

01	1. DÍLČÍ ODEVZDÁNÍ DOKUMENTACE	31. 1. 2023	<i>Jeb</i>
02	2. DÍLČÍ ODEVZDÁNÍ DOKUMENTACE	31. 3. 2023	<i>Jeb</i>
03	...		
REVIZE	POPIS	DATUM	PODPIS

OBJEDNATEL

Dopravní podnik města Olomouce, a.s.
 Koželužská 563/1
 779 00 Olomouc



SAGASTA s.r.o. SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4 IČ: 045 98 555 DIČ: CZ045 98 555						JTSK Bpv ČÍSLO SOUPRAVY	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP				
ING. EMIL ŠPAČEK <i>[Signature]</i>	ING. PETR JETELINA <i>[Signature]</i>	ING. JAROSLAV KÁCOVSKÝ <i>[Signature]</i>	ING. EMIL ŠPAČEK <i>[Signature]</i>				
OBSAH <h2 style="text-align: center;">Modernizace TT Nová Ulice - ul. Brněnská, Hraniční</h2> <p style="text-align: center;">B. Souhrnná technická zpráva</p>				ČÍSLO ZAKÁZKY		122 080	
				DOKUMENTACE		DÚSP	
				MĚŘÍTKO		-	
				DATUM		01/2023	
				POČET FORMÁTŮ		-	
				ČÁST		B	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA s.r.o.							

Obsah

B.1 Popis území stavby.....	3
B.2 Celkový popis stavby.....	15
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	15
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	16
B.2.3 Dispoziční a provizorní řešení, technologie výroby	16
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	16
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	16
B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů	17
B.2.6.1 Elektro a sdělovací objekty	18
B.2.6.2 Objekty drah	19
B.2.6.3 Objekty úpravy území	23
B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů	24
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	24
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana.....	24
B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	25
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	25
B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu.....	26
B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	26
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	27
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	28
B.7 Ochrana obyvatelstva.....	29
B.8 Zásady organizace výstavby	29

B.1 Popis území stavby

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

Stavba se nachází v intravilánu města Olomouc, městské části Nová Ulice. Na území stavby se nachází stávající komunikace I/46 ul. Brněnská funkční skupiny A – rychlostní, a místní komunikace ul. Hraniční funkční skupiny B – sběrná a ulice Čajkovského funkční skupiny C - obslužná. Stavbou prochází tramvajová trať z centra do smyčky Nová Ulice. Tramvajová trať zde tvoří segregovanou dráhu stavebně oddělenou od automobilové dopravy a je vedena po vlastním tělese. V území se nachází obytná výstavba a stavby dopravní a technické infrastruktury typická pro sídelní celek s počtem obyvatel nad 100 000. Území je silně ovlivněno lidskou činností. Jedná se o mírně zvlněné území s lokálními rozdíly výšek a s nadmořskou výškou kolem 220-240 m n. m.

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

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací. Dle platného územního plánu města Olomouce se převážná část stavby nachází na ploše určenou pro dopravu. Další dotčené plochy jsou:

SV SMÍŠENÉ PLOCHY VÝROBY A SLUŽEB
BO PLOCHY VŠEOBECNÉHO BYDLENÍ
KV PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ VŠEOBECNÉ
ZO PLOCHY OSTATNÍ MĚSTSKÉ ZELENĚ

Charakteristika a možnosti využití dotčených ploch tak jak je uvádí textová část územního plánu:

FUNKCE: PLOCHY PRO DOPRAVU

- jsou určeny zejména pro umístění zařízení systémů dopravní obsluhy města. Podrobnější účel využití je stanoven funkčními typy:

DA - SLUŽBY PRO AUTOMOBILOVOU DOPRAVU

(čerpací stanice PHM, servisy apod. včetně obchodních a stravovacích zařízení (do 400 m² prodejní plochy), pokud mají napojení na komunikační síť společné s uvedenými službami pro automobilovou dopravu)

SV SMÍŠENÉ PLOCHY VÝROBY A SLUŽEB

- slouží převážně k umístění výrobních provozoven, které podstatně neruší bydlení. Příпустné jsou:

- provozovny výroby a služeb,
- administrativní budovy,
- maloobchodní a velkoobchodní provozovny do velikosti 1 500 m² prodejní plochy,
- maloobchodní a velkoobchodní provozovny do velikosti 5 000 m² prodejní plochy za předpokladu situování ve vícepodlažním objektu odpovídajícím charakteru území a zajištění parkování v objektu,
- provozovny stravování a ubytovací zařízení,
- zahradnictví,
- stavby pro správu a pro církevní, kulturní, sociální, zdravotnické, školské a sportovní účely, vč. středisek mládeže pro mimoškolní činnost a center pohybových aktivit,
- zábavní zařízení.

Podmíněně mohou být přípustné:

- byty pro majitele a vedoucí provozoven za podmínky, že jsou součástí stavebního objemu předmětné provozovny, na základě prověření v ÚPD zóny15):
- maloobchodní a velkoobchodní provozovny do 10 000 m² prodejní plochy,
- maloobchodní a velkoobchodní provozovny do 5 000 m² prodejní plochy nesplňující výše uvedené podmínky pro přípustné stavby.

BO PLOCHY VŠEOBECNÉHO BYDLENÍ

- slouží především bydlení (podíl hrubé podlažní plochy bydlení je větší než 60 %, ve stabilizovaných plochách musí být zachován charakter stávajících staveb pro bydlení).
- pokud objekty v této ploše tvoří blokovou strukturu, požaduje se využití vnitrobloku pouze pro každodenní rekreaci zde bydlících obyvatel (tj. především pro zeleň a hřiště); tímto požadavkem se nevylučuje možnost umístění podzemních garáží pod terénem vnitrobloku za podmínky, že příjezd do těchto garáží nezhorší pohodu bydlení a nadzemní část vnitrobloku bude využívána, jak je výše požadováno.

