ve stavbě cyklověže proto nejsou přeložky kabelů NN, je však nutno zajistit přípojku el. energie pro novou cyklověž. V rámci UR musí investor podat žádost o nové připojení na distributora elektrické energie (E.ON), který určí ve smlouvě o připojení podrobnosti napojení. V současné době se předpokládá napojení kabelem z volného vývodu TS 334 Nádraží. Instalovaný příkon cyklověže je cca 10 kW, požadovaný hlavní jistič před elektroměrem 3x25A/B. Nový kabel přípojky (min. CYKY-J 4x10 mm²) bude veden z RNN TS 334 v převážné části trasy v souběhu s trasou přeložky kabelů v rámci stavby parovodu (SO 03) až k cyklověži, kde bude ukončen v pilíři v přípojkové skříni. Vedle přípojkové skříně bude umístěn elektroměrový rozvaděč, odkud budou dále vedeny vnitřní rozvody do rozvaděče cyklověže.

c) SO 22 Přeložky kabelů VN

Vzhledem k úpravám ploch a výkopu základů pro cyklověž je nutno přeložit oba kabely 22 kV, napájející smyčkově TS 334. Jeden z kabelů je veden severovýchodním směrem k nádražním budovám, druhý jižně směrem do ulice Nádražní. S tímto kabelem je veden i sdělovací kabel E.ON. Kabely budou přeloženy do nové definitivní trasy tak, aby nevadily stavbě cyklověže. Vzhledem k tomu, že plochy v tomto prostoru budou v převážné části pojížděné, budou kabely téměř v celé délce v chráničkách, příp. kabelových žlabech.

Podle zákona 458/2000 Sb. zajišťuje přeložku distributor energie na náklady toho, kdo přeložku vyvolal. Proto bude v rámci UR podána na E.ON žádost o přeložku. E.ON pak zašle investorovi smlouvu o přeložce, v níž upřesní technické i další potřebné podrobnosti.

d) SO 23 Přeložky sdělovacích kabelů

V rámci základů pro cyklověž jsou dotčeny stávající sdělovací kabely (např. ČD Telematika, Cetin). V případě dostatečné délkové rezervy budou kabely přeloženy na obvod cyklověže, jinak budou v této poloze kabely naspojovány. Přesná poloha a typ kabelů dle informace vlastníka (správce).

e) SO 24 Veřejné osvětlení

Nově upravené prostory v okolí cyklověže, i vjezd k parkovišti, je nutno řádně osvětlit – předpokládá se zvýšený pohyb osob i cyklistů. Proto bude na stávajícím stožáru č. 36 vyměněn jednoduchý výložník za dvojitý V2-120°, aby byl přisvětlen vjezd na parkoviště. Stožár č. 74 bude potom posunut o několik metrů severně kvůli výstavbě cyklověže a osazen trojitým výložníkem V3 – 120°, čímž bude zajištěno i osvětlení přístupu k cyklověži. Bude vyměněno kabelové pole mezi stožáry 36 a 74. Svítidla budou osazena shodná se stávajícími, výkon zdrojů bude upřesněn v dalším stupni PD na základě výpočtu osvětlení.

f) SO 25 Přeložky kanalizace a přípojek

V řešeném prostoru se nepředpokládá kolize s kanalizační přípojkou. Pokud následující podrobnosti prokáží bude kanalizace řádně ochráněna.

g) SO 26 Přeložky vodovodu a přípojek

Objekt řeší zrušení vodovodní přípojky pro budovu nádraží z důvodu výstavby parkovací věže pro kola. Vodovodní přípojka dn63 severního křídla nebude nadále využívána.

Stejně tak, dle informací ČEVAK, není vodovodní přípojka, která zásobuje podchod pod Nádražní ulicí, využívána. Je tedy navrženo její úplné zrušení. Bude zaslepena za stávajícím šoupětem v místě odbočení ze stávajícího řadu Li 200 v ulici Nádražní. Délka rušeného potrubí je 65 metrů.

h) SO 27 Přeložky napojení dešťové kanalizace

Pro účely odvodnění jsou v rekonstruované ploše zřízeny dvě nové uliční vpusti, které budou napojeny na stávající kanalizaci. Odvodnění cyklověže bude řešeno napojením na stávající kanalizaci pomocí plastového potrubí DN 200.

i) SO 28 Chodníky, komunikace a zeleň

Celá plocha na jihu bude nově přeřešena a upravena ve smyslu provozně - architektonického návrhu, který odráží novou cyklověž i obslužnost technických prostor .

