

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Projektová dokumentace pro stavební řízení je zpracována dle vyhlášky č. 146/2008 Sb., v platném znění (novelizovanou Vyhl. 251/2018 Sb. účinnost od 1.12.2018), příloha č.5

OBSAH ZPRÁVY:

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území	3
b) údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou a umístěním stavby, územ. souhlasem	4
c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	5
d) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	5
e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření	6
f) ochrana území podle jiných právních předpisů	6
g) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	7
h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	7
i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	7
j) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	8
k) územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	8
l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	9
m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	9
n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné pásmo nebo bezpečnostní pásmo	10
o) požadavky na monitoring a sledování přetvoření	13
p) možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	13
B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY	13
B.2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	13
a) nová stavba nebo změna dokončené stavby	13
b) účel užívání stavby	14
c) trvalá nebo dočasná stavba	14
d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem	14
e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	14
f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území	18
g) u změn stávajících staveb údaje o současném stavu	19
h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů	19
i) základní bilance stavby – potřebě a spotřebě médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadu a emisí	20
j) základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání	20
k) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho užívání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby – údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu	21
l) orientační náklady stavby	21
B.2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	21
a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení	21
b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení	21
B.2.3 CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	22
a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	22
b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, zvýšeného odběru el. energie	23
c) celková spotřeba vody	23
d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	23

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	24
B.2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	24
B.2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	25
B.2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ - TECHNICKÝ POPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	25
a) popis současného stavu	25
b) popis navrženého řešení	25
B.2.7 ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	37
B.2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	37
B.2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	38
B.2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	38
B.2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	38
a) ochrana před pronikáním radonu z podloží	38
b) ochrana před bludnými proudy	38
c) ochrana před technickou seizmicitou	38
d) ochrana před hlukem	39
e) protipovodňová opatření	39
f) ochrana před sesuvy	39
g) ochrana před vlivy poddolování	39
h) ostatní negativní účinky	39
B.3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	39
a) napojovací místa technické infrastruktury	39
b) přípojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	40
B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	41
a) popis dopravního řešení včetně bezbariérového opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace	41
b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	41
c) doprava v klidu	41
d) pěší a cyklistické stezky	42
B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	42
a) terénní úpravy	42
b) použité vegetační prvky	42
c) biotechnická, protierozní opatření	42
B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	42
a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	42
b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.	43
c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	43
d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	43
e) v případě zohlednění záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno	43
f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	44
B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA	45
B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	45
podrobně řešeno – viz. samostatná příloha B08	45
B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	46

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Moderní veřejná osobní doprava je jedním ze základních předpokladů trvale udržitelného rozvoje. Páteří takového systému by měla být železniční doprava, která je schopna zajistit rychlé, bezpečné a spolehlivé spojení jednotlivých sídel bez nežádoucích kongescí. Investice, které plynou do rozvoje železniční dopravy v posledních letech, dávají naději, že se železniční doprava stane vysoce atraktivním dopravním systémem. Poloha železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí, která je umístěna blízko centra města, je optimální pro vybudování přestupního terminálu mezi železniční, veřejnou linkovou automobilovou, individuální automobilovou a cyklistickou dopravou.

Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí bude umožňovat přestupní vazby mezi železniční, veřejnou autobusovou, individuální dopravou. Zázemí pro cestující i personál dopravců je z velké části uvažován ve stávající výpravní budově. Železniční část dopravního terminálu byla modernizována již v roce 2014 v rámci rekonstrukce stanice Frýdlant nad Ostravicí a není předmětem projektu. Tento projekt řeší veřejnou linkovou autobusovou, individuální automobilovou dopravu včetně dopravy v klidu, cyklistickou a pěší dopravu.

Dle ČSN 73 6425-2 se jedná o malý přestupní uzel regionálního významu s mezinárodními autobusovými spoji a vlakovými spoji do krajského města, kde je přestup na spoje do hlavního města. Základní druhy dopravy přestupního uzlu jsou železniční doprava, regionální hromadná linková doprava, automobilová, pěší a cyklistická doprava. Dopravní terminál bude sloužit více dopravcům.

Řešené území se nachází poblíž centra města Frýdlant nad Ostravicí (v pěší dostupnosti) mezi železniční tratí č.323 (Ostrava hl.n. - Valašské Meziříčí) a obytnou zástavbou. Stavba se nachází v katastrálním území Frýdlant nad Ostravicí na pozemcích parc.č. 4422/17, 476/6, 4422/1, 476/4, 4422/3, 4422/13, 4422/4, 483/1, 483/2, 438/45, 438/102, 438/35, 476/1, 476/2, 476/3, 476/5, 362/2, 4422/20, 362/1, 362/3, 347/1, 346/1. Po dokončení realizace stavby dojde k majetkoprávnímu vypořádání stavbou dotčených pozemků, které jsou smluvně ošetřeny (budoucí pozemky města Frýdlant n/O).

Stavba zahrnuje stávající autobusové nádraží, stávající malý park mezi autobusovým nádražím a výpravní budovou železniční stanice, prostory před výpravní budovou a dále pozemky mezi kolejíštěm a ul. Poštovní směrem ke křižovatce s ul. Hlavní. V území řešící projektem je navržen nový autobusový terminál s propojením železniční dopravy a s obnovou blízkého okolí, které je zastavěné. Navrhované úpravy se budou provádět podél místní komunikace ul. Poštovní, která zároveň tvoří hranici mezi obytnými plochami a územím kolem železnice (žel.trat' č.323, výchozí stanice č.324 Frýdlant nad Ostravicí). Ulice Poštovní je místní komunikací I.třídy č. 4a ve vlastnictví města. Stavba se nachází podél železniční trati č. 323 (Ostrava hl.n. - Valašské Meziříčí), drážní kilometr 100,750 až kilometr 101,250.

Převážně se tedy jedná o zastavěné území. K rekonstrukci budou využívány stávající pozemky. Veškeré dotčené pozemky se nacházejí v k.ú. Frýdlant nad Ostravicí (635171).

Modernizace terminálu ve Frýdlantu nad Ostravicí a parkovacího systému zahrnuje stavební úpravy celého přestupního uzlu, parkoviště, jimiž dochází ke kompletní přestavbě zemního tělesa a veškerých konstrukčních vrstev komunikací a zpevněných ploch pro vozidla a chodce (cestující) a výsledkem je navýšení kapacity terminálu a prostranství celého parkovacího systému. Návrh technického řešení je v souladu s platnou legislativou a technickými normami (vyhl.294/2015Sb., vyhl. č. 398/2008Sb., ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 736110, ČSN 736425-2, ČSN 73 6425-1, ČSN 73 6056, ČSN EN 13 201, TP 170, TKP Kapitola 15).

Nové plochy, jsou organizovány tak, aby se zrychlilo a zjednodušilo propojení dopravy BUS-VLAK-AUTO, a to bez přecházení ulice Poštovní. Předmětem stavby je zpracování dokumentace pro provádění stavby, která řeší vytvoření nového autobusového terminálu západně od výpravní budovy železniční stanice. Terminál je navržen v místě stávajícího autobusového nádraží a stávajícího parku. Dále je řešena úprava plochy před výpravní budovou. Vlevo od výpravní budovy železniční stanice je navrženo nové parkoviště v místech stávajících skladovacích ploch SŽDC. Do prostoru dopravního terminálu směřují pěší vazby směrem do centra města Frýdlant n.O. V projektu je řešeno napojení stávajících pěších tras na nově navrhované chodníky v rámci terminálu. Návaznost nových na stávající pěší trasy je projektem řešena. Byl kladen velký důraz na kvalitu veřejného prostranství a dopravní funkčnost. Zázemí pro návštěvníky je společně s vlakovým nádražím v budově ČD.

Autobusový terminál je vytvořen následovně:

V jednosměrném zálivu jsou umístěny 3 stanoviště pro běžnou linkovou dopravu, která jsou řešena v řazení autobusů jako tzv. pilové uspořádání. Tato umožňují bezkolizní provoz v době odjezdu a příjezdu několika linek nejednou především v době špičky. Tato stanoviště slouží pro výstup i nástup cestujících.

Jedno autobusové stanoviště (v pořadí čtvrté) je uvažováno pro dálkovou (meziměstskou) dopravu, a jedno stanoviště (v pořadí páté) pro sezonní autobusovou dopravu (cyklobusy, skibusy). Stanoviště pro sezonní autobusovou dopravu je možno využívat také pro náhradní autobusovou dopravu v době výluky na trati ČD. Dále jsou v prostoru terminálu vytvořena 2 až 3 odstavná stání pro autobusy. Při jednání s firmou KODIS s.r.o. bylo konstatováno, že pro veřejnou linkovou dopravu jsou používány vozidla o max. délce 12 m. Vlečnými křivkami je prokázána bezkolizní průjezdnost těchto vozidel. Pro informaci cestujících o odjezdech je umístěna elektronická informační tabule v blízkosti autobusových zastávek. Autobusový terminál je vybaven autobusovými přístřešky a lavičkami. Plocha terminálu je doplněna parkovými plochami se zelení

Vedle stávající provozní budovy SŽDC je řešen vjezd na pozemky SŽDC, který je napojen na jednosměrný záliv autobusového terminálu.

Plocha před výpravní budovou železniční stanice je rozšířena, aby zde byl umožněn bezproblémový pohyb větší skupiny cestujících, mezi parkovištěm, vlakovým nádražím a autobusovým terminálem. Dále je plocha využita pro podélné stání TAXI – 3x a stání krátkodobé K+R - 5x. Tato plocha podélného stání je navržena tak, aby v době výluky na žel. stanici mohly být v tomto prostoru přistaveny autobusy, které slouží jako náhradní autobusová doprava. Výluka je oznámena vždy dopředu, takže se tento prostor označí a bude sloužit pro účely výluky. Výluky bývají občasně, není proto zřízen trvalý prostor pro tyto účely.

Vlevo od výpravní budovy je vytvořeno malé veřejné prostranství, které umožňuje plynulé propojení nového parkoviště s vlakovým a autobusovým terminálem. Na tomto prostranství je umístěno několik laviček a informační tabule a orientační prvky města, které spolu dotvářejí zklidňující zónu.

Parkování pro kola u výpravní budovy SŽDC zůstane ve stávajícím prostoru. Jeho kapacita je dostačující. Není uvažováno se zřízením nových cyklostanů a cykloboxů.

Za veřejným prostranstvím vlevo od výpravní budovy je umístěno parkoviště P+R. Parkoviště je od ul. Poštovní odděleno komunikací pro pěší. Prostor parkoviště je vhodně doplněn výsadbou zeleně, je zde navržena řada stromů (podrobnosti řeší samostatný objekt SO 801 Sadové úpravy). Parkoviště má společný vjezd a výjezd z ul. Poštovní. Toto napojení slouží jako společné i pro výjezd na nákladovou manipulační plochu k manipulační krajní koleji pro drážní dopravce. Mezi parkovištěm a železniční tratí je navržena opticky oddělující gabiónová zídka s vytvořeným pásem navržené zeleně.

Na parkovišti je umístěno celkem 93 kolmých stání (z toho 76 stání P+R, 5 stání je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu, 6 stání K+R, 4 stání vyhrazena pro SŽDC a 2 stání vyhrazena pro elektromobilitu a možnost nabíjení elektrovozidel). V blízkosti výpravní budovy je z parkoviště řešen vjezd pro údržbu na pozemky SŽDC v šířce 5m, jsou zde vyhrazena 4 parkovací stání pro zaměstnance SŽDC. Vjezd pro údržbu je řešen tak, aby nenarušoval zklidňující zónu kolem výpravní budovy. Tato plocha má umožnit pohyb lidí směrem od parkoviště k autobusovému terminálu. Pohybují se zde chodci i cyklisté, protože vlevo od výpravní budovy se nachází stávající stojany na kola. Zpřístupnění pro obsluhu je řešeno přes nové parkoviště z hlediska bezpečnosti a pohybu lidí z přilehlého parkoviště a autobusového terminálu. Vzhledem k počtu sjezdů z ul. Poštovní v blízkém okolí – na manipulační plochu ke krajní koleji pro drážní přepravce, autobusový terminál, přilehlé uhelné sklady – je zřízen další sjezd z ul. Poštovní z hlediska bezpečnosti pro vozidla údržby problematická.

Parkoviště je vybaveno dobíjecí stanicí pro elektromobily, u které jsou umístěny dvě parkovací stání. Parkovací plocha je oživena ostrůvkem se zelení.

b) údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou a umístěním stavby, územ. souhlasem

Návrh dokumentace ke stavebnímu řízení vychází z dokumentace pro územní rozhodnutí (zpracovatel DOPRAPLAN s.r.o.) a z územního plánu města Frýdlant nad Ostravicí a je s ním v souladu.

Na stavbu je vydáno Městským úřadem Frýdlant nad Ostravicí, odborem regionálního rozvoje a stavebního úřadu územní rozhodnutí veřejnou vyhláškou spis.zn. MUFO 38831/2018 ze dne 18.12.2018 s nabytím právní moci dne 19.1.2019.

Na stavbu je vydáno Městským úřadem Frýdlant nad Ostravicí, odborem regionálního rozvoje a stavebního úřadu stavební povolení veřejnou vyhláškou spis.zn. MUFO 26252/2019 ze dne 27.8.2019.

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

Projektová dokumentace pro stavební povolení a pro provedení stavby byla v rozpracovanosti konzultována s vybranými orgány státní správy a správci inženýrských sítí. Připomínky dotčených orgánů jsou do projektové dokumentace zapracovány.

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

Stavba se nachází na území města Frýdlant nad Ostravicí, na katastrálním území Frýdlant nad Ostravicí (635171). Jedná se o změnu stávající stavby autobusového nádraží a přilehlých ploch a novostavbu parkoviště. Urbanistické řešení lokality se navrhovanou stavbou nezmění. Umístění stavby je patrné v výkresu C03 Koordinační situace a C04 Katastrální situace stavby.

Stavba je v souladu s odsouhlasenou územně technickou studií, zpracovanou Transport Advisory, s.r.o., Praha, 09/2017. V projektu jsou navrženy plochy, které jsou v souladu s platným územním plánem města Frýdlant nad Ostravicí.

Řešený záměr odpovídá svými charakteristikami hlavnímu přípustnému využití ploch (P1, DM, DZ). Jedná se o stavbu řešící úpravu prostoru mezi železniční stanicí a ul. Poštovní. Nová úprava řeší potřeby obyvatel města a jeho návštěvníků. Tato úprava má zjednodušit a zrychlit přestupové trasy BUS-VLAK-AUTO, bez přecházení komunikace, tzn. že se jedná o řešení související jak s dopravní infrastrukturou silniční, tak drážní. Navržený záměr navrhuje umístění dopravního terminálu s propojením železniční a autobusové dopravy, včetně vybudování nových parkovacích míst. Návrh je řešen komplexně včetně úpravy veřejného prostranství. Záměr svým funkčním využitím dává území veřejný Plocha P1 byla územním plánem přímo vymezena pro požadovaný záměr. Zároveň záměr respektuje podmínku vyplývající z využití plochy koridoru vymezeného pro elektrifikaci železniční trati a v této ploše neumísťuje stavby, které by realizaci elektrifikace trati znemožňovaly. V ploše DM a DZ je přípustné umístění doprovodných staveb požadovaného záměru, jak je patrné z výše uvedených regulativů pro příslušné plochy.

Ze seznamu veřejně prospěšných staveb uvedených v textové části územního plánu a z výkresu B3 vyplývá, že záměr je veřejně prospěšnou stavbou vymezenou územním plánem.

Výše uvedený záměr je v souladu s územním plánem Frýdlant nad Ostravicí, neboť splňuje požadavky a podmínky výše zmíněné a uvedeným záměrem dochází k dosahování cílů územního plánování a k naplňování úkolů územního plánování tak, jak je stanovil vydaný územní plán Frýdlant nad Ostravicí, neboť jim vytvořené předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území se záměrem naplňují.

Území stavby nemá výjimky z obecných požadavků na využití území.

Předložený záměr je z hlediska souladu s

- Politikou územního rozvoje České republiky ve znění aktualizace č.1 (PÚR) schválenou usnesením vlády ČR č. 276 ze dne 15.4.2015
- Zásadami územního rozvoje Moravskoslezského kraje v platném znění (ZÚR MSK) vydané Zastupitelstvem Moravskoslezského kraje dne 22.12.2010 usnesením č. 16/1426
- Územním plánem Frýdlant nad Ostravicí, vydaným dne 13.12.2017 s nabytím účinnosti ke dni 30.12.2017
- územně analytickými podklady ORP Frýdlant nad Ostravicí, ve znění aktualizace č.4
- cíli a úkoly územního plánování dle ustanovení §18 a §19 stavebního zákona

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

Pro daný projekt bylo provedeno geodetické zaměření, prohlídka řešené plochy s pořízením fotodokumentace a doplňujícím doměřením. Byly zajištěny vyjádření správců technické infrastruktury k existenci zařízení v řešeném území.

V rámci řešeného projektu bylo také provedeno následující:

HYDROGEOLOGICKÉ POSOUZENÍ (zpracovatel Ing. Svatopluk Valíček, Jamnická 54, 738 01 Staré Město, IČO 18983294,

Pro návrh likvidace dešťových vod z veřejně přístupného parkoviště na parcele č. 4422/1 v k.ú. Frýdlant nad Ostravicí byl vypracováno hydrogeologické posouzení. Předložené hydrogeologické posouzení prokazuje nevhodnost utrácení dešťové vody na příslušné parcele z důvodu vysoké hladiny podzemní vody a vlivu průsaku ze zatrubněné větve potoka Bahno.

Posudek doporučuje likvidaci dešťové vody pomocí retence a odvedení do městské kanalizace.

Podrobně řeší tento problém samostatným objektem SO 301 Dešťová kanalizace

Vzhledem k charakteru stavby geologický průzkum nebyl proveden.

Celá stavba se nenachází v zátopovém území stoleté vody žádné vodoteče.

e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

V rámci vypracování projektové dokumentace pro stavební řízení byly zpracovány tyto podklady a průzkumy:

GEODETICKÉ ZAMĚŘENÍ A KATASTRÁLNÍ PODKLADY – zaměření provedl GEO 2010 – Ing. Jiří Juřeník, Krakovská 1105/7, 700 30 Ostrava, IČO 764 81 905, září 2018. V rámci dokumentace pro stavební povolení byly zjišťovány informace o pozemcích v zájmovém území a okolních pozemcích. Vstupními podklady byly – geodetické zaměření ze září 2018, digitální katastrální mapa Frýdlant nad Ostravicí (č. kú 635171) z ledna 2019 a informace o pozemcích dotčených stavbou z ledna 2019.

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ POSOUZENÍ, ANALÝZA PARKOVÁNÍ (Ing. Petr Macejka Ph.D., Ostrava, IČO 06285961)

Tato část byla zpracována pro posouzení záměru výstavby multimodálního dopravního terminálu při železniční stanici Frýdlant nad Ostravicí. Tento podklad zpracovával analýzu parkování a dopravně inženýrské posouzení v řešeném prostoru stavby.

DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM (Ing. Petra Ličková, Frýdek-Místek, IČO 73211141)

Jedná se o lokalitu na parcelách 4422/1, 476/2 a 476/4 v katastrálním území Frýdlant nad Ostravicí. Hodnoceny byly dřeviny, které byly navrženy k odstranění z důvodu návrhu terminálu, zpevněných ploch a přechodu pro chodce. Terénní průzkumy byly provedeny v lednu 2018.

Oceňování dřevin v mimo lesním prostředí je úkonem, který byl vykonán na základě metodiky oceňování dřevin mimo les dle AOPK ČR ve verzi 2013. Používá se pro výpočet kompenzace ekologické újmy za kácené dřeviny (§ 9 odst. 1 zák. č. 114/92 Sb.) a pro výpočet vzniklé újmy při poškození dřeviny (§ 86 odst. 2 zák. č. 114/92 Sb.).

Vypočtená hodnota dřevin je informativní a slouží pouze pro potřeby investora. Konečná výše a forma náhrady bude stanovena rozhodnutím příslušného odboru životního prostředí.

AKUSTICKÁ STUDIE (Tomáš Bartek, Pstruží 324, IČO 04402791 - Akustická studie č.201806-05)

Zdrojem hluku v této PD bude obslužná osobní a autobusová doprava, jejich parkovací stání. Pro zjištění případného navýšení hluku vlivem záměru bylo na základě požadavků KHS, územní pracoviště FM, provedeno měření stávajícího hluku podél ulice poštovní, Frýdlant nad Ostravicí (protokol o zkoušce č. H219/8), ve výšce 3.NP bytových domů Nádražní č.p. 1218 a 1217 a ve výšce 4.NP bytových domů Poštovní č.p. 1362, 1308 a 1368.

Hluková studie ve venkovním prostoru byla vyhodnocena modelovým výpočtem ekvivalentních hladin zvuku. Pro výpočet byla použita metodika výpočtů s uplatněním programu Hluk+ ve verzi 12.02profil12_území.

Nejvíce postiženým CHVPS nežádoucím hlukem během provozu záměru (parkovacích míst včetně pojezdů uvnitř parkoviště a navýšení příjezdů osobních vozidel o 10%) bude bytový dům s ref. Bodem č.8 (Poštovní 1308), kde ekvivalentní dopadající hladina akustického tlaku A dosáhne dle zadanych vstupů hodnoty ve dne až $L_{Aeq,16h} = 39,2$ dB (limit 55 dB) a v noci $L_{Aeq,8h} = 29,9$ dB (limit 45 dB). Současné naměřené imisní hodnoty v nejvyšších patrech RKB č.8,17,18,62 a 68 (MM1 až MM5) nebudou vlivem záměru navýšeny.

Vlivem záměru lze také předpokládat i částečný přesun současně parkujících vozidel v těsné blízkosti sledovaných bytových domů pod okny na nové parkoviště. Tímto dojde k dalšímu snížení imise hluku u sledovaných CHVPS vlivem odklonu současně parkujících vozidel okolo bytových domů na parkovací místa záměru.

Z výše uvedených výpočtů dle vstupních dat, závěrečných hodnot hladin hluku v příslušných ref. bodech, je zřejmé, že hluková zátěž sledovaných objektů nebude vlivem provozu záměru překračovat v zájmovém území v chráněném venkovním prostoru staveb hygienické limity pro den $L_{Aeq,16h} = 55$ dB a pro noc $L_{Aeq,16h} = 45$ dB.

