





Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:

Investor, objednatel:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 kontaktní adresa: Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	Inženýrská činnost: METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 ing. Aleš Smrček, tel: +420 296 154 348
-----------------------	--	---

METROPROJEKT Praha a.s. Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		Souprava číslo:
---	--	-----------------

HIP:	Podpis:	Název a účel díla:
Ing. Petr Zobal		Přestupní terminál Soběslav
tel.: +420 296 154 247		
Stupeň:	DSP (PROJEKT)	

Zpracovatelský útvar:	Název části díla:	
stř. S60 - dopravních staveb		
tel.: +420 296 154 247		
Vedoucí útvaru:	Podpis:	
Ing. Petr Zobal		
Odpovědný projektant:	Podpis:	
Ing. Petr Zobal		
	B. SOUHRNNÁ ČÁST	B

Vypracoval:	Podpis:	Název přílohy:	Složka:
Ing. Petr Zobal a kol.		SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	B.1
Kontroloval:	Podpis:		Číslo příl.:
Ing. Jiří Churaň			001
Skart. znak:	V21/2042	Datum:	7/2021
Počet formátů:	-xA4	Měřítko:	-
		IČD:	21 8027 02 01 00 00

Obsah

B.1 Popis území stavby	3
a) Charakteristika stavebního pozemku	3
b) Výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.)	3
c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma	3
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 v území	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)	3
h.1) Napojení na dopravní infrastrukturu	4
h.2) Napojení na technickou infrastrukturu	4
i) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	5
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.....	5
a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení.....	5
b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.....	5
B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby	6
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	6
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	6
B.2.6 Základní technický popis staveb	7
a) SO-001 – Příprava území.....	7
a.1) SO 001.01 Příprava území, demolice skladiště.....	7
a.2) SO 001.02 Příprava území, demolice autobusového nádraží	7
b) SO-101 – Místní komunikace, nástupiště	7
c) SO-102 – Parkovací plocha.....	9
d) SO-103 – Komunikace pro pěší	10
e) SO-104 – Dopravně inženýrská opatření vč. PDZ.....	10
f) SO-301 – Dešťová kanalizace (odvodnění místní komunikace, nástupiště)	11
g) SO-302 – Dešťová kanalizace (odvodnění parkovací plochy)	11
h) SO-303 – Odlučovač ropných látek	12
i) SO-401 – Rozvod veřejného osvětlení.....	12
j) SO-402 – Rozvody SLP a NN informačního systému.....	13
j.1) SO 402.1 Rozvody SLP a NN informačního systému - sdělovací část	13
j.2) SO 402.2 Rozvody SLP a NN informačního systému – napájení.....	14
j.3) SO 402.3 Rozvody SLP a NN IS – kamerový systém	14
k) SO 405 Přeložka silnoproudých rozvodů SŽ, SEE	14
l) SO-701 – Zastřešení nástupiště.....	14
m) SO-702 – Protihluková stěna	15

B.2.7 Technická a technologická zařízení (zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií)	15
B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení.....	15
B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi; kritéria tepelně technického hodnocení.....	16
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí .	16
a) Zásady řešení parametrů stavby	16
a.1) Větrání.....	16
a.2) Vytápění	16
a.3) Osvětlení	16
a.4) Zásobování vodou.....	16
a.5) Likvidace odpadních vod	17
b) Zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).....	17
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí (pronikání radonu z podloží, bludné proudy, seizmicita, hluk, protipovodňová opatření apod.)	17
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	17
a) Napojovací místa technické infrastruktury a přeložky včetně připojovacích rozměrů, výkonových kapacit a délek	17
a.1) Napojení na zdroj elektrické energie.....	17
a.2) Napojení na zdroj pitné a požární vody	18
a.3) Odkanalizování stavby	18
a.4) Přeložky inženýrských sítí.....	18
B.4 Dopravní řešení	18
a) Popis dopravního řešení	18
b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	19
c) Doprava v klidu	19
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	19
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	20
a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	20
b) Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině.....	20
c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	21
d) Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA	21
e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	21
f) Odpadové hospodářství	21
f.1) Nakládání s odpady	21
f.2) Nakládání s „nebezpečnými“ odpady (N)	21
f.3) Odpady vznikající v rámci výstavby záměru	21
f.4) Odpady při výstavbě	24
f.5) Sklárky v okolí stavebního záměru	24
f.6) Legislativa v odpadovém hospodářství.....	24
B.7 Ochrana obyvatelstva; splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva	25
B.8 Zásady organizace výstavby.....	25
a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	25
b) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.....	26
c) Maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé).....	26
d) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	26

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika stavebního pozemku

Dotčené území se nachází na východním okraji města 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 (převážně dřevěná skladová budova, zastřešení stávajících nástupišť).

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 byl vzhledem k blízkosti a charakteru stavby převzat ze sousední stavby Modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Doubí u Tábora.

Pro stavbu byl proveden standardní průzkum inženýrských sítí, doložený v přitiskem v koordinační situaci a stanovisky správců inženýrských sítí v dokladové části.

c) Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Na dotčené území zasahuje ochranné pásmo dráhy. Toto ochranné pásmo má velikost 60m od osy krajní koleje nebo 30 m od hrany pozemku s využitím dráha. Do tohoto ochranného pásma spadá celá ulice Riegrova a část ulice Kadlecova včetně navrhované plochy záchytného parkoviště P+R.