Plocha bude nově výškově upravena, tj. mírně vyvýšená plocha současného parkoviště sjednocena na výškovou úroveň okolí a vydlážděna žulovými kostkami (shodně jako severní plocha)

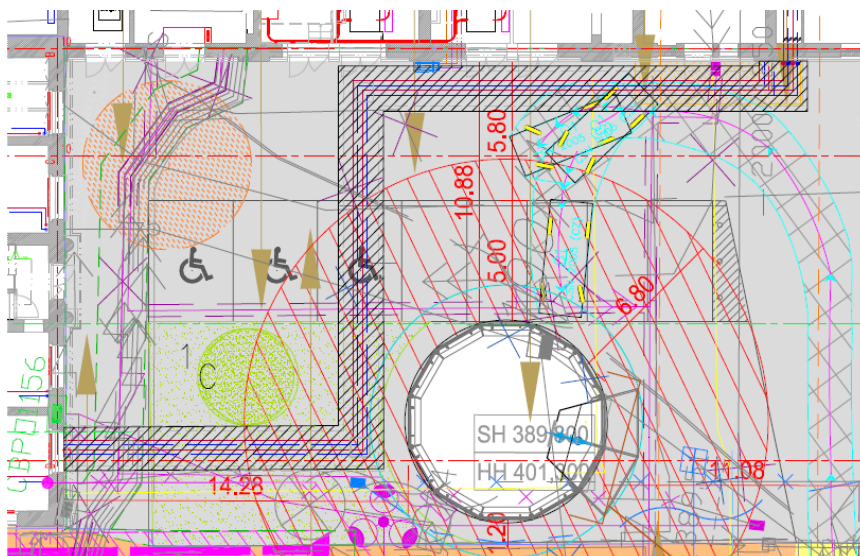
Funkční uspořádání ploch bude vyznačeno rozdílných typem dlažby – pojížděné plochy větší měřítko, pochozí před cyklověží menší měřítko formátu kostek. Pochozí mozaika 6x6cm, pojížděné 10x10cm. Únosnost podloží pojížděných ploch odpovídá způsobu využití tj. zohledňuje závažku technologií.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno pouze odlišením v typu dlažby. Svislé značení bude předmětem dalšího stupně PD.

Prostor okolo cyklověže bude pak doplněn o zeleň, odpočinková místa, event. pítka. Jako soliterní strom je navržen platan, zelená plocha okolo cyklověže je navržena jako zatravněná plocha, event. doplněná nízkou pokryvnou zelení do výšky max. 1m. Vstupní prostor cyklověže je orientován na jih směrem od výpravní budovy. Plocha před vstupem do cyklověže bude vydlážděna, event. doplněna o lavičku v provedení kombinace ocel, dřevo, např. mmCité.

j) SO 29 Ochrana teplovodních rozvodů

Na základě hloubky poznání nedochází stavbou cyklověže ke kolizi s teplovodním kanálem, který je ve stávající poloze. Po dobu celé realizace bude kanál řádně zabezpečen a ochráněn proti případnému poškození.



k) SO 30 Stavební část cyklověže

Pro osazení cyklověže bude zajištěno: umístění stavby do terénu a příprava základu, přípojka kanalizace, přípojka elektroinstalace a přípojka internetu.

Základy

Základovou konstrukci tvoří půdorys nepravidelného dvanáctistěnu o průměru 8,15m s vytažením a zarovnáním v místě vstupu (dvě pole). Betonový základ musí být navržen podle lokálních podmínek a únosnosti podkladních vrstev.

Předpoklad: drátkobeton C25/30 tl.300mm včetně vyztužení. Předpoklad: výztužné drátky HE150/m3 + KARI síť 6/100-6/100. Pod betonovou deskou separační vrstva – geotextilie 250g/m3, hutněná štěrkodrt' tl. 300mm Edef.=min.60MPa, stávající rostlý terén hutněn Edef.=min.35MPa. Celková tloušťka základové kce: 715-745mm. Konstrukce musí být nepropustná vodě a musí být založena v nezámrazné hloubce dle dané lokality.

Po celém obvodu bude uložen zemní pásek hromosvodu FeZn 30/4mm. Před vlastní betonáží musí být osazen středový čep, ze kterého se bude měřit a kontrolovat výškové a rozměrové umístění základů i vlastního výrobku – kolárny.

Přípojka NN

Cyklověž bude napojena kabelem z elektroměrového rozvaděče umístěného vně objektu. V elektroměrovém rozvaděči bude umístěn hlavní jistič 3x25A s charakteristikou vedení.

Měření spotřeby elektrické energie bude řešeno osazením měřicí soupravy s přímým elektroměrem. Napojení na veřejnou distribuční síť bude provedeno kabelovou přípojkou NN uloženou v zemi.

A dále také kap. SO 21 viz. výše.

Dešťová kanalizace

Pro zabránění vtékání dešťových vod navazujících zpevněných ploch je nutno osadit odvodňovací žlab 100/100. Uvnitř obvodu věže jsou navrženy 2ks dešťových vpustí DN100 osazených do podlahy před betonáží základové desky.

Internet

Připojení internetu nejlépe optickým kabelem viz. následující kapitola.

Montáž

Výrobek je dodáván v předmontovaných kompletech, které se sestavují na staveništi.

Stavební připravenost:

Vybudování spodní stavby dle dodané dokumentace

Oplocené staveniště

Možnost stavební techniky (jeřáb nosnost 50t, plošiny...)