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

f) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba není v rozporu s platným Územním plánem města Frýdlant nad Ostravicí. Jedná se o rekonstrukci stávající dopravní stavby a zároveň se jedná o nezbytnou dopravní infrastrukturu v daném území, která

svým vzhledem, umístěním i materiálovým provedením dané území nezneškodní. Stavba bude velkým přínosem pro cestující, protože dojde zkomfortnění přestupního uzlu, k zlepšení orientace, k uplatnění bezbariérových přístupů, k zlepšení parkování a celkové modernizaci stávajícího autobusového terminálu a přednádražního prostoru.

Dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000). Záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti z hlediska §45i odst.1 zákona o ochraně přírody a krajiny č.114/1992Sb. Realizace záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti

Stavba dle Zák.č. 100/2001 Sb. nepodléhá zjišťovacímu řízení, dle sdělení Krajského úřadu Moravskoslezského kraje (č.j. MSK 3567/2018 ze dne 11.1.2018). Krajský úřad MSK posoudil záměr z hlediska působnosti zák.č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na ŽP se sdělením, že předložený záměr není předmětem posuzování ve smyslu zákona o posuzování vlivů na ŽP.

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

Záplavové území

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

Poddolované území

Zájmové území není dle údajů databáze České geologické služby poddolováno, ani se nachází se v chráněném ložiskovém území dle mapy ložiskové ochrany ČGS dle horního (č.44/1988 Sb.) a geologického (č.62/1988 Sb.) zákona

Seismické území

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

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

Způsob odvodnění rekonstruovaných komunikací zůstane stávající, tzn. v intravilánu do stávající jednotné kanalizace. Dojde k osazení nových uličních vpustí, které budou přes přípojky napojeny do stávající jednotné kanalizace. K nárůstu zpevněných ploch vlivem rekonstrukce nedojde.

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Dešťové vody v intravilánu budou svedeny k silničním obrubám a podél nich do uličních vpustí a dále do stávající jednotné kanalizace.

Pro zachytávání vody z pláň komunikací bude sloužit silniční drenáž. Drenáž je navržena v místech výstavby celé konstrukce vozovky a je napojena do uličních vpustí.

Odtokové poměry v území se realizací stavby nezmění.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci záměru realizace je nutné odstranění :

- Stávající konstrukční vrstvy vozovky, skladových ploch a chodníků v ploše – 4670 m²
- Konstrukční vrstvy stávajícího autobusového nádraží – 2275 m²
- Odfrézovaný povrch stávající vozovky (ul.Poštovní) – 4640 m²

V rámci přípravy území bude odstraněn – stávající autobusový přístřešek, stáv. lavičky a odpadkové koše, informační tabule a knihovna

Zeleň dotčená výstavbou, která bude skácena, je včetně základních údajů uvedena v příloze F.02 - Dendrologický průzkum.

Na parcele 4422/1 byla právnické osobě České dráhy,a.s., orgánem ochrany přírody uložena náhradní výsadba, a to v rámci rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin mimo les dle § 8 odst.1 cit. Zákona, vydaného 2.5.2014 pod zn. MUFO 4931/2014/246.10, MUFO_S 15861586/2014, které zůstává v platnosti. Toto vyjádření ukládá náhradní výsadbu 30 stromů, toto rozhodnutí je řešeným projektem respektováno.

Vyznačení stromů a keřů určených ke kácení je podrobně řešeno v dendrologickém průzkumu (příloha F.2) v rámci této projektové dokumentace včetně tabelárního zpracování profilů a určení druhů stromů.

Při terénní pochůzce byl určen druh dřeviny a zjištěny její následující parametry: obvod kmene (v tabulce uveden v cm včetně průměru kmene), průměr koruny (v tabulce uveden v m) a výška (v tabulce v m). V případě porostů pak byla zjištěna jejich délka, šířka (v tabulce v m) a plocha (v tabulce v m²).

Výsledky terénní pochůzky byly zpracovány do tabulky a jednotlivé dřeviny byly zakresleny do situace. Pořadové číslo dřeviny koresponduje s pořadovým číslem na situaci.

Dále je v tabulce uvedeno, zda je nezbytné povolení orgánu ochrany přírody dle §8 zákona č.114/1992 Sb., v platném znění. Ke kácení dřevin rostoucích mimo les, jejichž obvod kmene (případně vypočtený náhradní obvod kmene u více kmenných dřevin) měřený ve výšce 130 cm nad zemí (u dřevin, jejichž kmen je nižší než 130 cm měřený v místě jejich větvení) je menší než 80 cm a stejně tak i pokud se týká keřových porostů do 40 m² plochy, není nezbytné povolení orgánu ochrany přírody dle §8 zákona.

Pro získání hodnoty kácených dřevin a porostů je možno použít program Oceňování dřevin dle webové aplikace AOPK ČR. Vypočtená hodnota dřevin je informativní a slouží pouze pro potřeby investora. Konečná výše a forma náhrady bude stanovena rozhodnutím příslušného obecního úřadu nebo odboru životního prostředí.

Po dokončení stavebních prací bude v rámci stavebního objektu SO 801 Sadové úpravy Provedena výsadba alejových stromů v prostoru nového dopravního terminálu ve Frýdlantu nad Ostravicí. Část výsadby bude realizována v parčíku u autobusového terminálu do stávající travnaté plochy a část do prostoru vymezeného pro zeleň v nových plochách parkoviště a podél chodníků.

Tato navržená zeleň bude sloužit jako náhrada za kácené stromy pro uvolnění stavby.

Realizovány budou vegetační úpravy v nově vzniklých plochách, tj. zatravnění na vytvořených svazích kolem parkoviště a v prostoru autobusového terminálu.

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

- vynětí ze ZPF – žádné z dotčených pozemků nejsou evidovány jako pozemky zemědělského půdního fondu. Nedojde k trvalému záboru a odnětí ZPF.
- vynětí z PUPFL – žádné z dotčených pozemků není evidovány jako lesní pozemky. Nedojde k trvalému záboru a odnětí LPF.

Řešená stavba nezasahuje do pozemků zemědělského půdního fondu ani do pozemků určených k plnění funkce lesa.

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

Současná stavba je napojena na stávající dopravní a technickou infrastrukturu. Řešeným návrhem nedojde ke změně, napojení na dopravní a technickou infrastrukturu zůstane zachováno. Stavba je napojena na ul. Poštovní a ul. Hlavní, ze kterých bude také řešen příjezd na staveniště.

Stavba bude prováděna tak, aby byl po dobu výstavby zachován přístup ke všem stávajícím pozemkům v dané lokalitě. Přístup na staveniště je možný po stávajících místních komunikacích.

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

Stavba vyžaduje zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., proto součástí stavby je i návrh nových, úprava či rekonstrukce stávajících chodníků v souběhu s ul. Poštovní.

Úprava stávajících chodníků podél silnice III/0501 je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v souladu s metodikou k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavební etapy:

Předpoklad provádění stavby je ve třech stavebních etapách.

I.etapa – výstavba prostoru autobusového terminálu – budou provedeny nové pojižděné plochy pro autobusy, nové plochy pro pěší, přeložky inž. sítí v tomto prostoru, odvodnění SO 301, rekonstrukce parkoviště před restaurací a nový vjezd do uhelných skladů, délka výstavby je předpokládána 6 měsíců

II.etapa – výstavba parkoviště – budou provedeny nové plochy parkoviště, nový vjezd na nákladovou manipulační plochu k manipulační krajní koleji pro drážní dopravce (např. ČD Cargo) pro překládku,

výstavba pěších pochůzích ploch vlevo podél ul. Poštovní a před výpravní budovou, přeložky inženýrských sítí, VO, příprava pro nabíjecí stanici, délka výstavba je předpokládána 4 měsíce

III. etapa – rekonstrukce ulice Poštovní včetně rekonstrukce souběžného chodníku vpravo podél ul. Poštovní, součástí bude i výměna svítidel VO, délka výstavba je předpokládána 4 měsíce

Dokončovací etapa – ohumusování a drobné finální úpravy terénních prací, výsadba zeleně, úprava plochy parčíku a autobusového terminálu, instalace svíslého dopravního značení, provedení vodorovného dopravního značení, instalace mobiliáře, délka dokončovacích prací je předpokládána 3 měsíce

Podrobněji bude řešeno v části B08 – Zásady postupu výstavby.
Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení.

Zařízení staveniště

Umístění hlavního stavebního dvora a zařízení staveniště bude věcí dohody zhotovitele stavebních prací s majitelem vybraných sousedních pozemků (předpoklad investor město Frýdlant n/O).

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

Před vlastní realizací proběhne projektová a majetkoprávní příprava. Následovat bude inženýrská činnost a vyřízení stavebního povolení. Následně bude vybrán zhotovitel stavby na základě zpracované dokumentace pro provádění stavby.

Předpoklad realizace je nejdříve v r. 2019 nebo dle dispozic investora a jeho finančních prostředků. Navržená doba výstavby je uvažována dvě stavební sezóny, předpoklad dokončení stavby je v r. 2021.

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

Projektové řešení stavby navazuje na odstranění stávající budovy SŽDC a odpojení od stáv. sítí (budova na parc.č.4422/3). Demolice této stavby již proběhla ve 3.čtvrtletí roku 2018. Stavba se nacházela v místě budoucího parkoviště. Demolici stavby na pozemku p.č.4422/3 zajistil vlastník SŽDC ve vlastní režii. Dle aktuálního katastru nemovitostí se na parc.č. 4422/3 nachází druh pozemku „ostatní plocha“.

Objekt SO 401 – Přeložka kabelu VN se bude realizovat jako související vyvolaná stavba ČEZ Distribuce, a.s., na základě uzavřené smlouvy „O přeložce zařízení distribuční soustavy.“ Tato smlouva je uzavřena mezi ČEZ Distribuce, a.s. a Městem Frýdlant nad Ostravicí. ČEZ Distribuce zajišťuje na tuto přeložku kabelu VN samostatnou projektovou dokumentaci s vyřízením územního rozhodnutí a následně i prováděcí dokumentaci. Přeložka kabelu VN musí být zrealizována na začátku realizace stavby Dopravního terminálu Frýdlant n/O.

Objekt SO 461 – Přeložky sdělovacích kabelů CETIN bude realizován společností CETIN na základě smlouvy o přeložce mezi investorem a Českou telekomunikační infrastrukturou a.s. (CETIN). Tento objekt již není součástí této stavby DSP/PDPS. Objekt je zkoordinován s návrhem stavby Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí (DSP/PDPS) a jeho příprava i realizace bude zajištěna vlastníkem sítě. Přeložka kabelu CETIN musí být zrealizována na začátku realizace stavby Dopravního terminálu Frýdlant n/O.

Na parcele č. 4422/1 (nové aktuální parc.č. 4422/17 dle platného katastru leden 2019 a provedeného geometrického plánu) byla právnické osobě České dráhy a.s., orgánem ochrany přírody uložena náhradní výsadba, a to v rámci rozhodnutí o povolení ke kácení dřevin mimo les dle § 8 odst.1 cit. Zákona, vydaného 2.5.2014 pod zn. MUFO 4931/2014/246.10, MUFO_S 15861586/2014, které zůstává v platnosti. Toto vyjádření ukládá náhradní výsadbu 30 stromů, toto rozhodnutí je řešeným projektem terminálu a parkoviště respektováno. Jedná se o výsadbu v ploše navrženého parkoviště. V koordinační situaci stavby (příloha č. C03) je výsadba zakreslena. Výsadba stromů včetně upřesněné druhové skladby proběhne až v závěru dokončení realizace stavby terminálu a parkoviště.

Jiné podmiňující, vyvolané a související investice nejsou známy.

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

V rámci stavebního řízení stavba proběhne na těchto pozemcích:

kú Frýdlant nad Ostravicí

Parc. č. dle KN	LV DLE KN	JMÉNO VLASTNÍKA NEMOVITOSTI	ADRESA BYDLIŠTĚ VLASTNÍKA (ULICE)	ADRESA BYDLIŠTĚ VLASTNÍKA (PSC, OBEC)	DRUH POZEMKU/ VYUŽITÍ
4422/17	5626	České dráhy a.s.	nábřeží. L.Svobody1222/12	Nové Město, 110 00 Praha1	ostatní plocha/dráha
476/6	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
4422/1	5526	České dráhy a.s.	nábřeží. L.Svobody1222/12	Nové Město, 110 00 Praha1	ostatní plocha dráha
476/4	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
4422/3	743	SŽDC, státní organizace	Dlážděná 1003/7	Nové Město, 110 00 Praha1	ostatní plocha jiná plocha
4422/13	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha zeleň
4422/4	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
483/1	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
483/2	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha zeleň
438/45	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
438/102	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
438/35	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
476/1	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
476/2	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
476/3	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
476/5	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
362/2	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
4422/20	5626	České dráhy a.s.	nábřeží. L.Svobody1222/12	Nové Město, 110 00 Praha1	ostatní plocha dráha
362/1	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
362/3	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha komunikace
347/1	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	ostatní plocha zeleň
346/1	1	Město Frýdlant nad Ostravicí	Náměstí 3, Frýdlant	739 11 Frýdlant nad Ostravicí	zastavěná plocha a nádvoří

Stavba Dopravního terminálu včetně souboru staveb vzájemně souvisejících byla územním rozhodnutím spis zn. MUFO_S 4206/2018 ze dne 18.12.2018 s nabytím právní moci dne 19.1.2019 o umístění stavby umístěna na těchto pozemcích: parc.č. 4408/1, 476/6, 4422/1, 476/4, 4422/3, 4422/13, 4422/4, 483/1, 438/93, 438/102, 476/1, 476/2, 476/3, 476/5, 476/7, 4422/2 vše v kú Frýdlant n/O.

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

Nová ochranná pásma vzniknou na přeložkách inženýrských sítí v místě stavby.

Ochranné pásmo silniční komunikace

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

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30)
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30)
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30).

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

Stavba se nachází v souvisle zastavěném území, kde se ochranné pásmo silnice neřeší.

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje
- u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy (60 m od osy koleje) a na dráze – trať č. 323 Ostrava hl. nádraží – Valašské Meziříčí.

Ochranná pásma energetických zařízení

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

Elektroenergetika – nadzemní vedení

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

- napětí nad 1 kV do 35 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 7 m od krajního vodiče
 - pro vodiče s izolací základní 2 m od krajního vodiče
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m od krajního kabelu
- napětí nad 35 kV do 110 kV včetně 12 m od krajního vodiče
- napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m od krajního vodiče
- napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m od krajního vodiče
- napětí nad 400 kV 30 m od krajního vodiče
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m od krajního kabelu
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m

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

Elektroenergetika – podzemní vedení

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

Elektroenergetika – elektrické stanice

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

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

Elektroenergetika – výroby elektřiny

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

Stavba zasahuje do ochranných pásem energetických zařízení.

Ochranná pásma plynovodů

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

Pro plynová zařízení platí dále tato bezpečnostní pásma:

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně:

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

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů:

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

Sondy podzemního zásobníku plynu od jejich ústí:

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

Stavba zasahuje do ochranného pásma vedení STL plynovody, nedojde ke snížení krytí.

Ochranná pásma komunikačních vedení

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

Stavba zasahuje do ochranných pásem sdělovacích kabelů.

Ochranná pásma vodohospodářských zařízení

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

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm 2,5 m
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Stavba zasahuje do ochranných pásem vodovodů a kanalizací.

o) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

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

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

p) možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Návrh nových konstrukcí a zpevněných ploch je proveden tak, aby výškové úrovně nových povrchů plynule navazovaly na výškové úrovně stávajících ploch v místě jejich napojení. Navázání je zajištěno rovněž ve smyslu šířkového uspořádání komunikací, a obrub zpevněných ploch.

Navrženy jsou hlavní a vedlejší pozemní komunikace. Hlavní komunikaci se rozumí prostor určený k pohybu autobusové dopravy, který lemují autobusové pilové zálivy -

komunikace v šířce 4,5 m. Tato komunikace bude vyhrazena pro autobusovou dopravu, ale bude mít společný vjezd pro údržbu SŽDC, zásobování restaurace a svoz odpadu. Vedlejšími komunikacemi jsou ostatní účelové komunikace sloužící pro obsluhu parkovacích stání, svozy odpadu, údržbu, apod.

Navrženy jsou nové parkovací stání, jejichž obslužná komunikace je napojena na ul. Poštovní, a má šířku 6m. Místo napojení na ul. Poštovní se nemění, bude pouze rozšířeno. Toto místo napojení – vjezd je společné i pro vjezd na nákladovou manipulační plochu k manipulační krajní koleji pro drážní dopravce.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Předmětem stavby je zpracování dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby, která řeší vytvoření nového autobusového terminálu západně od výpravní budovy železniční stanice ve Frýdlantu nad Ostravicí. Terminál je navržen v místě stávajícího autobusového nádraží a stávajícího parku.

Modernizace terminálu ve Frýdlantu nad Ostravicí a parkovacího systému zahrnuje stavební úpravy celého přestupního uzlu, parkoviště, jimiž dochází ke kompletní přestavbě zemního tělesa a veškerých konstrukčních vrstev komunikací a zpevněných ploch pro vozidla a chodce (cestující) a výsledkem je navýšení kapacity terminálu a prostranství celého parkovacího systému. Návrh technického řešení je v souladu s platnou legislativou a technickými normami (vyhl.294/2015Sb., vyhl. č. 398/2008Sb., ČSN 73 6101, ČSN 73 6102, ČSN 736110, ČSN 736425-2, ČSN 73 6425-1, ČSN 73 6056, ČSN EN 13 201, TP 170, TKP Kapitola 15).

V jednosměrném zálivu jsou umístěny 3 stanoviště pro běžnou linkovou dopravu, která jsou řešena jako tzv. pilové uspořádání, tato umožňují bezkolizní provoz v době odjezdu a příjezdu několika linek najednou. Tato stanoviště slouží pro výstup i nástup cestujících. Jedno stanoviště (v pořadí čtvrté) je uvažováno pro dálkovou dopravu a poslední stanoviště (v pořadí páté) pro sezonní autobusovou dopravu. Dále jsou v prostoru terminálu vytvořena 2 až 3 odstavná stání pro autobusy. Stanoviště pro sezonní autobusovou dopravu je možno využívat také pro náhradní autobusovou dopravu ČD, a.s. Při jednání s firmou KODIS s.r.o. bylo konstatováno, že pro veřejnou linkovou dopravu jsou používány vozidla o max. délce 12.m. Vlečnými křivkami je prokázána bezkolizní průjezdnost těchto vozidel. Pro informaci cestujících o odjezdech je umístěn informační panel v blízkosti autobusových zastávek. Autobusový terminál je vybaven autobusovými přístřešky a lavičkami. Plocha terminálu je doplněna parkovými plochami.

Vedle stávající provozní budovy SŽDC je řešen vjezd na pozemky SŽDC, který je napojen na jednosměrný záliv autobusového terminálu.

Plocha před výpravní budovou železniční stanice je rozšířena, aby zde byl umožněn bezproblémový pohyb větší skupiny cestujících. Dále je plocha využita pro podélné stání TAXI – 3x a stání K+R -5x. Tato plocha podélného stání je navržena tak, aby v době výluky na žel. stanici mohly být v tomto prostoru přistaveny autobusy, které slouží jako náhradní doprava. Vlevo od výpravní budovy je vytvořeno malé veřejné prostranství, které umožňuje plynulé propojení nového parkoviště s vlakovým a autobusovým terminálem. Na tomto prostranství je umístěno několik laviček a informační a orientační prvky města.

Parkování pro kola u výpravní budovy SŽDC zůstane ve stávajícím prostoru a jsou kapacitně dostatečná.

Za veřejným prostranstvím vlevo od výpravní budovy je umístěno parkoviště P+R. Parkoviště je od ul. Poštovní odděleno komunikací pro pěší. Parkoviště má společný vjezd a výjezd z ul. Poštovní. Tento vjezd a výjezd je společný pro vjezd i pro výjezd na nákladovou manipulační plochu k manipulační krajní koleji pro drážní dopravce. Mezi parkovištěm a železniční tratí je vytvořen pás zeleně. Prostor parkoviště od prostoru železnice je oddělen pohledovou gabiónovou zídkou (drátokoše + vyskládané kameny).

Na parkovišti je umístěno celkem 93 kolmých stání (z toho 76 stání P+R, 5 stání je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu, 6 stání K+R, 4 stání vyhrazena pro SŽDC a 2 stání vyhrazena pro elektromobilitu). V blízkosti výpravní budovy je z parkoviště řešen vjezd pro údržbu na pozemky SŽDC v šířce 5m, jsou zde rovněž vyhrazena 4 parkovací stání pro zaměstnance SŽDC. Vjezd pro údržbu je řešen tak, aby nenarušoval zklidňující zónu kolem výpravní budovy. Tato plocha má umožnit pohyb lidí od směru parkoviště k autobusovému terminálu. Pohybují se zde především chodci. Zpřístupnění pro obsluhu SŽDC je řešeno přes nové parkoviště z hlediska bezpečnosti a pohybu lidí z přilehlého parkoviště a autobusového terminálu. Vzhledem k počtu sjezdů z ul. Poštovní v blízkém okolí – na nákladovou manipulační plochu k manipulační krajní koleji pro drážní dopravce, autobusový terminál, přilehlé uhelné sklady – je zřízení dalšího sjezdu z ul. Poštovní z hlediska bezpečnosti pro vozidla údržby SŽDC problematická. V rámci stavby je tedy navržen celkový počet 101 ks parkovacích stání.

Parkoviště je vybaveno dobíjecí stanicí pro elektromobily. Parkovací plochy jsou oživena ostrůvky se zelení.

Na stavbu byla zpracována územně technická studie a dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR), ze které bylo řešení převzato.

b) účel užívání stavby

Stavba se nachází na území Moravskoslezského kraje na území města Frýdlant nad Ostravicí, na katastrálním území Frýdlant nad Ostravicí (635171).

Zájmové území řešené oblasti začíná vpravo od výpravní budovy v místě vjezdu na stávající parkoviště a do uhelných skladů. Přes stávající autobusové nádraží s přilehlým parčíkem k výpravní budově SŽDC. Pokračuje od výpravní budovy vpravo přes skladovou plochu SŽDC a končí vjezdem pro nakládací plochu ČD Carga. Stavba se nachází podél železniční trati č. 323 (Ostrava hl.n. - Valašské Meziříčí), drážní kilometr 100,750 až kilometr 101,250.

Důvodem pro realizaci uvedené stavby je využití ploch mezi ul. Poštovní a kolejištěm. Dalším důvodem je modernizace autobusového terminálu pro současné potřeby a jeho propojení s vlakovým nádražím a novým parkovištěm, bez nutnosti přecházení komunikace.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

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

Stavba respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“.

Stavba nevyžaduje výjimky ani úlevová řešení.

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

V dokladové části (příloha E) jsou doložena stanoviska dotčených orgánů, jejichž požadavky jsou předložený návrhem splněny v celém rozsahu.