Dotčené území není zasaženo městskou památkovou zónou ani jejím ochranným pásmem. Zároveň není dotčeno záplavovými zónami.

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 stávajících objektů a drobných staveb (budova bývalého drážního skladiště a stávajících autobusových přístřešků). 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)

Pozemky v zájmovém území stavby nemají stanovenou ochranu ZPF ani PUPFL.

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 ramen (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 stykové křižovatky jsou 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 elektrovýzbroj, 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 jistič 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 zokružovány 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.

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 se navrhuje nově umístění zázemí pro přepravce (v současné době fy. Commet).

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

Parkoviště:

Název díla: Přestupní terminál Soběslav	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	21 8027 02 01 00 00 00 001	5 / 26

Parkoviště navrhujeme jako plochu v kombinaci živičného krytu (komunikace mezi parkovacími stáními) a zámkové dlažby (parkovací stání). Mříže vymezející 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.

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

Sadové úpravy v řešeném území budou součástí návazné investice. Stejně tak jsou samostatnou investicí úpravy výpravní budovy železniční stanice Soběslav. Řešeno samostatnou PD a samostatným povolením.

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 vlastníkově 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

a.1) SO 001.01 Příprava území, demolice skladiště

a.2) SO 001.02 Příprava území, demolice autobusového nádraží

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 řádu. 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 stávajících zastřešení autobusových nástupišť. Jedná se o 8ks zastřešení ve tvaru obráceného sedla (úžlabí). Tato zastřešení jsou vždy tvořena trojicí rámů 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.

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 návrhu 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 ohrub. Výškový průběh ulice Riegrova je definován

Název díla: Přestupní terminál Soběslav	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	21 8027 02 01 00 00 00 001	7 / 26

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
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠD_A</u>	<u>25 cm</u>
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
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠD_A</u>	<u>15 cm</u>
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
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠD_A</u>	<u>15 cm</u>
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 $E_{def,2} = 60$ MPa, pod chodníkem a pochozími plochami min. $E_{def,2} = 30$ 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.

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 objízdne obousměrně pojižděné komunikace šířky 5,0 - 6,0 m s přílehlými 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 $h = 1,10$ 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 $R_z = 75 - 200$ 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 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 parkovacími plochami je $E_{def,2} = 45$ Mpa.

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

Odvodnění pláně je provedeno pomocí příčného a podélného sklonu pláně 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 přílehlou 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

V rámci dopravněinženýrských opatření jsou určeny 4 základní etapy a uzavírky. V každé jednotlivé etapě budou v blízkosti stavby osazeny značky A15.. V termínu 7 dnů předem (1.-3. etapa) se osadí vždy značky B28 pro vyparkování. Po dokončení jednotlivých etap dojde k vyznačení nového a částečnému obnovení stávajícího dopravního značení.

DIO - 1. etapa

V rámci 1. etapy proběhne bourání hrubých staveb přílehlých k nádraží. Zábor stavby bude chráněn značkami Z4d a C4b. Parkování v ul. Riegrova bude na západní straně umožněn, prostor v blízkosti demoličních prací bude s předstihem vyparkován. Autobusová doprava nebude v této etapě dotčena a bude jezdit po svých stálých trasách.,

DIO – 2. etapa

Během 2. etapy dojde k uzavření křižovatky ul. Riegrova x 28. října a jejich zaslepení (vyznačeno v dostatečné vzdálenosti značkami IP10a a následně B1 a Z2). Po dokončení demolic bude zábor mírně posunut a tím vznikne dostatečný prostor pro zachování parkování na západní straně ul. Riegrova a otáčení. Bude chráněno značkami Z4d a C4b. Ve zúženém průjezdu v prostoru křižovatky Riegrova x Kadlecova budou osazeny značky P7 a P8. Ze směru ul. Petra Bezruče bude přikázán směr doprava (C2b+E13), mimo dopravní obsluhu. Obdobně z ul. Kadlecova (C4c+E13))

Objízdné trasy jsou vedeny po okolních místních komunikacích. Objízdná trasa pro autobusovou dopravu je vedena po tř. Dr. Edvarda Beneše a ul. Petra Bezruče do ul. Riegrova, kde je umožněno otáčení autobusu a opětovný nájezd do ul. Petra Bezruče.

DIO – 3. etapa

Ve 3. etapě se zábor stavby přesune na západní stranu včetně chodníků, stávající plochy parkování a autobusových terminálů a dojde ke zprovoznění části nového autobusového terminálu.

Pro individuální dopravu nebude ul. Riegrova průjezdná a provoz je sveden ul. 28. října. Ul. Kadlecova bude zcela zaslepena (vyznačeno IP10b, B1 a Z2) a ul. Riegrova ze severní strany zaslepena pro individuální dopravu (vyznačeno již na ul. Petra Bezruče značkami IP10b). Průjezd bude umožněn pouze autobusové dopravě (B2, E13), případně složkám IZS, která je vedena do prostoru nového terminálu. Průjezd kolem záboru stavby je chráněn značkami Z4d a C4b. Dále bude provoz autobusových linek pokračovat doleva po ul. Riegrova (příkazný směr pro BUS) a Žižkova a napojí se na tř. Dr. Edvarda Beneše. Příjezd k terminálu všech linek bude veden stejně jako ve 2. etapě po tř. Dr. Edvarda Beneše a Petra Bezruče.