Skládování dvou kontejnerů 20'

Zajištění stavební přípojky elektro a vody

I) Cyklověž - Kolostav

Cyklověž je někdy označována jako kolostavčí kolárna – v rámci dokumentace se jedná o synonyma. „BIKETOWER“, automatický skladovací systém pro kola, tvoří systém zakladačů a 118 úložných pozic. Celé zařízení má tvar pravidelného dvanáctistěnu a je uzavřeno opláštěním z bezpečnostního skla. BIKETOWER je uložena na základové železobetonové desce, která současně tvoří ochranný podstavec. Pro uložení a vyzvednutí kol slouží vstupní modul s platebním terminálem a informačním monitorem s návodem na použití.

BIKETOWER poskytuje možnost:

- Uskladnit jízdní kola i elektrokola všech kategorií až do 50kg
- Jazykové mutace
- Platby mincemi, sms, In-Kartou, městskou kartou
- Zpětné evidence
- Vzdálené monitorování a připojení na pult centrální ochrany
- Začlenění do stávající zástavby vhodným polepem pláště cyklověže
- Komerční využití pláště cyklověže reklamním polepem

Cyklověž pro uschování kol a elektrokol je tvořena masivním kovovým nosným rámem ve tvaru pravidelného dvanáctistěnu s šesti úložnými úrovněmi. Konstrukce i s technologickým vybavením je uložena na betonovém prstenci základové desky, který současně tvoří ochranný podstavec. Boční stěny rámu jsou zaskleny bezpečnostním sklem.

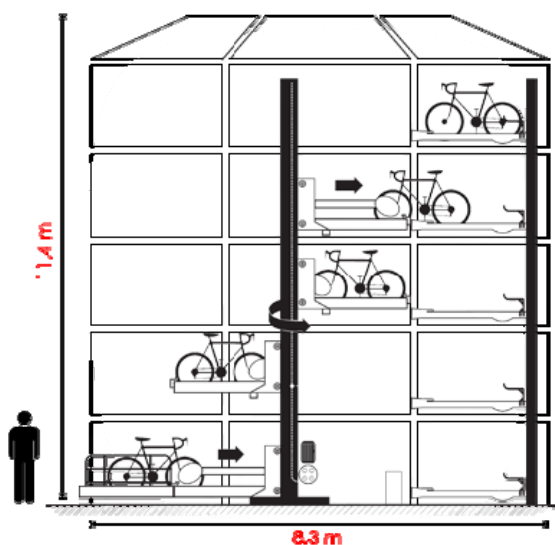
Cyklistům je z chodníku přístupný zákaznický modul, který slouží pro uschování a následné vyzvednutí kola. Modul má po levé straně ovládací panel a platební terminál. Čelní stěna obsahuje dvířka ovládaná řídicím systémem parkovacího domu, kterými vjíždí kolo usazené do držáku zakladače. Bezpečnému provozu pomáhá na čelní stěně instalovaná informační obrazovka. Celý zákaznický modul je za snížené viditelnosti osvětlen a nepřetržitě monitorován kamerami.

Vstupní dveře do vnitřní části parkovacího domu jsou po pravé straně a slouží pro servis.

- Výška parkovacího domu 11,4 m
- Průměr parkovacího domu 8,3 m
- Hmotnost parkovacího domu 13 000 Kg
- Automatický platební systém mince

- | | |
|------------------------|--|
| • Kamerový systém | záznam ukládání kol s archivací |
| • Zabezpečovací systém | monitoring vnitřního prostoru s přenosem na pult centrální ochrany |
| • Napojení na síť | elektrina 380 V, odvodnění, datová síť |

<http://www.biketower.cz/cz/reference>



Nová datová přípojka pro objekt cyklověže bude provedena z nejbližšího přípojného bodu na základě požadavku provozovatele – v době zpracování DUR se předpokládá, že provozovatelem bude město ČB.

B.2.7. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

a) technické řešení,

Základní technické řešení je popsáno v kapitole B 2.6.

b) výčet technických a technologických zařízení.

Cyklověž je automatický skladovací systém pro kola, tvoří systém zakladačů a 118 úložných pozic. Podrobně viz další kapitoly.

B.2.8. POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je realizace cyklo věže („bike tower“). Jedná se o ucelený výrobek, který zajišťuje automaticky příjem, evidenci, skladování, monitorování a následný výdej jízdních kol. Kapacita zařízení je 118 kol.

Nosný rám, ve tvaru pravidelného dvanáctistěnu má 6 úložných úrovní. Půdorys má průměr 8,15 m a výška po vrchol střechy je 11,38 m.

Nosné ocelové konstrukce rámu kolárny jsou uloženy na betonový prstenec a opláštěny prosklenými bezpečnostními výkladci.

Požární bezpečnost objektu je řešena v souladu s ČSN 73 0802. Rozsah dokumentace odpovídá stupni DUR.

Koncepce řešení:

V objektu budou skladována pouze jízdní kola, takže se nejedná o zakladačovou garáž ve smyslu přílohy I ČSN 73 0804. Prostory pro uložení kol je možné bez dalšího průkazu (v souladu s poznámkou čl.5.1.4 ČSN 73 0833) uvažovat s požárním rizikem $p_v = 15 \text{ kg/m}^2$.

Konstrukce objektu jsou nehořlavé a požární výška $h = 0 \text{ m}$.

Konstrukce objektu budou bez požární odolnosti a jejich požární bezpečnost bude zajištěna odstupovou vzdáleností.