Dokumentace byla projednávána v rozpracovanosti na výrobních výborech. Záznamy z jednání, vyjádření účastníků a další vyjádření (vyjádření správců sítí, atd.) jsou součástí přílohy E – Dokladová část.

Vypořádání připomínek dotčených orgánů a institucí je popsáno ve „Stanovisku projektanta k získaným vyjádřením“ které je součástí přílohy E – Dokladová část.

Výše uvedený záměr je v souladu s územním plánem Frýdlant nad Ostravicí, neboť splňuje požadavky a podmínky výše zmíněné a uvedeným záměrem dochází k dosahování cílů územního plánování a k naplňování úkolů územního plánování tak, jak je stanovil vydaný územní plán Frýdlant nad Ostravicí, neboť jim vytvořené předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území se záměrem naplňují.

Území stavby nemá výjimky z obecných požadavků na využití území.

Jedná se o rekonstrukci stávajících ploch a zároveň se jedná o nezbytnou dopravní infrastrukturu v daném území, která svým vzhledem, umístěním i materiálovým provedením dané území neznehodnotí.

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

Stavba dle Zák.č. 100/2001Sb. nepodléhá zjišťovacímu řízení, dle sdělení Krajského úřadu Moravskoslezského kraje.

Na stavbu je vydáno Městským úřadem Frýdlant nad Ostravicí, odborem regionálního rozvoje a stavebního úřadu stavební povolení veřejnou vyhláškou spis.zn. MUFO 26252/2019 ze dne 27.8.2019.

Pro provedení stavby byly stanoveny tyto podmínky:

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace zpracované společností DOPRAPLAN s.r.o, IČ: 05411572, Přemyslovců 462/6, 709 00 Ostrava - Mar. Hory, zodpovědný projektant Ing. Dagmar Klajmonová (autorizovaný inženýr pro dopravní stavby ČKAIT 1102569 (ID00), a podle podmínek tohoto rozhodnutí. Případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení speciálního stavebního úřadu.
2. Stavba bude prováděna dodavatelsky dle výběru stavebníka. Stavební podnikatel, který bude provádět stavbu, je povinen zabezpečit odborné vedení provádění stavby stavbyvedoucím dle ust. § 160 stavebního zákona. Provádět stavbu může jako zhotovitel, jen stavební podnikatel, který při její realizaci zabezpečí odborné vedení provádění stavby stavbyvedoucím. Dále je povinen zabezpečit, aby práce na stavbě, k jejichž provádění je předepsáno zvláštní oprávnění, vykonávaly jen osoby, které jsou držiteli takového oprávnění.
3. Před zahájením stavby bude na viditelném místě u vstupu na staveniště umístěn štítek „Stavba povolena“, který si stavebník vyzvedne na stavebním úřadě, jakmile toto rozhodnutí nabude právní moci. Štítek musí být chráněn před povětrnostními vlivy a musí zůstat na stavbě až do vydání kolaudačního souhlasu.
4. Stavebník min. 7 dní před zahájením prací písemně oznámí stavebnímu úřadu vybraného dodavatele stavby.
5. Před zahájením stavby stavebník zajistí dle schváleného situačního plánu vytýčení prostorové polohy stavby odborně způsobilými osobami.
6. Zároveň bude provedeno vytýčení všech podzemních sítí a budou respektována ochranná pásma podzemních i nadzemních vedení a podmínky jejich správců.
7. Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce a dbát o ochranu zdraví osob na staveništi.
- 8. Po celou dobu provádění stavby bude zajištěna dopravní obsluha území a umožněn příjezd vozidel IZS.**
9. Při provádění stavby musí být veden stavební deník dle ust. § 157 stavebního zákona, do kterého se pravidelně zaznamenávají údaje týkající se provádění stavby. Povinnosti a odpovědnost osob při přípravě a provádění staveb jsou stanoveny ust. § 152 až § 155 stavebního zákona.
10. Při stavbě budou dodržena ustanovení vyhl. č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů, budou dodržena ustanovení vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a ustanovení příslušných závazných českých technických norem.
11. Z hlediska zákona č. 185/2001Sb., v platném znění, budou veškeré odpady, které vzniknou při stavbě, zneškodněny na příslušné skládce odpadů, nebo využity v souladu se zákonem.
12. Ve smyslu § 156 stavebního zákona mohou být navrženy a použity jen takové výrobky, materiály a konstrukce, jejichž vlastnosti z hlediska způsobilosti stavby pro navržený účel zaručují, že stavba při správném provedení a běžné údržbě po dobu předpokládané existence splní požadavky na mechanickou odolnost a stabilitu, požadavky na bezpečnost, ochranu zdraví a životního prostředí, bezpečnost při udržování a užívání stavby včetně bezbariérového užívání stavby.
13. Na komunikacích, které budou užívány v průběhu stavby, nesmí docházet k jejich znečišťování. Tyto komunikace musí být udržovány ve sjízdném a schůdném stavu a průběžně čistěny.
14. Při provádění stavby musí být dodrženy požadavky obsažené ve stanoviscích a vyjádřeních správců (vlastníků) technické infrastruktury:

Česká telekomunikační infrastruktura, a.s. (CETIN), Olšanská 2681/6, 130 00 Praha 3, ze dne 4. 2. 2019 č.j. 533034/19 a ze dne 7. 2. 2019 č.j. 532259/19

Dojde ke střetu se sítí elektronických komunikací společnosti Česká telekomunikační infrastruktura a.s. Ve vyznačeném zájmovém území se nachází síť elektronických komunikací společnosti Česká 5

telekomunikační infrastruktura a.s. (dále jen SEK). Při dotčení zařízení CETIN budou dodrženy podmínky SEK, které jsou obsaženy v citovaném vydaném vyjádření, které je součástí dokladové části projektové dokumentace pro společné povolení.

GridServices, s.r.o., Plynárenská 499/1, 602 00 Brno, ze dne 11. 2. 2019 zn. 5001867985 a ze dne 20. 2. 2019 zn. 5001867726

V zájmovém území stavby se nachází plynárenská zařízení a plynovodní přípojky: NTL plynovody přípojky (OC). Ochranné pásmo NTL, STL plynovodů a přípojek je v zastavěném území obce 1 m na obě strany od půdorysu (zákon č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů). Při provádění stavební činnosti v ochranném pásmu plynárenského zařízení a plynovodních přípojek bude dodržena mj. ČSN 73 6005, TPG 702 04, zákon č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, případně další předpisy související se stavbou. Před zahájením stavební činnosti bude provedeno vytyčení trasy a přesné určení uložení plynárenského zařízení a plynovodních přípojek. Při dotčení zařízení GridServices, s.r.o. budou dodrženy podmínky, které jsou obsaženy v citovaném vydaném vyjádření, které je součástí dokladové části projektové dokumentace pro stavební povolení.

ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874/8, 405 02 Děčín 4, ze dne 4. 2. 2019 zn. 0101053495, ze dne 19. 2. 2018 zn. 1097080532, ze dne 6. 5. 2019 zn. 1103928916 a ze dne 6. 5. 2019 zn. 8120064150

V zájmovém území stavby se nachází nebo ochranným pásmem zasahuje energetické zařízení typu podzemní sítě NN a VN, nadzemní sítě NN a stanice v majetku ČEZ Distribuce a.s., které je chráněno ochranným pásmem dle § 46 zákona č. 458/2000 Sb., (energetický zákon) v platném znění a podmínky pro provádění činností v ochranných pásmech nadzemních vedení ČEZ Distribuce a.s.). Stavebník zajistí ochranu dotčených energetických sítí. Při dotčení zařízení ČEZ Distribuce a.s. budou dodrženy podmínky, které jsou obsaženy v citovaných vydaných vyjádření, které jsou součástí dokladové části projektové dokumentace pro společné povolení.

České dráhy, a.s. RSM Brno, Kounicova 26, 611 35 Brno, ze dne 8. 11. 2017 čj. 6053/17-RSMBRNO, ze dne 5. 3. 2014 čj. 668/2018/RMSBRNO a ze dne 16. 4. 2019 čj. 1302/19-RSMBRNO

V zájmovém území stavby se nachází inženýrské sítě / zařízení v majetku ČD, RSM Brno. Bude provedeno majetkoprávní vypořádání odprodejem. Pozemky dotčené stavbou musí být po ukončení stavebních prací uvedeny do původního stavu. Stavebník zajistí ochranu dotčených sítí. Při dotčení zařízení České dráhy, a.s. RSM Brno budou dodrženy podmínky, které jsou obsaženy v citovaných vydaných vyjádření, které jsou součástí dokladové části projektové dokumentace pro společné povolení.

Město Frýdlant nad Ostravicí, odbor majetku a investic, Náměstí 3, 739 11 Frýdlant nad Ostravicí, ze dne 27. 12. 2017 zn. MUFO 38753/2017 a ze dne 19. 2. 2019 zn. MUFO 4581/2019

V zájmovém území se nachází místní komunikace, odstavňové plochy, dešťová kanalizace, sítě veřejného osvětlení a mobiliář ve vlastnictví města Frýdlant nad Ostravicí. Stavebník zajistí ochranu dotčených sítí. Při dotčení zařízení v majetku města Frýdlant nad Ostravicí budou dodrženy podmínky, které jsou obsaženy v citovaných vydaných vyjádření, které jsou součástí dokladové části projektové dokumentace pro společné povolení.

Severomoravské vodovody a kanalizace Ostrava a.s. (SmVaK), 28. října 1235/169, Mariánské Hory, 709 00 Ostrava, ze dne 13. 2. 2019 zn. 9773/V003018/2019/FA a ze dne 6. 3. 2019 zn. 9773/V006067/2019/TA

Realizaci stavby ve vyznačené lokalitě nedojde ke střetu s vodohospodářským zařízením v majetku a v provozování SmVaK Ostrava a.s. a to s vodovodními řady DN 100 GG, DN 80 GGG a jednotlivými kanalizacemi DN 300 B, DN 400 B. Zákres vedení je orientační, proto je povinností investora – stavebníka před zahájením prací požádat o vytyčení zařízení SmVaK Ostrava a.s. Vytyčení provede na základě objednávky (středisko vodovodních sítí Frýdek-Místek, tel. 558 402 143). Při dotčení zařízení ve správě (SmVaK), budou dodrženy podmínky, které jsou obsaženy v citovaných vydaných vyjádření, které jsou součástí dokladové části projektové dokumentace pro společné povolení.

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Oblastní ředitelství Ostrava, Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava ze dne 25. 10. 2017 čj. 17110/2017-SŽDC-OŘ OVA-ÚTN a ze dne 2. 4. 2019 zn. 7133/2019-SŽDC-OŘ OVA-OPS

Realizaci stavby bude dotčena dráha, ochranné pásmo dráhy, podzemní vedení NN, elektrické stanice, kabelové trasy a budovy v majetku SŽDC, s.o. Při dotčení zařízení ve správě SŽDC, s.o. budou dodrženy podmínky, které jsou obsaženy v citovaných vydaných vyjádření, které jsou součástí dokladové části projektové dokumentace pro společné povolení.

Koordinátor ODIS s.r.o., Na Hradbách 1440/16, 702 00 Ostrava, ze dne 12. 3. 2019

Realizaci stavby bude provedeno přeložení elektronického informačního panelu. Při přeložení budou dodrženy podmínky, které jsou obsaženy v citovaném vydaném vyjádření, které je součástí dokladové části projektové dokumentace pro společné povolení.

15. V prostoru kořenové zóny dřevin musí být výkop prováděn ručně a vnější hrana výkopu od paty kmene musí být čtyřnásobkem obvodu kmene ve výšce 1 m, nejméně však 2,5 m. Při výkopech se nesmí přetínat kořeny s průměrem nad 2 cm. Kořeny je nutno chránit před poraněním, popřípadě je nutno kořeny ošetřit, tzn. hladce seříznout do neroztřepené části a zamazat prostředky na ošetření ran. V případě, že není možno dodržet ochrannou vzdálenost od kmene stromu, je možno vést trasu výkopu blíže stromu jen za předpokladu dodržení ostatních ochranných podmínek uvedených v tomto bodu.

16. Výkopovou zeminu je nutno uložit mimo kořenovou zónu dřevin, tj. mimo plochu půdy pod korunou stromu (okapová linie koruny) rozšířenou do stran o 1,5 m. V kořenové zóně stromu rovněž nesmí být prováděna žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu.

17. Stromy rostoucí v blízkosti stavby musí být chráněny před mechanickým poškozením. K ochraně před mechanickým poškozením (např. pohmoždění a potrhání kůry, dřeva a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a ostatními stavebními postupy je nutno stromy v prostoru stavby chránit plotem, který by měl obklopuvat celou kořenovou zónu. Za kořenovou zónu se považuje plocha půdy pod korunou stromu (okapová linie korun) rozšířená do stran o 1,5 m, u sloupovitých forem o 5 m. Jestliže z prostorových důvodů nelze chránit celou kořenovou zónu, má být chráněna plocha co největší, a má zahrnovat zejména nezakrytou plochu půdy. Není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit kmen vypořádkovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m. Ochranné zařízení je třeba připevnit bez poškození stromu. Nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy. Korunu je nutno chránit před poškozením stroji a vozidly, popřípadě vyvázat ohrožené větve vzhůru. Místa uvázání je nutno rovněž vypořádkovat.

18. Kořenový prostor stromů je třeba chránit i při dočasném zatížení. Kořenový prostor nesmí být zatěžován soustavným přecházením, pojížděním, odstavováním strojů a vozidel, zařízeními staveniště a skladováním materiálů. Nelze-li se v kořenovém prostoru vyhnout dočasnému zatížení, musí být zatěžovaná plocha co možná nejmenší. Plochu je nutno pokrýt geotextilií rozdávající tlak a nejméně 20 cm tlustou vrstvou z vhodného drenážního materiálu, na kterou je třeba položit pevnou konstrukci z fošen nebo podobného materiálu. Opatření má být jen krátkodobé. Pominou-li důvody tohoto opatření, je nutno zakrytí neprodleně odstranit, a poté půdu, při šetrném zacházení s kořeny, ručně mělce nakypřit.
19. Výsadba dřevin bude zajištěna a realizována v souladu s projektovou dokumentací pod názvem „Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí“ dle část D. výkresová dokumentace SO 801 Sadové úpravy (vypracovala: Ing. Petra Ličková, Jeronýmova 425, Frýdek – Místek, datum: 01/2018).
20. Výsadba bude provedena odborně způsobilou osobou v agrotechnicky vhodném termínu **od 15.10. do 30.04.** kalendářního roku a dle klimaticky vhodných podmínek.
21. Náhradní výsadba bude provedena nejpozději **do 2 let po nabytí právní moci rozhodnutí, kterým bude výše uvedená stavba povolena.**
22. Následná péče o dřeviny musí zajistit po celou dobu úspěšný růst a vývoj těchto dřevin
23. Dřeviny budou vysazeny mimo stávající inženýrské sítě a jejich ochranná pásma tak, aby nedošlo ke kolizi s vedením inženýrských sítí a byla respektována jejich ochranná pásma příp. při samotné realizaci výsadby lze použít protikořenových bariér, z důvodu zamezení prorůstání kořenového systému do ochranného pásma inženýrských sítí.
24. Při výsadbě bude zajištěna závlhka dřevin v množství cca 100 l/strom.
25. Při výsadbě budou dodrženy arboristické standardy – Výsadba stromů SPPK A02 001:13 a všechna ustanovení norem ČSN 83 9011 Práce s půdou, ČSN 83 9021 Rostliny a jejich výsadba, ČSN 83 9041 Technicko-biologické způsoby stabilizace terénu – Stabilizace výsevy, výsadbami, konstrukcemi ze živých a neživých materiálů a stavebních prvků, kombinované konstrukce.
26. Listnaté dřeviny budou mít při výsadbě obvod kmene měřený ve výšce 100 cm nad zemí o velikosti **14 – 16 cm**, bude se jednat o alejové stromy, výška nasazení koruny bude 220 cm (vysokokmen) pouze u buku pyramidálního bude zavětvení až k zemi. Strukturou větvení budou odpovídat druhu a odrůdě, původem a pěstováním budou odpovídat normě ČSN 46 4902 Výpěstky okrasných dřevin.
27. Dřeviny budou dodány se zemním balem nebo v kontejneru a budou vysazeny do jamky v šířce 1,5násobku průměru kořenového systému nebo zemního balu, do hloubky stejné jako na předchozím stanovišti, s 50 % výměnou půdy, se zalitím. U kontejnerovaných rostlin je nutno prořezat spirálovitě stočené a zaškracené kořeny a roztrhat kořenovou plstř. Kořeny je nutno rozprostřít do jejich přirozené polohy.
28. Stromy listnaté budou po výsadbě ukotveny minimálně 3 kůly a úvazkem.
29. Kolem vysazených dřevin budou vytvořeny závlahové mísy a budou vytvářeny tak, aby voda stékala k dřevině. Na osázenou plochu bude po výsadbě rozprostřena odpovídající vrstva mulče (kůra, dřevní štěpka).
30. Při výsadbě bude zajištěn výchovný řez koruny stromů dle druhové charakteristiky tvaru koruny a v souladu dle arboristických standardů – řez stromů SPPK A02 002:2015.
31. O provedení náhradní výsadby je žadatel povinen prokazatelně uvědomit orgán ochrany přírody nejpozději do 14 dní od její realizace. Orgán ochrany přírody provede kontrolu náhradní výsadby, zejména, zda byly splněny všechny podmínky stanovené ve výroku II. tohoto rozhodnutí. Teprve poté je náhradní výsadba považována za splněnou, o čemž orgán ochrany přírody vyhotoví protokol.
- 32. Před zahájením stavby v min. předstihu 30 dnů bude u zdejšího silničního správního úřadu podán návrh na přechodnou úpravu provozu.**
- 33. Před dokončením stavby v min. předstihu 30 dnů bude u zdejšího silničního správního úřadu podán návrh na místní úpravu provozu – nové dopravní značení a zařízení.**
34. Stavbou nesmí být nepříznivě ovlivněny drážní objekty a zařízení. Současně nesmí být při provádění stavby ohrožena bezpečnost železničního provozu. Veškeré kroky při provádění stavby v obvodu dráhy – tj. harmonogram prací, nutná ochranná opatření, případné výluky kolejí, apod. je třeba řádně v předstihu projednat s vlastníkem a provozovatelem dráhy. Na stavbě nesmějí být umístěna taková světla nebo barevné plochy, které by mohly vést k záměně s drážními znaky nebo mohly jinak ohrozit provoz dráhy. Při provádění stavby v blízkosti kolejí musí zhotovitel dodržet vyhlášku Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. **Při provádění stavby nesmí být omezen přístup cestujících do výpravní budovy.** Stavebník je povinen písemně oznámit Drážnímu úřadu termín zahájení stavby. Po ukončení stavby požádá stavebník o vydání závazného stanoviska ke kolaudaci, který Drážní úřad vydává podle § 7 odst. 3 zákona č. 266/1994 Sb., o drahách ve znění pozdějších předpisů.
35. Stavba bude dokončena do 12/2021.
36. Stavebník zajistí dokumentaci geodetické části skutečného provedení stavby a předloží ji spolu s žádostí o kolaudační souhlas.
37. Stavebník oznámí stavebnímu úřadu tyto fáze výstavby pro kontrolní prohlídky stavby:
- předání staveniště
 - po provedení zemních prací a přeložek inženýrských sítí
 - po provedení dešťové kanalizace
 - dokončení stavby
- 38. Z důvodu ověření funkčnosti a vlastností provedené stavby bude proveden zkušební provoz stavby, v rámci kterého bude v denní a noční době provedeno měření hluku z celkového provozu stavby ve smyslu § 30 zákona č. 258/2000 Sb. ve spojení s prováděcím právním předpisem a limity dle § 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Výsledky měření hluku budou předloženy na KHS MSK k vyhodnocení a budou sloužit pro vydání stanoviska ke kolaudaci stavby.** Stavebník dále zajistí, aby byly před započítáním zkušebního provozu byly provedeny a vyhodnoceny zkoušky předepsané zvláštními předpisy.

39. Po ukončení zkušebního provozu stavebník požádá o vydání kolaudačního souhlasu. K žádosti stavebník přiloží vyhodnocení výsledků zkušebního provozu a pro vydání kolaudačního souhlasu opatří závazná stanoviska dotčených orgánů k užívání stavby vyžadovaná zvláštními právními předpisy.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území

Nový autobusový terminál je umístěn v místě stávajícího autobusového nádraží a stávajícího parčíku. Navržený nový autobusový terminál zlepšuje svým řešením odbavování autobusové dopravy a zlepšuje podmínky cestování cestujícím. V řešeném projektu jsou navržena tři plnohodnotná nástupní místa, která svým tzv. pilovým uspořádáním umožňují lepší nájezd vozidel k nástupní hraně u všech nástupišť a to zejména v době dopravní špičky, kdy je potřeba odbavit více spojů najednou. Tato stanoviště by sloužila zároveň pro nástup i výstup cestujících. Uvedené řešení umožní těsné najetí vozidel k nástupní hraně a cestující tak budou moci bezproblémově nastoupit-vystoupit a využít tak v plné míře odbavení v nízkopodlažních vozidlech, které budou v oblasti Frýdlantska nasazeny na autobusových linkách od prosince 2018. Tato tři stanoviště navržena pro vozidla o maximální délce 12 m by sloužila pro linky regionální dopravy a umožňovala by z pohledu jejich uspořádání pohodlný a bezproblémový přestup mezi návaznými spoji.

Navržena varianta šikmého uspořádání nástupišť na začátku terminálu umožňuje trvalé bezproblémové odstavení jednoho vozidla bez negativního vlivu na odbavení vozidel na čtvrtém nástupišti, které by mohlo být využito pro dálkovou a páte nástupiště zejména pro sezonní dopravu (cyklobusy, skibusy). Na tomto nástupišti mohou být odbavena bez negativních dopadů i vozidla o větší celkové délce (např. 15 m).

Nově vzniklá plocha terminálu je doplněna plochami zeleně, takže nedojde k navýšení srážkových vod z nově řešených zpevněných ploch.

Plocha před výpravní budovou je rozšířena, aby zde byl umožněn bezproblémový pohyb větší skupiny cestujících. Dále je plocha využita pro podélné stání TAXI – 3x a stání K+R - 5x. Tato plocha podélného stání je navržena tak, aby v době výluky na žel. stanici mohly být v tomto prostoru přistaveny autobusy, které slouží jako náhradní doprava. Vlevo od výpravní budovy je vytvořeno malé veřejné prostranství, které umožňuje plynulé propojení nového parkoviště s vlakovým a autobusovým terminálem. Na tomto prostranství je umístěno několik laviček a informační a orientační prvky města, které dotvářejí zklidňující zónu.

