

PROJEKT CENTRUM NOVA s. r. o., Palackého 48, 393 01 Pelhřimov
IČ: 280 94 026, tel. 565 323 117, fax 565 322 586
web: www.projektcentrum.cz, e.mail: info@projektcentrum.cz

B. Souhrnná technická zpráva

Stavebník:

Datum:

Stupeň:

Zpráva číslo:

Obsah

B.1	Popis území stavby	5
a)	Charakteristika stavebního pozemku	5
b)	Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)	5
c)	Stávající ochranná a bezpečnostní pásma	5
d)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	5
e)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	5
f)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	5
g)	Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé)	5
h)	Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu)	6
h.1)	Napojení na dopravní infrastrukturu	6
h.2)	Napojení na technickou infrastrukturu	6
i)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
B.2	Celkový popis stavby	7
B.2.1	Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek	7
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	7
a)	Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení	7
b)	Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	8
B.2.3	Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby	8
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	8
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	9
B.2.6	Základní technický popis staveb	9
a)	SO-001 – Příprava území	9
b)	SO-101 – Místní komunikace, nástupiště	9
c)	SO-102 – Parkovací plocha	11
d)	SO-103 – Komunikace pro pěší	12
e)	SO-104 – Dopravně inženýrská opatření vč. PDZ	13
f)	SO-301 – Dešťová kanalizace (odvodnění místní komunikace, nástupiště)	13
g)	SO-302 – Dešťová kanalizace (odvodnění parkovací plochy)	14
h)	SO-303 – Odlučovač ropných látek	14
i)	SO-401 – Rozvod veřejného osvětlení	15
	Nároky na elektrickou energii	15
j)	SO-402 – Rozvody SLP a NN informačního systému	15
	Nároky na elektrickou energii	15
k)	SO-403 – Přeložky silových kabelů společnosti E.ON	15
l)	SO-404 – Přeložky sdělovacích kabelů společnosti CETIN	16
m)	SO-701 – Zastřešení nástupiště	16
n)	SO-702 – Protihluková stěna	16
o)	SO-703 – Stavební úpravy výpravní budovy č.p. 264	16
p)	SO-801 – Sadové úpravy	17
q)	SO-901 – Městský mobiliář	17
B.2.7	Technická a technologická zařízení (zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií)	17
B.2.8	Požárně bezpečnostní řešení	17

Viz samostatná část projektové dokumentace

B.2.9	Zásady hospodaření s energiemi; kritéria tepelně technického hodnocení.....	17
B.2.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	17
	a) Zásady řešení parametrů stavby.....	17
	a.1) Větrání.....	17
	a.2) Vytápění.....	17
	a.3) Osvětlení.....	17
	a.4) Zásobování vodou.....	18
	a.5) Likvidace odpadních vod.....	18
	b) Zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).....	18
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí (pronikání radonu z podloží, bludné proudy, seizmicita, hluk, protipovodňová opatření apod.).....	18
B.3	Připojení na technickou infrastrukturu.....	19
	a) Napojovací místa technické infrastruktury a přeložky včetně připojovacích rozměrů, výkonových kapacit a délek.....	19
	a.1) Napojení na zdroj elektrické energie.....	19
	a.2) Napojení na zdroj pitné a požární vody.....	19
	a.3) Odkanalizování stavby.....	19
	a.4) Přeložky inženýrských sítí.....	20
B.4	Dopravní řešení.....	20
	a) Popis dopravního řešení.....	20
	b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu.....	21
	c) Doprava v klidu.....	21
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	21
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	21
	a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda.....	21
	b) Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině.....	22
	c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.....	22
	d) Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA.....	23
	e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.....	23
B.7	Ochrana obyvatelstva; splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.....	23
B.8	Zásady organizace výstavby.....	23
	a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.....	23
	b) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.....	23
	c) Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé).....	23
	d) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.....	23

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika stavebního pozemku

Dotčené pozemky se nacházejí na východním okraji obce Soběslav v ulicích Kadlecova a Riegrova a zasahují až ke křížení ulic Riegrova a 28. října. Jedná se o pozemky, které jsou v současné době využívány jako autobusové nádraží a místní komunikace. Na těchto pozemcích se zároveň nacházejí stávající stavební objekty určené k demolici (dřevěná skladová budova, plechová garáž, zastřešení stávajících nástupišť) a objekty určené ke stavebním úpravám (výpravní budova).

b) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)

Stavebně historický průzkum nebyl prováděn, protože se nejedná o území, které je památkově chráněné, ani o území, které spadá do ochranného pásma památkově chráněného území.

Geologický a hydrogeologický průzkum nebyl v této fázi dokumentace prováděn. Tyto průzkumy budou provedeny před zpracováním dalšího stupně dokumentace.

c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Na dotčené území zasahuje ochranné pásmo dráhy. Toto ochranné pásmo má velikost 60m od osy krajní koleje. Do tohoto ochranného pásma spadá celá ulice Riegrova a část ulice Kadlecova včetně navrhované plochy záchytného parkoviště.

Dotčené území NENÍ zasaženo městskou památkovou zónou ani jejím ochranným pásmem. Dotčené území se NENACHÁZÍ v záplavovém území.

V dotčeném území se dále nacházejí standardní ochranná pásma podzemních a nadzemních inženýrských sítí.

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

Dotčené území se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

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

Navrhované úpravy dotčeného území nebudou mít vliv na odtokové poměry v území. V současné době se jedná o zpevněné a zastavěné plochy. Vody z těchto ploch jsou systémem uličních vpustí, resp. pomocí dešťových svodů odvedeny do místní kanalizace. Dotčené plochy budou v rámci tohoto projektu přeuspořádány a vody z jednotlivých ploch odvedeny taktéž do místní kanalizace.

f) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Součástí projektové dokumentace jsou v rámci objektu „SO-001: Příprava území“ demolice některých stávajících objektů a drobných staveb a odstranění stávajících zpevněných ploch. Tyto činnosti jsou podrobněji popsány v odstavci B.2.6 této zprávy.

Součástí dokumentace nejsou žádné požadavky na kácení dřevin ani asanace území.

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

Dotčené pozemky nejsou pod ochranou zemědělského půdního fondu ani se nejedná o pozemky určené k plnění funkce lesa.

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

h.1) Napojení na dopravní infrastrukturu

Navrhovaný dopravní terminál je dopravně napojen pomocí dvou jednosměrných napojení (vjezd/výjezd) na ulici Riegrova. Vjezd do terminálu je umístěn v místě stávající stykové křižovatky ulice Riegrova s ulicí Kadlecova, výjezd z terminálu potom v místě stykové křižovatky ulice Riegrova s ulicí 28. října. Obě dvě stykové křižovatky jsou tak modifikovány na průsečné uspořádání. Zároveň je využita ulice Riegrova jako přístupová komunikace k podélným autobusovým stáním v rámci terminálu.

Parkoviště je napojeno pomocí stykového dvoupruhového obousměrného napojení na ulici Kadlecova.

Z hlediska pěšího je terminál i parkoviště napojeno pomocí chodníkových tras vedených podél ulice Riegrova a Kadlecova, resp. podél stávající zástavby. V místě křížení pěších tras s automobilovou dopravou jsou s ohledem na dopravní situaci navrženy buď přechody pro pěší, nebo místa pro přecházení. Stávající chodníky a vjezdy v řešené oblasti budou rekonstruovány tak, aby bylo umožněno napojení na rekonstruovanou komunikační síť.

h.2) Napojení na technickou infrastrukturu

Nová větev dešťové kanalizace, která bude odvodňovat novou parkovací plochu, bude napojena do stávající stoky veřejné kanalizace (beton DN300). Nová kanalizace bude napojena na stávající, v ploše chodníku pro pěší, před východní fasádou objektu který se nachází na p.č. 843. Místo napojení nové kanalizace na stávající bude provedeno na p.č. 840 v místě stávající šachty. Stávající kanalizační šachta bude zdemolována a provedena nově.

V ulici Kadlecova bude pro odvodnění stávající komunikace osazena 1x uliční vpust (UV8), která bude napojena na stávající kanalizační řad v ulici (beton DN300).

V ulici Riegrova budou doplněny nové odvodňovací prvky stávající (upravované) komunikace. Bude osazeny celkem 4 kusy (UV1 - 4) chodníkových uličních vpustí, které budou napojeny na stávající kanalizační řad (Beton DN300), který je veden v této ulici.