Objekt je bezobslužný – není v něm trvalé pracovní místo (osoby předávají a vyzvedávají kolo v zákaznické zóně – otevřeném prostoru v úrovni terénu).

a) výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů:

Požárně nebezpečný prostor (PNP), který je stanoven pro pás šířky jednoho segmentu dvanáctistěnu (šířka 2,20 m a výška 11,38 m) jako zcela požárně otevřenou plochu a zasahuje do vzdálenosti až 3,15 m. Požárně nebezpečný prostor je vykreslen v situaci, která je součástí projektu.

Výpočet odstupových vzdáleností podle ČSN 73 0802

p_v [kg.m-2]	l	h_u [m]	I [KW.m-2]	k_2	k_3	po [%]	d [m]	po^* [%]	d^* [m]	
15,0	2,2	11,38	59,37	1,01	1,47	100	3,15	100	3,15	BIKE TOWER
50,0	14,0	3,00	114,12	0,53	0,76	48	3,88	48	3,88	OBJ.DÍLEN A PŘÍSTAVEK JIŽNÍ VĚŽE VB

Hodnoty označené * pro $po < 40\%$ neextrapolované na 40%

Nejbližší objekt výpravní budovy se nachází ve vzdálenosti 11,0 m směrem na severovýchod a 14,5 m směrem na severozápad. Další budova je objekt dílen ve vzdálenosti 10,5 m směrem na jihovýchod. Odstup od jižní věže byl stanoven v rámci projektu „Rekonstrukce VB ČB“ a zasahuje ve směru k cyklo věži do vzdálenosti až 3,31 m. Od přístavku VB a objektu dílen je požárně nebezpečný prostor stanoven v souladu s čl.5.9.3 ČSN 73 0834, viz výše.

V požárně nebezpečném prostoru objektu se nenachází žádný jiný objekt s rizikem rozšíření požáru (výstupy z podchodu pod komunikací, ve vzdálenosti 2,7 m, jako prostor bez požárního rizika se v PNP věže mohou nacházet) a ani se objekt nenachází v požárně nebezpečném prostoru požárních úseků výpravní budovy (výstupy z podchodu pod komunikací jako prostoru bez požárního rizika PNP nevytváří). Na základě uvedených skutečností jsou odstupové vzdálenosti vyhovující

b) zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva:

Vnější zdroje požární vody pro zásah jednotek HZS jsou tvořeny stávajícími hydranty na stávajících vodovodních řadech v ulici Nádražní. Do vzdálenosti 150 m jsou minimálně 3 hydranty, 1x na DN160 a 2x na DN200, což je vyhovující pro pol.1 tab. 1-2 ČSN 73 0873 (plocha cyklověže je cca 55 m²).

Jedná o neobsluhované zařízení, kde dispozice neumožňuje účinný zásah v celém prostoru věže, kde by případný rozvod požární vody nebyl chráněn proti mrazu a kde je vstup do vnitřku věže umožněn pouze servisním pracovníkům. Z tohoto důvodu se nepředpokládá možnost efektivního provedení prvotního protipožárního zásahu přítomnými osobami a nenavrhuje se vnitřní zdroj požární vody.

Pro zařízení v zákaznické zóně bude k dispozici 1x přenosný hasicí přístroj práškový s hasicí schopností 21A.

c) předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby:

Vyhrazená PBZ dle §4 vyhl.246/2001 Sb. ve znění pozdějších nařízení se nezřizují.

d) zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany:

Příjezd techniky požárních jednotek je možný po stávající obecní komunikaci (ulice Nádražní) až do těsné blízkosti objektu – v souladu s kap.12.2 ČSN 73 0802. Komunikace je dvoupřuhové průjezdná – není řešeno otáčení techniky HZS.

S ohledem na výšku objektu z hlediska požární bezpečnosti ($h < 12$ m) nejsou vyžadovány nástupní plochy ani vnitřní zásahové cesty. S ohledem na plochu ($S = \text{cca } 55 \text{ m}^2$) se nezřizují vnější zásahové cesty.

e) závěr:

Výše uvedené skutečnosti musí být zohledněny v dalším stupni projektové dokumentace a při realizaci stavby. Podrobně budou záležitosti zajištění požární bezpečnosti řešeny v dalším stupni projektové dokumentace.

Pozn.

PBR objektu výpravní budovy je řešeno v rámci DSP a na řešení bylo vydáno dne 26. 2. 2019 souhlasné koordinované stanovisko č.j. HSCB-5367-3/2018 KŘ.

Hladký

B.2.9. ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI

Cyklověž není budova dle zákona o Hospodaření s energiemi 406/2000 Sb v platném znění.

Z tohoto důvodu není posuzováno hospodaření s energiemi.

B.2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

Z podstaty věci není předmětem řešení

B.2.11. OCHRANA STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

b) ochrana před bludnými proudy

Není předmětem DUR a bude upřesněno v následujícím stupni dokumentace.

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Není z povahy věci předmětem řešení.

d) ochrana před hlukem,

Není z povahy věci předmětem řešení.

e) protipovodňová opatření.