Parkování pro kola u výpravní budovy SŽDC zůstanou ve stávajícím prostoru a jejich počet odpovídá současným požadavkům poptávky cyklistů. Bylo potvrzeno dopravně inženýrskou analýzou.

Za veřejným prostranstvím vlevo od výpravní budovy je umístěno parkoviště P+R. Parkoviště je od ul. Poštovní odděleno komunikací pro pěší. Parkoviště má společný vjezd a výjezd z ul. Poštovní s nákladovou dopravou na manipulační plochu k použití krajní manipulační koleje. Mezi parkovištěm a železniční tratí je vytvořen pás zeleně s oddělovací pohledovou gabiónovou zídka. Tato zídka bude sloužit pro oddělení plochy parkoviště od železničního prostoru.

Na parkovišti je umístěno celkem 93 kolmých stání (z toho 76 stání P+R, 5 stání je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu, 6 stání K+R, 4 stání vyhrazena pro SŽDC a 2 stání vyhrazena pro elektromobilitu a možnost nabíjení elektrovozidel).. Vedle výpravní budovy je z parkoviště řešen vjezd na pozemky SŽDC a jsou zde dle požadavku vyhrazena 4 parkovací stání pro zaměstnance SŽDC. Celkový počet parkovacích stání tedy je 101 ks. Parkoviště je vybaveno dobíjecí stanicí pro elektromobily. Parkovací plocha je oživena ostrůvky se zelení. Vzhledem k tomu, že na řešené ploše je navrženo několik sjezdů např. na nákladovou manipulační plochu k manipulační krajní koleji pro drážní dopravce a nový autobusový terminál, je přístup na pozemky SŽDC řešen přes nové parkoviště. Vjezd pro SŽDC je řešen v šířce 5m. Napojení nového sjezdu pro údržbu SŽDC přímo na ul. Poštovní by byl z hlediska bezpečnosti problematický. Zřízení sjezdu by narušilo zklidňující zónu, která je vytvořena před výpravní budovou, Tato plocha slouží pro pohyb osob v návaznosti parkoviště - vlak - autobus. Pohybují se zde také invalidní občané.

Na stavbu byla zpracována územně technická studie a dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR), ze které bylo řešení převzato. Na stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení.

Odvodnění nově vzniklých ploch je řešeno napojením do dešťové kanalizace v ulici Poštovní v majetku SmVak Ostrava a.s. Podrobně je odvodnění řešeno v sam. objektu SO 301.

V rámci úprav budou dotčeny stávající inženýrské sítě nacházející se v místě stavby, které budou přeloženy případně ochráněny.

Základní parametry navržené stavby:

Plocha asfaltových vozovek	6930 m ²
Plocha komunikací pro pěší	2500m ²
Plocha parkovacích stání.....	1685 m ²
Plocha autobusových stání.....	500 m ²
Počet autobusových stání	5 ks (plnohodnotně využívaných) + 2ks (odstavení vozidel)
Počet parkovacích stání	101 ks (z toho 76ks P+R, 11ks K+R, 2ks elektromobilita, 3ks TAXI, 5ks ZTP, 4ks SŽDC)
Délka rekonstrukce ul. Poštovní	561 m
Přeložky inženýrských sítí	ano

Jedná se o stavbu dopravní a technické infrastruktury bez funkčních jednotek. Vzhledem k tomu, že se jedná o stavby dopravní a technické infrastruktury a veřejné prostranství není počet budoucích uživatelů znám.

V prostoru stavby se nachází drobný vodní tok-Bahno. Jedná se o významný krajinný prvek, který je dle ustanovení §4 odst.2 citovaného zákona chráněn. V prostoru řešené stavby je vodní tok zatrubněn. Stavbou nedojde k jeho dotčení.

Navržené křížení sítě veřejného osvětlení (chráničky) se zatrubněným vodním tokem Bahno v prostoru nájezdu na manipulační plochu pro drážní dopravně bude provedeno min. 50 cm nad jeho horní konstrukcí (v konstrukci vozovky) a realizace části nové asfaltové komunikace bude taktéž nad tímto zatrubněním (v místě již stávajících zpevněných ploch ve stejné výšce nivelety) a tudíž realizací stavby k jeho dotčení nedojde. Tato navržená úprava nevyžaduje souhlas podle § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona vodoprávního úřadu. Vodoprávní úřad vydal k dokumentaci pouze závazné stanovisko podle § 104 odst. 9 vodního zákona.

g) u změn stávajících staveb údaje o současném stavu

Řešené území se nachází poblíž centra města Frýdlant nad Ostravicí (v pěší dostupnosti) mezi železniční tratí č.323 (Ostrava hl.n, - Valašské Meziříčí) a obytnou zástavbou. Stavba se nachází v katastrálním území Frýdlant nad Ostravicí na pozemcích parc.č. 4422/17, 476/6, 4422/1, 476/4, 4422/3, 4422/13, 4422/4, 483/1, 483/2, 438/45, 438/102, 438/35, 476/1, 476/2, 476/3, 476/5, 362/2, 4422/20, 362/1, 362/3, 347/1, 346/1. Po dokončení realizace stavby dojde k majetkoprávnímu vypořádání stavbou dotčených pozemků, které jsou pro stavební řízení smluvně ošetřeny (budoucí pozemky města Frýdlant n/O).

Zahrnuje stávající autobusové nádraží, stávající malý park mezi autobusovým nádražím a výpravní budovou železniční stanice, prostory před výpravní budovou a dále pozemky mezi kolejíštěm a ul. Poštovní směrem ke křižovatce s ul. Hlavní. V území řešící projektem je navržen nový autobusový terminál s propojením železniční dopravy a obnovou blízkého okolí, které je zastavěné. Navrhované úpravy se budou provádět podél místní komunikace ul. Poštovní, která zároveň tvoří hranici mezi obytnými plochami a územím kolem železnice (žel.trat' č.323, výchozí stanice č.324 Frýdlant nad Ostravicí). Ulice Poštovní je místní komunikací I.třídy č. 4a ve vlastnictví města. Stavba se nachází podél železniční trati č. 323 (Ostrava hl.n, - Valašské Meziříčí), drážní kilometr 100,750 až kilometr 101,250.

Převážně se tedy jedná o zastavěné území. K rekonstrukci budou využívány stávající pozemky. Veškeré dotčené pozemky se nacházejí v k.ú. Frýdlant nad Ostravicí (635171).

Nové plochy, jsou organizovány tak, aby se zrychlilo a zjednodušilo propojení dopravy BUS-VLAK-AUTO, a to bez přecházení ulice Poštovní. Předmětem stavby je zpracování dokumentace pro provedení stavby, která řeší vytvoření nového autobusového terminálu západně od výpravní budovy železniční stanice. Terminál je navržen v místě stávajícího autobusového nádraží a stávajícího parku. Dále je řešena úprava plochy před výpravní budovou. Vlevo od výpravní budovy železniční stanice je navrženo nové parkoviště v místě stávajících skladovacích ploch SŽDC.

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

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

Stavba respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“.

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

i) základní bilance stavby – potřebě a spotřebě médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadu a emisí**Objem zemních prací je - předpoklad:**

Výkop	3000 m ³
Násyp	3400 m ³
Odstraněných vozovkových vrstev	210m ³
Sejmutí ornice	80 m ³
Frézování	200 m ³
Ohumusování	633 m ³

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

Projekt nakládání s odpady je součástí přílohy A – Průvodní zpráva.

Pro aktivní zónu je uvažováno s nakupovaným materiálem.

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

Podrobný odborný odhad **množství a nakládání s dešťovými vodami** je popsán v příloze B9. Vodohospodářské řešení.

Srážkové vody z povrchu místních komunikací, parkovacích stání autobusů i z povrchu chodníku budou odváděny příčným a podélným sklonem do odvodňovacího proužku tvořeného žulovými kostkami do uličních vpustí, nebo do šterbinových žlabů a dále zaústěny do stávající kanalizace v ul. Poštovní.

V místě nového parkoviště byla stávající skladová plocha, která byla odvodněna pomocí kanalizačních vpustí do stávající kanalizace v ul. Poštovní. Nová plocha parkoviště je navržena pro parkovací plochy ze zámkové dlažby se širšími spárami. Plocha parkoviště je také doplněna zelení.

V místě nového autobusového terminálu byla stávající asfaltová plocha, která byla odvodněna do kanalizace v ul. Poštovní. Vytvořením nového terminálu je plocha doplněna zelení, která odvodnění plochy nenavýší.

Pro návrh likvidace dešťových vod z veřejně přístupného parkoviště na parcele č. 4422/1 v k.ú. Frýdlant nad Ostravicí byl vypracováno hydrogeologické posouzení. Předložené hydrogeologické posouzení prokazuje nevhodnost utrácení dešťové vody na příslušné parcele z důvodu vysoké hladiny podzemní vody a vlivu průsaku ze zatrubněné větve potoka Bahno.

Posudek doporučuje likvidaci dešťové vody pomocí retence a odvedení do městské kanalizace.

Podrobně řeší tento problém sam. obj. SO 301 Dešťová kanalizace.

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

Předpoklad provádění stavby je ve třech stavebních etapách.

I.etapa – výstavba prostoru autobusového terminálu – budou provedeny nové pojižděné plochy pro autobusy, nové plochy pro pěší kolem terminálu, úprava terénních ploch kolem terminálu, hlavní zemní práce a terénní úpravy, přeložky inž. sítí v tomto prostoru, odvodnění SO 301, rekonstrukce parkoviště před restaurací a nový vjezd do uhelných skladů, délka výstavby je předpokládána 6 měsíců

II.etapa – výstavba parkoviště – budou provedeny nové plochy parkoviště nově navrženého i před výpravní budovou, chodníky kolem parkovišť a před výpravní budovou, nový vjezd pro výjezd na nákladovou manipulační plochu k manipulační krajní koleji pro drážní dopravce pro překládku, odvodnění SO 301, přeložky inženýrských sítí, VO, příprava pro nabíjecí stanici, délka výstavba je předpokládána 4 měsíce

III.etapa – rekonstrukce ulice Poštovní včetně rekonstrukce souběžného chodníku vpravo podél ul. Poštovní, součástí bude i výměna svítidel VO, délka výstavba je předpokládána 4 měsíce

Dokončovací etapa – ohumusování a drobné finální úpravy terénních prací, výsadba zeleně, dokončení úprav plochy parčíku a autobusového terminálu, instalace svislého dopravního značení, provedení vodorovného dopravního značení, instalace mobiliáře, délka dokončovacích prací je předpokládána 3 měsíce

Podrobněji bude řešeno v části B08 – Zásady postupu výstavby.

Harmonogram výstavby je součástí B08, dodavatel stavby provede aktualizaci harmonogramu.

Předpoklad realizace je nejdříve v r. 2020 nebo dle dispozic finančních prostředků investora. Navržená doba výstavby je uvažována dvě stavební sezóny. Předpoklad dokončení realizace stavby je nejdříve v r. 2021. Zahájení stavby 1.2.2020 a dokončení 30.11.2021.

Vzhledem k předpokládanému postupu výstavby a velikosti stavby bude stavba předávána do předčasného užívání po dokončení jednotlivých etap. Provoz na silnici je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony.

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

Všechny objekty stavby budou užívány ve shodě s účelem, k němuž byly zřízeny. Části stavby, které jsou úpravou stávajících objektů budou užívány předčasně před dokončením celé stavby z důvodu převedení dopravy. Jedná se zejména o prostor autobusového terminálu včetně navazujících pěších komunikací a přeložek sítí. Tato část musí být vybudována v rámci I.etapy výstavby a dokončena do kompletní funkčnosti s uvedením do předčasného užívání stavby. Tato podmínka je nezbytná pro další uvolnění staveniště a možnosti budovat další navržené etapy výstavby.

V rámci realizace stavby je nutno dodržet podmínky stanovené ve stavebním povolení.

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

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

l) orientační náklady stavby

Na základě propočtu byly stanoveny náklady stavby 46,8 mil. Kč vč. DPH.

Podrobně bude stanoveno až na základě detailních položkových rozpočtů jednotlivých stavebních objektů a na základě ukončeného výběrového řízení.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba respektuje charakter a členění lokality.

Stavba prochází jedním katastrálními území – Frýdlant nad Ostravicí.

Stavba je v souladu s platným územním plánem. Jedná se o dopravní stavbu.

Jedná se o změnu stávající stavby autobusového nádraží a přilehlých ploch a novostavbu parkoviště. Urbanistické řešení lokality se navrhouvanou stavbou nezmění. Umístění stavby je patrné v výkresu C03 Koordinační situace.

Stavba je v souladu s odsouhlasenou územně technickou studií, zpracovanou Transport Advisory, s.r.o., Praha, 09/2017 a odsouhlasenou dokumentací pro územní rozhodnutí (DÚR), zpracovanou firmou DOPRAPLAN s.r.o.. 08/2018.

Na stavbu je vydáno Městským úřadem Frýdlant nad Ostravicí, odborem regionálního rozvoje a stavebního úřadu územní rozhodnutí veřejnou vyhláškou spis.zn. MUFO 38831/2018 ze dne 18.12.2018 s nabytím právní moci dne 19.1.2019.

Na stavbu je vydáno Městským úřadem Frýdlant nad Ostravicí, odborem regionálního rozvoje a stavebního úřadu stavební povolení veřejnou vyhláškou spis.zn. MUFO 26252/2019 ze dne 27.8.2019.

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

Materiálové řešení :

Konstrukce komunikací je navržena ve skladbě dle TP 170. Podrobněji je uvedeno ve vzorových příčných řezech.

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

Provedením stavby dojde ke změně architektonického řešení, pro které byla zpracována územně technická studie, zpracovatel Transport Advisory, s.r.o., Praha v září 2017. Dojde k nové úpravě trasování komunikací a zpevněných ploch v prostoru terminálu, k návrhu nových zpevněných ploch parkoviště,

k rekonstrukci stávajících ploch místní komunikace ul. Poštovní a ke změně povrchových úprav, ke změnám výškové polohy terénu, vytvoření nových funkčních ploch, umístění nového mobiliáře a k výsadbě zeleně.

Celkově dojde k významnému zkvalitnění prostoru vzhledem k jeho účelu. Materiálové a barevné použití – žulové kostky z přírodního kamene, betonová zámková dlažba a asfaltové povrchy. Veškeré navržené plochy jsou vhodně doplněny a odcloněny zelení (stromovou i keřovou), která bude také tvořit vhodnou barevnou kombinaci. Dále použito prvků betonových obrubníků betonových palisád a gabiónové zídky z drátokošů vyplněné kamenem.

B.2.3 Celkové stavebně technické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Území, které řeší projekt, kde je navržen nový autobusový terminál s propojením železniční dopravy a obnova blízkého okolí - nové parkoviště, je zastavěné. Navrhované úpravy se budou provádět kolem ul. Poštovní, která tvoří hranici mezi obytnými plochami a územím kolem železnice. Nové plochy, jsou organizovány tak, aby se zrychlilo a zjednodušilo propojení dopravy BUS-VLAK-AUTO. Pěší komunikace, chodníky jsou navrženy jak v podélném směru od parkoviště k terminálu, tak v příčném směru od centra města.

Součástí projektu je také rekonstrukce ul. Poštovní a rekonstrukce přilehlého stávajícího chodníku vlevo.

Předmětem stavby je zpracování dokumentace pro provádění stavby, která řeší vytvoření nového autobusového terminálu západně od výpravní budovy železniční stanice. Dále je řešena úprava plochy před výpravní budovou. Vlevo od výpravní budovy železniční stanice je navrženo nové parkoviště. Umístění stavby je patrné z výkresu C3 Koordinační situace.

Součástí stavby je také úprava stávajících napojení sjezdů, vybudování nových odstavných ploch, chodníků, předláždění stávajících chodníků. Rovněž bude nově provedeno svislé a vodorovné dopravní značení, dojde k výměně a modernizaci veřejného osvětlení a rovněž dojde k několika dalším přeložkám vyvolaným stavbou.

OBJEKTOVÁ SKLADBA:		VLASTNÍK / SPRÁVCE
SO 001	Příprava území	
SO 101a	Autobusový terminál a ostatní plochy	Město Frýdlant n/O
SO 101b	Parkoviště	Město Frýdlant n/O
SO 101c	Místní komunikace - ul. Poštovní	Město Frýdlant n/O
SO 102	Komunikace pro pěší	Město Frýdlant n/O
SO 171	Dopravní značení trvalé	Město Frýdlant n/O
SO 301	Dešťová kanalizace	Město Frýdlant n/O Čistá Odra
SO 401	Přeložky vedení VN (ČEZ Distribuce)	ČEZ Distribuce a.s.
SO 402	Elektro přípojka NN (pro info kabel)	ČEZ Distribuce a.s.
SO 451	Veřejné osvětlení	Město Frýdlant nad O.
SO 461	Přeložky sdělovacích kabelů CETIN	CETIN
SO 701	Mobiliář	Město Frýdlant nad O.
SO 702	Dobíjecí stanice pro elektromobily - příprava	ČEZ Distribuce a.s. Město Frýdlant n/O
SO 801	Sadové úpravy	Město Frýdlant n/O
SO 901	Upravené plochy za hranicí geometrického plánu na pozemku č. 4422/1	SŽDC
	SO 901.1 plocha 1	SŽDC
	SO 901.2 plocha 2	SŽDC

	SO 901.3 plocha 3	SŽDC
	SO 901.4 plocha 4	SŽDC
	SO 901.5 plocha 5	SŽDC
	SO 901.6 plocha 6	SŽDC
	SO 901.7 plocha 7	SŽDC

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

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

c) celková spotřeba vody

Stavba nevyvolá zvýšené nároky na spotřebu vody. Údaje o množství dešťových vod jsou podrobně popsány v kapitole B9. Vodohospodářské řešení.

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

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP č. 93/2016 Sb. a 383/2001 Sb.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby, kde budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 93/2016 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulace s ním.

V těchto prostředcích odděleně podle jednotlivých druhů budou shromažďovány odpady skupin:

- odpady barev a laků
- odpady lepidel a těsnicích materiálů
- odpady z obrábění kovů a plastů

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (rekonstrukce a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelských způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny firmami provádějícími stavbu. Množství odpadů, které bude při stavbě a při servisních činnostech v rámci stavebního dvora vznikat nebylo možné v době zpracování koncepce odpadového hospodářství přesněji specifikovat.

Odpad směsný stavební anebo demoliční odpad vznikne v průběhu bourání vozovek a objektů. Tyto druhy odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny případně jej využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní) na dobudování násypů.

Veškerý materiál bude odvezen na skládku.

Spolu se vznikem odpadu ze sejmutého povrchu z betonových dlažeb a podkladních vrstev z demolic vozovek je nutno předpokládat i vznik odpadu stavebního.

Odpad na stavbě a staveništi v průběhu dané stavební akce bude kompletně likvidovat dodavatel stavby na vlastní náklad dodavatelské firmy stavebních prací.

Odpovědnost za nakládání se stavebními odpady během výstavby má zhotovitel stavebních prací, který předloží při kolaudaci doklady o jejich likvidaci.

Zařídění odpadů dle vyhlášky Katalog odpadů a předpokládaný vznik odpadů:

- 17 03 01 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 0301 (bez dehtu) (O) 1900 t
- 08 01 12 Ostatní odpadní barvy a laky neuvedené pod kódem 08 01 11 (O) 0,05 t
- 15 01 01 Papírové a lepenkové obaly (O) 0,2 t
- 15 01 02 Plastové obaly (O) 0,2 t
- 15 01 03 Dřevěné obaly (O) 0,1 t

15 01 04	Kovové obaly (O)	0,05 t	
15 01 05	Kombinované obaly (O)	0,5 t	
15 01 07	Směsné obaly (O)	0,5 t	
15 01 09	Textilní obaly (O)	0,05 t	
15 02 03	Absorpční činidla, filtrační materiály, čistící tkaniny a ochranné oděvy neuvedené		
			pod kódem 15 02 02 (O) 0,1 t
17 01 01	Beton (O)	250 t	
17 01 02	Cihly (O)	5 t	
17 01 03	Tašky a keramické výrobky (O)	0 t	
17 01 07	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod kódem 17 01 06 (O)	100 t	
17 02 01	Dřevo (O)	0,2 t	
17 02 03	Plasty (O)	0,2 t	
17 04 05	Železo a ocel (O)	5 t	
17 04 11	Kabely neuvedené pod kódem 17 04 10 (O)	10 t	
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod kódem 17 05 03 (O)	3300 t	
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod kódy 17 06 01 a 17 06 03 (O)	2 t	
17 09 04	Smíšené stavební a demoliční odpady neuvedené pod kódy 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 (O)	100 t	
20 03 01	Směsný komunální odpad (O)	5 t	

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

Jedná se o rekonstrukci stávajícího dopravního terminálu a novostavby parkoviště. Stavba nemá požadavky na žádné kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba vyžaduje zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Součástí stavby je návrh nových i rekonstrukce stávajících chodníků.

Stavba respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“.

Předmětem stavby je i vybudování nového autobusového terminálu, úprava plochy před výpravní budovou a vybudování nového odstavného parkoviště. Tyto plochy jsou doplněny chodníky a zelení.

Chodníky jsou navrženy v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v souladu s metodikou k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Chodník je navržen s příčným sklonem 2.0%. Přechody pro chodce a místa pro přecházení jsou doplněna o varovné a signální pásy ze zámkové dlažby s hmatovou úpravou pro nevidomé. Rovněž v místě sjezdů bude proveden varovný pás. Podélné sklony chodníku nepřekračují 8,33%. Chodník je od nebezpečné krajnice oddělen záhonovým obrubníkem s podsádkou 7 cm, která tvoří vodící linii.

Na vstupech do vozovky je obruba snížena na 0,02 m a je navržen varovný pás šířky 0,40 m. Varovné pásy budou provedeny z reliéfní dlažby kontrastní barvy.

Chodník je ze strany zeleně ohraničen obrubou výšky 7 cm, která tvoří vodící linii. Na ploše nového parkoviště se nachází parkovací stání pro osoby se sníženou schopností pohybu. Šířka těchto stání odpovídá požadavkům vyhlášky tj. §.3,5 m.

Na ploše před výpravní budovou je vytvořena umělá vodící linie z dlažby z vodící drážkou v šířce 0,4m. Tato vodící linie vede ke stávající budově nebo k ohraničení chodníku obrubou výšky 7 cm, které tvoří přirozenou vodící linii.

U autobusových zastávek je vytvořena vodící linie ke vstupu do autobusu z reliéfní dlažby kontrastní barvy. Lemování kolem nástupních bezbariérových obrubníků s profilací je navržen varovný pás šířky 0,3m, z kontrastní barvy.