DIO – 4. etapa

Stavba ve 4. etapě zahrnuje pouze prostor samotného budoucího parkoviště P+R. Nový autobusový terminál je zcela v provozu a doprava není nijak omezena. Z důvodu bezpečnosti je prostor vjezdu na staveniště vyznačen značkami B24a resp. B24b a E13, kdy je zákaz odbočení do prostoru parkoviště všem mimo stavbu.

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 vpustí (UV1 – 4) uvažovány jako podchodníkové. Navrhované uliční vpustí 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 vpustí, 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.

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 vpustí budou napojeny prostřednictvím nové dešťové kanalizace do stávající veřejné kanalizační stoky (beton DN300).

Název díla: Přestupní terminál Soběslav	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	21 8027 02 01 00 00 00 001	11 / 26

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.

Stávající obratiště autobusů je v nevyhovujícím stavu a bude rekonstruováno na parkoviště P+R. Stávající osvětlení, tj. tři silniční sloupy, s paticemi, s obloukovým výložníkem a svítidlem s rtuťovou výbojkou budou zrušeny a nahrazeny osmi novými, třístupňovými, bezpaticovými, žárově pozinkovanými sloupy, s výložníkem a svítidly s LED zdroji (svítidla NITEKO, typ Guida). Závěsná výška svítidel 6 m. Umístění bude respektovat nové obruby i plánovanou výsadbu stromů.

Součástí stávajícího obratiště jsou i přístřešky pro cestující (8 ks), kde v každém z nich jsou dvě výbojková svítidla, která jsou dlouhodobě mimo provoz. Jejich rozvaděč již byl odpojen a zrušen.

Před demolicí přístřešků (v rámci SO 001.02) budou svítidla demontována a vzhledem k jejich stavu odvezena na skládku.

Vzhledem k požadavku města na přiblížení autobusového terminálu k prostoru nádraží v Soběslavi, ul. Riegrova, bude demolována budova stávajícího skladu. Na jejím místě bude doplněna stávající protihluková stěna a vznikne autobusový terminál se šesti autobusovými stáními. Vždy dvě stání proti sobě, a to třikrát. Mezi dvojicí stání bude umístěn přístřešek pro cestující (3 ks). Přístřešek je typový výrobek, v každém jsou integrována dvě svítidla s LED zdrojem, typ AQUA od výrobce VYRTYCH, která jsou v dodávce výrobce přístřešku.

Výstavbou terminálu bude dotčeno stávající osvětlení VO v ulici Riegrova. Bude zrušeno pět stávajících silničních, paticových sloupů, s obloukovým výložníkem a rtuťovou výbojkou. Do prostoru nového terminálu budou pravidelně rozmístěny čtyři silniční, třístupňové, bezpaticové, žárově

pozinkované sloupy, s výložníkem V2-180st., s LED zdrojem (svítidla NITEKO, typ Guida), závěsná výška svítidel 10 m.

V předchozím projekčním stupni bylo umístění svítidel pro nasvětlení terminálu navrženo na průběžném zastřešení terminálu. Zde došlo ze strany města Soběslavi ke změně, kdy průběžné zastřešení terminálu bylo nahrazeno třemi přístřešky pro cestující. Z toho důvodu bylo nutno změnit i způsob nasvětlení terminálu, a to umístěním svítidel na samostatné sloupy. Pro udržení rovnoměrnosti osvětlení na komunikaci ul. Riegrova budou nové sloupy, nahrazující ty rušené, umístěné v upravených pozicích, v počtu čtyř kusů a rovněž to budou silniční, bezpaticové, třístupňové, žárově pozinkované sloupy, s obloukovým výložníkem, ale pro jedno svítidlo, s LED zdrojem (svítidla NITEKO, typ Guida), závěsná výška svítidel 10 m.

Pro přisvětlení nového přechodu v ulici Riegrova budou použity sloupy rovněž bezpaticové, žárově pozinkované, bez nátěru, výšky 6 m, s výložníkem a svítidlem NITEKO, typ Guida S-přechod, se zdroji LED, neutral white (4000K).

Přisvětlení stávajícího přechodu zůstává beze změny zachováno.

Stávající napájecí bod veřejného osvětlení pro tuto oblast, je na budově pošty v ulici Petra Bezruče. Osvětlení v ulici Riegrově od ul. Petra Bezruče je napájeno samostatnou větví, která končí před křižovatkou s ul. 28. října. Tato větev je převážně kabelová, poslední dva stožáry před křižovatkou s ul. 28. října jsou připojeny venkovním vedením.

Další osvětlení v pokračování ul. Riegrovy jižním směrem je pak napájeno kabelem vedoucím z ul. 28. října. Stávající přechod před podchodem u nádraží je napojen na tento kabel.

U křižovatky Riegrova – 28.října je osazen samostatný stožár s dohledovou kamerou Městské policie. Ta je napájena z elektroměrového rozvaděče, umístěného v samostatném pilíři vedle přípojkové skříně č. S039828 (ta je v majetku EG.D a je připojena kabelem 1-AYKY-J 3x120+70 mm² z rozpojovací jističí skříně PSR 402 v zahradě č.p. 331, směrem ke stávajícímu autobusovému obratišti). Elektroměrový rozvaděč je osazen 1f. elektroměrem, hlavní jistič před elektroměrem 1x16A/B, vývodový jistič 1x13A/C. Připojení ER kabelem CYKY-J 4x10 mm² z přípojkové skříně S039828, jištění v S039828 pojistkou 1x40 A.