Přípustné jsou:

- stavby pro bydlení (včetně domů s pečovatelskou službou) a jako jejich součást (pokud 60 % podlažní plochy objektu bude sloužit bydlení) také
 - obchody, provozovny veřejného stravování a nerušící provozovny služeb, které slouží pro potřebu obyvatel přilehlého území
 - jednotlivá zařízení administrativy
 - i jako monofunkční objekty:
 - služebny městské policie
 - jednotlivá zařízení pro církevní, kulturní, sociální, zdravotnické, školské a sportovní účely včetně středisek mládeže pro mimoškolní činnost a center pohybových aktivit.
- Podmíněně mohou být přípustné i jako monofunkční objekty (tj. bez ohledu na procentuální skladbu funkcí umístěných v objektu – za podmínky, že se svým objemem nevykrají charakteru budov v lokalitě):

- obchody do velikosti 1000 m² prodejní plochy za podmínky, že bude na povrchu umístěno max. 50 % normou požadovaných parkovacích míst a jejich provoz (zásobování, frekvence využívání obchodů) nenaruší obytnou pohodu v lokalitě,
- provozovny veřejného stravování za podmínky, že jejich provoz (zásobování, doba provozu, frekvence využívání zařízení) nenaruší obytnou pohodu v lokalitě,
- nerušící provozovny služeb a nerušící provozovny s pracovními příležitostmi (ve smyslu výkladu pojmů uvedeného na začátku textu
Regulativy pro uspořádání území),
- ubytovací zařízení za podmínky, že odstavování vozidel lze řešit v plném rozsahu na vlastním pozemku nebo v docházkové vzdálenosti (200–300 m) mimo veřejná prostranství,
- stavby pro administrativu za podmínky, že jejich provoz (dopravní obsluha, parkování a frekvence návštěv) nenaruší obytnou pohodu v lokalitě,
- zahradnictví za podmínky, že jejich pěstební procesy a dopravní obsluha nenaruší životní prostředí a obytnou pohodu v lokalitě.

KV PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ VŠEOBECNÉ

Rozvoj těchto ploch je řízen především přírodními procesy. Plošné regulace jsou proto cíleny na ochranu přírodních procesů v krajině.

Přípustné jsou:

- přirozené, přírodě blízké dřevinné porosty, skupiny dřevin, solitéry s podrostem bylin, keřů i travních porostů,
- travní porosty bez dřevin, květnaté louky,
- bylino-travnatá lada, skály, stepi, mokřady,
- vodohospodářské stavby a stavby protipovodňových opatření se zachováním vegetační složky.

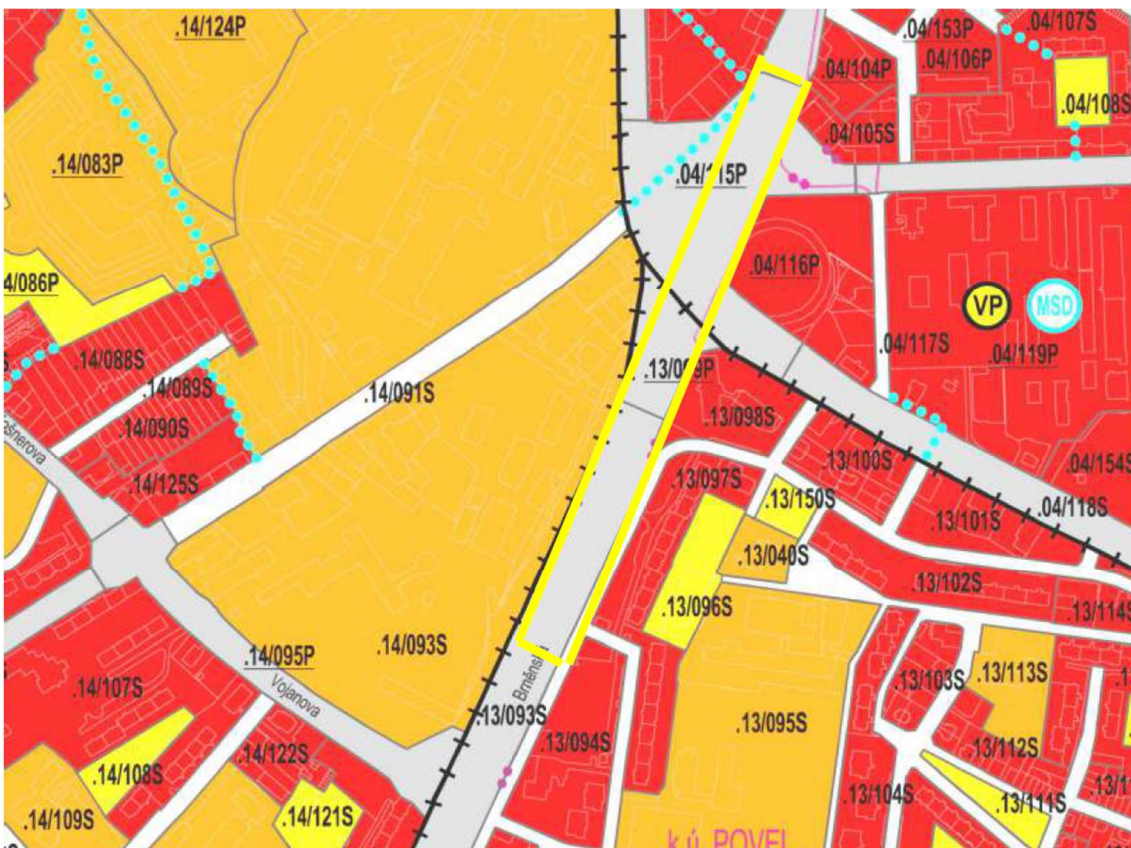
Dále jsou přípustné:

- pěší a cyklistické stezky,
- drobné sakrální stavby,
- drobné stavby zejména pro vzdělávací a výzkumnou činnost.