Veškeré přechody přes vozovky jsou navrženy varovné pásy šířky 0,40m.

Autobusové zálivy a jsou opatřeny nástupiště v délce nástupní hrany 13 m s výškou podsádky 0,18 m. Nástupiště jsou opatřena signálními a kontrastními pásy. Nástupiště je tvořeno průběžným chodníkem.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

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

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

Navržený stavební objekt splňuje požadavky bezpečnosti za předpokladu osazení certifikovanými výrobky a dodržení projektovaných bezpečnostních prvků a jejich materiálového provedení.

Bezpečnost silničního provozu bude na nově vybudovaných komunikacích zajištěna technickým návrhem řešení, které je v souladu s ČSN, TKP, TP a dalšími předpisy.

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

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

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

B.2.6 Základní charakteristika objektů - technický popis stavebních objektů

a) popis současného stavu

Stavba se nachází na území Moravskoslezského kraje na území města Frýdlant nad Ostravicí, na katastrálním území Frýdlant nad Ostravicí (635171).

Zájmové území řešené oblasti začíná vpravo od výpravní budovy, v místě vjezdu na stávající parkoviště a u stávajícího vjezdu do uhelných skladů. Přes stávající autobusové nádraží s přilehlým parčíkem k výpravní budově. Pokračuje od výpravní budovy přes skladovou plochu SŽDC a končí vjezdem pro nakládací manipulační plochu u krajní koleje.

Důvodem pro realizaci uvedené stavby je využití ploch mezi ul. Poštovní a kolejíštěm. Dalším důvodem je modernizace autobusového terminálu pro současné potřeby a jeho propojení s vlakovým nádražím a novým parkovištěm, bez nutnosti přecházení komunikace.

b) popis navrženého řešení

OBJEKTOVÁ SKLADBA:		VLASTNÍK / SPRÁVCE
SO 001	Příprava území	
SO 101a	Autobusový terminál a ostatní plochy	Město Frýdlant n/O
SO 101b	Parkoviště	Město Frýdlant n/O
SO 101c	Místní komunikace - ul. Poštovní	Město Frýdlant n/O
SO 102	Komunikace pro pěší	Město Frýdlant n/O

SO 171	Dopravní značení trvalé	Město Frýdlant n/O
SO 301	Dešťová kanalizace	Město Frýdlant n/O Čistá Odra
SO 401	Přeložky vedení VN (ČEZ Distribuce)	ČEZ Distribuce a.s.
SO 402	Elektro přípojka NN (pro info kabel)	ČEZ Distribuce a.s.
SO 451	Veřejné osvětlení	Město Frýdlant nad O.
SO 461	Přeložky sdělovacích kabelů CETIN	CETIN
SO 701	Mobiliář	Město Frýdlant nad O.
SO 702	Dobíjecí stanice pro elektromobily - příprava	ČEZ Distribuce a.s. Město Frýdlant n/O
SO 801	Sadové úpravy	Město Frýdlant n/O
SO 901	Upravené plochy za hranicí geometrického plánu na pozemku č. 4422/1	SŽDC
	SO 901.1 plocha 1	SŽDC
	SO 901.2 plocha 2	SŽDC
	SO 901.3 plocha 3	SŽDC
	SO 901.4 plocha 4	SŽDC
	SO 901.5 plocha 5	SŽDC
	SO 901.6 plocha 6	SŽDC
	SO 901.7 plocha 7	SŽDC

Poznámka k upřesnění jednotlivých řízení dle stavebního zákona:

- 1) O stavební povolení objektů SO 101a, 102b, 101c, 102, 301 a 901 bude požádán silniční správní úřad Městského úřadu Frýdlant nad Ostravicí.
- 2) Stavební objekty podléhající pouze územnímu řízení jsou – SO 402, 451, 461, 701, 702.
- 3) Stavební objekty nevyžadující žádné řízení dle stavebního zákona jsou SO 001, 171, 801.
- 4) Stavební objekt SO 401 Přeložky vedení VN – tento objekt podléhá územnímu rozhodnutí, na základě Smlouvy č. Z_S14_12_8120064150 o smlouvě budoucí o realizaci distr.zařízení určeného k dodávce el.energie si zajišťuje ČEZ Distribuce

SO 001 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ

V rámci přípravy území pro stavbu je nezbytné uvolnění staveniště. To představuje kácení vzrostlé zeleně a křovin, odstranění stávajících konstrukcí vozovek a stávajících zpevněných ploch. Bude provedeno odstranění stáv. autobusových přístřešků, laviček a odpadkových košů, bude demontován informační panel apod. Informační panel v současné době osazený na provozní budově SŽDC bude demontován a přemístěn na nový sloup pro info panel (součástí SO 701) (stávající panel je vlastnictví KODIS).

Navrhované úpravy vyžadují kácení vzrostlých stromů a mýcení křovin, které jsou v kolizi se stavbou. Potřeba kácení vzrostlých stromů byla dána obvodem staveniště. Zeleň určená ke kácení je řešena v samostatné části související dokumentace – Dendrologický průzkum.

SO 101a - AUTOBUSOVÝ TERMINÁL A OSTATNÍ PLOCHY
(tento objekt podléhá stavebnímu povolení silničního úřadu)

V jednosměrném zálivu pro autobusovou dopravu jsou umístěny 3 stanoviště pro běžnou linkovou dopravu, která jsou řešena v tzv. pilovém uspořádání, což umožňuje bezkolizní provoz v době odjezdu a příjezdu několika linek najednou. Tato stanoviště slouží pro výstup i nástup cestujících. Čtvrté stanoviště je

uvažováno pro dálkovou dopravu, a páte stanoviště pro sezonní autobusovou dopravu. Dále jsou v prostoru terminálu vytvořena 2 -3 odstavná stání pro autobusy.

Šířka zálivu je dána tvarem stanovišť je tedy proměnná, od 3,0 do 6,0m. Příčný sklon je 2,5% směrem od nástupiště k odvodňovacímu proužku, který je tvořen dvouřádkem ze žulových kostek. Dvouřádek je umístěn na rozhraní vozovky zálivu a příjezdové komunikace š. 4,5m. Nástupiště je tvořeno bezbariérovým obrubníkem s výškou nástupní hrany 180mm. Skladba konstrukce autobusového zálivu je navržena pro vysoké zatížení a pomalou jízdu. Autobusový terminál není opatřen zastřešeným nástupištěm, ale pouze dílčím autobusovými přístřešky a to s ohledem na blízkost stávajícího podchodu pod tratí a stávající provozní budovy SŽDC. Tento návrh vycházel z již zpracované dopravně územní studie.

Dlážděná vozovka je použita na vjezd pro obsluhu SŽDC u provozní budovy a pro zásobování restaurace ve výpravní budově SŽDC (příjezd k chodníkovému výtahu). Tato plocha je navržena vpravo vedle provozní budovy, aby bylo respektováno ochranné pásmo 1m na každou stranu od podzemního vedení VN, dle § 46.zákona č.458/2000 Sb., tzn. že v jeho rozsahu nebude položen souvislý zpevněný povrch, ale povrch rozebíratelný, aby byl usnadněn přístup k tomuto zařízení.

Konstrukce vozovky – autobusový záliv

Dlažba ze žulových kostek 120/120/120	120 mm
Lože s cem. malty	40 mm
Cementová deska CB I	200 mm
(+2 vrstvy Kari sítě 8/8 s oky 100/100)	
<u>Štěrkodrt' (frakce 0-63) ŠD</u>	<u>min. 220 mm</u>
Konstrukce vozovka celkem	min.580 mm

Konstrukce vozovky – příjezdová komunikace a ostatní plochy kolem terminálu:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 + 50/70	50 mm
Asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 16 + 50/70	70 mm
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22 + 50/70	90 mm
Štěrkodrt' (frakce 0-32) ŠDA	220 mm
<u>Štěrkodrt' (frakce 0-63) ŠDA</u>	<u>150 mm</u>
Konstrukce vozovka celkem	min. 580 mm

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 0-63, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR> 15 % v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa. Příčný sklon pláňe je 3%.

Odvodnění

Voda z vozovky a přilehlých zpevněných ploch je odvedena podélným a příčným sklonem do nově navržených uličních vpustí, které jsou dále napojeny na stávající kanalizaci viz. sam objekt S0 301 Dešťová kanalizace.

SO 101b – PARKOVIŠTĚ

(tento objekt podléhá stavebnímu povolení silničního úřadu)

Navrženy jsou nové parkovací stání, jejichž obslužná komunikace je napojena na ul. Poštovní v šířce 6 m. Místo napojení na ul. Poštovní se nemění, bude pouze rozšířeno. Toto místo napojení – vjezd je společně i pro nákladovou dopravu drážních dopravců.

Plocha před výpravní budovou železniční stanice je rozšířena, aby zde byl umožněn bezproblémový pohyb větší skupiny cestujících. Dále je plocha využita pro podélné stání TAXI – 3x a stání K+R -5x. Tato plocha podélného stání je navržena tak, aby v době výluky na žel. stanici mohly být v tomto prostoru přistaveny autobusy, které slouží jako náhradní doprava. Vlevo od výpravní budovy je vytvořeno malé veřejné prostranství, za veřejným prostranstvím vlevo od výpravní budovy je umístěno nové parkoviště P+R. Parkoviště je od ul. Poštovní odděleno komunikací pro pěší.

Na parkovišti je umístěno celkem 93 kolmých stání (z toho 76 stání P+R, 5 stání je vyhrazeno pro osoby s omezenou schopností pohybu, 6 stání K+R, 4 stání vyhrazena pro SŽDC a 2 stání vyhrazena pro elektromobilitu a možnost nabíjení elektrovozidel). Parkoviště je vybaveno dobíjecí stanicí pro elektromobily, u které jsou dvě parkovací stání. Celkem je navrženo 101 ks parkovacích stání.

Vyhrazené parkoviště pro restauraci, kde je navrženo jako rekonstrukce 5 parkovacích stání, je před restaurací vedle provozní budovy.

Délka kolmých parkovacích stání je 5,5m a šířka 2,5m. Délka podélných stání je 6,75m a krajních 7,75m. Šířka podélných stání je 3,0m. Pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou navrženy parkovací stání šířky 3,5m a délky 5,5m. Sklon parkovacích stání je navržen 2,5% nebo 2% pro osoby s omezenou schopností pohybu. Podélný sklon je dán podélným sklonem komunikace. Výška obrubníku přilehlého k parkovacím stáním je 12 cm.

Konstrukce parkovacích stání – parkoviště, stání u restaurace

Zámková dlažba	80 mm
Lože z HDK (frakce 4-8)	40 mm
Štěrkořt' (frakce 0-32) ŠD	150 mm
<u>Štěrkořt' (frakce 0-63) ŠD min.</u>	<u>150 mm</u>
Konstrukce vozovka celkem	min. 420 mm

Konstrukce zámkové dlažby bude ve tvaru obdélníku 200/100mm, provedena se spárami tl. 30mm.

Konstrukce vozovky – příjezdová komunikace na parkovišti:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 + 50/70	50 mm
Asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 16 + 50/70	70 mm
Štěrkořt' (frakce 0-32) ŠDA	150 mm
<u>Štěrkořt' (frakce 0-63) ŠDA</u>	<u>150 mm</u>
Konstrukce vozovka celkem	min. 420 mm

Konstrukce vozovky – příjezdová komunikace na manipulační plochu k použití manipulační krajní koleje:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 + 50/70	50 mm
Asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 16 + 50/70	70 mm
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy ACP 22 + 50/70	90 mm
Štěrkořt' (frakce 0-32) ŠDA	220 mm
<u>Štěrkořt' (frakce 0-63) ŠDA</u>	<u>150 mm</u>
Konstrukce vozovka celkem	min. 580 mm

Konstrukce vozovky pro pohyb vozidle pro nakládku drážních dopravců je navržena pro vysoké dopravní zatížení.

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR> 15 % v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa. Příčný sklon pláně je 3%.

Odvodnění

Nové parkoviště je odvodněno štěrbinovým žlabem, štěrbinovými vpustmi (součástí SO 301).. Přípojky z vpustí budou provedeny jako PP DN 150. Součástí projektové dokumentace je betonová retenční nádrž RN a odlučovač ropných látek. Retenční nádrž bude provedena jako betonová o vnitřních rozměrech 3,8x9,0x1,08m. Za RN je osazena šachta s regulovaným odtokem 5,0 l/s, dále pak odlučovač ropných látek. Odlučovač bude kruhový o průměru 2,0m a bude obsahovat kalovou jímku, koalesenční a sorpční filtr. Podrobnosti řeší obj. SO 301.

SO 101c - MÍSTNÍ KOMUNIKACE – UL.POŠTOVNÍ **(tento objekt podléhá stavebnímu povolení silničního úřadu)**

Na komunikaci je po obou stranách navržen betonový obrubník 15-25 s dvouřádkem ze žulových kostek 10/10 s funkcí odvodňovacího proužku a zároveň pro ukončení a zesílení okrajů asfaltových vrstev. Obruba s dvouřádkem jsou položeny do betonového lože C 20/25n XF3 tl. min. 100 mm. Obruba je navržena výšky 12 cm nad vozovkou.

V místech vjezdů je snížena na 2 cm. V místech vstupů na vozovku a v místě přechodu pro chodce je snížena na 2 cm.

Konstrukce vozovky – stávající ul. Poštovní

Oprava silnice ul. Poštovní spočívá v odfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 40mm celoplošně a bude nahrazena novými asfaltovými vrstvami se zesílením. Celková délka opravy je 561m. Směrové a výškové uspořádání komunikace zůstane zachováno. Obrusná vrstva vozovky bude z ACO 11+ v tl. 50 mm. V rámci prováděných stavebních úprav v daném úseku, bude provedena výměna kanalizačních mříží a poklopů.

Rekonstrukce vozovky – ul. Poštovní:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 + 50/70 ČSN EN 13108-1	50 mm
Spoj. postřík z kationaktivní asf.emulze 0.20kg/m ² ČSN 736129	
Konstrukce vozovka celkem	50 mm

SO 102 – KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ
(tento objekt podléhá stavebnímu povolení silničního úřadu)

Chodníky jsou navrženy v šířkách od 2,0m do 4,0m. Mezi další pochůzí zpevněné plochy patří nástupní plochy a plochy kolem výpravní budovy žel. stanice. Povrch chodníků bude tvořen betonovou dlažbou (ve tvaru kost). Tloušťka dlažby je navržena 60mm v místech pro pohyb pěších a 80mm v místech určených pro pohyb pěších a pojezd motorových vozidel. Dlažba je uložena do pískové kladeční vrstvy a na konstrukční vrstvu štěrkodrti. Navržena je dlažba je šedé barvy v pochůzí i pojezděné část. Dlažba červené barvy je navržena jako kontrastní pás v místě autobusových zastávek. Šířka kontrastního pasu je 200 mm.

Dlažba chodníku je uložena mezi betonové obrubníky.

Obrubníky jsou osazeny do betonového lože tl. 100 mm a 150 mm. Vodící linie chodníku je tvořena betonovým obrubníkem přilehlým k travnaté ploše, který je převýšen min. o 70 mm nad povrch chodníku, nebo dlažbou šířky 400 mm s podélnými drážkami.

Navržen je přechod pro chodce vpravo výpravní budovy žel. stanice přes ul. Poštovní v místě frekventovaného výskytu chodců. Dále jsou navržena ve dvou místech možnost pro přecházení chodců v příčném směru přes ul. Poštovní. Šířka přechodů a míst pro přecházení je od 3,0 m do 5,0 m. V místech se sníženou obrubou je navržena obruba ve výšce 20 mm nad povrchem vozovky. Vyrovnávací rampa mezi úrovní chodníku a snížené obruby a úrovní chodníku má délku 0,8 m až 1,0 m a sklon 1/8 (12,5%). Místa pro přecházení jsou opatřena signálním pásem š. 800 mm a dl. 1500 mm až 3500 mm a varovným pásem š. 400 mm. Ukončení varovného pásu je v místě kde obrubník dosahuje výšky 80 mm nad povrchem vozovky. Signální pás bude navazovat na vodící linii. Navržen je příčný sklon chodníku v hodnotě 2,0%. Podélný sklon chodníku nepřesahuje hodnotu 1:12 (8,33%). Pro zajištění odvodu dešťových vod bude dodržen min. výsledný sklon 0,5 %. V rámci stavby dojde i k rekonstrukci a modernizaci souběžného chodníku vpravo podél ulice Poštovní.

Konstrukce vozovky nástupiště, chodníků, D2-D-1, TDZ CH, PIII:

Betonová zámková dlažba	DL 60	ČSN 736131	60mm
Lože z HDK 4/8	L 30	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	30mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	min.160mm
Konstrukce vozovky celkem			min.250mm

Konstrukce vozovky chodníků v místě sjezdů (vjezd přes chodník), D2-D-1, TDZ O, PIII:

Dlažba ze žulových kostek drobných	DL 80	ČSN 736131	80mm
Lože z HDK 4/8	L 40	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	40mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	min.200mm
Konstrukce vozovky celkem			min.320mm

Na straně zeleně je chodník ohraničen betonovým obrubníkem tl. 8 cm, výšky nad chodníkem 7 cm. Obrubník je uložen do betonového lože C20/25n XF3 tl. min. 100 mm.

Voda ze stezky je odvedena podélným a příčným sklonem na ul. Poštovní do stávajících vpustí jednotné kanalizace.

Sdružený chodník pro pěší a cyklisty je navržen tak, aby splňoval podmínky vyhlášky 398/2009 Sb.

V místech vstupů do vozovky bude obruba snížena na 0,02 m (náběh max. 8,33 % – výsledný sklon) a jsou zde navrženy varovné pásy šířky 0,40 m.

V místě nově navrženého přechodu pro chodce je obruba snížena na 0,02 m. Je zde navržen varovný pás šířky 0,40 m a signální pás šířky 0,80 m.

SO 171 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

(tento objekt podléhá stanovení místní úpravy na pozemních komunikacích)

Provedeno bude nové svislé a vodorovné dopravní značení pro zajištění bezpečnosti při provozu a užívání stavby.

Užití a umístění dopravních značek je zřejmé ze situace výkres č.02 SO 171

Navržené dopravní značení odpovídá příslušným ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., a vyhlášce MDS č. 30/2001 Sb. Navržené provedení dopravních značek odpovídá ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy.

Provedení, užití a umístění značek je rovněž v souladu s TP 65, TP 100, VL 6.1, a dalšími souvisejícími předpisy a normami. Současně musí být splněny podmínky stanovené v TKP a ZTKP a PPK vydaných ŘSD ČR.

Jedná se o návrh projektanta, který byl předběžně odsouhlasen. Vybraný zhotovitel stavby nejpozději ve lhůtě min.30 dnů před zahájením stavby zajistí u silničního správního úřadu ve Frýdlantu n/O stanovení na přechodnou úpravu provozu a ve lhůtě min. 30 dnů před dokončením stavby zajistí stanovení na místní úpravu provozu (osazení definitivního dopravního značení).

SO 301 DEŠŤOVÁ KANALIZACE

(tento objekt podléhá stavebnímu povolení silničního úřadu)

Projektová dokumentace tohoto stavebního objektu řeší novou dešťovou kanalizaci, který odvodňuje:

Větev A v délce 123,67m z trub PP DN 250, která slouží k odvodnění parkoviště. Parkoviště je odvodněno štěrbinovým žlabem, štěrbinovými vpustěmi. Přípojky vpustí budou provedeny jako PP DN 150. Součástí projektové dokumentace je betonová retenční nádrž RN a odlučovač ropných látek. Retenční nádrž bude provedena jako betonová o vnitřních rozměrech 3,8x9,0x1,08m. Za RN je osazena šachta s regulovaným odtokem 5,0 l/s, dále pak odlučovač ropných látek. Odlučovač bude kruhový o průměru 2,0m a bude obsahovat kalovou jímku, koalesenční a sorpční filtr. Dešťová kanalizace bude napojena pomocí betonové šachty DN1000 osazené na stávající stoce DN300 BET. Povolený celkový odtok dešťových vod z parkoviště a zpevněných ploch nesmí překročit 5,0 l/s.

Větev B v délce 26,28m z trub PP DN 250, která slouží k odvodnění autobusového terminálu. Dešťové vody budou z plochy navrženého terminálu sváděny do nově navržených uličních vpustí. V severní části budou UV napojeny do nově navržené větve dešťové kanalizace, která bude napojena do stávající kanalizace DN300 BET v ul. Poštovní. Ostatní navržené UV budou napojeny rovnou do stávající kanalizace v ul. Poštovní. Vlastníkem nově zřízené kanalizace bude Čistá Bečva příp. město Frýdlant.

SO 401 PŘELOŽKA VN (ČEZ Distribuce)

(na tento objekt zajišťuje vydání územního rozhodnutím ČEZ Distribuce, spis zn.č. MUFO 19777/2019 ze dne 25.6.2019)

Objekt SO 401 – Přeložka kabelu VN se bude realizovat jako související vyvolaná stavba ČEZ Distribuce, a.s., na základě uzavřené smlouvy „O přeložce zařízení distribuční soustavy.“ Tato smlouva je uzavřena mezi ČEZ Distribuce, a.s. a Městem Frýdlant nad Ostravicí. ČEZ Distribuce zajišťuje na tuto přeložku kabelu VN samostatnou projektovou dokumentaci s vyřízením územního rozhodnutí a následně i prováděcí dokumentaci. Přeložka kabelu VN musí být zrealizována v předstihu před zahájením realizace stavby Dopravního terminálu Frýdlant n/O.

V rámci stavby Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí dochází ke kolizi stávající podzemní kabelové trasy vedení VN ČEZ Distribuce. Kolizní úsek je v místě nového výjezdu z dopravního terminálu, kdy stávající prostup přes ulici Poštovní vyústí přímo do nové komunikace. Trasa pak příčně kříží novou komunikaci a stanoviště autobusů nového terminálu. Stávající trasa vede částečně travnatou plochou parku a částečně v asfaltové ploše stávajícího autobusového nádraží.

V rámci stavby dopravního terminálu bude provedena přeložka do nové trasy v koordinaci s přeložkami rozvodů Cetinu a nového rozvodu veřejného osvětlení.

SO 402 ELEKTRO PŘÍPOJKA NN (pro info panel) **(tento objekt je již povolen územním rozhodnutím)**

Součástí stavby „Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí“ je i požadavek zadavatele na osazení světelného panelu v autobusové zastávce, která bude rovněž vybavena zásuvkou pro nabíjení mobilů. Toto zařízení není možné napojit z rozvodů veřejného osvětlení.