Území nebylo zasaženo povodní v roce 2012. Viz Průvodní zpráva, kapitola A 3 bod c)

Neřeší se, území se nenachází v záplavové zóně Q_{100} .

B 3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

- a) napojovací místa technické infrastruktury,

Přípojka NN

Cyklověž bude napojena kabelem NN z volného vývodu TS 334 Nádraží.

Vodovod

Vodovodní přípojka dn63 do jižní věže nebude nadále využívána, proto bude bez náhrady zrušena, zaslepena v revizní šachtě.

Z důvodů kolize této šachty s cyklověží je šachta přemístěna o několik metrů na jih. Vodovodní přípojka občanské vybavenosti v podchodu bude zachována, přepojena do této šachty a vedena novou trasou a v ul. Nádražní napojena na stávající přípojku.

Kanalizace

Odvodnění bude napojeno do veřejné kanalizace procházející upravovaným prostorem.

- b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Přípojka NN

Instalovaný příkon cyklověže je cca 10 kW, Nový kabel přípojky (min. CYKY-J 4x10 mm²) bude veden z RNN TS 334

Vodovod

Zrušena přípojka dn63

Kanalizace

DN 200, 20 m

B 4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

- a) popis dopravního řešení,

Stávající stav je plně zachováno. Dojde pouze k rektifikaci hran připojení. Jedná se o napojení do ulice Nádražní s dělicím ostrůvkem. Výjezd je dopravně zachován ve stávajícím stavu.

Cyklověž není z povahy věci určena pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

- b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu,

Stávající připojení severní plochy na Nádražní ulici zůstává v původní poloze a parametry připojení se nemění.

- c) doprava v klidu,

Umístěním cyklověže do prostoru stávajícího parkoviště dochází ke změně uspořádání parkování na jižní ploše. Znamená to snížení počtu stávajících parkovacích míst o 10. Konkrétně se nově jedná o 8 parkovacích stání – 5 + 3i.

- d) Pěší a cyklistické stezky.

Pěší jsou záměrně vedeni přes severní plochu. Jižní je určena cyklistům.

- e) Napojení areálu na veřejnou komunikaci

Stávající stav je plně zachováno. Dojde pouze k rektifikaci hran připojení.

B 5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) terénní úpravy,

Jedná se o rovinatý terén, nejsou zamýšleny žádné terénní úpravy.

b) použité vegetační prvky,

Celá plocha bude nově upravena, jedná se o trávník a nízké celopokryvné dřeviny, bude doplněn jeden soliterní strom.

c) biotechnická opatření.

Nejsou předpokládána žádná biotechnická opatření.

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

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

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

c) vliv stavby na soustavu chráněných území Natura 2000,

d) návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA,

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

Přeložka nemá vliv na body a) – e). Stávající stav se nemění.

B 7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Nemění se.

B 8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,**

Materiál z demolic a zemních prací Zavážení nového stavebního materiálu Oblasti mimo České Budějovice

Dopravní trasy na E55, silnice I/34

Ze staveniště:

Stavba -> Nádražní -> Generála Píky -> silnice I/34, E55 -> ven z Českých Budějovic

Na staveniště:

silnice I/34, E55 -> Generála Píky -> Nádražní -> Strakonická -> silnice I/3 -> Na Dlouhé louce -> Mánesová -> Nádražní -> stavba

Betonárna např. ZAPA beton, a.s. - betonárna České Budějovice

Ze stavby:

Stavba -> Nádražní -> Generála Píky -> Okružní -> betonárka

Na stavbu:

Betonárna -> Okružní -> Generála Píky -> Nádražní -> Strakonická -> silnice I/3 -> Na Dlouhé louce -> Mánesová -> Nádražní -> stavba

Výběr konkrétní betonárky, skládky pro odvoz materiálu z demolic, výkopu a trasa pro zavážení nového stavebního materiálu budou v kompetenci vybraného dodavatele stavby.

Největší intenzita dopravy se dá očekávat v hlavní fázi výstavby cyklo-věže cca 1-2 nákladních vozidel denně a následně v ostatních fázích výstavby (při výstavbě hrubé stavby HSV, PSV) cca 1 nákladních aut denně s větším podílem lehkých nákladních vozidel.

Hmotnost staveništních vozidel se uvažuje, že bude dosahovat maximální povolené hmotnosti vozidel stanovených vyhláškou 341/2014 Sb. o schvalování způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích § 37 (tj. dle typu 18 až 32t), rovněž bude odpovídat maximální povolené hmotnosti dle aktuálního dopravního značení.

Pro dopravu větších prvků, jejíž doprava bude dosahovat nadrozměrného nákladu, bude nutné vyřídit povolení k přepravě nadměrného nákladu, které zpoplatňováno dle zákona č. 634/2004 Sb. o správních poplatcích. Údaje potřebné k vydání povolení jsou stanoveny § 40 vyhlášky č. 104/1997 Sb.. Povolování přepravy je prováděno na základě § 25 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Předpokládá se, že zhotovitelská firma si zajistí kvalitní logistiku přepravy a plán organizace výstavby, aby vozidla a technika vázaná na stavbu nezatěžovala okolí stavby.