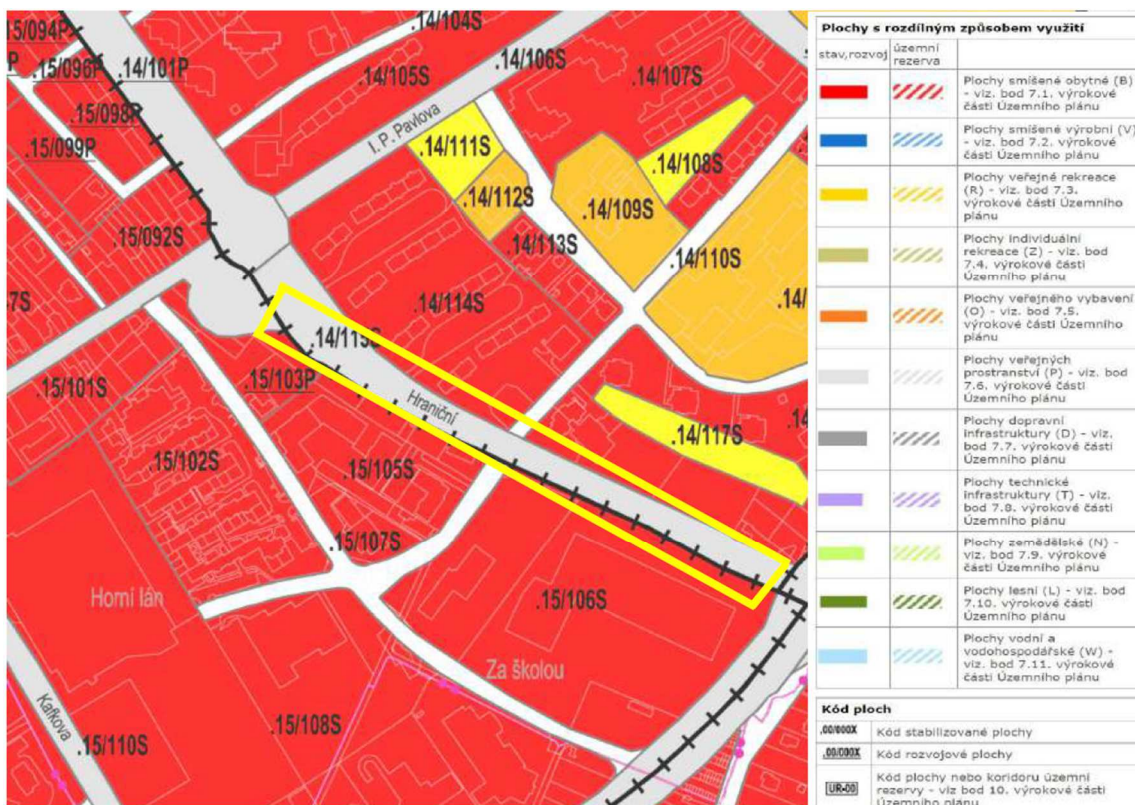
ZO PLOCHY OSTATNÍ MĚSTSKÉ ZELENĚ zahrnují zejména

- parkově upravená veřejná prostranství,
- liniovou zeleň a uliční stromořadí,
- významnou izolační a ochrannou zeleň.

Výřez z hlavního výkresu územního plánu:



Územní plán města Olomouce se zájmovým územím SO 650 Brněnská (žlutě)



Územní plán města Olomouce se zájmovým územím SO 660 Hraniční (žlutě)

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,

Nebyla vydána.

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

Připomínky dotčených orgánů budou zapracovány do příslušných částí dokumentace. Jednotlivá vyjádření jsou přiložena v části dokumentace „E Dokladová část“.

Správci sítí - vyjádření k existenci sítí

1	CETIN a.s. Vyjádření k existenci sítí
2	ČEZ Distribuce, a.s. Vyjádření k existenci sítí
3	ČEZ ICT Services, a.s. Vyjádření k existenci sítí
4	Telco Pro Services, a.s. Vyjádření k existenci sítí
5	GasNet služby, s. r. o. Vyjádření k existenci sítí
6	New Telekom, s.r.o., zast. UNI Promotion s.r.o. Vyjádření k existenci sítí
7	Quantcom, a.s. (dříve Dial Telecom, a.s.) Vyjádření k existenci sítí
8	SMART Comp. a.s. Vyjádření k existenci sítí
9	České Radiokomunikace a.s. Vyjádření k existenci sítí
10	ČD - Telematika a.s. a CTD (elektronické komunikace v majetku SŽ) Vyjádření k existenci sítí
11	ČEPRO, a.s. Vyjádření k existenci sítí
12	MORAVSKÁ VODÁRENSKÁ, s.r.o. Vyjádření k existenci sítí
13	DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA OLOMOUC Vyjádření k existenci sítí
14	Technické služby města Olomouc, a.s. Vyjádření k existenci sítí
15	