Napojení kanalizace od UV, na stávající kanalizační řad bude provedeno navrtávkami, které budou osazeny sedlovou odbočkou s integrovaným kulovým kloubem.

Napojení nové dešťové kanalizace, která bude odvodňovat nástupiště a novou komunikační větev podél protihlukové stěny, bude provedeno na stávající veřejný kanalizační řad (Beton DN300), před objektem na p. č. 833, v ulici Riegrova. Napojení bude provedeno v ploše stávající komunikace na p.č. 4068/65. V místě napojení bude na kanalizační stoce provedena nová kanalizační šachta DN1000.

Osvětlení přestupního terminálu bude napojeno na rozvod veřejného osvětlení. Napojení bude provedeno ze stávajícího vedení, které koliduje s navrhovanou stavbou. Toto vedení bude přerušeno a zataženo do nosného ocelového sloupu konstrukce terminálu. Ve sloupu bude zřízena elektrovýzběj, kde bude odjištěno pojistkou E27 6A osvětlení terminálu.

Stávající rozpojovací skříň Eon Distribuce a.s. na p.p.č. 4027 bude demontována včetně vstrojení. Stávající rozpojovací skříň SS133 na č.p. 264/5 – nádražní budova bude demontována a nahrazena za novou rozpojovací skříň SR422. (samostatná akce E.On Distribuce a.s.)

Stávající elektroměrový pilíř u rozpojovací skříně na p.p.č. 4027 bude demontován.

U objektu drážní budovy v blízkosti nové rozpojovací skříně Eon Distribuce bude zřízen pilíř elektroměrového rozvaděče, ze kterého bude napájen systém kamery ve vlastnictví Městské policie Soběslav, informační systém drážní budovy a okruh nového veřejného osvětlení pro terminál.

Napájení informační tabule terminálu bude z nového rozvaděče EMR, kde bude dále umístěn jistič pro toto zařízení.

Datové připojení informační tabule bude zemním kabelovým vedením ze stávajícího informačního systému ve výpravní budově.

Napájení přesunuté kamery včetně příslušenství bude z nového rozvaděče EMR, kde bude dále umístěn jistící prvek pro toto zařízení.

Pro nové veřejné osvětlení budou sloužit stávající napojovací body (rozpojovací skříně VO), případně lampy VO v blízkosti zřizování nové lampy a nový EMR rozvaděč u výpravní budovy. Nové rozvody VO budou vzájemně zokruhovány se stávajícím vedením VO.

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

Předpokládá se realizace ve více etapách. Nejprve bude realizován nový autobusový terminál včetně rekonstrukce přilehlých komunikací, v průběhu této realizace bude zachován částečný provoz na stávajícím autobusovém nádraží. Po umožnění provozu v prostoru nového terminálu bude provedena demolice stávajícího autobusového nádraží a realizace nového parkoviště vč. souvisejících komunikací pro pěší. Základním předpokladem je zachování přinejmenším částečné funkčnosti v průběhu výstavby.

S ohledem na koordinaci s dalšími SO a nutností projednání s provozovatelem BUS linek budou koordinace a časové návaznosti, resp. souslednosti, řešeny v dalším stupni PD.

Související a podmiňující investicí jsou veškeré demolice stávajících objektů a stávajících zpevněných ploch.

Související investicí je taktéž úprava stávající výpravní budovy. Tato úprava je řešena samostatnou dokumentací a samostatným povolením.

Související investicí je výstavba protihlukové stěny na místě, kde v současné době stojí dřevěný skladový objekt. Po jeho odstranění bude nutné v tomto místě doplnit protihlukovou stěnu. Tato hluková stěna naváže na stávající, která je z obou stran ukončena u dřevěného skladového objektu.

Jako související investice lze chápat i nutné přeložky některých stávajících inženýrských sítí. Jedná se o:

- přeložky silových kabelů společnosti E.ON
- přeložky sdělovacích kabelů společnosti CETIN

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Stavba se skládá z následujících částí:

Parkoviště s účelem parkování.

Autobusové nádraží s účelem přepravy cestujících, čekání cestujících a dvou odstavných stání autobusů.

Výpravní budova:

-řešeno samostatnou PD a samostatným povolením

Navrhované kapacity objektu:

Autobusové nádraží – ostrovní nástupiště s oboustrannými podélnými stáními, 6 podélných stání s volným uspořádáním

Parkoviště – 52 kolmých parkovacích stání + 3 kolmá stání pro invalidy

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Autobusové nádraží přesouváme blíže k železničnímu nádraží, tak aby se co nejvíce zvýšil komfort cestování. Na místě stávajícího terminálu navrhujeme parkoviště o kapacitě 55 míst. Ve stávající budově nádraží ČD navrhujeme nově umístění zázemí pro přepravce Commet.

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

Parkoviště:

Parkoviště navrhujeme jako plochu v kombinaci živičného krytu (komunikace mezi parkovacími stáními) a zámkové dlažby (parkovací stání). Mříže vymezující prostor pro stromy budou slícované s vozovkou opatřené tmavým nátěrem RAL 7021.

Autobusové nádraží:

Návrh vytváří jednoduchou podélnou kompozici betonové obdélníkové železobetonové desky, vynesené ocelovými sloupy. Beton bude v pohledové úpravě, sloupy opatřené tmavým nátěrem RAL 7021. Pochozí plocha nástupiště je lemována betonovými obrubníky v místě nástupu přecházející v kasselský obrubník. Je vydlážděna betonovou světlou dlažbou. V místech pod střechou ve vzdálenosti 500mm od okraje je vydlážděn obdélník v tmavém betonovém odstínu.

Výpravní budova nádraží:

Řešeno samostatnou PD a samostatným povolením.

Veškeré řešené chodníky jsou navrženy ve stávajícím materiálu - betonová světlá čtvercová dlažba.

B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Výpravní budova:

Řešeno samostatnou PD a samostatným povolením.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Komunikace a zpevněné plochy jsou navrženy v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. V rámci návrhu byly respektovány následující parametry:

- v místě pohybu pěších jsou provedeny bezbariérové úpravy, max. výškový rozdíl +2 cm;
- maximální podélný sklon chodníku 1:12 (8,33 %), příčný sklon chodníku maximálně 2% v šířce min. 0,90 m;
- nástupní hrana autobusového nádraží je provedena s ohledem na typ autobusů s výškou šlápnutí +16 cm;
- v prostoru parkoviště jsou navrženy tři stání pro invalidy. Min. šířka stání pro invalidy je 3,50 m, šířka dvoustání pro invalidy je 5,80 m se společným manipulačním prostorem šířky 1,20 m;
- max. podélný sklon stání pro invalidy 2 %, maximální příčný sklon 2,5 %;
- min. šířka chodníku 1,50 m;
- úpravy pro nevidomé jsou provedeny v logice navazujících přirozených a umělých vodících linií;
- varovné pásy provedeny z reliéfní dlažby š = 0,40 m, v místě šlápnutí ≤ 8 cm;
- signální pásy provedeny z reliéfní dlažby š = 0,80 m, v místě přechodů a míst pro přecházení vždy ve směru přechodu/místa pro přecházení;
- umělá vodící linie v prostoru ostrovního nástupiště je provedena z drážkované dlažby š = 0,40 m;
- přístupy k předním dveřím autobusu jsou vyznačeny pomocí signálních pásů, napojených na umělou vodící linii, 80 cm před staničním sloupkem, ukončeným na hranici bezpečnostního odstupu;
- bezpečnostní odstup (tj. 0,50 m od líce obruby) v místě nástupní hrany je proveden barevně kontrastní.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Při návrhu bylo postupováno v souladu s platnými bezpečnostními předpisy, normami ČSN a technickými předpisy.

Při provádění stavby smí být použity pouze materiály a výrobky splatným certifikátem pro použití v ČR.

Bezpečnost při užívání stavby

Řešené inženýrské objekty po svém dokončení budou předány jednotlivým správcům dopravní a technické infrastruktury, kteří budou zodpovídat za bezpečnost užívání stavby dle platné státní legislativy. Stavební objekty budou po dokončení taktéž předány vlastníkovi do užívání. Vlastník bude následně zodpovídat za bezpečnost užívání stavby dle platné státní legislativy.