Na budově v místě stávajícího autobusového stanoviště je osazen informační panel s odjezdy autobusů firmy KODIS. Tento panel je silově napojen přímo z nádražní budovy. Jelikož se stávající autobusové stanoviště ruší je nutné řešit překládku do nové pozice a tím pádem i nové napojení na energetickou síť. Dalším požadavkem Města Frýdlant je napojení plánovaného kamerového systému na energetickou síť. Pro všechna tato zařízení je nutné řešit nové odběrné místo s napojením na energetickou síť ČEZ Distribuce. Pro všechna zařízení bude řešeno jedno odběrné místo s tím, že případné odběry jednotlivých zařízení budou měřena podružnými elektroměry. Požadavkem KODIS je napojení informačního panelu jističem 16A. Odběr reklamního panelu je cca 200W. Požadavek na kamerový systém zatím nebyl specifikován.

Předběžně bude řešen společný odběr všech zařízení s jističem 25A/1f.

Správce přípojky NN z distribuční sítě nn po elektroměrový rozvaděč bude ČEZ Distribuce, zbývající část rozvodů bude ve vlastnictví Města Frýdlant n.O.

Technické řešení

Pro napojení navržených zařízení bude zřízeno nové odběrné místo s 1f. elektroměrem a hlavním jističem B25A/1f.

Na ČEZ Distribuce byla podána žádost o zřízení nového odběrného místa.

Osazení elektroměrového rozvaděče RE bude u zastávky s informačním panelem, kde bude osazen i rozvaděč s jištěním případně podružným měřením jednotlivých obvodů RP. Z rozvaděče bude napojen Nový informační panel KODIS, světelný (reklamní) panel autobusové zastávky se zásuvkou pro nabíjení mobilů. Do rozvaděče budou zaústěny rovněž trubky HDPE40, které budou položeny souběžně s rozvody veřejného osvětlení pro kamerový systém. Souběžně s kabely bude na dno výkopu položen i zemnicí pásek FeZn 30x4mm pro uzemnění napojovaných zařízení.

V rámci rozvodů NN byla navržena nejbližší možná přípojka na stávající síť ČEZ Distribuce, což je stávající přípojková skříň na nádražní budově.

SO 451 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ **(tento objekt je již povolen územním rozhodnutím)**

Správce dotčené sítě je Město Frýdlant nad Ostravicí. Předmětem stavby Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí je výstavba nového autobusového terminálu západně od výpravní budovy železniční stanice. Terminál je navržen v místě stávajícího autobusového nádraží a stávajícího parku. V zálivu jsou umístěna autobusová stanoviště pro linkovou dopravu. Plocha před výpravní budovou železniční stanice je upravena pro podélné stání TAXI.

Za veřejným prostranstvím vlevo od výpravní budovy je umístěno parkoviště. Na parkovišti je umístěno 93 kolmých stání. Parkoviště je vybaveno dobíjecí stanicí pro elektromobily.

Předmětem objektu veřejného osvětlení je nasvětlení dvou oblastí a to plochy autobusového terminálu a parkoviště a dále nasvětlení přechodu pro chodce před nádražní budovou. Požadavkem Města Frýdlant n.O. je dále výměna osvětlovacích těles včetně stávajících stožárů VO podél ulice Poštovní v rámci modernizace osvětlení a celého prostranství. Budou zlepšeny užitné i funkční vlastnosti. Jedná se o modernizaci a tedy vyšší užitné vlastnosti.

Na základě jednání se správcem VO byla navržena pro výpočet požadovaných hladin osvětlenosti svítidla firmy Elstav a Xenium.

Návrh osvětlení byl zpracován na základě výpočtu osvětlení programem dialux, v kterém jsou použity křivky svítivosti svítidel LED typ Andromeda a Park.

Základní technické údaje:

Rozvodná soustava: 3PEN, AC, 50Hz, 400V/TN-C

základní ochrana: izolace živých částí dle ČSN 33 2000-4-41 ed.3 – příloha A

ochrana při poruše: automatické odpojení od zdroje dle ČSN 33 2000-4-41 ed.3 – čl. 411

Zatřídění osvětlení bylo dle ČSN CEN/TR 13 201, část 1-5.
Dle modelových situací vychází zatřídění:

Komunikace Poštovní

Třída osvětlení (ČSN EN 13 201)	M5
Průměrný jas povrchu komunikace	Lm [cd/m ²] ≥ 05
Celková rovnoměrnost jasu	Uo ≥ 0.35
Podélná rovnoměrnost	UI ≥ 0.40
Prahový přírůstek	TI [%] ≤ 15
výpočet navržené osvětlovací soustavy vyhovuje	Lm = 0,94cd/m ² , Uo =0,55 ,UI=0,61, TI=12

Osvětlení parkoviště

Zatřídění osvětlení bylo dle ČSN EN 12 464-2.

Tabulka 5.9 – Parkoviště

5.9.2 - Průměrný provoz, např. parkoviště obchodních domů, administrativních budov, podniků, sportovních a víceúčelových komplexů budov

Tabulka 5.9 – Parkoviště

Referenční číslo.	Druh prostoru, úkolu nebo činnosti	Ěcp lx	U0 –	GRL –	Ra –	Poznámky
5.9.2	Průměrný provoz, např. parkoviště obchodních domů, administrativních budov, podniků, sportovních a víceúčelových komplexů budov	10	0,25	50	20	

výpočet navržené osvětlovací soustavy
vyhovuje

Em = 18lx, Emin =8,6lx

Osvětlení dopravního terminálu

Zatřídění osvětlení bylo dle ČSN EN 12 464-2.
Tabulka 5.9 – Parkoviště

Referenční číslo.	Druh prostoru, úkolu nebo činnosti	Ěcp lx	U0 –	GRL –	Ra –	Poznámky
5.9.3	Silný provoz, např. parkoviště škol, kostelů, hlavních nákupních středisek, významných sportovních a víceúčelových komplexů budov	20	0,25	50	20	

výpočet navržené osvětlovací soustavy

Em = 21lx, Emin =5,5lx, U0=0,27

vyhovuje

Osvětlení chodníku podél terminálu

Třída osvětlení (ČSN CEN/TR 13 201)	P3
Průměrná intenzita osvětlení povrchu	E ≥ 7,5 lx
Minimální intenzita osvětlení povrchu	Emin ≥ 1,5 lx
výpočet navržené osvětlovací soustavy vyhovuje	Em = 18 lx, Emin =6lx, U0=0,34

Přechod pro chodce:

Osvětlení přechodu 5 x 7m, třída komunikace M5
Návrh osvětlení je zpracován dle normy TKP15

požadovaná průměrná vertikální osvětlenost chodce v základním prostoru: 30 lx (minimum)
 požadovaná průměrná vertikální osvětlenost chodce v doplňkovém prostoru: 20 lx (minimum)
 výpočet navržené osvětlovací soustavy ZP Em = 65 lx, Emin =44lx, U0=0,69
 výpočet navržené osvětlovací soustavy DP Em = 66 lx, Emin =39lx, U0=0,59
 vyhovuje

Podél ulice Poštovní je vedeno veřejné osvětlení jehož stáří je cca 40-50let. Osvětlení je výbojkovými svítilny na 8m ocelových stožárech. Rozvody veřejného osvětlení jsou vedeny kabely AYKY4x25mm. Dle vyjádření správce není tento rozvod vhodný pro napojení nové osvětlovací soustavy. Nový kabelový rozvod VO je na ulici Nádražní, kde je rozvod VO kabely CYKY4x16mm². Napojení nové osvětlovací soustavy bude tedy z koncového stožáru na této ulici. Před nádražní budovou a vedle podchodu pro chodce jsou celkem čtyři sadové stožáry, které patří k nádražní (výpravní) budově a osvětlují tento přednádražní prostor.

Navržené typy svítidel

Pro výpočet návrhu osvětlovací soustavy byla použita doporučená svítilna firmy Elstav typ Andromeda pro nasvětlení komunikace Poštovní, parkoviště a dopravního terminálu. Pro osvětlení laviček a nástupního chodníku na dopravním terminálu byla doplněna parková svítilna firmy Xenium. Pro osvětlení přechodu pro chodce budou použita svítilna od firmy Schreder typ Ampera midi. Veškeré druhy svítidel byla konzultována se správcem VO, a z důvodu budoucí údržby byla zvolena svítilna používaná na území města.

Svítilno	Světelný zdroj	Světelný tok sv. zdroje	Počáteční příkon svítidla	Náhradní teplota chromatičnosti	Typ svítidla
SZ	24LED	9300 lm	72,0 W	4000 K	Andromeda
SV	24LED	8000 lm	60,0 W	4000 K	Andromeda
SS	24LED	9300 lm	72,0 W	4000 K	Andromeda
SP	48LED	5905lm	51,0 W	5000 K	Ampera midi
SC	18LED	3600lm	30,0 W	4000 K	Xenium

Instalovaný výkon nových svítidel
 17xSS/ 72W+ 6xSV/60W+ 6xSZ/72W+ 2xSP/51W+6xSC/30W
 celkový příkon nové soustavy

Pi= 2,3kW

Technické řešení

Návrh osvětlovací soustavy vychází ze světelně technického výpočtu programem dialux, kde pro daný typ kategorie vozovky zaříděné dle ČSN CEN/TR 13201 a ČSN EN 12 464-2 jsou dodrženy požadované světelně technické parametry uvedené v kapitole základní technické údaje. Požadovaná světelně technické parametry jsou uvedeny v předešlé kapitole.

Napojení nových rozvodů veřejného osvětlení bude z koncového stožáru na ulici Nádražní kabelem CYKY5x16mm². Stávající sloup je novém dlážděném chodníku, který je nutné pro napojení kabelu rozebrat a po pokládce kabelu dát chodník do původního stavu. Trasa povede v místě přechodu pro chodce přes stávající silnici ul. Poštovní překopem. Tato komunikace bude mít nový asfaltový koberec.

Trasa se pak rozdělí na do směru na parkoviště a dopravní terminál. Kabelová trasa pak vedena v travnaté nebo v dlážděné ploše podél nových komunikací výkopem 35x80cm označení v situaci řezem A s uložením kabelu VO do vrapované chráničky průměru 750mm. Křížení jednotlivých příjezdových komunikací bude řešeno překopem s vybudováním prostupu ze tří chrániček PE110 uložených do betonového lože s krytím 100cm výkop 50x130cm, označení v situaci K3.

Dle požadavku Města Frýdlant n.O. bude souběžně s kabely VO vedena mezi sloupy i trubka HDPE50 pro budoucí napojení kamerového systému. Místa vyústění těchto trubek bude upřesněn v realizační dokumentaci. V trase optických trubek a u sloupu s předpokládaným umístěním kamer bude osazena kabelová zemní komora. Typ kabelové komory bude upřesněn v realizační dokumentaci stavby. Kabelové komory jsou zakresleny v situačním plánu s označením KK s čtvercovým půdorysem. Napájení kamerového systému bude vycházet z nového přípojného odběrného místa, které je řešeno samostatným stavebním objektem SO 402 Elektro přípojka NN (pro reklamní a info panel plus kamerový systém). Napájecí rozvod kamerového systému bude z nového pilířového rozvaděče RP. Kamerový systém bude napojen ve třech větvích . První a druhá větev budou jištěny 10A jističem třetí větev nejdelší která vede na parkoviště a pokračuje směrem k poště bude jištěna 16A jističem.

Osvětlení parkoviště svítidly označených v situaci SZ, typ Andromeda 24LED/72W/9000lm. Osazení svítidel bude na žárově zinkovaných stožárech typ Bm8 s ochrannou manžetou. Výložníky budou obloukové typ V1-2000mm. Stožárové pouzdro bude vystavěno z polyetylenové chráničky typ KG SN8 / 500mm hloubky 1,2m. V základech stožáru budou založeny chráničky pro protažení kabelů a zatažení trubek pro kamerový systém. Po vytvrdnutí betonu se provede vložení stožáru do pouzdra, vyrovnání a vyklínování stožáru. Následně se pouzdro vysype pískem a obetonuje se prstenec u paty stožáru. Nasvětlení parkoviště je řešeno šesti stožáry, které jsou směřovány směrem od železniční tratě tak, aby nedocházelo k oslňování strojvůdců.

Osvětlení Dopravního terminálu bude svítidly označených v situaci SV typ Andromeda 24LED/60W/8000lm. Osazení svítidel bude na žárově zinkovaných stožárech typ SK6 s ochrannou manžetou a rovným výložníkem typ VDS1-500mm. Stožárové pouzdro bude rovněž v polyetylenové chráničce typ KG SN8 / 315mm hloubky 0,8m.

Nástupní chodníky budou doplněny sadovými stožáry SK4 - 4m se svítidly XENIUM- PARK T1 18LED/ 30 W / 3600 lm.

Přechod pro chodce na ulici Poštovní bude řešen osvětlovacími body umístěnými 1m před přechodem ve směru jízdy. Osvětlení bude zajištěno asymetrickými LED svítidly typ Schreder Ampere midi 5145, 48LED 350mA 51W, CW, světelný tok svítidla 5905Lm. Umístění svítidla bude na samostatném sloupu pro přechod pro chodce označeném SP h=6m/ Lc=7m, 140/102/85, s rovným výložníkem TYP VUD1-2000mm.

Dle požadavku Města Frýdlant bude provedena výměna stávajících osvětlovacích těles včetně stožárů podél ulice Poštovní jedná se o celkem 17 stožárů od budovy pošty až po ulici Palackého označení ve výkrese SS. Rozteč stávajících stožárů je vesměs shodná tedy cca 35m. Pouze v místě křižovatky s ulicí Nádražní je vzdálenost stožárů cca 48m a navíc jsou v trase svítidel stromy. Proto bylo doplněn jeden stožár na straně dopravního terminálu označení SZ. Stávající výbojková svítidla a stožáry je nutno zdemontovat a budou osazena nová svítidla LED typ Andromeda 24LED/72W/9000lm. Jedná se o modernizaci osvětlení a tedy vyšší užité vlastnosti.

Kabelový rozvod k jednotlivým stožárům VO bude proveden kabely CYKY 5x16mm², který bude zasmyčkován v jednotlivých stožárech.

Kabely budou uloženy ve volném terénu do plastové vrapované trubky kopodur 75mm. V místě křížení komunikace bude vybudován vstup ze tří polyetylenových trubek PE110mm, s obetonováním v místě komunikace, označení řezu K3. Chráničky budou utěsněny proti vnikání vlhkosti a nečistot dodávanými víky. Proti účinkům atmosférického přepětí budou stožáry uzemněny připojením na průběžný ocelový pozinkovaný pásek FeZn 30x4mm. Zároveň bude strojeného zemniče využito pro uzemnění PEN vodiče dle ČSN 33 2000-4-41 ed.3. Pásek bude uložen do společného výkopu s napájecím kabelem VO. Jednotlivé stožáry budou propojeny páskem FeZn 30x4 mm na zemnicí drát pomocí dvojice svorek (SS a SZ).

Zemní práce

Před zahájením výkopových prací je nutné vyžádat si přesné vytyčení dotčených podzemních vedení jejich správci a zajistit si jejich dozor při provádění výkopových prací. Křížené inženýrské sítě budou před zahájením prací zaměřeny, po odkrytí řádně upevněny, označeny a chráněny dle podmínek jejich správců.

Zemní práce budou představovat jednak výkop rýhy pro nové kabelové vedení o profilu 0,35x0,8 m ve volném terénu a 0,5x1,3 m pod komunikacemi. Současně bude proveden výkop jam pro betonové základy stožárů VO. Výkopy budou provedeny pokud možno až po sejmutí vrstev ornice pod novými komunikacemi. Při provádění prací je nutno dodržovat veškeré bezpečnostní předpisy pro práci s elektrickými zařízeními. Je nutno dodržet podmínky ČSN 736005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a ČSN 332000-5-52 ed.2 Elektrotechnické předpisy - Elektrická zařízení - Část 5: Výběr a stavba elektrických zařízení - Kapitola 52: Výběr soustav a stavba vedení.

Pro vzájemný styk inženýrských sítí platí závazná ČSN 73 6005 "Prostorové uspořádání sítí technického vybavení".

SO 461 PŘELOŽKY SDĚLOVACÍCH KABELŮ CETIN ***(tento objekt je již povolen územním rozhodnutím)***

Správcem dotčené sítě je Česká telekomunikační infrastruktura a.s. Czech republic

V rámci výstavby stavby Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí dojde ke kolizi stávajících telekomunikačních rozvodů CETIN v místě stavby nového stanoviště autobusů. Stávající trasa Cetin která vede přes ulici Poštovní vyúsťuje vstupem přímo do nového výjezdu na autobusový terminál. V místě rozdělení trasy do dvou směrů je navíc kabelová spojka. Trasa která pokračuje do UR n/17 vede napříč

komunikací stanoviště autobusů. Proto je nutná překládka kabelového vedení od ulice Poštovní až ke koncovým rozvaděčům nádražních budov.

Popis stávajícího stavu.

Před budoucím přechodem pro chodce je dělicí spojka ze které pokračuje kabel PPFLE75XN0,4 přes silnici ul Poštovní k nádražní budově. Zde se kabel dělí ve spojce do dvou směrů kabely 10XN0,4 do UR n17/2 v nádražní budově a 5XN0,4 do URn17/1.

Technické řešení překládky

Přelozka bude řešena od stávající dělicí spojky č.35 u domu č.p. 1361. Stávající dělicí spojka bude demontována a bude osazena nová spojka typu XAGA 75/15-500, které budou vyvedeny nové kabely TCEPKPFLE 5XN0,4 do UR n17/1 a TCEPKPFLE10XN0,4 do UR n17/2.

Přes komunikaci ul Poštovní bude vybudován nový prostup ze dvou chrániček PE110mm uložených do betonového lože označení v situaci K2. Stávající kabel 10XN0,4 do URn17/2 bude odkopán v délce cca 9m a bude stranově přeložen do nové dlážděné plochy chodníku. před nádražní budovou bude nový kabel naspojován na stávající kabel novou rovnou spojkou XAGA 43/8-350. Druhý stávající kabel 5XN0,4 do UR n17/1 bude ponechán v zemi a nový kabel TCEPKPFLE5XN0,4 bude veden přes dva prostupy a zelenou plochu před terminálem směrem do stávající rozvodnice BOX A50. Stávající kabel bude odpojen a bude zapojen nový kabelový přívod. Ve volném terénu budou kabely uloženy ve výkopu 35x70cm ve vrapované chráničce průměr 50mm označení v situaci A.

Po provedení překládky metalických kabelů bude provedeno závěrečné měření elektrických parametrů s kontrolním měřením před zahájením přelozky. Výsledky měření budou zapsány do měřicích protokolů.

Investor stavby musí uzavřít s Cetinem dohodu o provedení překládky, kde budou stanoveny smluvní podmínky pro realizaci překládky.

Zemní práce jsou spojené s výkopem kabelové rýhy pro uložení sdělovacích kabelů (trubek HDPE) včetně kabelových chrániček.

Při provádění zemních prací je nutné respektovat veškeré požadavky jednotlivých správců dotčených inženýrských sítí daných při projednávání jednotlivých stupňů PD, respektovat ČSN pro vzájemný souběh a křížení.

Pokládání kabelů se bude řídit:

ČSN 73 60 05 „Prostorová úprava vedení technického vybavení“

ČSN 73 60 06 „Označení podzemních vedení výstražnými fóliemi“

TPP 2001-1(TP69a)Výstavba přístupových sítí č.I

TPP 2001-2(TP69b)Výstavba přístupových sítí č.II

TPP 2001-3(TP69c)Výstavba přístupových sítí č.III

TPP 2001-4(TP69d)Výstavba přístupových sítí č.IV

Zákon 127/2005 Sb, o elektronických komunikacích

Tvorba dokumentace skutečného provedení stavby, předávané po dokončení výstavby, se řídí obecně závaznými právními normami, platnými technickými normami a vnitřními normami CETINU. Po ukončení výstavby telefonních sítí je nutno provést jejich geodetické zaměření a předat digitální i tištěný poklad správci sítě.

SO 701 Mobiliář

(tento objekt je již povolen územním rozhodnutím)

V zájmovém území je zpracován návrh a umístění městského mobiliáře – laviček, odpadkových košů, vývěsky informačního systému, informační tabule o městě. Vše v moderní, bezbariérové a snadno udržovatelné formě. V rámci řešeného projektu je určeno místo pro umístění knihobudky a umístění informačních stojanů a stojanů o městě. Pro vybavení autobusového terminálu je do projektu zpracován návrh umístění autobusových přístřešků a osazení elektronického informačního panelu pro autobusovou dopravu. Rozmístění je řešeno v projektové dokumentaci. Podrobněji budou detaily řešeny ve výrobní dokumentaci, která bude schválena a projednána s investorem.

Do vyvolaných souvisejících investic je nezbytné přemístění elektronického informačního panelu umístěného v současné době na fasádě provozní budovy SŽDC (panel je ve vlastnictví KODIS). Součástí stavby bude dodání nového ocelového sloupu, základů a vybudování přípojky NN. Nová poloha umístění elektronického informačního panelu je předpokládána mezi stávající podchod pod železnicí a první autobusový přístřešek.

SO 702 Dobíjecí stanice pro elektromobily - příprava (řeší zástupce ČEZ p.Michal Arnošt)
(tento objekt je již povolen územním rozhodnutím)

V rámci návržení nového parkoviště bude parkoviště vybaveno dobíjecími stanicemi pro elektromobily. Tato stanice bude sloužit pro obyvatele a návštěvníky města pro nabíjení elektromobilů. Na parkovišti je stanice umístěna spolu se dvěma parkovacími místy. Připojení bude provedeno následovně:

- 1/od ČEZ Distribuce kabel povede pod silnicí do elektroměrového pilíře, kde bude osazeno měření a jištění 125A pro dobíjecí stanici – jedná se o související investici ČEZ
- 2/ mezi pilířem s měřením a pilířem s jištěním bude vedena chránička a v ní kabel AYKY 3x120+70
- 3/ od pilíře s jištěním k základu dobíjecí stanice bude vedena chránička a v ní kabel CYKY 5Cx70, který bude vyveden ze základu přesně dle zákresu v půdorysu s rezervou alespoň 75cm

Součástí tohoto projektu je pouze příprava pro budoucí osazení dobíjecí stanice ČEZ. Součástí stavby jsou přípravné práce jako zemní práce pod MK Poštovní a v prostoru parkoviště, pokládka chráničky vč. chráničky rezervní, vybudování betonového základu pro nabíjecí pilíř stanice. Práce budou připraveny tak, aby posléze nemuselo být zasahováno do dokončené stavby parkoviště a všech povrchů zpevněných komunikací.