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 jističí 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 jističí 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

j.1) SO 402.1 Rozvody SLP a NN informačního systému - sdělovací část

Informační systém pro cestující na „Přestupním terminálu Soběslav“ bude prostřednictvím zobrazovacích panelů informovat cestující o odjezdech vlakových a autobusových spojů.

Název díla: Přestupní terminál Soběslav	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	21 8027 02 01 00 00 00 001	13 / 26

Zobrazované dopravní informace o odjezdech bude možné doplnit tzv. „běžícím textem“ o aktuální dopravní opatření. Pro zrakově postižené bude instalováno hlasové zařízení, které bude možné aktivovat povelom vysílačky.

V rámci realizace „Přestupního terminálu Soběslav“ bude doplněn zobrazovací panel informačního systému s odjezdy vlaků do prostoru nového přestupního terminálu BUS, který bude napojen na informační systém SŽ - Správy železnic.

Dále bude vedle stávající panelu – odjezdové tabule na fasádě VB – umístěn panel informačního systému BUS s odjezdy autobusů, který bude provedením – typově shodný se stávajícím odjezdovým panelem informačního systému SŽ (výrobce Elektročas). Tento panel bude označen logem provozovatele a podkladová barva zobrazovací části panelu bude výrazně odlišná od podkladové barvy informačního systému Správy železnic.

Panel informačního systému BUS s odjezdy autobusů bude též umístěn v prostoru nového přestupního terminálu BUS – vedle tabule informačního systému SŽ.

j.2) SO 402.2 Rozvody SLP a NN informačního systému – napájení

Na začátku prostoru terminálu (u výpravní budovy ŽST Soběslav) se předpokládá umístění dvou informačních tabulí s přehledem příjezdů a odjezdů autobusů. Dále by u každého nástupiště měl být prosvětlený označnick. Vše bude napojeno samostatnými vývody z nového rozvaděče RVO, umístěného a dodaného v rámci SO 401 – Rozvody VO. Ten bude umístěn v samostatném kompaktním pilíři vedle ER, bude vystrojen 6 spínanými 1f vývody (6x16A/C) pro VO (spínání astrohodinami), dále 3 nespínanými 1f vývody (3x10A/C) - 1x kamerový systém, 1x informační systém na terminálu BUS, 1x rezerva.

Na základě požadavku SŽ, má být na fasádě výpravní budovy ŽST Soběslav umístěná informační tabule o příjezdech a odjezdech autobusů, vedle stávající info tabula o příjezdech a odjezdech vlaků. Pro tuto tabuli se silové napájení předpokládá kabelem CYKY-J 3x2,5 z vývodu stávajícího hlavního rozvaděče RH, umístěného v hlavní rozvodně, ve výpravní budově.

Informační tabule ani označnick nejsou v dodávce tohoto SO. Přesné typy info tabulí a označnicků budou předmětem dalšího stupně PD.

Datové napájení IS je řešeno v rámci SO402.1. Provozovatelem nového informačního systému bude Správa města Soběslavi s.r.o., investorem stavby 8027 je Správa železnic a.s.

j.3) SO 402.3 Rozvody SLP a NN IS – kamerový systém

V této části dokumentace je řešeno přemístění stávajícího kamerového stanoviště K8 – Nádraží do nové polohy. Ve stávající poloze kamer je umístěn nový výjezd z BUS terminálu. Jedná se o zařízení, jež je v majetku města Soběslavi a jehož správu má na starosti Správa města Soběslavi s.r.o.

k) SO 405 Přeložka silnoproudých rozvodů SŽ, SEE

V rámci demolice objektu skladu ve stanici Soběslav vyvolaných stavbou Přestupní terminál Soběslav, dojde ke zrušení a demontáži kabelové skříně KS07, ze které bylo napájeno el.zařízení skladu. Vzhledem k tomu, že v trase kabelu WL107 nedochází k úpravám povrchu, bude kabel odpojen na obou koncích (jednak z vývodu rozvaděče RH, v hlavní rozvodně a jednak z kabelové skříně KS07) a ponechán v zemi.

V prostoru bouracích prací objektu skladu je nutno přeložit dva kabely

- WL108 směr z RH do KS08 – 1-AYKY-O 4x70
- WL156 směr z RO do rozv. OV7, přes KS06 – 1-AYKY-O 3x150+70

Před bouraným objektem skladu budou kabely vyhledány, chránička bude zkrácena, kabely naspojovány novým kabelem stejného typu a přeloženy až do kabelové skříně KS08 resp. rozvaděče OV7. Oba kabely budou v nové trase uloženy do korugované chráničky pr.110mm.

l) SO-701 – Zastřešení nástupiště

V novém návrhu jsou pro zastřešení využity typové přístřešky, u kterých je zakázkově specifikována barevnost a provedení střechy v souladu s návrhem rekonstrukce výpravní budovy

Název díla: Přestupní terminál Soběslav	Identifikační číslo dokumentu	Stránka / Celkem stránek
Název části díla: B.1 Souhrnná technická zpráva	21 8027 02 01 00 00 00 001	14 / 26

(navazující projekt). Osvětlení ostrůvku je řešeno přímo v zastávkách a zároveň samostatnými lampami v jednotném designu v celém prostoru autobusového terminálu. Jednotlivá stání jsou značena očíslovanými tabulemi.