	T-mobile Czech Republic a.s. Vyjádření k existenci sítí
16	Vodafone Czech Republic a.s. Vyjádření k existenci sítí
17	NEJ CZ Vyjádření k existenci sítí
18	Nordic Telecom Vyjádření k existenci sítí
19	Armádní Servisní, p.o. Vyjádření k existenci sítí
20	VEOLIA energie Vyjádření k existenci sítí
21	Olterm & Td Olomouc, A.s. Vyjádření k existenci sítí
22	TwigoNet Europe, SE Vyjádření k existenci sítí
23	UCED Distribuce II s.r.o. Vyjádření k existenci sítí
24	Ministerstvo obrany - Sekce ekonomická a majetková - OOÚZ Vyjádření k existenci sítí
25	OPTILINE a.s., zast. SITEL, spol. s r.o. Vyjádření k existenci sítí
26	SITEL, spol. s r.o. Vyjádření k existenci sítí
27	Sprintel s.r.o. Vyjádření k existenci sítí
28	MERIT GROUP a.s. Vyjádření k existenci sítí

Dotčené orgány státní správy, správci - vyjádření k projektové dokumentaci

29	Magistrát města Olomouc, odbor dopravy a územního rozvoje Kordinované závazné stanovisko
30	Ministerstvo obrany ČR, SEM, OOÚZ Závazné stanovisko
31	CETIN, a.s. Vyjádření k PD a k SO
32	Moravská Vodárenská a.s. Vyjádření k PD
33	Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje se sídlem v Olomouci Závazné stanovisko

34	POLICIE ČESKÉ ŘEDITELSTVÍ, územní odbor Olomouc, dopravní inspektorát Olomouc Stanovisko ve smyslu st. § 16 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
35	ČEZ Distribuce, a.s. Vyjádření k PD
36	Gasnet s.r.o. Vyjádření k PD
37	Nordic Telecom Vyjádření k PD
38	Veolia energie. Vyjádření k PD
39	OLTERM & TD Vyjádření k PD
40	Technické služby města Olomouc, a.s. Vyjádření k PD
41	ŘSD ČR Vyjádření k PD
42	Satutární město Olomouc, OD a UR, OMS a UK Stanovisko k PD
43	Nej CZ s.r.o Vyjádření k PD
44	T-mobile Czech Republic a.s. Vyjádření k PD
45	Vodafone Czech Republic a.s. Vyjádření k PD
46	MERIT GROUP a.s. Vyjádření k PD
47	Magistrát města Olomouc, odbor majetkový Souhlas se stavbou
48	Magistrát město Olomouc, oddelení zeleně Stanovisko k PD
49	Magistrát město Olomouc, odbor životního prostředí. Oddělení péče krajinu Závazné stanovisko ke kácení dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochranné přírodě a krajinu
50	NIPI bezbariérové prostředí, o.p.s Vyjádření PD
51	Magistrát města Olomouc, odbor strategie řízení, útvar hlavního architekta Vyjádření k PD
52	Magistrát města Olomouc, odbor stavební, oddělení územně správní Stanovisko k přeložce sdělovacího vedení Cetin

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

Geologické poměry:

Geologické poměry byly zjištěny na základě archivních vrtů či průzkumů. Dále pak v rámci vykonaného IGP.

Předkvartérní podklad

Z regionálně geologického hlediska náleží zájmové území do karpatské předhlubně. Jedná se o soustavu vzájemně paralelních neogenních pánví, která na našem území probíhá od Mikulovska až na Ostravsko. Karpatská předhlubeň je vyplněna klastickými sedimenty stáří spodního až středního miocénu, a dělí se na jižní, střední a severní část. Olomouc patří do střední části, která je porušena mladší příkopovou propadlinou Hornomoravského úvalu a Mohelnické brázdy, které jsou vyplněny sedimenty pliocenního a svrchomiocenního stáří. Nejstarší sedimenty střední části jsou egenburské pískovce. Do nadloží pokračuje sled střídáním písků, štěrků a jílu až do badenu. Místy se vyskytují vápnité jíly, tzv. tégly. Předkvartérní podklad zájmového území nově provedenými sondami nebyl zastiženo. V hlubších archivních vrtech byl předkvartérní podklad (neogén) zastiženo od hloubek 5,1m až 9,0m pod úrovní terénu a to ve formě plastických hlín a jílu tříd F5 MI, F6 CI a F8 CH, případně hlinitého písku třídy S4 SM.

Kvartérní pokryv blízkého okolí je tvořen fluviálními holocenními až pleistocenními fluviálními sedimenty, které jsou místy kryty různě mocnou vrstvou antropogenních navážek. Celková mocnost kvartérních sedimentů nebyla provedeným průzkumem ověřena, dle archivních sond se pohybuje v rozmezí 5,1m – 9,0m.

Fluviální sedimenty jsou shora tvořeny převážně hrubozrnnými písčitoštěrkovitými a písčitymi zeminami tříd G3-G4, F3 a S3-S4, místy mohou být kryty vrstvou holocenních náplavových hlín třídy F5, případně jíly třídy F4 CS, F6 CI a F6 CL.

Antropogenní sedimenty jsou tvořeny heterogenními navážkami. Nově provedenou sondou J05 byly zastiženy do hloubky 1,55 m pod úrovní terénu, tvoří zde výrazný horizont různorodých zemin. V archivních vrtech byly lokálně navážky zastiženy do hloubek 0,4 až 2,2m. Vrstva navážek je tvořena zejména směsí hlíny a štěrku v různém poměru použité k terénním úpravám. Svrchní část navážek má charakter štěrkovitých zemin se značnou příměsí hlíny a písku. Spodní část má charakter hlinitých zemin obsahujících různý poměr písku a štěrkových valounů. Celý sled je místy doplněn stavebním materiálem skládajícím se ze zbytků betonu, cihel.