B.2.6 Základní technický popis staveb

a) SO-001 – Příprava území

Před zahájením samotné výstavby jednotlivých objektů musí proběhnout přípravné práce. Do přípravných prací jsou zahrnuty zejména demolice stávajících objektů a ploch, a to:

- demolice stávajícího objektu na st.p.č. 4028 (objekt bez č.p. nebo č.e.). Jedná se o stávající dřevěný (zčásti zděný) skladový objekt, který je přízemní, nepodsklepený a zastřešený sedlovou střechou se střešní krytinou z azbestocementových šablon. Zděná část je zastřešena taktéž sedlovou střechou, ale s velmi malým spádem. Tato část je pravděpodobně zastřešena pomocí asfaltových pásů. Objekt bude v celém svém rozsahu včetně základů odstraněn, a to včetně přilehlé nakládací rampy a navazující betonové opěrné zídky s nájezdem do objektu, které se již nacházejí na p.p.č. 4022/78. Součástí odstranění objektu bude i odstranění jeho přípojek. Stávající vodovodní přípojka pro tento objekt bude odpojena a zaslepena v místě odbočení z vodovodního řadu. Stávající přípojka kanalizace bude po prokázání její neúčelnosti kamerovým průzkumem při realizaci stavby vyřazena z provozu, tzn. v šachtě zaslepena a v trase přípojky vyplněna inertním materiálem. Stávající vzdušné vedení elektronických komunikací firmy Cetin bude zrušeno (zdemontováno).
- demolice stávající plechové garáže (objekt není zanesen v KN) nacházejí se na p.p.č. 4022/78. Jedná se o garáž o rozměrech cca 3,4 x 5,3m zastřešenou sedlovou střechou s plechovou krytinou. Tento objekt bude kompletně odstraněn, a to včetně případných základových konstrukcí.
- demolice stávajících zastřešení autobusových nástupišť. Jedná se o 8ks zastřešení ve tvaru obráceného sedla (úžlabí). Tato zastřešení jsou vždy tvořena trojicí rámu s vaznicemi. Každý rám vždy tvoří střední sloup vetknutý do základu s vykonzolovanými průvlaky na obě strany od sloupu. Zastřešení tvoří trapézový plech. Tyto konstrukce budou v celém svém rozsahu vč. základových konstrukcí odstraněny.
- vybourání stávajících zpevněných ploch – jedná se především o asfaltové zpevněné plochy, lokálně pak o plochy s betonovou zámkovou dlažbou. Tyto plochy v rozsahu nezbytném pro provedení nových ploch budou vybourány včetně podkladních vrstev až na rostlý terén.

V rámci přípravy území vznikne staveništní suť, která bude průběžně odvážena na nejbližší skládku (Klenovice).

b) SO-101 – Místní komunikace, nástupiště

Podél stávající ulice Riegrova v prostoru mezi křižovatkami s ulicemi Kadlecova a 28. října je navrženo autobusové nové autobusové nádraží ve formě ostrovního oboustranně využitelného nástupiště. Nádraží je navrženo s podélným řazením autobusů z obou stran nástupiště. Ostrovní

nástupiště zajistí jednosměrný kruhový objezd autobusů. Celkem je navrženo 6 autobusových stání (3 z každé strany nástupiště) s volným řazením, tzn. s mezerou 12,0 m mezi autobusy. Délka stání je navržena 13,0 m. Zastávkové pruhy pro autobusy jsou navrženy šířky 3,50 m, resp. 3,63 m. Šířka ostrovního nástupiště v místě nástupních hran je navržena 6,40 m. Na jedné straně jsou podélná stání umístěna podél ulice Riegrova a to takovým způsobem, aby šířka ulice Riegrova byla 6,50 m. Na opačné straně ostrovního nástupiště je navržen průjezdný prostor šířky 4,0 m, a následně zvýšený bezpečnostní odstup od přilehlé PHS min. šířky 0,50 m (SO-702).

Z hlediska výškového návrh respektuje výškový průběh stávajících komunikací a zpevněných ploch, na které je návrh napojen. S ohledem na prakticky nulové podélné sklony ale došlo v rámci obnovy krytu ulice Riegrova k výškové úpravě stávající komunikace takovým způsobem, aby byl zajištěn odtok vody podél obrub. Výškový průběh ulice Riegrova je definován podélným profilem umístěným v hraně komunikace. Niveleta je navržena s podélnými sklony 0,4 % - 0,6 % se čtyřmi výškovými oblouky o poloměru $R_z = 500 - 1200$ m a jedním lomem. Příčný sklon vozovek a autobusových stání je navržen jednostranný 2,5 %, příčný sklon chodníků a pěších ploch je navržen jednostranný 2 %.

Návrh vozovek a chodníků je v souladu s TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce vozovky asfaltové (přístupová komunikace/autobusové stání)

D0 – N – 3 (II. TDZ)

Asfaltový koberec mastixový	SMA 11S	4 cm
Asfaltový beton do ložné vrstvy	ACL 16S	7 cm
Asfaltový beton do podkladní vrstvy	ACP 16S	6 cm
Vrstva stmelená cementovým pojivem	SC C _{8/10}	17 cm
Štěrkoдрť	ŠD _A	25 cm
CELKEM		59 cm

Obnova asfaltového krytu (ulice Riegrova)

Frézování stávajícího krytu		2 – 8 cm
Asfaltový koberec mastixový	SMA 11S	4 cm
Asfaltový beton do ložné vrstvy	ACL 16S	7 cm

Konstrukce chodníku dlážděného (ostrovní nástupiště)

Betonová dlažba	DL I	6 cm
Lože (DDK 4/8)	L (DDK)	3 cm
Štěrkoдрť	ŠD _A	15 cm
CELKEM		24 cm

Konstrukce úprav pro nevidomé (chodníky a pěší komunikace)

Betonová dlažba reliéfní	DL I	6 cm
Lože (DDK 4/8)	L (DDK)	3 cm
Štěrkoдрť	ŠD _A	15 cm
CELKEM		24 cm

Zásypy po pláň vozovek a zpevněných ploch řeší příslušné technické předpisy.

Projektant upozorňuje na dodržení požadavku na kvalitu zemní pláně a jejího řádného zhutnění. Při kontrole zemní pláně se postupuje dle ČSN 70 1006. Modul přetvárnosti je nutno zkontrolovat zatěžovacími zkouškami. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podloží zeminy pod autobusovým pásem a přístupovou komunikací je $E_{\text{def},2} = 60 \text{ Mpa}$, pod chodníkem a pochozími plochami min. $E_{\text{def},2} = 30 \text{ Mpa}$.

Rozhraní mezi vozovkami a okolními zvýšenými plochami bude řešeno kamenným obrubníkem do betonového lože s boční opěrou OP3 se šlápnutím +12 cm / +16 cm (ostrovní nástupiště), +2 cm v místě přechodů a míst pro přecházení. V místě nástupních hran autobusových stání jsou navrženy Kasselské obruby do betonového lože s boční opěrou.

Odvodnění vozovek a zpevněných ploch je provedeno do nově navržených uličních vpustí umístěných podél nástupní hrany autobusového ostrovního nástupiště, resp. podél obrub ulic Riegrova a Kadlecova. Uliční vpusti v ulici Riegrova budou řešeny ve formě podchodníkových vpustí.

Označení UV	umístění UV	Výška	Poznámka
UV 1	ul. Riegrova	410,43	podchodníková vpust'
UV 2	ul. Riegrova	410,46	podchodníková vpust'
UV 3	ul. Riegrova	410,46	podchodníková vpust'
UV 4	ul. Riegrova	410,49	podchodníková vpust'
UV 5	BUS terminál	410,82	
UV 6	BUS terminál	410,83	
UV 7	BUS terminál	410,85	
UV 8	ul. Kadlecova	410,55	

Odvodnění pláně je provedeno pomocí příčného a podélného sklonu pláně do stávajících, či nově navržených podélných drenáží.