Napojení staveniště na zdroj vody:

Nápojný bod vody pro stavbu určí správce místní vodovodní sítě. Na tomto bodě bude osazen podružný vodoměr, pro samostatné odečítání vody pro stavbu. V případě nutné potřeby bude zásobování stavby vodou řešeno dovozem s využitím automobilové cisterny.

Napojení staveniště na kanalizaci:

Pro odvodnění plochy staveniště budou využity stávající uliční vpusti v záboru stavby. Vybraný zhotovitel stavby určí společně se správcem kanalizační sítě nápojný bod kanalizace pro stavbu. Voda vypouštěná do kanalizace bude očištěna od kalů a nečistot a zároveň bude čistota vypouštěné vody kontrolována.

Napojení staveniště na zdroj elektrické energie:

Vybraný zhotovitel stavby bude jako zdroj elektrické energie využívat staveništní trafostanici, která bude umístěna v záboru stavby.

Napojení stavby na telefon:

Dodavatel stavby bude využívat vlastní mobilní telefony.

b) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**1. Všeobecné podmínky pro ochranu životního prostředí při výstavbě**

Ochranu životního prostředí (někdy označovanou jako environment) lze v daných souvislostech vyložit jako vztah mezi stavbou v průběhu výstavby i užíváním a vnějším (přírodním) prostředím, tj. působením výstavby a provozované stavby na přírodní okolí např. emisemi či odpady.

V oblasti ochrany životního prostředí je zadavatel a zhotovitel stavby:

- při realizaci všech činností na staveništi povinen postupovat s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržovat příslušné právní předpisy v platném znění, zejména:
- zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů
- nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

minimalizuje dopady vyplývající z provádění prací na staveništi z hlediska hluku, vibrací, prašnosti

postupuje při likvidaci odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o odpadech, (zejména musí vést evidenci o nakládání s odpady podle §39, tato evidence je součástí dokumentace předkládané k přijímacímu řízení)

speciální pozornost věnuje vzniku nebezpečného odpadu (nutné povolení k nakládání s nebezpečnými odpady pro danou lokalitu, všechny materiály, které obsahují složky uvedené v příloze 5 zákona) a dalším jmenovitým typům odpadů.

2. Soubor organizačních a technických opatření v době výstavby pro ochranu životního prostředí

Účastníci výstavby jsou povinni minimalizovat potenciální nepříznivé vlivy na životní prostředí, veřejné zdraví a pohodu obyvatelstva a to zejména na obytnou zástavbu sousedící se stavenišťem.

- Zpracovat a projednat s příslušnými městskými částmi přepravní trasy staveništní dopravy, a to i s ohledem na deponie, s důrazem na akustickou situaci a prašnost, které budou minimálně zatěžovat obytná území v sousedství (staveništní dopravu vést zásadně ve směru z města; při přepravě sypkých materiálů využívat kontejnery nebo zakrytí nákladů vozidel plachtami; staveništní dopravu organizovat i s ohledem na možnou

kumulaci se staveništní dopravou dalších významných staveb ovlivňujících dané území; optimalizovat dopravní omezení na hlavních komunikacích).

- Stavební činnost na povrchu provádět pouze v denní době od 6.00 – 20.00 hodin, nejhlučnější práce v blízkosti obytné zástavby provádět dle hlukové studie, která je součástí této dokumentace. Stanovit vhodný způsob oznamování veřejnosti období hlučnějších prací a období relativního klidu.
- Omezit práce o víkendech od 8.00 – 18.00 hodin.
- Respektovat technická a organizační opatření vyplývající z hlukové studie řešící hluk z výstavby (používat stroje a mechanismy s předpokládaným akustickým výkonem podle hlukové studie; dodržovat doby nasazení nejhlučnějších strojů; dodržovat dostatečně dlouhé přestávky během hlučných operací; vypínat motorů nákladních aut po dobu čekání).
- Zemní práce provádět po etapách, vždy v rozsahu nezbytně nutném.
- Omezit mezideponie a skladování prašných materiálů.
- Omezit sekundární prašnost včasným skrápěním příslušných ploch.
- Zajistit řádnou údržbu a sjízdnost využívaných komunikací včetně staveništních, a zamezit jejich znečištění se zajištěním účinné techniky k čištění automobilů, popřípadě k čištění komunikací.
- Omezit světelné znečištění okolí.
- Vhodně nakládat s odpady (třídit a shromažďovat jednotlivé druhy odpadů, vést evidenci, přednostně využívat odpady).
- Zpracovat vykácené dřeviny štěpkováním, případně kompostováním (s vyloučením pálení).
- Zajistit důslednou ochranu dřevin a vegetace při stavebních činnostech.
- Zajistit dobrý technický stav dopravních a stavebních mechanismů, zejména z hlediska hlučnosti, exhalací a úniku ropných látek (údržbu mechanismů neprovádět na staveništi).
- Vhodným způsobem využít či odstranit zeminy podle výsledků ověření event. kontaminace půdy (popřípadě řešení sanace pozemků).
- Uvést do původního stavu plochy, na kterých došlo k dočasnému odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu nebo dočasnému odnětí pozemků určených k plnění funkcí lesa (včetně technické a biologické rekultivace a osazení dřevin).
- Řešit odvod a vypouštění vod znečištěných nerozpuštěnými látkami přes vhodně dimenzované usazovací jímky a popřípadě přes vhodně dimenzované odlučovače ropných látek a monitorovat znečištění vypouštěných vod. Ve vztahu k odvádění drenážních vod vytipovat místa pro odvádění drenážních vod přes dešťovou kanalizaci do povrchových vod. Nutné je ověřit kapacitní možnosti toků a dojednat podmínky se správcí drobných vodních toků. Napojení na veřejnou kanalizační síť a na dešťové kanalizace musí být s ohledem na umísťování nových stok a přípojek dořešeno, aby mohlo být v procesu územního řízení posouzeno. Požaduje se proto, aby k vydání územního rozhodnutí bylo podkladem vyjádření místně příslušného vodoprávního úřadu
- Vhodně nakládat s látkami, které mohou ovlivnit jakost povrchových nebo podzemních vod.
- Zpracovat povodňový plán pro etapu výstavby s opatřeními ve vztahu k záplavovému území.
- Zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) pro etapu výstavby s ohledem na nakládání s látkami, které mohou ohrozit jakost povrchových nebo podzemních vod (s havarijním plánem budou prokazatelně seznámeni příslušní pracovníci stavby včetně subdodavatelů).
- Provádět monitorování hydrogeologických poměrů.