Geomorfologické poměry:

Podle regionálního geomorfologického členění reliéfu ČR (<http://geoportal.gov.cz>) náleží zájmové území do geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

- Provincie: Západní Karpaty
- Subprovincie: Vněkarpatské sníženiny
- Oblast: Západní vněkarpatské sníženiny
- Celek: Hornomoravský úval

- Podcelek: Středomoravská niva

Středomoravská niva je akumulární rovina podél řeky Moravy a dolní Bečvy o šířce 2-13 km a délce přibližně 70 km. Nejrozsáhlejší formace tvoří fluvialní, fluvioakustinní a eolické sedimenty. Nejstaršími kvartérními sedimenty jsou písky a štěrky středně pleistocenního stáří. Nejmladšími sedimenty jsou nivní (povodňové) hlíny, které jsou vázány již na období holocénu. Středomoravská niva leží ve 2.-3. vegetačním stupni a na jejím území převládají úrodná pole a louky, místy jsou zachovány komplexy lužních lesů, na které jsou většinou vázány chráněná území.

Hydrologické a hydrogeologické poměry:

Hydrogeologicky je zájmové území odvodňováno nedalekou řekou Moravou. Hrubozrnné kvartérní sedimenty jsou především tvořeny středně až hrubozrnnými štěrky se vysokým obsahem písčité frakce středně až hrubozrnné. Terasové sedimenty řeky Moravy tvoří rozsáhlý průlinově propustný kolektor s volnou zvodní.

Seismická aktivita, tektonika, poddolovaná území

Seismická aktivita

Ve smyslu ČSN 73 0036*), čl. 29, se za seismické oblasti považují taková území, v nichž se makroskopicky projevilo v historické době vědecky prokázané zemětřesení s intenzitou nejméně 6° M.C.S. Protože zájmové území mezi takové oblasti nepatří, není potřeba uvažovat účinky zemětřesení. Ve smyslu ČSN EN 1998-1, Tabulka 3.1.–Typy základových půd, lze zjištěné základové poměry, resp. půdy charakterizovat typem D. Podle mapy seismických oblastí ČR, obr. NA.1 ČSN EN 1998-1, je referenční zrychlení a_g v rozmezí 0,00 – 0,02 g. Pozn.: *) ČSN 73 0036 byla ke dni 1.4.2010 zrušena.

Tektonika

Dle geologické mapy se v zájmovém území nenacházejí žádné významnější tektonické linie (zlomy).

Sesuvy

Podle archivu Geofondu nejsou na lokalitě dokumentovány žádné sesuvy ani jiné svahové deformace.

Poddolovaná území

Dle map vlivů důlní činnosti ČGS nejsou na lokalitě evidována žádná poddolovaná území.

Ložiska nerostných surovin

Podle registru České geologické služby - Geofondu se na lokalitě nenachází žádné ložisko nerostných surovin.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření, včetně doporučení a požadavků pro další stupeň PD

Inženýrsko-geologický průzkum, Hydrologicko-geologický průzkum z roku 2022, zpracovala firma TESIA, speciální technické práce, s.r.o.

Průzkumné práce proběhly ve dnech 20. - 22. 12. 2022 za zataženého počasí při teplotě 0°C. Kvůli velkému vytížení tratě byli průzkumy provedeny v noční pauze mezi posledním nočním a prvním ranním spojem mezi 23. večerní a 4. ranní, kdy na trati vlaky nejezdí. Sondy byly kopány ručně do hloubky 65–90 cm. Dno kopané sondy bylo začištěno do roviny a byla provedena statická zatěžovací zkouška přístrojem ECM Static. Hloubka provedení statické zkoušky pod úrovní úložné (horní) plochy pražce je v protokolech o statických zkouškách uvedena v Přílohách. Konstrukce mechanické části přístroje ECM Static pracuje s převodovým poměrem. Ten je pevně nastaven na 1:2 a udává poměr mezi výchylkou snímače a zatlačením desky. Při provádění kopaných sond byli odebrány vzorky zemin a kolejového lože, které byly převezeny do laboratoře pro provedení laboratorních zkoušek.

Geodetické práce z roku 2022, zpracovala firma Foxgeo, s.r.o.

Podrobné body byly polohově zaměřeny polární metodou z volných stanovisek s orientacemi ba BP, osa tramvaje byla zaměřena pomocí APK. Výšky bodů byly určeny trigonometricky. Výška osy tramvaje je vztažena na nepřevyšovaný pás zaměřené koleje. Zaměřeny byly všechny rozpoznatelné objekty a měřitelné terénní útvary v zájmovém území. Pro určení souřadnic a výšek bylo použito polární metody. Uloženy byly originální zápisníky z totální stanice, které byly následně zpracovány v programu GROMA. Výpočet osy tramvaje byl proveden pomocí programu KOKEŠ s nadstavbou RAIL v.4.71.150309. Pro výpočet souřadnic osy koleje a výpočet souřadnic podrobného měření byly použity body vytvořeného BP. Zpracování dokumentace bylo provedeno v programu Microstation V8i s nadstavbou MGEO 21.01.07.

Speciální měření a průzkumy

- Zjištění stávajících sítí

Tato stavba se musí již svým liniovým charakterem a umístěním v intravilánu města dotýkat značného množství zejména podzemních inženýrských sítí. Jejich umístění sdělili projektantovi formou listinného vyjádření jejich majitelé a správci. Na základě těchto údajů byla příslušná vedení zakreslena a zdigitalizována do situací stávajícího stavu, tj. do podkladu, který tvoří základ pro projektování jednotlivých SO a PS.