Přístřešky jsou umístěny mírně mimo hlavní osu nástupiště, z důvodu požadavku na minimální vzdálenost 3 m mezi hranou zpevněné plochy nástupiště a nejbližší hranou přístřešku (hrana sedáku) v místě vodící linie.

Přístřešky budou založeny plošně na základových patkách o rozměrech 1200 x 1800 x 600 mm resp. 500 x 500 x 600 mm. Patky budou provedeny přímo do výkopu z monolitického betonu pevnostní třídy C30/37-XC2, XF4, XA1-CI0,4-Dmax16-S3 a vyztuženy betonářskou výztuží kvality B500B. Patky budou provedeny na podkladní beton tloušťky 100 mm z betonu pevnostní třídy C8/10-X0. Založení je provedeno do nezámrazné hloubky tj. 900 mm.

Typové přístřešky mají následující parametry:

- Oboustranný zastávkový přístřešek s rovnou skleněnou střechou, krytá plocha 21 m² (3,6 × 5,7 m), tvarové řešení je patrné z výkresové dokumentace.
- Charakter konstrukce: ocelová konstrukce se skleněnou střechou je na místě instalace smontována pomocí šroubových spojů z nerezavějící oceli; celková výška přístřešku 2500 mm.
- Povrchová úprava: ocelová konstrukce je opatřena ochrannou vrstvou zinku a práškovým vypalovacím lakem.
- Nosný rám: nosné sloupy a podélné žlaby tvoří svařovaná ocelová konstrukce z trubek 133×8 mm a ocelového plechu tloušťek 4, 10 a 12 mm; podpurné konzoly doplněny o desky z březové překližky tloušťky 30 mm opatřené venkovní povrchovou úpravou; rám slouží jako nosná konstrukce střechy přístřešku; zajišťuje také odvodnění střechy
- Střešní krytina: lepené bezpečnostní sklo tloušťky 2×5 mm s potiskem.
- Odvodnění: vedené pomocí PVC hadice nosným sloupem s vyústěním nad dlažbu.

m) SO-702 – Protihluková stěna

V prostoru po zbouraném objektu na st.p.č. 4028 musí být doplněna protihluková stěna. Z hlukové studie, která byla zpracována při projektu modernizace trati Veselí n.L. - Soběslav, vyplývá, že tato stěna bude mít výšku 3,0m..

Navrhovaný úsek protihlukové stěny je přímý a bude doplňovat již vybudovanou linii protihlukových stěn přerušených budovou skladiště. V rámci řešeného úseku nejsou navrženy únikové prostory ani prostupná pole. Celková délka nového úseku protihlukové stěny je 47,280 m (osová vzdálenost mezi stávajícími sloupky B.32 a B.34). Stávající pole od sloupku B.34 ke stávajícímu objektu skladu se demontuje. Stejně tak bude demontován stávající úsek od sloupku B.32.

Vlastní konstrukce protihlukové stěny je tvořena oboustranně pohltyvími panely, ukládanými mezi prefabrikované betonové sloupky průřezu tvaru písmene H. Tyto betonové sloupky jsou vetknuty do kalichu vrtaných monolitických železobetonových pilot.

Pohltyvé panely a betonové sloupky budou vyrobeny a dodány na stavbu jako prefabrikované výrobky a jejich návrh a posouzení není předmětem této projektové dokumentace. Piloty včetně kalichů budou provedeny přímo na místě stavby.

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

Předmětem projektu nejsou stavební objekty, které by byly zdrojem požárního rizika. Zájmy požární ochrany nejsou stavbou dotčeny a PBŘ se nezpracovává.

Požární bezpečnost při bouracích pracích:

Zhotovitel zajistí zpracování technologického postupu obsahujícího i stanovení podmínek požární bezpečnosti při prováděné činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů“.

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 přisazenými 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 živíčné 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 zemí 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 elektrovýzbějka, 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 EG:D. – dříve 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 EG.D (dříve E.ON 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 – viz samostatná stavba EG.D – dříve E.ON.

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 přesunutá kamery včetně příslušenství bude z nového rozvaděče EMR, kde bude dále umístěn jistič 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 zokružovány 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. Úprava výpravní budovy je nyní součástí jiného projektu.

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.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 a jsou řešeny samostatnými projekty v režii správců EG.D (dříve E.ON) a CETIN.

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 přílehlými 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 $\rightarrow D = 30$ m
- $v = 50$ km / h $\rightarrow D = 50$ 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

Terénní úpravy budou minimální. Zejména dojde ke srovnání terénu po demolicí stávajících budov. Terénní úpravy musí plynule navazovat na okolní terén. Sadové úpravy v řešeném území budou součástí návazné investice.