- Zajistit informovanost obyvatelstva v zájmovém území o průběhu stavebních prací a ustanovit kontaktní osoby, na kterou by se mohli občané obracet s případnými připomínkami, náměty a event. stížnostmi.

3. Ochrana před nadměrnou prašností

Při odvozu odtěžené zeminy, při výjezdu stavebních mechanismů ze záborů stavenišť může podél odvozových komunikací docházet k znečištění vozovek a nárůstu koncentrace prachu v ovzduší. Je třeba dodržet platnou hygienickou směrnici pro max. koncentraci prachu.

Pro snížení prašnosti je nutné, aby mechanismy opouštějící staveniště projížděly mycími plochami, a dále je nutné provádět průběžné zkrápění vnitrostaveništních komunikací. Případná znečištění veřejných komunikací v okolí stavby je nutno průběžně odstraňovat.

4. Ochrana vodních zdrojů

Při výstavbě komunikace budou vznikat tyto typy odpadních vod:

- oplachové vody (oplach stavebních mechanismů a aut před vjezdem na veřejné komunikace)
- zaolejované vody (při opravárenské činnosti)
- alkalické vody (při cementovém hospodářství)
- havarijní vody (při náhlém a nekontrolovatelném úniku ropných látek a olejů)
- dešťové vody (odtok vody ze střech a zpevněných ploch)
- splaškové vody (odtok fekálního odpadu z objektů ZS)
- tunelová voda

Tyto odpadní vody musí splňovat povolené hodnoty, požadované kanalizačním řádem, příp. příslušným povodím.

5. Ochrana před hlukem

Pokud se jedná o hluk při provádění prací je nutno dodržovat nařízení vlády č.1272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Součástí této dokumentace je hluková studie, která řeší dopady na okolí stavby s návrhem opatření.

Při výpočtu hluku od stavebních strojů na jednotlivých staveništích během výstavby byly na některých staveništích zjištěny hodnoty, které převyšují hygienické limity (pro venkovní i vnitřní prostory) stanovené v nařízení vlády č.272/2011 Sb. V technické části dokumentace u jednotlivých stavebních oddílů je v objektech „Protihluková opatření“ řešen způsob ochrany prostor kolem staveniště před hlukem a vibracemi ze stavební činnosti. Současně je třeba zdůraznit, že stávající hladiny hluku (vlivem dopravy) v okolí některých uvažovaných stavenišť již dnes značně převyšují povolené limity.

Obecně lze říci, že je nutné dodržet určité podmínky:

- Stavební práce na povrchu v blízkosti obytné zástavby, provádět v době od 7⁰⁰ hod, v prodloužené pracovní směně do 18⁰⁰ hod. max. do 21 00 hod a práce v noci vyloučit.
- Stavebně technologické cykly, které budou prováděny souvisle delší dobu i v noci bude nutné organizovat tak, aby vývoz a zavážení stavebního materiálu bylo uskutečněno v předepsaném rozmezí času
- Stabilní kompresory umístit uvnitř samostatných objektů s útlumem, vybavit je účinnými tlumiči hluku, příp. užít méně hlučné mobilní kompresory.
- Vyloučit při výstavbě nejhlučnější mechanismy, které lze nahradit technicky a ekologicky dokonalými stroji

6. Ochrana zeleně

Při provádění prací bude dodržována ve vztahu ke vzrostlé zeleni ČSN DIN 18 915 Práce s půdou, ČS DIN 18 916 Výsadby rostlin, ČSN DIN 18 917 Zakládání trávníků, ČSN DIN 18 918 Technicko-biologická zabezpečovací opatření, ČSN DIN 18 919 Rozvojová a udržovací péče o rostliny a ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech.