Schéma nového dopravní značení je popsáno v kapitole B.4.a.

c) SO-102 – Parkovací plocha

V místě stávajícího autobusového nádraží je navrženo nové plošné odstavné parkoviště ve formě P+R. Parkoviště je obdélníkového tvaru, napojení je provedeno pomocí stykového uspořádání na ulici Kadlecova. Sjezd je navržen jako obousměrný dvoupruhový. Z hlediska dopravního režimu se jedná o systém objížděné obousměrně pojížděné komunikace šířky 5,0 - 6,0 m s přilehlými kolmými parkovacími stáními o rozměrem min. 5,00 / 2,50 m. V rámci parkoviště je navrženo 52 parkovacích stání + 3 stání pro invalidy. V návaznosti na parkovací plochu jsou navrženy podél parkoviště komunikace pro pěší (viz SO-103). Z parkoviště je umožněn sjezd na pozemek 841/4, jedná se o napojení stávajícího sjezdu. Mezi východní hranou parkoviště a souběžně vedeným chodníkem podél ulice Riegrova je navržena s ohledem na výškové rozdíly opěrná zídka z palisád délky 32 m, osazená zábradlím o výšce $h = 1,10 \text{ m}$.

Z hlediska výškového je návrh podřízen průběhu navazujících komunikací a zpevněných ploch a výškového umístění souvisejících objektů, u kterých je nutné zachovat návaznosti. Výškové řešení je definováno podélným profilem umístěným v ose podél stávající zástavby (jižní hrana parkoviště). Niveleta je navržena s podélnými sklony 2,0 % - 6,0 % se dvěma výškovými oblouky o poloměru $R_z = 75 - 200 \text{ m}$ a třemi lomy. Příčný sklon parkovacích ploch je navržen v rozmezí 1 - 3 %, řešení příčných sklonů je zřejmé ze Vzorových příčných řezů.

Návrh vozovek a chodníků je v souladu s TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce vozovky asfaltové (parkovací plochy – přístupová komunikace)*D1 – N – 1 (IV.TDZ)*

Asfaltový beton do ohrusné vrstvy	ACO 11	4 cm
Asfaltový beton do podkladní vrstvy	ACP 16+	8 cm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	15 cm
Štěrkodrt'	ŠD _A	20 cm
CELKEM		47 cm

Konstrukce vozovky dlážděné (parkovací plochy – parkovací stání)

Betonová dlažba	DL I	8 cm
Lože (DDK 4/8)	L (DDK)	4 cm
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	15 cm
Štěrkodrt'	ŠD _A	20 cm
CELKEM		47 cm

Zásypy po pláň vozovek a zpevněných ploch řeší příslušné technické předpisy.

Projektant upozorňuje na dodržení požadavku na kvalitu zemní pláň a jejího řádného ztuhnutí. Při kontrole zemní pláň se postupuje dle ČSN 70 1006. Modul přetvárnosti je nutno zkontrolovat zatěžovacími zkouškami. Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podloží zeminy pod parkovacími plochami je $E_{\text{def},2} = 45 \text{ Mpa}$.

Odvodnění vozovek a zpevněných ploch je provedeno do nově navržených uličních vpustí.

Označení UV	umístění UV	Výška	Poznámka
UV 9	parkoviště P+R	408,01	
UV 10	parkoviště P+R	408,36	
UV 11	parkoviště P+R	407,84	
UV 12	parkoviště P+R	408,22	
UV 13	parkoviště P+R	409,00	

Odvodnění pláň je provedeno pomocí příčného a podélného sklonu pláň do nově navržených podélných drenáží.

Schéma nového dopravní značení je popsáno v kapitole B.4.a.

d) SO-103 – Komunikace pro pěší

Systém komunikací pro pěší je navržen tak, aby byla zajištěna přístupnost a obslužnost nového ostrovního nástupiště autobusového terminálu a nového parkoviště P+R. V rámci komunikací pro pěší je navrženo:

- Chodník podél ulice Riegrova, resp. mezi ulicí Riegrova a parkovištěm P+R;
- Chodník mezi ulicí Kadlecova a parkovištěm P+R;
- Chodníky mezi parkovištěm P+R a přilehlou stávající zástavbou;
- Plocha pro pěší mezi stávajícím podchodem a novou hranou přístupové komunikace BUS terminálu;

- Plocha ostrovního nástupiště (součásti SO-101).

Konstrukce chodníku dlážděného

Betonová dlažba	DL I	6 cm
Lože (DDK 4/8)	L (DDK)	3 cm
Štěrkodrt'	ŠD _A	15 cm
CELKEM		24 cm

Konstrukce úprav pro nevidomé (chodníky a pěší komunikace)

Betonová dlažba reliéfní	DL I	6 cm
Lože (DDK 4/8)	L (DDK)	3 cm
Štěrkodrt'	ŠD _A	15 cm
CELKEM		24 cm

Součástí pěších tras je i návrh přechodů pro pěší a míst pro přecházení. V rámci návrhu jsou respektovány předpoklady pohybu pěších v jednotlivých trajektoriích a s ohledem na tyto předpoklady je návrh proveden. Navržen je jeden přechod pro pěší šířky 4,0 m přes ulici Riegrova v místě křižovatky Riegrova / 28. října a tři místa pro přecházení šířky 3,0 m, resp. 4,0 m, z toho jedno přes ulici Riegrovu, jedno přes výjezdovou komunikaci z autobusového nádraží a jedno přes sjezd na parkoviště P+R.

e) SO-104 – Dopravně inženýrská opatření vč. PDZ

Předpokládá se realizace ve více etapách. Nejprve bude realizován nový autobusový terminál včetně rekonstrukce přilehlých komunikací, v průběhu této realizace bude zachován částečný provoz na stávajícím autobusovém nádraží. Po umožnění provozu v prostoru nového terminálu bude provedena demolice stávajícího autobusového nádraží a realizace nového parkoviště vč. souvisejících komunikací pro pěší. Základním předpokladem je zachování přinejmenším částečné funkčnosti v průběhu výstavby.

S ohledem na koordinaci s dalšími SO a nutnost projednání s provozovatelem BUS linek budou koordinace a časové návaznosti, resp. souslednosti, řešeny v dalším stupni PD.

DIO a na to navazující provizorní dopravní značení bude provedeno v souladu se schválenou etapizací výstavby. Návrh bude odpovídat požadavkům TP 66.

f) SO-301 – Dešťová kanalizace (odvodnění místní komunikace, nástupiště)

Chodníková plocha nástupiště bude odvodněna (vyspádována) na přilehlé komunikační plochy automobilové dopravy.

Nová místní komunikace, která bude provedena mezi nástupištěm a protihlukovou stěnou, bude odvodněna prostřednictvím nově navrhovaných odvodňovacích prvků (uliční vpustí – UV5-UV7). Tyto vpustí budou osazeny ve vozovce podél plochy nástupiště. Uliční vpustí budou napojeny, prostřednictvím nové větve dešťové kanalizace, do veřejné kanalizační stoky. Na nově budovanou kanalizaci budou napojeny dešťové svody ze střechy přístřešku nástupiště.

Na trase nové kanalizace budou provedeny kanalizační šachty DN1000.

Napojení nové dešťové kanalizace, která bude odvodňovat nástupiště a novou komunikační větev podél protihlukové stěny, bude provedeno na stávající veřejný kanalizační řad (Beton DN300), před objektem na p. č. 833, v ulici Riegrova. Napojení bude provedeno v ploše stávající komunikace na p.č. 4068/65. V místě napojení bude na kanalizační stoce provedena nová kanalizační šachta DN1000.

V ulici Kadlecova bude pro odvodnění stávající komunikace doplněna jedna uliční vpust (UV8), která bude napojena na stávající kanalizační řad v ulici (beton DN300). Napojení kanalizace od UV, na stávající kanalizační řad bude provedeno navrtávkou, která bude osazena sedlovou odbočkou s integrovaným kulovým kloubem.

Ulice Riegrova je dnes prakticky nulový podélný sklon komunikace s absencí odtokových prvků dešťových vod. V rámci SO-101 dojde v rámci obnovy krytu ulice Riegrova k výškové úpravě stávající komunikace takovým způsobem, aby byl zajištěn odtok vody podél obrub směrem k nově navrhovaným uličním vpustím. Vzhledem k průběhu stávajících inženýrských sítí v ulici, jsou 4 navrhované uliční vpusti (UV1 – 4) uvažovány jako podchodníkové. Navrhované uliční vpusti budou napojeny na stávající kanalizační řad (Beton DN300), který je veden v této ulici Riegrova. Napojení kanalizace od UV, na stávající kanalizační řad bude provedeno navrtávkami, které budou osazeny sedlovou odbočkou s integrovaným kulovým kloubem. Stávající uliční vpusti, které se nacházejí v řešeném prostoru ulice Riegrova, budou zdemolovány. Přípojný kanalizační potrubí od uličních vpustí bude na hlavní stoce zaslepeno a bude vyplněno inertním materiálem.