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 $L_{Aeq,T} = 60$ dB
- v době od 22 do 6 hodin $L_{Aeq,T} = 45$ dB

Za účelem dosažení hodnoty požadovaného hygienického limitu pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,s} = 65,0$ 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.

b) Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana

roślin 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.

f) Odpadové hospodářství

f.1) Nakládání s odpady

Každý subjekt má při své činnosti nebo v rozsahu své působnosti a v mezích daných zákonem č. 541/2020 Sb. povinnost předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti; odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity, případně odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. Tuto povinnost by měl investor dále promítnout do dodavatelských smluv, neboť původcem odpadů vznikajících při výstavbě budou dodavatelé stavby (odpady vznikají při jejich podnikatelské činnosti), a kteří se musí o své odpady postarat v souladu se zákonem o odpadech.

f.2) Nakládání s „nebezpečnými“ odpady (N)

Nebezpečný odpad je definován jako odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze přímo použitelného předpisu Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů (nařízení komise (EU) č. 1357/2014), nebo který je uveden v Katalogu odpadů (vyhl. č. 8/2021 Sb.) jako nebezpečný odpad, nebo je smíšen nebo znečištěn některým z odpadů uvedených v Katalogu odpadů jako nebezpečný. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů musí provádět pouze osoba s pověřením k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Pro každý nebezpečný odpad bude zpracován identifikační list nebezpečného odpadu a místo nakládání s nebezpečným odpadem bude vybaveno tímto listem.

f.3) Odpady vznikající v rámci výstavby záměru

Odpady, které vzniknou v průběhu stavebních prací, lze rozdělit na ty, které budou vázány na vlastní proces realizace stavby, a na ty, které budou vznikat v souvislosti s použitými technologiemi, mechanismy, zázemím stavby apod. Kromě těchto odpadů budou na staveništi a zařízeních stavenišť vznikat odpady spojené s pobytem a pohybem lidí (většinou komunální odpad). Odpadový materiál kategorie N bude shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti. Odpady ze stavby budou odváženy a odstraňovány mimo staveniště. Tato činnost bude zajištěna dodavatelem stavebních prací, popř. odbornou firmou, kterou bude možné specifikovat až po vyjasnění smluvních vztahů mezi investorem a dodavatelem stavby. Obecně platí zásada, že na ploše staveniště je vhodné ukládat odpady jen krátkodobě.

Původce odpadů je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich využití nebo odstranění, pokud toto zajišťuje sám jako oprávněná osoba, nebo do doby jejich převedení do vlastnictví osobě oprávněné k jejich převzetí. Za dopravu odpadů odpovídá dopravce. Na každou oprávněnou osobu, která převezme do svého vlastnictví odpady od původce, přecházejí povinnosti původce s výjimkou povinnosti vykonávání kontroly vlivů nakládání s odpady na zdraví lidí a životní prostředí v souladu se zvláštními právními předpisy.

Předpokládaný vznik odpadů v etapě výstavby dle projektanta záměru je doložen v následující tabulce:

17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů tv včetně doprav včetně dopravy	T	1 110,97
17 01 02	O	stavební a demoliční suť (cihly) včetně doprav včetně dopravy	T	25,20
17 02 01	O	dřevo, po stavebním použití, z demolic	T	25,90
17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu včetně doprav včetně dopravy	T	2 778,82
17 04 05	O	železo a ocel, ocelové přístřešky, nosníky	T	20,92
17 04 11	O	kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	T	0,06
17 05 04	O	vytěžené zeminy a horniny - i. třída těžitelnosti, kamenná suť včetně doprav	T	3 719,54
17 06 05*	N	stavební materiály obsahující azbest včetně dopravy	T	10,29

V textu dále jsou uvedeny předpokládané kategorie a druhy odpadů vznikající ve fázi výstavby záměru a způsob nakládání s jednotlivými druhy odpadů. Původce odpadů je povinen vznikající odpady třídit na jednotlivé druhy a kategorie odpadů a takto utříděné druhy odpadů předávat do vlastnictví pouze osobám k tomu oprávněným.

Skupina 17: Jedná se o stavební odpad, který bude v největší míře obsahovat zbytky poživ, stavebních prefabrikátů, kovů, izolačních materiálů, umělých hmot apod. S veškerými stavebními odpady je nutno nakládat dle Metodického návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (srpen 2018).

Původce odpadů je při provádění stavby povinen zamezit mísení vybouraných recyklovatelných a opětovně použitelných odpadů s jinými odpady a zejména s nebezpečnými odpady a látkami.

Větší kusy využitelných materiálů budou vytríděny a zařazeny do jednotlivých druhů stavebního odpadu skupiny 17. Vytríděny budou rovněž možné nebezpečné odpady, zejména azbestocementová střešní krytina budovy skladiště. Zbytková část za předpokladu, že neobsahuje nebezpečné látky, může být zařazena jako směsný stavební odpad (17 09 04), který bude shromažďován na staveništi (např. ve vanových kontejnerech) a následně předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Ve fázi výstavby budou vznikat odpady kategorií 17 01 01 – beton, 17 01 02 - cihly. Odpady budou přednostně využívány v některém z recyklačních zařízení jako zdroj druhotných surovin. V případě, že toto využití nebude možné, bude předán přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu k přednostnímu využití, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Zejména při demolici budovy skladiště vznikne odpad 17 02 01 – dřevo. Bude se jednat o konstrukční prvky stěn i krovu, včetně fasády. Dřevěný odpad je nejdříve ručně tříděn. Nepoužitelné materiály (např. znečištěné barvami) jsou převezeny na skládku.

Odpad 17 03 02 – při odstraňování stávajících zpevněných ploch a výstavbě nových zpevněných ploch bude vznikat kategorie odpadu 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (živičný kryt - asfalt bez dehtu). Vybouraný živičný kryt (asfaltový beton) bude recyklován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů, popřípadě vybourané kry živice lze nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití při splnění příslušných kritérií.