Dřeviny v dosahu stavební činnosti je nutné ochránit v souladu s ČSN 83 9061 Technologie stavebních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

7. Ochrana inženýrských sítí

Pro inženýrské sítě platí následující ochranná pásma:

Vodovodní řady

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších předpisů) - §23 odst. 3

<u>Dimenze</u>	<u>OP</u>	<u>poznámka - na každou stranu</u>
do ø 500 mm vč.	1,5 m	od vnějšího líce stěny
nad ø 500 mm	2,5 m	potrubí

Kanalizační stoky

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu (ve znění pozdějších předpisů) - §23 odst. 3

<u>Dimenze</u>	<u>OP</u>	<u>poznámka - na každou stranu</u>
Do ø 500 mm vč.	1,5 m	od vnějšího líce stěny
Nad ø 500 mm	2,5 m	potrubí

Zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů)

- §46 odst. 3 písmeno g) – vzdálenost 1 m.

Podzemní elektrické vedení

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů)

- §46 odst. 5

<u>Napětí</u>	<u>OP</u>	<u>poznámka</u>
Do 110 kV	1 m	po obou stranách krajního kabelu
Nad 110 kV	3 m	po obou stranách krajního kabelu

Transformátor 1-52 kV na nízké napětí

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů)

- §46 odst. 6

<u>Typ</u>	<u>OP</u>	<u>pozn. - svislé roviny</u>
Stožárový	7 m	písm. b)
Zděný	2 m	písm. c)

Plynovod

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů)

- §68 odst. 3 písmeno a), b)

<u>Typ</u>	<u>OP</u>	<u>pozn. - svislé roviny</u>
STL, NTL a přípojky	1 m	na obě strany od půdorysu
U ostatních plynovodů a technologických objektů	4 m	na obě strany od půdorysu

Ochranná pásma zařízení na výrobu nebo rozvod tepelné energie

Ochranná pásma vymezuje energetický zákon č. 458/2000 Sb. (ve znění pozdějších předpisů)

- §87 odst. 2

Druh zařízení	OP	pozn. - svislé roviny
Výroba nebo rozvod tepla		2,5 m od půdorysu
Výměňníková stanice	2,5 m	od půdorysu

Ochranné pásmo RRS

Stávající zařízení je chráněno ochranným pásmem. Ochranné pásmo se zřizuje dle zákona

č. 127/2005 Sb. (ve znění pozdějších předpisů)

Kolektor

Požadavky dle normy ČSN 73 7505 – Sdružené trasy městských vedení technického vybavení

Telekomunikační vedení pod zemí

Ochranné pásmo dle zákona č. 151/2000 Sb. o telekomunikacích - §92 odst. 3 – vzdálenost 1,5m po stranách krajního vedení

8. Nakládání s odpady:

Odpadový materiál vzniklý při bourání bude likvidován v souladu se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších změn (dále jen zákon o odpadech), jeho prováděcích předpisů a na něj navazující vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 93/2016 Sb. ze dne 23. března 2016, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a Seznam odpadů.

Během výstavby bude původce odpadů odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností, stavbou bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s vyhláškou MŽP č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších změn.

Odpad bude na staveništi tříděn, bude ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště pro následný odvoz. Z hlediska posuzování vhodnosti odpadů k recyklaci bude postupováno v souladu s doporučeními metodického pokynu odboru odpadu MŽP k nakládání s odpady ze stavební činnosti a odstraňování staveb (seznam odpadů vhodných k úpravě recyklací obsahuje příloha č. 1 příslušného metodického pokynu MŽP).

Materiálové využití odpadů bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Přednostně budou odpady druhotně využity (stavební recyklace, dřevní hmota, železo). Odpady budou předány pouze osobám, které jsou dle zákona o odpadech k jejich převzetí oprávněny.

Po celou dobu stavby bude dodavatelem stavby vedena evidence odpadů. Ke kolaudaci budou předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití na stavbě není možné.

c) maximální zábory pro staveniště*Zábor stavby krátkodobý*

- je navržen pro realizaci jedné nebo několika dílčích činností (převážné pro provádění přeložek inženýrských sítí).

Zábor stavby dlouhodobý

- je navržen pro realizaci hlavních bodů stavebního a montážního programu výstavba nové cyklo věže před hlavní budovou výpravní budovy v Českých Budějovicích.

Předpokládaná doba realizace stavebního programu je cca 1 rok. Práce budou zahájeny ihned po výběru zhotovitele.

d) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Požadavky na bezbariérové obchozí trasy pro stavbu cyklověže se zde nepředpokládají. Pro danou stavbu se nepředpokládá výstavba bezbariérových odchozích tras.

e) bilance zemních prací, požadavky na přesun nebo deponie zeminy

Vzhledem k charakteru a místě stavby nelze na staveništi uspořádat deponii zeminy. Veškerá vytěžená zemina bude ihned odvezena do deponie zemin mimo stavbu určené hlavním dodavatelem stavby.

Přebytek výkopu, který zbyde po stavbě, bude zhotovitelem stavby odvezen do deponie zemin. Objem zeminy ze stavební činnosti činí cca 120 m³.

Ocásek