V situačních výkresech jsou stávající sítě vykresleny šedě. Vyjádření jednotlivých správců sítí jsou doložena v dokladové části dokumentace. Originály předaných grafických podkladů od správců inženýrských sítí jsou uloženy u zpracovatelů projektové dokumentace.

Přesnost údajů o polohách sítí, zejména podzemních, je v jednotlivých odvětvích různá. Zatímco někteří správci předali polohy svých zařízení v souřadnicích, u většiny jsou

předané údaje pouze orientační a **je nutné sítě před zahájením stavebních prací na místě vytýčit.**

- Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Ochranná pásma dopravní infrastruktury

Ochranné pásmo je ohraničené území v němž je zakázána jiná činnost než ta, pro kterou bylo toto území vymezeno. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem. Ochranná pásma, týkající se ochrany dopravy, jsou stanovena v jednotlivých zákonech, vydávaných většinou Ministerstvem dopravy.

Ochranné pásmo silnic I., II. a III. Třídy. Hranice silničních ochranných pásem je prostor ohraničený svíslými plochami vedenými do výšky 50 m ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu ostatních komunikací I. třídy
- 20 m od vozovky silnice III. tř.
- 15 m od osy přilehlého jízdního pásu silnic II. a III. tř. a místních komunikací II. tř.

Ochranné pásmo dráhy

- 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, a u dráhy zkušební 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy místní a 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.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Během realizace záměru stavby budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat zejména o kabely nn, vn v majetku ČEZ Distribuce, a.s., plynovody, vodovody, kanalizace.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinačních situací. Ochranná pásma inž. sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do koordinačních situací zakreslena a proto jsou textově uvedena na tomto místě.

Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110 kV a 3 m pro vedení nad 110 kV od krajního kabelu na každou stranu.

Silnici křižují i vzdušná vedení. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....1 m pro závěsná kabelová vedení

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....2 m pro vodič s izolací

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně.....7 m pro vodič bez izolace

u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně.....12 m

u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....15 m

u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně.....20 m

u napětí nad 400 kV30 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranné pásmo plynovodů je definováno následovně:

- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně – 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm – 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm – 12 m
- u nízkotlakých a středotl. plynovodů a přípojek v zast. území – 1 m
- u technologických objektů – 4 m

Ochranné pásmo kanalizací a vodovodů

U kanalizací a vodovodů je ochranné pásmo vymezeno dle průměru potrubí a pro vedení rozvodů v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005. Činí:

- do DN 500 mm – 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm – 2,5 m na obě strany

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

Stavba bude po dokončení součástí dopravní a technické infrastruktury města Olomouce.

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

Stavba bude řešena tak, aby byla zajištěna dopravní obslužnost v okolí stavby.

Stavba vyvolá následující přeložky:

Překládka vedení SEK, ulice Hraniční, km 0,057 rekonstruovaného úseku. Překládka bude realizována formou zahroubení stávajícího vedení v místě pod stávající tramvajovou tratí a v souběhu bude založena rezervní chránička. Realizaci překládky vedení SEK zajistí společnost CETIN a to na základě objednávky investora u společnosti CETIN.

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

Katastrální území Nová Ulice [710717]:

Obec	katastrální území	Parc.č. dle KN	druh pozemku podle KN	Výměra dle KN	Vlastník
Olomouc	Nová Ulice	800/3	ost.plocha - ost. komunikace	7682	Dopravní podnik města Olomouce, a.s., Koželužská 563/1, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	800/6	ost.plocha - jiná plocha	3783	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	800/7	ost.plocha - jiná plocha	45	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	800/40	ost.plocha - ost. komunikace	146	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	792/1	ost.plocha - ost. komunikace	9489	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	907/2	ost.plocha - silnice	10545	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	604/2	ost.plocha - ost. komunikace	13185	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	1053/1	ost.plocha - ost. komunikace	607	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	800/43	ost.plocha - ost. komunikace	1568	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc
Olomouc	Nová Ulice	651/3	ost.plocha - jiná plocha	20750	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc

Související dokumentace

- „Hraniční ulice koordinovaný tah, SSZ“ (2021)
- „Oprava tramvajové trati ul. Brněnská, Olomouc, I.etapa“ (2018)

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Stavba bude sloužit k zajištění veřejné dopravy a činností s tímto účelem spojených (zásobování medii, k odkanalizování a odvedení dešťových vod, atd.).

Jedná se o klasický provoz dvoukolejné tramvajové trati, jako u stávajících tratí v Olomouci. Na konci rekonstruovaného úseku v ulici Hraniční zůstává zachována stávající tramvajová smyčka pro obrat vozidel.

Stavba řeší dvoukolejnou tramvajovou trať v celkové délce cca 1000 m, se třemi obousměrnými zastávkami. Zastávky budou sloužit pouze pro tramvajovou dopravu. Trať navazuje na konec řešení I. etapy opravy tramvajové tratě v ulici Brněnská: „*Oprava tramvajové trati ul. Brněnská, Olomouc, I.etapa*“.

Rekonstrukce komunikací zahrnuje opravu přejezdu místní komunikace ulice Čajkovského v úseku v ulici Hraniční. V oblasti zastávek Wolkerova a Nová Ulice dojde k rekonstrukci míst pro přecházení chodců.