SO 801 SADOVÉ ÚPRAVY**(tento objekt nevyžaduje žádné řízení dle stavebního zákona)**

Po dokončení stavebních prací bude v rámci stavebního objektu SO 801 Sadové úpravy

Provedena výsadba alejových stromů v prostoru nového dopravního terminálu ve Frýdlantu nad Ostravicí. Část výsadby bude realizována v parčíku u autobusového terminálu do stávající travnaté plochy a část do prostoru vymezeného pro zeleň v nových plochách a chodnicích.

Tato navržená zeleň bude sloužit jako náhrada za kácené stromy pro uvolnění stavby.

Realizovány budou vegetační úpravy v nově vzniklých plochách, tj. zatravnění na vytvořených svazích kolem parkoviště a v prostoru autobusového terminálu.

Plochy budou obdělány ručně – nakopáním a uhrabáním a na celé ploše bude založen trávník.

Po výsadbě bude po dobu jednoho roku prováděno ošetřování nově založených travnatých ploch. Ošetřování trávníků bude spočívat v pravidelném kosení 5x za vegetační období. Zálivka bude provedena v závislosti na průběhu počasí minimálně 5x za vegetační období.

Ostatní podrobnosti řeší sam. objekt SO 801 Sadové úpravy

SO 901 Upravené plochy za hranicí geometrického plánu na pozemku č. 4422/1**(tento objekt podléhá stavebnímu povolení silničního úřadu)****SO 901.1 - plocha 1**

Jedná se o pozemek, který se nachází vedle výpravní budovy vlevo. Jeho plocha je 62m². Pozemek slouží jako pochůzní plocha.

V současné době má část pozemku nevyhovující bet. dlažbu (62m²). Betonová dlažba – čtverce 300/300mm, je v současné době uvolněná, nevyhovující z důvodu bezpečné chůze. V rámci řešeného projektu bude s estetických a také z bezpečnostních důvodů provedena plocha nově ze zámkové dlažby a bude provázána s novou plochou chodníku a kolem výpravní budovy. Plocha ze zámkové dlažby slouží k přístupu ze zadní části ke kolejišti. Šířka plochy se pohybuje od 4,60m do 4,90m. Konstrukce plochy bude shodná s navrženou konstrukcí chodníku.

SO 901.2 - plocha 2

Jedná se o pozemek, který se nachází vedle výpravní budovy vlevo. Jeho plocha je 58m². Pozemek je v současné době zatravněn a oplocen z ul. Poštovní, je na něm umístěn přístřešek pro kontejnery na odpad.

Kolem travnaté plochy bude proveden nový okraj z bet. obrubníků a travnatá plocha bude obnovena. Na travnaté ploše je umístěn dřevěný přístřešek na popelnice, který bude zachován dojde k dodláždění plochy ze zámkové dlažby u přístřešku. Oplocení v novém návrhu pozbývá významu z důvodu odstranění brány a bude rovněž odstraněno.

SO 901.3 - plocha 3

Jedná se o plochu před výpravní budovou, je provedena v současnosti z bet. zámkové dlažby. Do této plochy musí být dle požadavků NIPI, osazena nová umělá vodící linie, která navazuje na nově provedenou plochu. Celá plocha této části je 9 m². Po osazení prvků vodící linie bude okolní dlažba upravena do původního stavu.

SO 901.4 - plocha 4

Jedná se o plochu kolem chodníkového zásobovacího výtahu. Plocha je upravena pro příjezd zásobovacího auta. Tato plocha je v současné době asfaltová, a má plochu o velikosti 13 m². Nově je plocha provedena tak, aby vyhověla svému účelu (vjezd pro zásobování) a navázala na novou plochu ze zámkové dlažby, a to jak výškově tak esteticky.

SO 901.5 - plocha 5

Jedná se o plochu kolem výpravní budovy vedle chodníkového zásobovacího výtahu. Plocha je upravena a sjednocena s okolní novou plochou, bet. zámková dlažba, jako pochůzí. V současnosti je tato plocha asfaltová, je o velikosti 64 m². Plocha je nově provedena tak, aby vyhověla svému účelu (zásobování) a navázala na plochu novou ze zámkové dlažby, a to jak výškově tak esteticky.

SO 901.6 - plocha 6

Jedná se o plochu vedle výpravní budovy vlevo, kolem podchodu. V současné době je provedena z bet. zámkové dlažby. Do této plochy musí být osazena nová umělá vodící linie (požadavek NIPI), která navazuje na nově provedenou plochu. V ploše bude také provedeno napojení nových přeložek (Přípojka NN). Po předepsaných úpravách bude plocha uvedena do původního stavu. Celá plocha této části je 93 m². Při prováděných úpravách se nesmí porušit stávající odvodnění řešené plochy.

SO 901.7 - plocha 7

Jedná se o plochu vedle provozní budovy vlevo. Plocha je v současné době asfaltová. Jedná se o plochu 51 m². Plocha je upravena pro pojezd vozidel pro údržbu. Je provedena ze zámkové dlažby určené pro pojezd. Plocha bude napojena na autobusový terminál, bude sloužit pro výjezd vozů údržby. Z důvodu provázanosti stávajících i nově navržených ploch, je celá plocha určena k předláždění. Povrch bude ze žulových kostek.

B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Stavba nebude vybavena žádným technickým a technologickým zařízením.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Jedná se o dopravní stavbu a vzhledem k použitým stavebním materiálům (asfalt, dlažba, zemina, kamenivo, beton...), nevyžaduje sama o sobě z hlediska požární ochrany žádná zvláštní požárně bezpečnostní opatření dle vyhlášky Ministerstva vnitra o stanovení podmínek bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru č.246/2001 Sb., § 41. Pro zásah požárních vozidel nebude stavba překážkou a stávající koncepce požární bezpečnosti obce nebude narušena. Během stavby nesmí dojít k plné uzavírci silnice. Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy hasičského a záchranného sboru.

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

Stavba je dle Zákona 133/85 Sb. o požární ochraně a dle §4 Členění provozovaných činností podle požárního nebezpečí (1) Podle míry požárního nebezpečí se provozované činnosti člení do kategorií a je zařazena do kategorie: a) bez zvýšeného požárního nebezpečí.

b) zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva

Pro tuto stavbu není předmětem řešení.

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

Pro tuto stavbu není předmětem řešení.

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

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

Postup a organizace výstavby je zvolen do tří etapy výstavby. V rámci I.etapy výstavby bude vybudován dopravní terminál, v II.etapě samostatné parkoviště + parkoviště před výpravní budovou a ve II.etapě chodníky a rekonstrukce ul. Poštovní. Na závěr budou provedeny dokončovací práce. Přístupová trasa vč. přechodného dopravního značení po dobu výstavby je řešena po ul. Poštovní.

Dokumentace pro stavební řízení " Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí " vyhovuje požadavkům požární bezpečnosti dle uvedených norem a předpisů při dodržení údajů uvedených v tomto požárně bezpečnostním řešení při zpracování projektové dokumentace.

Podrobnosti PBR řeší samostatná část.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

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

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

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

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

Přístup na staveniště je zajištěn ze stávajících místních komunikací

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

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

Drážní úřad - stavba se nenachází v ochranném pásmu ČD (60 m od krajní koleje).

Stanovisko ministerstva k tunelové stavbě - na stavbě se nenachází tunelové objekty.

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

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

Při realizaci je třeba postupovat šetrně k vegetaci.

Na staveništi budou pro potřeby pracovníků použity chemické WC.

Vliv stavby na své okolí se navrženou stavbou nemění.

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

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

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

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

b) ochrana před bludnými proudy

Výskyt bludných proudů se nepředpokládá-

c) ochrana před technickou seizmicitou

Působení technické seizmicity se ne předpokládá.

d) ochrana před hlukem

Hlukové emise navrženého objektu do venkovního prostoru a jejich působení na okolní zástavbu nepřekročí hodnoty stanovené hygienickými předpisy. Ve vnitřním prostředí budou hladiny hluku v souladu s hygienickými požadavky dle nařízení vlády č. 217/2016 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací a dále zákona č.258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví.

V rámci stavby byla zpracována AKUSTICKÁ STUDIE Č. 201806-05 (zpracovatel Tomáš Bartek, Pstruží 324, IČO 04402791)

Zdrojem hluku v této PD bude obslužná osobní a autobusová doprava, jejich parkovací stání. Pro zjištění případného navýšení hluku vlivem záměru bylo na základě požadavků KHS, územní pracoviště FM, provedeno měření stávajícího hluku podél ulice poštovní, Frýdlant nad Ostravicí (**protokol o zkoušce č. H219/8**), ve výšce 3.NP bytových domů Nádražní č.p. 1218 a 1217 a ve výšce 4.NP bytových domů Poštovní č.p. 1362,1308 a 1368.

Hluková studie ve venkovním prostoru byla vyhodnocena modelovým výpočtem ekvivalentních hladin zvuku. Pro výpočet byla použita metodika výpočtů s uplatněním programu Hluk+ ve verzi 12.02profi12_území.

Nejvíce postiženým CHVPS nežádoucím hlukem během provozu záměru (parkovacích míst včetně pojezdů uvnitř parkoviště a navýšení příjezdů osobních vozidel o 10%) bude bytový dům s ref. Bodem č.8 (Poštovní 1308), kde ekvivalentní dopadající hladina akustického tlaku A dosáhne dle zadaných vstupů hodnoty ve dne až $L_{Aeq,16h} = 39,2$ dB (limit 55 dB) a v noci $L_{Aeq,8h} = 29,9$ dB (limit 45 dB). Současné naměřené imisní hodnoty v nejvyšších patrech RKB č.8,17,18,62 a 68 (MM1 až MM5) nebudou vlivem záměru navýšeny.

Vlivem záměru lze také předpokládat i částečný přesun současně parkujících vozidel v těsné blízkosti sledovaných bytových domů pod okny na nové parkoviště. Tímto dojde k dalšímu snížení imise hluku u sledovaných CHVPS vlivem odklonu současně parkujících vozidel okolo bytových domů na parkovací místa záměru.

Z výše uvedených výpočtů dle vstupních dat, závěrečných hodnot hladin hluku v příslušných ref. bodech, je zřejmé, že hluková zátěž sledovaných objektů nebude vlivem provozu záměru překračovat v zájmovém území v chráněném venkovním prostoru staveb hygienické limity pro den $L_{Aeq,16h}=55$ dB a pro noc $L_{Aeq,16h}=45$ dB.

e) protipovodňová opatření

Nevyžadují se protipovodňová opatření.

f) ochrana před sesuvy

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

g) ochrana před vlivy poddolování

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

h) ostatní negativní účinky

Nejsou známy.

B.3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury

Návrh nových konstrukcí a zpevněných ploch je proveden tak, aby výškové úrovně nových povrchů plynule navazovaly na výškové úrovně stávajících ploch v místě jejich napojení. Navázání je zajištěno rovněž ve smyslu šířkového uspořádání komunikací, a obrub zpevněných ploch.

V rámci stavby budou realizovány přeložky sítí technické infrastruktury. Jedná se o zřízení nových rozvodů veřejného osvětlení vč. rekonstrukce a výměny stávajících svítidel VO podél ul. Poštovní. Dále jsou v rámci stavby řešeny přeložky inženýrských sítí technické infrastruktury jako přeložka kabelu VN, sdělovacích kabelů CETIN, nové rozvody NN, příprava pro rozvody kamerového systému..

Zákres všech inženýrských sítí je pouze informativní dle poskytnutého digitálního podkladu jednotlivých správců. Skutečnou polohu sítí je nutno před realizací stavby vytýčit a ověřit ve spolupráci se správcí inženýrských sítí.

V zájmovém území se nachází stávající inženýrské sítě:

- Sdělovací podzemní vedení ve správě CETIN a.s.
- Vodovod a kanalizace ve správě SMVaK a.s.
- Plynovod ve správě GASNET s.r.o.
- Vedení vysokého a nízkého, podzemního a nadzemního napětí ve správě ČEZ Distribuce a.s.
- Vedení veřejného osvětlení ve správě města Frýdlant n/O

SO 402 Elektro přípojka NN

Bude zřizováno nové přípojovací místo elektro přípojka NN. Podrobně je řešeno stavebním objektem SO 402. Součástí stavby „Dopravní terminál Frýdlant nad Ostravicí“ je i požadavek zadavatele na osazení světelného panelu v autobusovém přístřešku, který bude rovněž vybaven zásuvkou pro nabíjení mobilů. Toto zařízení není možné napojit z rozvodů veřejného osvětlení.

Na budově v místě stávajícího autobusového stanoviště je osazen informační panel s odjezdy autobusů firmy KODIS. Tento panel je silově napojen přímo z nádražní budovy. Jelikož se stávající autobusové stanoviště ruší je nutné řešit překládku do nové pozice a tím pádem i nové napojení na energetickou síť. Dalším požadavkem Města Frýdlant n/O je napojení plánovaného kamerového systému na energetickou síť. Pro všechna tato zařízení je nutné řešit nové odběrné místo s napojením na energetickou síť ČEZ Distribuce. Pro všechna zařízení bude řešeno jedno odběrné místo s tím, že případné odběry jednotlivých zařízení budou měřena podružnými elektroměry. Požadavkem KODIS je napojení informačního panelu jističem 16A. Odběr panelu v přístřešku je cca 200W. Požadavek na kamerový systém zatím nebyl specifikován. V rámci tohoto projektu bude řešena pouze příprava pro budoucí kamerový systém. Bude se jednat o osazení chrániček a provedení vývodů.

Předběžně bude řešen společný odběr všech zařízení s jističem 25A/1f.

Správcem přípojky NN z distribuční sítě NN po elektroměrový rozvaděč bude ČEZ Distribuce, zbývající část rozvodů bude ve vlastnictví Města Frýdlant n.O.

SO 702 Příprava pro dobíjecí stanice

V rámci navržení nového parkoviště bude toto vybaveno dobíjecí stanicí pro elektromobily. Tato stanice bude sloužit pro obyvatele a návštěvníky města pro nabíjení elektromobilů. Na parkovišti je stanice umístěna spolu se dvěma parkovacími místy. Připojení bude provedeno následovně:

1/od ČEZ Distribuce kabel povede pod silnicí do elektroměrového pilíře, kde bude osazeno měření a jištění 125A pro dobíjecí stanice – jedná se o související investici ČEZ

2/ mezi pilířem s měřením a pilířem s jištěním bude vedena chránička a v ní kabel AYKY 3x120+70

3/ od pilíře s jištěním k základu dobíjecí stanice bude vedena chránička a v ní kabel CYKY 5Cx70, který bude vyveden ze základu přesně dle zákresu v půdorysu s rezervou alespoň 75cm

Veškeré technické specifikaci řeší provozovatel ČEZ Distribuce.

b) přípojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

SO 402 Elektro přípojka NN

Pro všechna zařízení bude řešeno jedno odběrné místo s tím, že případné odběry jednotlivých zařízení budou měřena podružnými elektroměry. Požadavkem KODIS je napojení informačního panelu jističem 16A. Odběr panelu v přístřešku je cca 200W. Požadavek na kamerový systém zatím nebyl specifikován. V rámci stavby dojde pouze v přípravě pro budoucí osazení kamerového systému.

Předběžně bude řešen společný odběr všech zařízení s jističem 25A/1f.

Správcem přípojky NN z distribuční sítě NN po elektroměrový rozvaděč bude ČEZ Distribuce, zbývající část rozvodů bude ve vlastnictví Města Frýdlant n.O.

Pro napojení navržených zařízení bude zřízeno nové odběrné místo s 1f. elektroměrem a hlavním jističem B25A/1f.

Na ČEZ Distribuce byla městem podána žádost o zřízení nového odběrného místa. Osazení elektroměrového rozvaděče RE bude u první zastávky s informačním panelem, kde bude osazen i rozvaděč s jištěním případně podružným měřením jednotlivých obvodů RP. Z rozvaděče bude napojen Nový

informační panel KODIS, reklamní panel autobusové zastávky se zásuvkou pro nabíjení mobilů. Do rozvaděče budou zaústěny rovněž trubky HDPE40, které budou položeny souběžně s rozvody veřejného osvětlení pro kamerový systém. Souběžně s kabely bude na dno výkopu položen i zemnicí pásek FeZn 30x4mm pro uzemnění napojovaných zařízení.

V rámci rozvodů NN byla navržena nejbližší možná přípojka na stávající síť ČEZ Distribuce, což je stávající přípojková skříň na nádražní budově.

Základní elektrotechnické údaje

Napájecí rozvod ,napěťová soustava :

NN přívod z HDS – ČEZ 1 PEN,AC 50 Hz, 230V/TN-C

Energetická bilance :

Instalovaný výkon:

Pi = 3 kW

Základní ochrana (ochrana před dotykem živých částí) dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2, čl.411.2 :

- základní ochrana: izolace živých částí dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 – příloha A

- normální ochrana (živých částí): 412.1 - izolací

412.2 – krytím

- ochrana při poruše: automatické odpojení od zdroje dle ČSN 33 2000-4-41 ed.2 – čl. 411

- ochrana při poruše (neživých částí): 413.1 – samočinným odpojením od zdroje

v požadovaném čase

doba samočinného odpojení: do 5 s -

dle ČSN 33 2000-4-41

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérového opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

Navrženy jsou hlavní a vedlejší pozemní komunikace. Hlavní komunikaci se rozumí prostor určený k pohybu autobusové dopravy, který lemují autobusové tzv. pilové uspořádání zálivů s příjezdovou komunikací v šířce 4,5 m. Napojení příjezdové komunikace na ul. Poštovní bude obsluhovat nejen autobusovou dopravu, vjezd pro údržbu SŽDC, zásobování restaurace a svoz odpadu. Vedlejšími komunikacemi jsou ostatní účelové komunikace sloužící pro obsluhu parkovacích stání, svoz odpadu, údržbu, apod.

Navrženy jsou nové parkovací stání, jejichž příjezdová komunikace je napojena na ul. Poštovní, a má šířku 6m. Místo napojení na ul. Poštovní se nemění, bude pouze rozšířeno. Toto místo napojení – vjezd je společné i pro nákladovou dopravu na manipulační plochu.

Chodníky jsou navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v souladu s metodikou k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Chodník je navržen s příčným sklonem 2.0%. Přejech pro chodce a místa pro přecházení jsou doplněna o varovné a signální pásy ze zámkové dlažby s hmatovou úpravou pro nevidomé. Rovněž v místě sjezdů bude proveden varovný pás. Podélné sklony chodníku nepřekračují 8.33%. Chodník je od nebezpečné krajnice oddělen záhonovým obrubníkem s podsádkou 0.07 m, která tvoří vodící linii.

Podrobněji je řešeno v jednotlivých stavebních objektech.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Návrh nových konstrukcí a zpevněných ploch je proveden tak, aby výškové úrovně nových povrchů plynule navazovaly na výškové úrovně stávajících ploch v místě jejich napojení. Navázání je zajištěno rovněž ve smyslu šířkového uspořádání komunikací, a obrub zpevněných ploch.

c) doprava v klidu

V projektu je navrženo nové parkoviště, vlevo a před výpravní budovou žel. stanice, parkoviště má kapacitu 101 stání pro osobní automobily, z toho 5 stání pro osoby s tělesným postižením, 4 stání jsou vyhrazeny pro potřeby SŽDC, 3 stání pro taxi, 11 stání krátkodobé K+R a 76 stání P+R. Na novém parkovišti bude umístěna dobíjecí stanice pro elektromobily, u které jsou vyhrazeny dvě parkovací místa. V současné

době je počet parkovacích míst v dané lokalitě nedostatečný, tímto návrhem dojde ke zkvalitnění parkování v oblasti dopravního terminálu. Umístění jednotlivých parkovišť je zakresleno v situačních výkresech.

d) pěší a cyklistické stezky

Stavba bude sloužit jako dopravní prostor pro přestup mezi vlakovou, autobusovou dopravou, cyklistickou a osobní automobilovou dopravou. Bude sloužit pohybu autobusové dopravy a jiných vozidel, pohybu chodců a cyklistů a parkování vozidel. Navrženy jsou obslužné komunikace pro motorová vozidla, které přivádí dopravu k autobusovým zastávkám a parkovacím stáním. Dále jsou navrženy zpevněné plochy pro pěší, které spojují budovy nádraží a okolní budovy s autobusovými zastávkami a parkovišti.

Záměrem stavby je celková regenerace ploch přednádražního prostoru a přisunutí terminálu autobusů k nádražní budově, čímž dojde ke zkrácení docházkových vzdáleností na cca 20m pro přestup bus – vlak a současně tvorba kapacitního parkoviště P+R a K+R v obdobné vzdálenosti od nádražní budovy. Součástí projektu je uvedení nástupišť autobusové části terminálu, chodníků a parkovacích ploch do správného stavebně technického stavu, vyhovujícího platné legislativě a normovým požadavkům.

Pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace je v návrhu zajištěn přístupovými chodníky spojujícími jednotlivá nástupiště PAD i železniční stanici. Pohyb bude usměrněn pomocí přirozených i umělých vodících linií. Nebezpečné prostory jsou návrhem ohraničeny varovným pásem či obrubou dle vyhl. 398/2009 Sb.

Pro podporu systému B+R je zapotřebí 23 stojanů na kola před nádražní budovou. Což je dle potřeb poptávky dostačující. A pro požadavky cyklistů jsou dostačující stojany pro kola stávající nacházejí se u výpravní budovy vlevo.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) terénní úpravy

V rámci návrhu bude provedena obnova zelených ploch, výsadba keřů a stromů.

b) použité vegetační prvky

Nejsou navrženy.

c) biotechnická, protierozní opatření

Prvky nejsou ve stavbě navrženy. Stavba se nachází v intravilánu města. Stavba nevyžaduje ochranu proti erozi ani biotechnická opatření.

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

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

V rámci výstavby je proto nezbytné v maximální míře eliminovat znečišťování ovzduší, zejména sekundami prašnost z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů a prašnost související s přesunem sypkých materiálů. Negativní vlivy, které lze minimalizovat různými druhy technických či organizačních opatření jsou klasifikovány jako méně významné. Upřesnění požadovaných opatření bude provedeno v následných stupních projektové dokumentace k jednotlivým hlavním částem projektu.

Krátkodobé vlivy během výstavby komunikace:

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

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

Stavba může představovat potenciální zdroj znečištění podzemních vod posypovými solemi v zimním období a ropnými látkami z úkapů vozidel. Mechanizační prostředky užívané na stavbě musí být v

dobrem technickém stavu a musí být dodržena preventivní opatření k zabránění případným unikům či úkapům ropných látek.