Pozn.: Nakládání s uvedeným druhem odpadů do vydání nové vyhlášky k znovuzískaným asfaltovým směsím dále vyjasňuje Metodický pokyn Ministerstva životního prostředí (Odbor odpadů) ze dne 23. 12. 2020 (č. j. MZP/2020/720/5379): „Na základě přechodného ustanovení § 154 odst. 5 výroby z odpadu, které přestaly být odpadem před účinností tohoto zákona, jsou výrobkem, který není odpadem i v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. V případě zařízení, která produkovala před účinností nového zákona výrobky z odpadu, mohou výstupy ze zařízení přestávat být odpadem i nadále za splnění podmínek pro ně stanovených v dosavadním souhlasu podle § 14 odst. 1 a provozním řádu, a to až do konce roku 2023. V případě že byl doposud souhlas podle § 14 odst. 1 nahrazen integrovaným povolením, vztahuje se toto přechodné ustanovení rovněž na výstupy, které již před účinností nového zákona přestávaly být v tomto zařízení odpadem. Od účinnosti nového zákona musí provozovatel předávat věc, která přestala být odpadem s průvodní dokumentací.

Vzhledem k tomu, že do vydání vyhlášky nebude zřejmé, jaký je obsah průvodní dokumentace, bude muset být průvodní dokumentace předávána až od účinnosti vyhlášky."

S neznečištěnou výkopovou zeminou bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech. Zákon se nevztahuje na nekontaminované zeminy a jiné přírodní materiály vytěžené během stavební činnosti, pokud vlastník prokáže, že budou použity v přirozeném stavu v místě stavby a že jejich použití nepoškodí nebo neohrozí životní prostředí nebo lidské zdraví (nejedná se tedy o odpad). Typicky se jedná o zpětné zásypy v místě vytěžené nekontaminované zeminy.

Neznečištěná přebytečná výkopová zemina z výkopů a terénních úprav může být dále využita v jiném místě (mimo staveniště) a může být považována za vedlejší produkt, ovšem pouze za předpokladu splnění všech podmínek stanovených § 8 odst. 1 zákona o odpadech. Případně bude neznečištěná přebytečná výkopová zemina, která je dle katalogu odpadů řazena pod číslem 17 05 04, předána přímo či prostřednictvím dopravce odpadu na základě smlouvy do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu.

Stavba si vyžádá rovněž přeložky inženýrských sítí, odstranění materiálů ze železa a oceli. Předpokládá se vznik odpadních kovů (17 04 05) – nosníky, plechy a další konstrukce z přístřešků a kabelů (17 04 11).

Kovový odpad, zahrnující veškeré kovové konstrukce, demontované kabelové rozvody a skříně, kabely, spojovací materiál. Materiál, který se již nehodí pro potřeby Správy železnic nebo pro své opotřebení, stárí, nevyhovující technické vlastnosti, je využitelný jako druhotná surovina - odpadní kovy budou vytříděny a odvezeny do sběrného dvora nebo je lze případně předat obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu. To bude zřejmě případ surovin z bývalého autobusového nádraží, zejména ocelových přístřešků, označníků apod.

Odpad 17 06 05* bude vznikat v rámci demolice objektů (budova skladiště), kde byl předběžným průzkumem zjištěn odpad s obsahem azbestu (azbestocementová střešní krytina). Specifické podmínky z hlediska ochrany zdraví při práci s azbestem a jiných pracích, které mohou být zdrojem expozice azbestu, jsou stanoveny v § 21 nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci. Pro odstraňování azbestu nebo materiálu obsahujícího azbest ze stavby nebo její části bude vypracován plán prací s údaji o místě vykonávané práce, povaze a pravděpodobném trvání práce, pracovních postupech používaných při práci s azbestem nebo s materiálem obsahujícím azbest, údaje o zařízení používaném pro ochranu zdraví zaměstnance vykonávajícího práci s azbestem, nebo materiálem obsahujícím azbest a údaje pro ochranu jiných osob přítomných na pracovišti a opatřeních k ochraně zdraví při práci. Odpad obsahující azbest musí být odstraňován ze staveniště co nejrychleji a ukládán do neprodyšně utěsněného obalu opatřeného štítkem obsahujícím upozornění, že obsahuje azbest. Odpady obsahující azbestová vlákna nebo azbestový prach lze ukládat pouze na skládky k tomu určené.

Provozovatel stavby je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi dle § 94 zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění a v případě produkce více než 600 kg nebezpečného nebo 100 t ostatního odpadu posílat každoročně hlášení o produkci odpadů dle § 95, odst. 3 tohoto zákona.

S veškerými stavebními odpady bude nakládáno dle Metodického návodu odboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (srpen 2018).

Ke shromažďování jednotlivých druhů odpadů vytvoří dodavatel stavby potřebné podmínky. Odpad bude na staveništi tříděn. Dále bude předáván buď přímo, nebo prostřednictvím dopravce do zařízení určených pro nakládání s odpady, případně obchodníkovi s odpady s povolením pro daný druh a kategorii odpadu. **Přednostně budou odpady dále využity** (stavební recyklát, dřevní hmota, železo). Materiálové využití bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Odpady budou předávány v souladu s hierarchií odpadového hospodářství podle § 13 odst. 1 e) zákona o odpadech. Odvoz odpadu bude prováděn smluvně.

Ke kolaudaci stavby budou předloženy doklady o způsobu předání odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití na stavbě nebylo možné (např. nekontaminované zeminy) a evidence odpadů ze stavby.