Projekt dále řeší nezbytně související novou technickou infrastrukturu i vyvolané přeložky stávajících inženýrských sítí.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Tramvajová trať ul. Brněnská a Hraniční jsou liniovou dopravní stavbou. Všechny stavbou zasažené plochy budou upraveny tak, aby došlo ke zlepšení celkového působení veřejného prostranství na životní prostředí. Z architektonického hlediska je nejvýraznějším prvkem přístřešek zastávky Wolkerova, směr centrum, který bude ocelový s prosklením – dle stávajících přístřešků použitých na síti DPMO v posledních letech. Zastávky budou osazeny zábradlím podobného typu, který byl použit při posledních stavebních akcích (např. Nové Sady – Povel).

B.2.3 Dispoziční a provizorní řešení, technologie výroby

Neřešeno.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Dokumentace je zpracována v souladu s požadavky vyhlášky ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena zejména s ohledem na zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, pěší dopravy i dopravy v klidu. Při návrhu byly respektovány zákony, vyhlášky a technické normy, týkající se zajištění bezpečnosti silničního provozu a bezpečnosti provozu souvisejících staveb, zejména inženýrských sítí.

Bezpečnost provozu inženýrských sítí v případech, kdy budou tyto sítě stavbou dotčeny, je řešena samostatnými vyjádřeními správců a provozovatelů těchto sítí, kteří v těchto vyjádřeních stanovili podmínky pro zajištění bezpečnosti provozu.

Při provádění a užívání stavby budou dodržovány platné právní předpisy zejména:

- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP v platném znění,
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy,
- Zákon č.262/2006 Sb., zákoníku práce, ve znění pozdějších předpisů.

O revizi všech zařízení se vede protokol. Pravidelnou revizi provádí odborník s příslušnou kvalifikací. Výkresová dokumentace (realizační) musí být spolehlivě uložena a doplňována podle skutečného stavu.

Před uvedením el. zařízení do provozu musí být na zařízení provedena výchozí revize vč. zprávy. Současně je montážní organizace povinna při předání objektu zajistit proškolení uživatele o obsluze el. zařízení.

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat následující předpisy:

- Zákon č.262/2006 Sb. - zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády č. 108/1994 Sb., kterým se provádí zákoník práce a některé další zákony, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška Českého báňského úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 48/1982., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 309/2006 Sb.,zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, ve znění pozdějších platných předpisů.
- Zákon č. 258/2000 Sb.,o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších platných předpisů.
- Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších platných předpisů a jeho novelizace zákonem č. 420/2011 Sb.

Posuzovaná stavba a úpravy objektů, navrhované v rámci této stavby, splňují základní požadavky požární bezpečnosti ve smyslu platných norem a předpisů PO.

Realizací stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky k jednotlivým objektům. Příjezd požární techniky bude částečně omezen ve stádiu výstavby.

V místech, kde je třeba vyloučit přístup veřejnosti, budou osazeny výstražné tabule zákazu vstupu.

B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů

Elektro a sdělovací objekty:

- SO 450 Přeložení kabelové trasy - ulice Brněnská
- SO 460 Obnova zpětných kabelů

Objekty drah:

- SO 650 Tramvajová trať - ulice Brněnská
- SO 651 Tramvajová zastávka - Wolkerova
- SO 652 Tramvajová zastávka - Fakultní nemocnice

SO 660	Tramvajová trať - ulice Hraniční
SO 661	Tramvajová zastávka - Nová ulice

Objekty úpravy území:

SO 850	Sadové úpravy – ulice Brněnská
SO 860	Sadové úpravy – ulice Hraniční

B.2.6.1 Elektro a sdělovací objekty

SO 450 - Přeložení kabelové trasy - ulice Brněnská

Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou podél tramvajové trati v ul. Brněnská vedeny napájecí kabely, zpětné kabely a ovládací kabely DPMO. V rámci rekonstrukce tramvajové trati budou tyto kabely dotčeny stavbou. Z toho důvodu je třeba tyto kabely přeložit.

Podél tramvajové trati v ul. Brněnská jsou vedeny kabely AHKCY 1x500 mm², CYKY-J 12x4 mm² a CYKY-J 7x4 mm². Jedná se o napájecí a zpětné kabely trakce a ovládací kabely úsekových odpojovačů. Dále jsou v dotčeném úseku také vedeny zpětné kabely přímo od kolejnic, tyto kabely jsou typu YY 1x240 mm². Vzhledem ke stavebním pracím, které budou v rámci rekonstrukce probíhat, budou všechny tyto kabely před zahájením stavby odpojeny a demontovány. Po dobu stavby bude tramvajová trať vyloučena z provozu a není tedy třeba, aby kabely zůstaly v provozu.

Nový stav

V rámci stavební rekonstrukce trati bude v celé délce stavby podél trati připraven energokaná, pro opětovné uložení demontovaných kabelů (v rámci SO 650). Do něj budou kabely přeloženy v rámci tohoto SO.

Pro přechody kabelové trasy pod tělesem kolejiště budou založeny chráničky DN110 vždy v potřebném počtu dle dispozice trasy. Nové kabely budou ukončeny ve stávající technologických prvcích trakce – napájecí body, trakční stožáry, úsekové odpojovače apod., které zůstávají zachovány a vlastní stavbou nebudou dotčeny. Na koncích stavby budou nové kabely napojeny na stávající zachovalé kabelové vedení pomocí nových kabelových spojek. V rámci kabelových přeložek budou také obnoveny kabelové propojky kolejnic v celém úseku stavby. Kabelové propojky budou obnoveny v původních místech tramvajové trati.