Poznámka projektanta :

Z hlediska funkčnosti a životnosti odvodňovacích prvků doporučujeme uliční vpusti ve výše uvedených plochách, mimo ulic Kadlecova, nahradit liniovými odvodňovacími žlaby. Uliční vpusti byly navrženy na základě požadavku investora.

g) SO-302 – Dešťová kanalizace (odvodnění parkovací plochy)

Parkovací plocha bude vyspádována k nově navrženým uličním vpustím (UV9 – 13), které budou umístěny v pojízdné ploše parkoviště (asfaltová plocha). Uliční vpusti budou napojeny prostřednictvím nové dešťové kanalizace do stávající veřejné kanalizační stoky (beton DN300).

Nová kanalizace bude napojena na stávající, v ploše chodníku pro pěší, před východní fasádou objektu který se nachází na p.č. 843. Místo napojení nové kanalizace na stávající bude provedeno na p.č. 840 v místě stávající šachty. Stávající kanalizační šachta bude zdemolována a provedena nově. Na trase nové kanalizace budou provedeny revizní kanalizační šachty DN1000.

Před napojením dešťové kanalizace na stávající kanalizační stoku, bude na kanalizaci osazena šachta DN1500 mm s kalovým prostorem a za touto šachtou (ve směru toku) bude osazen odlučovač ropných látek.

Stávající uliční vpusti, které se nacházejí v parkovací ploše, budou zdemolovány. Přípojný kanalizační potrubí od uličních vpustí, bude po provedení kamerového průzkumu, vyplněno inertním materiálem. V případě, že při kamerovém průzkumu bude zjištěno, že potrubí slouží nejen pro odvodnění řešených ploch, ale i po zrušení uličních vpustí bude využíváno jiným způsobem (např. připojení dešťové kanalizace ze sousedního objektu, a pod.), bude kanalizace ponechána v provozu.

h) SO-303 – Odlučovač ropných látek

Parkovací plocha bude odvodněna do veřejné kanalizace přes odlučovač ropných látek. Odlučovač ropných látek bude umístěn ve vjezdu na parkoviště.

Bilance množství dešťových vod odváděných na ORL.

Množství dešťových vod se vypočítá dle ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky ze vzorce: $Q_d = S \cdot q \cdot i$

$S_{ZP} = 1\,720\text{ m}^2$ - odvodňovaná plocha parkoviště + přilehlých chodníků

$q = 0,0158$ - intenzita deště pro danou oblast (l/s.m²)

$i_{ZP} = 0,8$ - součinitel odtoku pro zpevněnou plochu

$Q = 1\,720 \cdot 0,0158 \cdot 0,8 = 21,74\text{ l/s}$

Odlučovač ropných látek bude proveden jako podzemní kompaktní prvek s obtokem koalescenční vložkou NS30 (průtokové množství 30 l/s). Odlučovač bude dodán na stavbu v provedení k osazení do pojízdné plochy. Na stavbu bude dodán odlučovač třídy I, dle ČSN EN 858.

i) SO-401 – Rozvod veřejného osvětlení

Úprava veřejného osvětlení na nově zřizovaném parkovišti bude spočívat v odpojení a demontáži stávajících sloupových svítidel kolem autobusového nádraží a svítidel přisazených na konstrukci zastřešení autobusových nástupišť.

Pro nové veřejné osvětlení budou sloužit stávající napojovací body (rozpojovací skříně VO), případně lampy VO v blízkosti zřizování nové lampy a nový EMR rozvaděč u drážní budovy. Nové rozvody VO budou vzájemně zokružovány se stávajícím vedením VO.

Veřejné osvětlení je navrženo svítidly s led diodovým světelným zdrojem. Osvětlovací tělesa budou osazena na kovových sloupech. Osvětlovací tělesa se stožáry jsou navržena na okraji chodníku min. 0,5 m od komunikace. Stožáry budou osazeny do pouzdra Ø 200 mm v betonovém základu 400x400 mm a hloubky do 1000 mm, resp. patky 600x600 s kotevním roštem - dle typu stožáru. Kabel prostupem do betonového základu bude chráněn korugovanou trubkou Ø 40 mm. Napojení svítidel z elektrovýzbroje bude kabelem CYKY-J 3x1,5 mm². V elektrovýzbroji bude kabel odjištěn pojistkou E27 6A.

Osvětlení přestupního terminálu bude napojeno na rozvod veřejného osvětlení. Napojení bude provedeno z nového EMR rozvaděče u drážní budovy – nový okruh VO. Toto vedení bude zataženo do nosného ocelového sloupu konstrukce terminálu. Ve sloupu bude zřízena elektrovýzbroj, kde bude odjištěno pojistkou E27 6A osvětlení terminálu.

Nároky na elektrickou energii

	Pins (kW)	Soudobost β	Ps (kW)
Osvětlení terminál	0,3	1,0	0,3
Veřejné osvětlení (řešená část)	0,7	1,0	0,7
Celkem	1,0		1,0

j) SO-402 – Rozvody SLP a NN informačního systému

Datové připojení informačního systému terminálu bude napojeno na stávající systém ve výpravní budově. Ze stávajícího datového rozvaděče ve výpravní budově bude veden datový kabel v liště, případně zasekán do stěny a ve venkovním prostoru bude sveden do země. V chrániče pak bude zemí zatažen do sloupu nosné konstrukce terminálu a zaveden do informační technologie.

Napájení informační tabule terminálu bude z nového rozvaděče EMR, kde bude dále umístěn jistící prvek pro toto zařízení. Kabel typu CYKY-J bude veden v chrániče zemí a bude zatažen do sloupu nosné konstrukce terminálu a zaveden do informační technologie.

Napájení přesunuté kamery včetně příslušenství bude z nového rozvaděče EMR, kde bude dále umístěn jistící prvek pro toto zařízení. Nová poloha kamery bude dopřesněna dle vyjádření Městské policie Soběslav, která je vlastníkem zařízení. Bude zřízen samostatný ocel.sloup pro toto zařízení

Nároky na elektrickou energii

	Pins (kW)	Soudobost β	Ps (kW)
Zásuvkové okruhy terminál	2,0	0,5	1,0

k) SO-403 – Přeložky silových kabelů společnosti E.ON

V dotčené lokalitě se nacházejí podzemní vedení silových kabelů společnosti E.ON. Tato vedení částečně kolidují s navrhovaným parkovištěm. Z tohoto důvodu je navrhována přeložka částí těchto vedení. Jedná se o část v jihozápadním rohu navrhovaného parkoviště (původní trasa

v prostoru parkoviště nahrazena navrhovanou trasou v chodníku souběžně s navrhovanou trasou VO), druhá část v jihovýchodním rohu navrhovaného parkoviště (původní trasa v prostoru parkoviště nahrazena navrhovanou trasou v chodníku podél parkoviště souběžně s navrhovanou trasou VO. Stávající pilíř na p.p.č. 841/4 v zahradě bude demontován a na p.p.č. 841/1 u oplocení bude nově zřízen pilíř SR422 – přepojení překládaného vedení NN. Smlouva o přeložce těchto částí vedení je součástí dokladové části.

Dále bude řešena přeložka vedení NN v prostoru budování nového terminálu. Kabelové vedení NN bude v místě přecházení ulice Riegrova přerušeno, naspojováno a nově vedeno v chodníku podél ulice Riegrova přes křižovatku (řízený protlak) k drážní budově a zataženo do nové skříň SR442 na výpravní budově (kabelové vedení NAYY 4x150).

Přeložky silových kabelů NN jsou řešeny samostatnou akcí E.On Distribuce a.s.