Finální místa odstranění odpadů (tj. skládka, spalovna) a místa, kam bude odpad odvážen za účelem využití (např. recyklace), budou konkrétně určena až dodavatelem stavby.

f.4) Odpady při výstavbě

Přesnou specifikaci konkrétních druhů, a především množství jednotlivých druhů odpadů z vlastního procesu výstavby lze upřesnit až v prováděcích projektech, kdy budou známi dodavatelé a budou specifikovány i konkrétní použité materiály. Součástí smlouvy mezi investorem a hlavním dodavatelem stavby bude i podmínka, že hlavní dodavatel stavby je zodpovědný za správné nakládání s odpady vznikajícími v průběhu výstavby (včetně odpadů vznikajících činnostmi subdodavatelů na stavbě), včetně jejich následného využití nebo odstranění (tato povinnost bude zapracována do smlouvy o provedení prací). Dodavatel stavby (jako původce odpadu) při kolaudaci stavby předá zástupci Správy železnic písemný dokument, ve kterém bude dokladovat způsob nakládání s odpady.

f.5) Skládky v okolí stavebního záměru

Likvidace bude prováděna běžným způsobem na skládkách k tomu určených, např. na skládce v Klenovicích, která se nachází cca 4 km od Soběslavi.

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 400 m² (celková hmotnost cca 10,3 tun). 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.

f.6) Legislativa v odpadovém hospodářství

Za odpadové hospodářství v průběhu výstavby bude odpovědný dodavatel stavby, který bude plnit veškeré povinnosti jako původce odpadů. Povinnosti původců odpadů stanovuje §15 zákona č.541/2020 Sb.:

(1) Na nepodnikající fyzickou osobu, která je původcem odpadu, se vztahují pouze ty povinnosti původce odpadu stanovené v tomto zákoně, u kterých je tak výslovně uvedeno.

(2) Původce odpadu je povinen:

- zařadit odpad podle druhu a kategorie a nakládat s ním podle jeho skutečných vlastností,
- prokázat orgánům provádějícím kontrolu podle tohoto zákona, že předal odpad, který produkuje, v odpovídajícím množství v souladu s § 13 odst. 1 písm. e); v případě stavebního a demoličního odpadu se tato povinnost vztahuje i na nepodnikající fyzické osoby, s výjimkou případu, kdy množství produkovaného stavebního a demoličního odpadu odpovídá množství stavebního a demoličního odpadu, který může nepodnikající fyzická osoba předat podle § 59 obci,
- v případě komunálního odpadu, který běžně produkuje, a stavebního a demoličního odpadu, které sám nezpracuje, mít jejich předání podle § 13 odst. 1 písm. e) v odpovídajícím množství zajištěno písemnou smlouvou před jejich vznikem; v případě stavebních a demoličních odpadů se tato povinnost vztahuje i na nepodnikající fyzické osoby, s výjimkou případu, kdy množství produkovaných stavebních a demoličních odpadů odpovídá množství stavebních a demoličních odpadů, které může fyzická nepodnikající osoba předat podle § 59 obci,
- s každou jednorázovou nebo první z řady opakovaných dodávek odpadu do zařízení určeného pro nakládání s odpady nebo obchodníkovi s odpady spolu s odpadem předat provozovateli zařízení nebo obchodníkovi s odpady údaje o své osobě a údaje o odpadu nezbytné pro zjištění, zda smí být s daným odpadem v zařízení nakládáno nebo zda smí obchodník s odpady takový odpad převzít; tyto údaje mohou být nahrazeny základním popisem odpadu,

e) v případě odpadu určeného k uložení na skládce odpadů nebo k zasypávání předat údaje podle písmene d) formou základního popisu odpadu; v případě první z opakovaných dodávek odpadu je součástí základního popisu odpadu stanovení kritických ukazatelů, o nichž je původce odpadu povinen v případě opakovaných dodávek předávat informace; na základě dohody s původcem odpadu může zajistit zpracování základního popisu odpadu provozovatel zařízení, do kterého je odpad předáván, nebo zprostředkovatel, za zpracování základního popisu však odpovídá původce odpadu a

f) při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.

(3) Původce odpadu je před ukončením činnosti provozovny povinen předat odpady soustředěné v provozovně do zařízení určeného pro nakládání s odpady.

(4) Pokud původce odpadu nepředá odpad soustředěný v provozovně do zařízení určeného pro nakládání s odpady do 60 dnů od ukončení činnosti v provozovně, má povinnost předat odpad do zařízení určeného pro nakládání s odpady vedle původce odpadu také vlastník nemovité věci, která byla provozovnou původce odpadu, a kde jsou odpady soustředěny. Vlastník nemovité věci je povinen splnit tuto povinnost nejpozději do 60 dnů ode dne, kdy jej k tomu vyzve inspekce, krajský úřad nebo obec.

úřad obce s rozšířenou působností. Původce odpadu je povinen uhradit vlastníkově nemovité věci účelně vynaložené náklady spojené s předáním odpadu do zařízení určeného pro nakládání s odpady.

(5) Ministerstvo stanoví vyhláškou

a) rozsah údajů o původci odpadu a o odpadu předávaných podle odstavce 2 písm. d),

b) obsahové náležitosti základního popisu odpadu podle odstavce 2 písm. e) včetně požadavků na stanovování kritických ukazatelů a četnost jejich sledování a

c) postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby podle odstavce 2 písm. f).

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 řadu 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) Bilance 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.