S veškerými odpady, které vzniknou v průběhu výstavby, bude nakládáno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy. V případě vzniku nebezpečného odpadu musí mít zhotovitel Souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady dle zákona o odpadech, který na základě písemné žádosti vydá příslušný úřad. Souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

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

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

Stavbou bude dotčena stávající zeleň. Je nutné provést kácení vzrostlé zeleně a křovin, které jsou v přímé kolizi se stavbou (nacházejí se v prostoru trvalého popř. dočasného záboru stavby). Potřeba kácení vzrostlých stromů je zjištěna dendrologickým průzkumem a před stavbou na základě oznámení kácení ze bude odstraněna.

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

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

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

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

Z charakteru uvažované stavby nevyplývají žádné zvláštní požadavky na řešení ochrany přírody, krajiny, vodních zdrojů a léčebných pramenů. Za kácenou zeleň bude provedena náhradní výsadba na pozemcích v prostoru stavby.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

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

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

Stavba dle Zák.č. 100/2001 Sb. nepodléhá zjišťovacímu řízení, dle sdělení Krajského úřadu Moravskoslezského kraje (č.j. MSK 3567/2018 ze dne 11.1.2018). Krajský úřad MSK posoudil záměr z hlediska působnosti zák.č. 100/2001Sb., o posuzování vlivů na ŽP se sdělením, že předložený záměr není předmětem posuzování ve smyslu zákona o posuzování vlivů na ŽP.

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

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

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

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

Ochranná pásma inženýrských sítí

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

Ochranné pásmo plynovodů je určeno zákonem 458/2000 Sb.

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

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

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

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

Dotčení ochranného pásma komunikací

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

Dotčení ochranného pásma drah

Stavba zasahuje do ochranného pásma drah, které je 60m od osy krajní koleje.

Chráněná území

V prostoru stavby se nachází drobný vodní tok-Bahno. Jedná se o významný krajinný prvek, který je dle ustanovení §4 odst.2 citovaného zákona chráněn. V prostoru řešené stavby je vodní tok zatrubněn. Stavbou nedojde k jeho dotčení.

Navržené křížení sítě veřejného osvětlení (chráničky) se zatrubněným vodním tokem Bahno v prostoru nájezdu na překladiště manipulační plochy drážních dopravců bude provedeno min. 50 cm nad jeho horní konstrukcí (v konstrukci vozovky) a realizace části nové asfaltové komunikace bude taktéž nad tímto zatrubněním (v místě již stávajících zpevněných ploch ve stejné výšce nivelety) a tudíž realizací stavby k jeho dotčení nedojde. Tato navržená úprava nevyžaduje souhlas podle § 17 odst. 1 písm. a) vodního zákona vodoprávního úřadu. Vodoprávní úřad vydal k dokumentaci pouze závazné stanovisko podle § 104 odst. 9 vodního zákona.

Archeologická naleziště

V území, ve kterém se stavba uskuteční, může dojít k archeologickým nálezům. Je nutné písemně ohlásit termín zahájení zemních prací s předstihem 30 dnů Archeologickému ústavu AV ČR, Brno a uzavřít před zahájením vlastních prací smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s institucí oprávněnou k provádění archeologických výzkumů, umožnit provedení archeologického výzkumu.

Na staveništi nejsou známa žádná další ochranná pásma, ani jiná stavba, která ochranné pásmo vyžaduje.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

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

Stavba řeší dopravní stavbu. Nejsou navržena žádná protihluková opatření. Jedná se o rekonstrukci stávajících ploch autobusového nádraží, zpevněných ploch a novostavbu parkoviště. Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva nejsou požadována.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

podrobně řešeno – viz. samostatná příloha B08

Stavba bude prováděna tak, aby byl po dobu výstavby zachován přístup ke všem stávajícím pozemkům v dané lokalitě. Přístup na staveniště je možný po stávajících místních komunikacích a krajských silnicích. Staveniště se nachází v zastavěném území obce Frýdlant nad Ostravicí. Je nutné zabezpečit staveniště zejména proti přístupu cizích osob. Vstupy na staveniště budou opatřeny informativními tabulkami s upozorněním na probíhající stavbu.

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

Příjezd ke staveništi bude řešen po stávající pozemní komunikaci – ul. Poštovní. V případě poškození příjezdových komunikací bude provedeno jejich uvedení do původního stavu. Totéž platí pro terénní úpravy. Pojízďení bude povoleno pouze v rozsahu stavby daném hranicemi staveniště viz příloha F03 Záborový elaborát a také po veřejných komunikacích. Podrobněji bude organizace staveništní dopravy a zázemí stavby řešeno zhotovitelem.

U každé výškové nerovnosti (obrubičky apod.) je nutné provést nájezdy, aby nedošlo ke zničení těchto míst vozidly. U vjezdu a vstupů na staveniště budou osazeny bezpečnostní a informační tabule (pozor staveniště a stavba nepovolaným vstup zakázán) dle nařízení vlády č. 11/2002 Sb. v platném znění. Při používání veřejné komunikace je nutno dodržovat právní a jiné předpisy.

Staveniště není potřeba napojovat na stávající technickou infrastrukturu.

Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení.

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

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

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

Stavba bude prováděna tak, aby byl po dobu výstavby zachován přístup ke všem stávajícím pozemkům domů v dané lokalitě. Přístup na staveniště je možný po stávajících místních komunikacích.

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

Při provádění prací, které budou mít dopad na obyvatelstvo, je nutno v předstihu zajistit informování místních obyvatel prostřednictvím příslušného městského úřadu. Pokud si to vyžádá charakter prováděných prací, je nutno zajistit ochranu staveniště prostřednictvím k tomu určených osob.

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

Tato problematika bude řešena dodavatelskou organizací dle platných předpisů a norem, souvisejících s prováděním stavby. Zároveň je vhodné omezit dobu provádění stavebních prací s ohledem na obyvatele pouze v denních hodinách. Při realizaci prací je nutno eliminovat hluk – vypínáním motorů strojů a stavebních mechanismů mimo nutnou provozní dobu, nenechávat běžet motory naprázdno.

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

Omezení prašnosti během výstavby je navrženo jednak kropením vodou a také pravidelným čištěním příjezdných komunikací. Povinnost čištění vozidel stavby před vjezdem na pozemní komunikace a v případě

znečištění této komunikace plyne z ustanovení §23 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích (očištění komunikace na konci pracovní směny, eventuálně i několikrát během směny s ohledem na rozsah znečištění). V rámci stavby budou osazeny dopravní značky, upozorňující řidiče na provádění stavebních prací a vyjíždění vozidel ze stavby.

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

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

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

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

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

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

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

V rámci stavby se nepředpokládají asanace. Výstavba si vyžádá demolice drobných objektů, autobusový přístřešek, betonové zídky, obrubníky, uliční vpustě, odstranění částí staveb stávajících komunikací a parkoviště, mobiliář

Stavba si vyžádá kácení stromů a keřového porostu mimo lesní pozemky.

V rámci stavby nebudou provedeny žádné asanace. Vyznačení stromů a keřů určených ke kácení je podrobně řešeno v dendrologickém průzkumu v rámci této projektové dokumentace včetně tabelárního zpracování profilů a určení druhů stromů. Při terénní pochůzce byl určen druh dřeviny a zjištěny její následující parametry: obvod kmene (v tabulce uveden v cm včetně průměru kmene), průměr koruny (v tabulce uveden v m) a výška (v tabulce v m). V případě porostů pak byla zjištěna jejich délka, šířka (v tabulce v m) a plocha (v tabulce v m²).

Obvod staveniště je dán čarou trvalého a dočasného záboru. Trvalý zábor je dán hranicemi současného nebo budoucího pozemku. Dočasný zábor nad jeden rok se předpokládá u objektu SO 901, kdy se jedná o napojení, stavební úpravu nebo předláždění stávajících ploch.

Stavba si vyžádá zábory pozemků v katastrálním území Frýdlant nad Ostravicí. Výpis pozemků zasažených stavbou společně s přehledem jejich vlastníků je přílohou v této dokumentaci – viz. – Záborový elaborát.

Stavbou nejsou zasaženy pozemky s ochranou ZPF.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Řešené území patří do základního povodí řeky Odry, které je částí úmoří Baltského moře.

Páteřním vodním tokem řešeného území je řeka Ostravice, vznikající spojením Bílé a Černé Ostravice a protékající území od jihu k severu.

Srážkové vody z povrchu místních komunikací, parkovacích stání autobusů i z povrchu chodníku budou odváděny příčným a podélným sklonem do odvodňovacího proužku tvořeného žulovými kostkami do uličních vpustí, nebo do šterbinových žlabů a dále zaústěny do stávající kanalizace v ul. Poštovní.

V místě nového parkoviště byla stávající skladová plocha, která byla odvodněna pomocí kanalizačních vpustí do stávající kanalizace v ul. Poštovní. Nová plocha odstavného parkoviště P+R je navržena pro částečné zasakování ze zámkové dlažby se širšími spárami. Plocha parkoviště je také doplněna zelení.

V místě nového autobusového terminálu byla stávající asfaltová plocha, která byla odvodněna do kanalizace v ul. Poštovní. Vytvořením nového autobusového terminálu je plocha doplněna zelení, která odvodnění plochy nenavýší.

Pro návrh likvidace dešťových vod z veřejně přístupného parkoviště na parcele č. 4422/1 v k.ú. Frýdlant nad Ostravicí byl vypracováno hydrogeologické posouzení. Předložené hydrogeologické posouzení

prokazuje nevhodnost utrácení dešťové vody na příslušné parcele z důvodu vysoké hladiny podzemní vody a vlivu průsaku ze zatrubněné větve potoka Bahno.

Posudek doporučuje likvidaci dešťové vody pomocí retence a odvedení do městské kanalizace.

Podrobně řeší tento problém samostatný obj. SO 301 Dešťová kanalizace.

Větev A v délce 123,67m z trub PP DN 250, která slouží k odvodnění parkoviště. Parkoviště je odvodněno štěrbinovým žlabem, štěrbinovými vpustmi (součástí silničního objektu) a jejich přípojky jsou součástí tohoto stavebního objektu. Přípojky vpustí budou provedeny jako PP DN 150. Součástí projektové dokumentace je betonová retenční nádrž RN a odlučovač ropných látek. Retenční nádrž bude provedena jako betonová o vnitřních rozměrech 3,8x9,0x1,08m. Za RN je osazena šachta s regulovaným odtokem 5,0 l/s, dále pak odlučovač ropných látek. Odlučovač bude kruhový o průměru 2,0m a bude obsahovat kalovou jímku, koalesenční a sorpční filtr. Dešťová kanalizace bude napojena pomocí betonové šachty DN1000 osazené na stávající stoce DN300 BET. Povolovaný celkový odtok dešťových vod z parkoviště a zpevněných ploch nesmí překročit 5,0 l/s.

Větev B v délce 26,28m z trub PP DN 250, která slouží k odvodnění autobusového terminálu. Dešťové vody budou z plochy navrženého terminálu sváděny do nově navržených uličních vpustí. V severní části budou UV napojeny do nově navržené větve dešťové kanalizace, která bude napojena do stávající kanalizace DN300 BET v ul. Poštovní. Ostatní navržené UV budou napojeny rovnou do stávající kanalizace v ul. Poštovní.

Způsob odvodnění rekonstruovaných komunikací zůstane stávající, tzn. v intravilánu do stávající jednotné kanalizace. Pouze dojde k osazení nových uličních vpustí a liniových odvodňovačů, které budou přes přípojky napojeny do stávající jednotné kanalizace. K nárůstu zpevněných ploch vlivem rekonstrukce nedojde.

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Dešťové vody v intravilánu budou svedeny k silničním obrubám a podél nich do uličních vpustí a dále do stávající jednotné kanalizace. Dešťové vody extravilánu budou odvodněny stávajícími silničními příkopy zaústěnými buď do jednotné kanalizace nebo volně do terénu, tak jak je tomu nyní.

Pro zachytávání vody z pláně komunikací bude sloužit silniční drenáž. Drenáž je navržena v místech výstavby celé konstrukce vozovky a je napojena do uličních vpustí.

ODBORNÝ ODHAD MNOŽSTVÍ DEŠŤOVÝCH VOD

Odvodnění stavby lze rozdělit na tři části :

1. Odvodnění plochy nového parkoviště a přilehlých ploch.
2. Odvodnění stávající a nově vytvořené plochy před odbavovací budovou
3. Odvodnění plochy nového autobusového terminálu

1. ODVODNĚNÍ PLOCHY NOVÉHO PARKOVIŠTĚ A PŘÍLEHLÝCH PLOCH.

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky a parkovacích stání- toto odvodnění řeší sam. objekt SO 301.

Projektová dokumentace tohoto stavebního objektu řeší novou dešťovou kanalizaci Větev A v délce 123,67m z trub PP DN 250, která slouží k odvodnění parkoviště. Parkoviště je odvodněno štěrbinovým žlabem, štěrbinovými vpustmi (součástí silničního objektu) a jejich přípojky jsou součástí tohoto stavebního objektu. Vpustní přípojky budou provedeny jako PP DN 150. Součástí projektové dokumentace je betonová retenční nádrž RN a odlučovač ropných látek. Retenční nádrž bude provedena jako betonová o vnitřních rozměrech 3,8x9,0x1,08m. Za RN je osazena šachta s regulovaným odtokem 5,0 l/s, dále pak odlučovač ropných látek. Odlučovač bude kruhový o průměru 2,0m a bude obsahovat kalovou jímku, koalesenční a sorpční filtr.

Dešťová kanalizace bude napojena pomocí betonové šachty DN1000 osazené na stávající stoce DN300 BET.

Povolovaný celkový odtok dešťových vod z parkoviště a zpevněných ploch nesmí překročit 5,0 l/s.

Odvodnění ozeleněných ploch je řešeno do okolního terénu, pro zajištění vody v území.

Pro výpočet množství dešťové vody odtékající ze zpevněných ploch byl použit vztah:

$$Q = \Psi * F * q$$

kde je Q průtok dešťových vod v l/s

Ψ součinitel odtoku

Ss plocha povodí stoky v ha

qs intenzita směrodatného deště uvažované periodicity p v l/s.ha

(pro oblast Ostrava 157 l/s.ha pro periodicitu 0,5)

Množství dešťových vod z nově navrženého parkoviště -příjezdová komunikace:

$$S_1=1240 \text{ m}^2$$

$$q_s=157 \text{ l/s/ha}$$

$$\psi=0,8$$

$$Q_1=S_1 \cdot q_{15} \cdot \psi=0,124 \cdot 157 \cdot 0,8=15,60$$

$$Q_1 = 15,60 \text{ l.s}^{-1}$$

Množství dešťových vod z nově navrženého parkoviště -parkovací stání:

$$S_2=1335 \text{ m}^2$$

$$q_s=157 \text{ l/s/ha}$$

$$\psi=0,3$$

$$Q_2=S_2 \cdot q_{15} \cdot \psi=0,134 \cdot 157 \cdot 0,3=6,31$$

$$Q_2 = 6.31 \text{ l.s}^{-1}$$

Celkem

$$Q_{12}= Q_1 + Q_2 = 15,60 + 6,31 = 31,91$$

$$Q_{12}= 21,91 \text{ l.s}^{-1}$$

Množství dešťových vod z nově navrženého chodníku:

$$S_3=850 \text{ m}^2$$

$$q_s=157 \text{ l/s/ha}$$

$$\psi=0,6$$

$$Q_3=S_1 \cdot q_{15} \cdot \psi=0,085 \cdot 157 \cdot 0,6=8,00$$

$$Q_3= 8,00 \text{ l.s}^{-1}$$

Celkem

$$Q_{123}= Q_1 + Q_2 + Q_3 = 15,60 + 6,31 + 8 = 29,91$$

$$Q_{123}= 29,91 \text{ l.s}^{-1}$$

Množství dešťových vod ze stávajícího chodníku a skladovací plochy:

$$S_4=3264 \text{ m}^2$$

$$q_s=157 \text{ l/s/ha}$$

$$\psi=0,6$$

$$Q_4=S_1 \cdot q_{15} \cdot \psi=0,326 \cdot 157 \cdot 0,6=40,94$$

$$Q_4 = 30,70 \text{ l.s}^{-1}$$

Zhodnocení množství dešťových vod:

$$Q_C = Q_4 - Q_{123} = 30,70 - 29,90 = 0,80$$

Roční bilance dešťových vod z nově navržených ploch:

Celková zpevněná plocha = 3425 m²

Roční srážkový úhrn 730 mm/m²

$$Q_{ro\check{c}} = 3425 \cdot 0,730 = \mathbf{2569 \text{ m}^3/\text{rok}}$$

2. ODVODNĚNÍ STÁVAJÍCÍ A NOVĚ VYTVOŘENÉ PLOCHY PŘED ODBAVOVACÍ HALOU

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem nové plochy. Dešťové vody z této plochy budou svedeny stávající dešťové kanalizace. Odvodnění ozeleněných ploch do okolního terénu, pro zajištění vody v území

Pro výpočet množství dešťové vody odtékající ze zpevněných ploch byl použit vztah:

$$Q = \Psi * F * q$$

kde je Q průtok dešťových vod v l/s

Ψ součinitel odtoku

S plocha povodí stoky v ha

q intenzita směrodatného deště uvažované periodicity p v l/s.ha

(pro oblast Ostrava 157 l/s.ha pro periodicitu 0,5)

Množství dešťových vod z nově navržené pochůzí plochy :

$$S_1 = 847 \text{ m}^2$$

$$q_s = 157 \text{ l/s/ha}$$

$$\Psi = 0,6$$

$$Q_1 = S_1 * q_{15} * \Psi = 0,085 * 157 * 0,6 = 8,00$$

$$Q_1 = 8,00 \text{ l.s}^{-1}$$

Množství dešťových vod z nově navrženého parkoviště -parkovací stání:

$$S_2 = 213 \text{ m}^2$$

$$q_s = 157 \text{ l/s/ha}$$

$$\Psi = 0,8$$

$$Q_2 = S_2 * q_{15} * \Psi = 0,0213 * 157 * 0,8 = 2,67$$

$$Q_2 = 2,67 \text{ l.s}^{-1}$$

Celkem

$$Q_{12} = Q_1 + Q_2 = 6,31 + 2,67 = 8,98$$

$$Q_{12} = 8,98 \text{ l.s}^{-1}$$

Celkem

Množství dešťových vod ze stávající plochy chodník + parkoviště:

$$S_3 = 995 \text{ m}^2$$

$$q_s = 157 \text{ l/s/ha}$$

$$\Psi = 0,9$$

$$Q_3 = S_1 * q_{15} * \Psi = 0,0995 * 157 * 0,9 = 14,05$$

$$Q_3 = 14,05 \text{ l.s}^{-1}$$

Zhodnocení množství dešťových vod:

$$Q_C = Q_3 - Q_{12} = 14,05 - 8,98 = 5,07$$

Roční bilance dešťových vod z nově navržených ploch:

Celková zpevněná plocha = 1060 m²

Roční srážkový úhrn 730 mm/m²

$$Q_{ro\check{c}} = 3425 * 0,730 = 773,8 \text{ m}^3/\text{rok}$$

3. ODVODNĚNÍ PLOCHY NOVÉHO AUTOBUSOVÉHO TERMINÁLU

Odvodnění je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky a autobusových h stání. V rámci stavby, která řeší vytvoření nového autobusového terminálu západně od výpravní budovy železniční stanice je navržena koncepce odvedení dešťových vod z přilehlých ploch. Dešťové vody budou z plochy navrženého terminálu sváděny do nově navržených uličních vpustí. V severní části budou UV napojeny do nově navržené větve dešťové kanalizace, která bude napojena do stávající kanalizace DN300 BET v ul. Poštovní. Ostatní navržené UV budou napojeny rovnou do stávající kanalizace v ul. Poštovní.

Odvodnění ozeleněných ploch do okolního terénu, pro zajištění vody v území

Pro výpočet množství dešťové vody odtékající ze zpevněných ploch byl použit vztah:

$$Q = \Psi * F * q$$

kde je Q průtok dešťových vod v l/s

Ψ součinitel odtoku

S_s plocha povodí stoky v ha

q_s intenzita směrodatného deště uvažované periodicity p v l/s.ha

(pro oblast Ostrava 157 l/s.ha pro periodicitu 0,5)

Množství dešťových vod z nově navrženého autobus.terminálu -příjezdová komunikace:

$$S_1 = 1379 \text{ m}^2$$

$$q_s = 157 \text{ l/s/ha}$$

$$\Psi = 0,8$$

$$Q_1 = S_1 * q_{15} * \Psi = 0,138 * 157 * 0,8 = 17,33$$

$$Q_1 = 17,33 \text{ l.s}^{-1}$$

Množství dešťových vod z nově navrženého autobus.terminálu -autobus. stání:

$$S_2 = 572 \text{ m}^2$$

$$q_s = 157 \text{ l/s/ha}$$

$$\Psi = 0,8$$

$$Q_2 = S_2 * q_{15} * \Psi = 0,0572 * 157 * 0,8 = 7,18$$

$$Q_2 = 7,18 \text{ l.s}^{-1}$$

Množství dešťových vod z nově navržených chodníků:

$$S_3 = 708 \text{ m}^2$$

$$q_s = 708 \text{ l/s/ha}$$

$$\Psi = 0,6$$

$$Q_3 = S_3 * q_{15} * \Psi = 0,0708 * 157 * 0,6 = 6,67$$

$$Q_3 = 6,67 \text{ l.s}^{-1}$$

Celkem

$$Q_{123} = Q_1 + Q_2 + Q_3 = 17,33 + 7,18 + 6,67 = 31,18$$

$$Q_{12} = 31,18 \text{ l.s}^{-1}$$

Množství dešťových vod ze stávajícího chodníku a autobusové plochy:

$$S_4 = 2625 \text{ m}^2$$

$$q_s = 157 \text{ l/s/ha}$$

$$\psi=0,9$$

$$Q_4=S_4*q_{15}*\psi=0,263*157*0,9=37,16$$

$$Q_4 = 37,16 \text{ l.s}^{-1}$$

Zhodnocení množství dešťových vod:

$$Q_C = Q_4 - Q_{123} = 37,16 - 29,91 = 7,25$$

Roční bilance dešťových vod z nově navržených ploch:

Celková zpevněná plocha = 2659 m²

Roční srážkový úhrn 730 mm/m²

$$Q_{ro\check{c}} = 3425*0,730 = \mathbf{1941 \text{ m}^3/\text{rok}}$$

Navržené dimenze a spády potrubí kanalizace kapacitně vyhovují vypočteným průtokům.

Závěr:

Tato dokumentace byla zpracována jako podklad pro provádění stavby a pro realizaci stanovuje přehled všech souvisejících objektů a přeložek inženýrských sítí. V rámci realizační dokumentace by měly být dopsány detaily, vrstevnicové plány apod.

V Ostravě 08/2019

Ing. Dagmar Klajmonová