I) SO-404 – Přeložky sdělovacích kabelů společnosti CETIN

V dotčené lokalitě se nachází vzdušné vedení sdělovacích kabelů, které koliduje s navrhovanými úpravami a je nutné řešit jeho přeložení. Dotčené vzdušné vedení začíná v rozvodné skříni na severozápadním rohu výpravní budovy na st.p.č. 4026/3. Tato skříň bude nově vyměněna za novou. Následně je vedeno po severní fasádě nahoru a vzduchem severním směrem od výpravní budovy po stávajících lampách veřejného osvětlení. U stávajícího objektu na st.p.č. 4028 je pak toto vedení odbočeno směrem na západ k objektu č.p. 332, na jehož jižní fasádě je toto vedení ukončeno. Vzhledem k tomu, že stávající lampy veřejného osvětlení budou vlivem nového uspořádání zpevněných ploch odstraněny a nahrazeny novými, je nutné toto vzdušné vedení přeložit. Nově by vedení sdělovacích kabelů bylo vedeno v chrániče v zemi. Předpokládaná trasa nového vedení je vyznačena v situačních výkresech. Stávající vzdušné vedení z budovy nádraží č.p.264 na dům č.p.266 v ulici 28.října bude nahrazeno výpichem kabelu z chodníku před č.p. 267. **Přeložka těchto vedení bude řešena samostatnou akcí a samostatným povolením firmou CETIN a.s..** Souhlas s provedením přeložky je součástí dokladové části.

Součástí akce bude na žádost Města Soběslav odstranění tel. budky VTA, tel.č. 381521206 před budovou ČD č.p.264/5 v ul. Riegrova včetně zapravení místa do původního stavu. Společnost O2 Czech Republic a.s. s tímto souhlasí. Odstranění je po dohodě s O2 Czech Republic a.s. možné provést na náklady investora stavby. **Před začátkem stavebních prací, min. 2 měsíce předem, požádat o zrušení VTA s tel.budkou!**

m) SO-701 – Zastřešení nástupiště

Nástupiště bude zastřešeno pomocí železobetonové střešní konstrukce osazené na ocelových sloupech otevřeného profilu. Tyto sloupy budou vetknuty do základových konstrukcí, čímž bude zajištěna prostorová tuhost navržené konstrukce. Železobetonové zastřešení je navrženo jako lokálně podepřená deska tl. 250mm. Horní hrana železobetonové konstrukce bude spádována ke střešním vpustím. Svody budou vedeny po ocelových sloupech. Do spodního líce železobetonového zastřešení budou zabudována svítidla pro osvětlení plochy nástupiště.

n) SO-702 – Protihluková stěna

V prostoru po zbouřaném objektu na st.p.č. 4028 musí být doplněna protihluková stěna. Z hlukové studie, která byla zpracována při projektu modernizace vlakové trati, vyplývá, že tato stěna musí mít výšky 3,0m. Nová stěna bude tedy zhotovena výšky 3,0m, a to stejným systémem jako stávající stěna, tedy pomocí prefabrikovaných betonových sloupků vetknutých do základové konstrukce, mezi které budou vsunuty prefabrikované betonové desky opatřené akusticky pohltivou vrstvou směrem k železnici. Schéma protihlukové stěny je součástí výkresové části.

o) SO-703 – Stavební úpravy výpravní budovy č.p. 264

Řešeno samostatnou PD a samostatným povolením.

p) SO-801 – Sadové úpravy

Parkoviště: Na parkovišti budou vysazeny nové stromy a keře. Stromy budou vysazeny na ostrůvcích uvnitř parkoviště i kolem parkoviště a budou doplněny keři. Přesné určení výsadby na parkovišti bude upřesněno v dalších stupních dokumentace.

Autobusové nádraží: Zde se uvažuje s výsadbou popínavých rostlin u paty protihlukové stěny.

q) SO-901 – Městský mobiliář

Veřejné osvětlení: v území budou v maximální míře zachovány stávající lampy a budou doplněny o nové (korespondující s designovou tendencí mobiliáře ve městě Soběslav).

Lavičky: V území se plánuje umístění ocelových laviček.

Informační cedule s jízdními řády: V centrální pozici v pozici mezi 4. a 5. polem sloupů od budovy ČD bude umístěná cedule s jízdními řády.

Kolostavy: Budou umístěny u stávajícího vchodu do podchodu a v prostoru mezi výpravní budovou a trafostanicí.

B.2.7 Technická a technologická zařízení (zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií)

Součástí návrhu nejsou žádná technická a technologická zařízení. V rámci stavebních úprav výpravní budovy nejsou navrhována žádná nová technická zařízení.

B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Viz samostatná část projektové dokumentace

B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi; kritéria tepelně technického hodnocení

Není řešeno. Žádný řešený objekt nevyvolává potřebu řešit zásady hospodaření s energiemi a tepelně technické hodnocení.

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

a) Zásady řešení parametrů stavby

a.1) Větrání

Týká se pouze výpravní budovy – řešeno samostatnou PD a samostatným povolením.

a.2) Vytápění

Týká se pouze výpravní budovy – řešeno samostatnou PD a samostatným povolením.

a.3) Osvětlení

Výpravní budova – řešeno samostatnou PD a samostatným povolením

Venkovní prostory – minimální požadavky na osvětlení byly voleny dle:

ČSN EN 12464-2 Světlo a osvětlení – Osvětlení pracovních prostorů – Část 2: Venkovní pracovní prostory.

Tabulka 5.1 – Obecné požadavky pro prostory

5.1.4 komunikace pro chodce, pro otáčení vozidel, místa pro nakládku a vykládku 50 lx

Tabulka 5.9 – Parkoviště

5.9.1 slabý provoz, např. parkoviště obchodů, řadových a nájemních domů, stanoviště jízdních kol

5 lx

Nástupiště bude nasvětleno vestavěnými svítidly se zdrojem LED do systému monolitického zastřešení. Svítidla budou napojena na systém veřejného osvětlení města.

Komunikace mezi nástupištěm a protihlukovou stěnou u kolejiště bude nasvětlena přísazenými LED svítidly, případně halogenovými svítidly umístěnými na konstrukci zastřešení nástupiště.

a.4) Zásobování vodou

V současné době jsou na veřejný vodovod napojeny dva řešené objekty v dotčeném území. Jedním objektem je výpravní budova. Její napojení na veřejný vodovod zůstane zachováno bez úprav. Bilance potřeby vody je uvedena v Průvodní zprávě, odstavci i.1.2).

Druhým objektem, který je v současné době napojen na veřejný vodovod, je objekt dřevěného skladu umístěný na st.p.č. 4028. Vzhledem k tomu, že tento objekt bude odstraněn, bude zrušena i vodovodní přípojka tohoto objektu. Tato přípojka bude zaslepena v místě napojení na veřejný vodovodní řad.

Ostatní objekty, kterých se tato dokumentace dotýká, nevyžadují připojení na vodovodní řad.

a.5) Likvidace odpadních vod

Vzhledem k charakteru stavby, nebudou nově navržené stavební objekty zdrojem odpadních vod.

Stavební úpravy výpravní budovy na p.č. 4026/3 nenavýší kapacitu množství splaškových vod vypouštěných do kanalizačního řadu. Stávající připojení objektu na kanalizační řad (kanalizační přípojka) zůstane zachováno.

Objekty dřevěného skladu a sousední cihlové budovy na p.č. 4028, které jsou určeny k demolici, jsou v současnosti napojeny prostřednictvím kanalizační přípojky, na veřejný kanalizační řad. Po demolici objektů, bude proveden kamerový průzkum přípojky, který prověří zda do potrubí není připojen jiný sousední objekt. Následně bude přípojka v nápojně šachtě zaslepena a potrubí bude vyplněno inertním materiálem.

b) Zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.)

Pro zřízení nového dopravního terminálu s parkovištěm byla vypracována hluková studie. Z této hlukové studie vyplývá, že pokud budou na veškerých pojížděných plochách provedeny živичné kryty (kromě samotných parkovacích stání), nejsou překročeny limity hluku u přilehlé obytné zástavby. Tento požadavek je v projektové dokumentaci splněn.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí (pronikání radonu z podloží, bludné proudy, seizmicita, hluk, protipovodňová opatření apod.)

Vzhledem k tomu, že se řešené území nachází v těsném kontaktu s dráhou, lze předpokládat přítomnost bludných proudů. Před zpracováním dalších stupňů dokumentace se doporučuje provést měření intenzity bludných proudů a na jeho základě navrhnout příslušná opatření u těch částí konstrukcí, které by vlivem bludných proudů mohly mít omezenou životnost (výztuže v žb konstrukcích např. u základů zastřešení nástupiště, ocelové prvky v přímém kontaktu se zeminou apod.).

Vzhledem k tomu, že bude odstraněn stávající dřevěný sklad, který odděluje prostor dráhy a prostor ulice Riegrova, bude nutné provést protihlukové opatření omezující šíření hluku z prostoru dráhy do přilehlých městských prostor, resp. k přilehlým objektům. Toto opatření bude provedeno formou protihlukové stěny provedené stejným stylem, jako je provedena stávající

protihluková stěna. Navrhovaná stěna na obou svých koncích naváže na stávající protihlukové stěny a vytvoří souvislou bariéru omezující šíření hluku. Nová stěna bude provedena ve stejné výšce a ze stejného materiálu jako stěna stávající.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury a přeložky včetně připojovacích rozměrů, výkonových kapacit a délek

a.1) Napojení na zdroj elektrické energie

Osvětlení přestupního terminálu bude napojeno na rozvod veřejného osvětlení. Napojení bude provedeno ze stávajícího vedení, které koliduje s navrhovanou stavbou. Toto vedení bude přerušeno a zataženo do nosného ocelového sloupu konstrukce terminálu. Ve sloupu bude zřízena elektrovýzběj, kde bude odjištěno pojistkou E27 6A osvětlení terminálu.

Stávající rozpojovací skříň Eon Distribuce a.s. na p.p.č. 4027 bude demontována včetně vystrojení. Stávající rozpojovací skříň SS133 na č.p. 264/5 – nádražní budova bude demontována a nahrazena za novou rozpojovací skříň SR422. (samostatná akce E.On Distribuce a.s.)

Stávající elektroměrový pilíř u rozpojovací skříně na p.p.č. 4027 bude demontován.

U objektu drážní budovy v blízkosti nové rozpojovací skříně Eon Distribuce bude zřízen pilíř elektroměrového rozvaděče, ze kterého bude napájen systém kamery ve vlastnictví Městské policie Soběslav, informační systém drážní budovy a okruh nového veřejného osvětlení pro terminál.

Napájení informační tabule terminálu bude z nového rozvaděče EMR, kde bude dále umístěn jistící prvek pro toto zařízení.

Datové připojení informační tabule bude zemním kabelovým vedením ze stávajícího informačního systému ve výpravní budově.

Napájení přesunuté kamery včetně příslušenství bude z nového rozvaděče EMR, kde bude dále umístěn jistící prvek pro toto zařízení.

Pro nové veřejné osvětlení budou sloužit stávající napojovací body (rozpojovací skříně VO), případně lampy VO v blízkosti zřizování nové lampy a nový EMR rozvaděč u výpravní budovy. Nové rozvody VO budou vzájemně zokruhovány se stávajícím vedením VO.

a.2) Napojení na zdroj pitné a požární vody

V současné době jsou na veřejný vodovod napojeny dva řešené objekty v dotčeném území. Jedním objektem je výpravní budova. Její napojení na veřejný vodovod zůstane zachováno bez úprav. Bilance potřeby vody je uvedena v Průvodní zprávě, odstavci i.1.2).

Druhým objektem, který je v současné době napojen na veřejný vodovod, je objekt dřevěného skladu umístěný na st.p.č. 4028. Vzhledem k tomu, že tento objekt bude odstraněn, bude zrušena i vodovodní přípojka tohoto objektu. Tato přípojka bude zaslepena v místě napojení na veřejný vodovodní řad.

Ostatní objekty, kterých se tato dokumentace dotýká, nevyžadují připojení na vodovodní řad.

V objektu výpravní budovy není nutno zřizovat nové odběrné místo požární vody. Nové vnější hydranty nejsou navrhovány.

a.3) Odkanalizování stavby

Podrobně popsáno v části B.2.6. - Základní technický popis staveb, v příslušných částech stavebních objektů.

a.4) Přeložky inženýrských sítí

Součástí projektové dokumentace jsou přeložky silových kabelů společnosti E.ON a přeložky sdělovacích kabelů společnosti CETIN. Tyto přeložky tvoří samostatné objekty SO-403 a SO-404 a jsou podrobněji popsány v části B.2.6 této zprávy.

B.4 Dopravní řešení

a) Popis dopravního řešení

Podél stávající ulice Riegrova v prostoru mezi křižovatkami s ulicemi Kadlecova a 28. října je navrženo nové autobusové nádraží ve formě ostrovního oboustranně využitelného nástupiště. Nádraží je navrženo s podélným řazením autobusů z obou stran nástupiště. Ostrovní nástupiště zajistí jednosměrný kruhový objezd autobusů. Celkem je navrženo 6 autobusových stání (3 z každé strany nástupiště) s volným řazením, tzn. s mezerou 12,0 m mezi autobusy.

V místě stávajícího autobusového nádraží je navrženo nové plošné odstavné parkoviště ve formě P+R. Parkoviště je obdélníkového tvaru, napojení je provedeno pomocí stykového uspořádání na ulici Kadlecova. Sjezd je navržen jako obousměrný dvoupruhový. Z hlediska dopravního režimu se jedná o systém objížděné obousměrně pojížděné komunikace šířky 5,0 - 6,0 m s přilehlými kolmými parkovacími stáními o rozměrech min. 5,00 / 2,50 m. V rámci parkoviště je navrženo 52 parkovacích stání + 3 stání pro invalidy.

Systém komunikací pro pěší je navržen tak, aby byla zajištěna přístupnost a obslužnost nového ostrovního nástupiště autobusového terminálu a nového parkoviště P+R. V rámci komunikací pro pěší je navrženo:

- Chodník podél ulice Riegrova, resp. mezi ulicí Riegrova a parkovištěm P+R;
- Chodník mezi ulicí Kadlecova a parkovištěm P+R;
- Chodníky mezi parkovištěm P+R a přilehlou stávající zástavbou;
- Plocha pro pěší mezi stávajícím podchodem a novou hranou přístupové komunikace BUS terminálu;
- Plocha ostrovního nástupiště (součásti SO-101).

Systém nového dopravního značení odpovídá parametrům návrhu nových komunikací a zpevněných ploch. Vjezd do prostoru autobusového terminálu je vyznačen značkou B1+E13 (MIMO BUS), na ulici Riegrova jsou potom v návaznosti umístěny značky B24a+E13 (MIMO BUS) / B24b+E13 (MIMO BUS). Jednosměrnost v prostoru autobusového terminálu je vyznačena značkami IP4b / B2. Výjezd z autobusového terminálu je vyznačena značkami B2, na ulici Riegrova jsou potom v návaznosti umístěny značky B24a / B24b. Přednost na výjezdu z autobusového terminálu je řešena pomocí značek P2 / P4. V ulici Riegrova v úseku Kadlecova – 28. října je snížena nejvyšší povolená rychlost na 30 km/h pomocí B20a (30). Jednotlivá stání pro autobusy jsou vyznačena staničními sloupky (IJ4a). Sjezd z parkoviště P+R je rovněž vyznačen pomocí značek P2 / P4. Stání pro invalidy jsou vyznačena pomocí značek IP12+symbol č. 225 a VDZ V10f.

Z hlediska vodorovného dopravního značení se jedná zejména o vyznačení přechodů (V7a) a místa pro přecházení (V7b). Využity jsou vodorovné čáry, konkrétně:

- V1a – 0,125;
- V2b 1,5/1,5/0,25;
- V10b – 0,125

Autobusová stání jsou vyznačena pomocí VDZ V11a.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Nový autobusový terminál je umístěn přímo podél ulice Riegrova, jedná se tedy o přímé napojení na stávající dopravní síť. Parkoviště je napojeno pomocí obousměrného dvoupruhového sjezdu na ulici Kadlecova. Nově navržené či rekonstruované komunikace pro pěší jsou napojeny na navazující komunikace, aby byl zajištěn plynulý a bezpečný provoz pěších účastníků provozu.

Rozhledové poměry

Rozhledové poměry na výjezdu z autobusového nádraží byly posuzovány dle ČSN 73 6102 ed. 2 jako křižovatka, uspořádání A, skupina vozidel 2, rychlost $v = 30$ km/h (vpravo), resp. $v = 50$ km/h (vlevo).

Rozhledové poměry na výjezdu z parkoviště byly posuzovány dle ČSN 73 6110 /Z1 jako sjezd dopravně významný, rychlost $v = 50$ km/h. Ve směru od křižovatky s ulicí Riegrova byla uvažována rychlost mezní $v = 30$ km/h dle ČSN 73 6102 ed. 2, čl. 5.2.9.1.1.

Rozhledové poměry na přechodech a místech pro přecházení byly posuzovány dle ČSN 73 6110 /Z1 Tab. 17. Rozhledové vzdálenosti na čekací plochy přechodu (pro řidiče) a z čekacích ploch přechodu na jízdní pás pro chodce byly stanoveny takto :

- $v = 30$ km / h -> $D = 30$ m
- $v = 50$ km / h -> $D = 50$ m

c) Doprava v klidu

S ohledem na charakter stavby nebyl řešen výpočet počtu potřebných parkovacích stání. Požadavky na dopravu v klidu budou zajištěny novým parkovištěm v režimu P+R s kapacitou 52 parkovacích stání + 3 stání pro invalidy.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Vegetace viz. bod B.2.6.p) – sadové úpravy

Terénní úpravy budou minimální. Zejména dojde ke srovnání terénu po demolici stávajících budov. Terénní úpravy musí plynule navazovat na okolní terén.

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

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

Navrhované stavby nejsou nadměrnými zdroji znečištění ovzduší, vody nebo půdy. Při provozu navrhovaných staveb budou vznikat pouze směsné komunální odpady, jejichž likvidace bude zajištěna smluvními organizacemi města Soběslav. Navrhované stavby nejsou nadměrným zdrojem hluku. V případě dopravního terminálu se jedná o přemístění stávajících autobusových nástupišť do nové polohy, přičemž nedojde ke zvýšení intenzity autobusové dopravy v dotčeném území. Dodržení limitů hluku je doloženo akustickou studií, která je součástí projektové dokumentace.

Po celou dobu provádění stavby nebudou překračovány hygienické limity hluku a vibrací podle zákona č. 258/2000 Sb. a nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Osoba, která používá nebo provozuje stroje a zařízení, které jsou zdrojem hluku a vibrací je povinna technickými, organizačními a dalšími opatřeními v rozsahu stanovené zákonem a prováděcím právním předpisem zajistit dodržování hygienických limitů hluku a přenosu vibrací na fyzické osoby.

Nejvyšší přípustné hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku jsou stanoveny dle nařízení vlády č. 272/2011 ze dne 24. srpna 2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hluk od činnosti související s prováděním povolených staveb - 2 m před fasádou chráněných objektů:

- v době od 6 do 7 hodin $L_{Aeq,T} = 60$ dB
- v době od 7 do 21 hodin $L_{Aeq,T} = 65$ dB

- v době od 21 do 22 hodin LAeq,T = 60 dB

- v době od 22 do 6 hodin LAeq,T = 45 dB

Za účelem dosažení hodnoty požadovaného hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti LAeq,s = 65,0 dB v těsně přilehající zástavbě, je nezbytné v těchto prostorech dodržovat následující opatření:

1) Frézování vozovky nesmí probíhat ve stejný den jako řezání betonu či obrubníků. Pohyb ostatních těžkých strojů v bezprostřední blízkosti chráněných prostorů omezit na minimum.

Výše uvedená opatření je nezbytné dodržet, aby nebyl překročen hygienický limit. Dále i v místech, kde limity za standardních stanovených podmínek překročeny nebudou, doporučujeme dodržovat následující opatření:

1) Výrazně hlučné stavební operace plánovat tak, aby nedošlo k jejich kumulaci ve stejnou dobu výstavby.

2) Hlučné stacionární (tj. stabilní) stavební technologie v případě potřeby vybavit akustickým krytem (či zástěnou).

3) Důsledně vypínat nepoužívané stavební technologie.

4) Na staveništi používat nové a tím méně hlučné mechanismy, dále používat, pokud to připustí technologie stavby, menší mechanismy. Všechna používaná stavební mechanizace musí být v dobrém technickém stavu a musí být průběžně kontrolována.

5) Důležité z hlediska minimalizace dopadu hluku ze stavební činnosti na okolní zástavbu, je provedení časového omezení výrazně hlučných prací.

Doporučujeme nejhlučnější stavební činnosti provádět v době od 8:00 do 12:00 a od 13:00 do 17:00.

6) Doporučujeme obyvatele okolních obytných domů na tuto hlučnou činnost v předstihu upozornit. Předejde se tak stížnostem.

7) Je třeba dbát na to, aby pracovníci, kteří budou stavbu provádět, nezatěžovali okolní obytnou zástavbu zbytečným hlukem (např. poslechem hlasitého radia, atd.).

8) Stavební činnost provádět pouze mezi 7. a 21. hodinou. Mimo tuto dobu lze provádět pouze nehlučné činnosti.

Odpady při výstavbě

Při výstavbě a bouracích pracích bude vznikat běžný stavební odpad, jehož likvidace bude prováděna běžným způsobem na skládkách k tomu určených, např. na skládce v Klenovicích, která se nachází cca 4km od Soběslavi.

Pouze při odstraňování stávajícího objektu na st.p.č. 4028 bude nutné odstranit stávající azbestocementovou krytinu, která je charakterizovaná jako nebezpečný odpad. Jedná se o střechu plochy cca 400m² (celková hmotnost šablon cca 8.000 kg). Odstranění střešní krytiny musí být provedeno odbornou firmou, která má oprávnění k odstraňování nebezpečných odpadů. Likvidace bude provedena na skládce, která má oprávnění nakládat se stavebním odpadem s obsahem azbestu, a to např. na skládce Želeč u Tábora.

Při práci s materiálem obsahujícím azbest musí být dodržena opatření k ochraně zdraví zaměstnanců v souladu s požadavky § 21 nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů a dále postupováno v souladu s požadavky § 41 zákona č. 258/2000 Sb. a vyhlášky č. 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli, ve znění pozdějších předpisů.

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

Navrhované stavby nemají negativní vliv na přírodu a krajinu.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Na dotčeném území se nenachází soustava chráněných území Natura 2000.

d) Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá nutnost vést zjišťovací řízení nebo zajišťovat stanovisko EIA.

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

Nová ochranná pásma (kromě běžných ochranných pásem podzemních inženýrských sítí) nejsou navrhována.

B.7 Ochrana obyvatelstva; splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva

Žádné speciální požadavky na ochranu obyvatelstva nebyly řešeny. Objekt není zařazen do systému ochrany civilního obyvatelstva ani neobsahuje prostory určené pro ochranu civilního obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude na dopravní infrastrukturu napojeno pomocí stávajících místních komunikací v ulicích Riegrova, Kadlecova a 28. října.

Sjezd na staveniště musí být stavebně zabezpečen tak, aby nedošlo k narušení odtokových poměrů a vytékání povrchových vod na komunikaci. Užíváním sjezdu nesmí být způsobena škoda na silničním tělese a nesmí být znečišťován povrch dotčené komunikace.

Objekty zařízení staveniště budou napojeny na pitnou vodu i rozvody NN ze stávajících přípojek inženýrských sítí, tedy ze stávajícího objektu výpravní budovy. V případě požadavku na připojení v jiném místě lze využít rozvodných skříní umístěných v řešeném území nebo stávajícího vodovodního řádu umístěného v řešeném území. V případě vybudování dočasných přípojek pro zařízení staveniště budou tyto přípojky pro dokončení stavby odstraněny a vše uvedeno do původního stavu (dotčené plochy, vedení apod.)

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

Před zahájením výstavby bude nutné provést demolice stávajícího objektu na st.p.č. 4028, demolici přilehlé plechové garáže, demolici stávajících zastřešení nástupiště a vybourání a odvoz stávajících zpevněných ploch vč. podkladních vrstev. Podrobněji jsou bourací práce popsány v části B.2.6 této zprávy v rámci objektu SO-001: Příprava území.

Navrhovanou výstavbou nevznikají požadavky na související asanace a kácení dřevin.

c) Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

Rozsah staveniště je dán zájmovým územím vyznačeným v situačních výkresech. Dočasné zábory pro staveniště se předpokládají po celou dobu výstavby v celém rozsahu zájmového území. V dalších fázích dokumentace je nutné podrobněji řešit plán organizace výstavby, ve kterém je možné určité části staveniště navrhnout pro uzavření, resp. zpřístupnění v různých termínech a tím minimalizovat dopady výstavby na provoz v okolí staveniště.

d) Balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Při navrhovaných stavebních pracích se nepředpokládají žádné větší přebytky zeminy. Případná drobná množství zemin z výkopů pro inženýrské sítě budou odvezena na nejbližší deponii.