SO 460 – Obnova zpětných kabelů

Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou podél tramvajové trati v ul. Brněnská a Hraniční vedeny napájecí kabely, zpětné kabely a ovládací kabely DPMO. V rámci rekonstrukce

tramvajové trati budou tyto kabely dotčeny stavbou. Z toho důvodu je třeba tyto kabely přeložit. V úseku etapy 2 ul. Hraniční se jedná o zpětné kabely od kolejnice.

Nový stav

V úseku etapy 2 rekonstrukce tramvajové trati v ul. Hraniční jsou vedeny kabel AHKCY 1x500 mm² a CYKY-J 7x4 mm². Jedná se o napájecí a zpětné kabely trakce a ovládací kabely úsekových odpojovačů. Tyto kabely jsou ukončeny v napájecím bodě u trakčního stožáru č. 39 v kabelové skříni KSNK18, nebudou stavbou dotčeny a zůstanou zachovány v původním stavu. V tomto místě jsou také vedeny zpětné kabely od kolejnice do KSNK18, tyto kabely budou dotčeny, demontovány a po dokončení stavebních prací obnoveny v původním rozsahu. V definitivním stavu budou tedy od nové kolejnice položeny nové zpětné kabely typu YY 1x240 mm², mezi kolejnicí a kabelovou skříní KSNK18 bude položeno celkem 6 těchto kabelů.

B.2.6.2 Objekty drah

SO 650 - Tramvajová trať - ulice Brněnská

Stávající stav

Stávající konstrukční řešení trasy neodpovídá současným standardům, které počítají s eliminací hlukové zátěže z dopravy. Tramvajová trať v úseku zastávky Wolkerova – Fakultní nemocnice – Pionýrská - Křižovatka ulic Hraniční - Brněnská byla vystavěna v 70. letech. Tramvajová trať zde tvoří segregovanou dráhu stavebně oddělenou od automobilové dopravy a je vedena po vlastním tělese. Trať je součástí prostoru silnice I/46, jejíž vlastníkem je ŘSD. Úsek je převážně v přímé s oblouky v oblasti nadjezdu ulice Velkomoravská. Osová vzdálenost kolejí v úseku je 4 m, v místě nadjezdu se trať vyhýbá podpěrám nadjezdu a osová vzdálenost se zvyšuje, zároveň zde dochází k jejímu citelnému zahloubení. V tomto úseku projíždí tramvajová vozidla sníženou rychlostí. Kolejový rošt je složen ze žlábkových kolejnic na dřevěných pražcích v kolejovém loži z DK 32/62. Upevnění kolejnic je pomocí tuhého podkladnicového upevnění. Navazující úsek od zastávky Fakultní nemocnice – křižovatka ul. Hraniční – Brněnská byl modernizován v roce 2018.

Celkový technický stav tramvajové trati odpovídá jejímu stáří a je na hranici životnosti. V úseku tramvajové trati Wolkerova – Fakultní nemocnice je pozorováno významné boční ojetí hlavy / příruby kolejnice, výškové ojetí kolejnice společně s vysokým stupněm koroze. Kombinace zeslabení průřezu kolejnice vede ke snížení ohybové tuhosti kolejnicového pásu a zvyšujícím se výskytem kolejnicových lomů. V místě svarů dochází k výrazným poklesům, které jsou vyvolány dynamickým namáháním poddimenzované konstrukce kolejového svršku. Významná koroze byla pozorována i na upevňovacích, které ztrácejí svou primární funkci, tedy držebnosti kolejového roštu.

Nový stav

Modernizace dráhy přinese změny parametrů geometrických, environmentálních i z hlediska dopadu na lidské zdraví a celkově dojde k zatraktivnění tohoto druhu dopravy. Dojde ke zvýšení bezpečnosti instalací nízkých protihlukových clon a zamezení vstupu osob do kolejíště. Zvýšením rychlosti na 60 km/h bude zvýšena kapacita tramvajové dráhy, díky větší propustnosti tratě. Traťová rychlost bude zvýšena upravením směrových poměrů na trati. Vybudováním nového kolejového lože a odvodnění spodku tratě bude mít za následek zvýšení únosnosti a prodloužení životního cyklu tratě. Optimalizací směrových poměrů – většími poloměry oblouků a delšími přechodnicemi bude snížen jízdní odpor dráhy. Vybudováním nízkých protihlukových clon a zřízením antivibrační rohože, pryžových bokovnic a kolejových absorbérů dojde k výraznému snížení negativních hlukových účinků z provozu dráhy.

SO 651 - Tramvajová zastávka – Wolkerova

Stávající stav

Stávající zastávka Wolkerova se nachází na začátku modernizovaného úseku ulice Brněnská (SO 650). Tvoří ji dvě vstřícně umístěná nástupiště dlážděná zámkovou dlažbou. Hranu nástupiště tvoří standardní chodníkový obrubník. Hrana se nachází ve výšce 16 cm až 20 cm nad temenem kolejnice. Zadní část nástupiště je oddělena stávajícím zábradlím od přilehlé silniční komunikace. Přístup na nástupiště přes koleje je zajištěn úrovňovým přechodem, který je vydlážděn zámkovou dlažbou. Ten se nachází na okraji nástupišť směrem do centra. Na každém nástupišti je umístěn označnický panel. Označnický panel pro nástupiště směr centrum je navíc osazen inteligentním elektronickým panelem pro zobrazení odjezdů tramvajových spojů. Na nástupišti směr centrum se nachází stávající zastávkový přístřešek pro cestující délky 8 m. Na nástupišti pro směr Nová Ulice se nachází stávající reklamní panel, který zůstane nedotčen.

Nový stav

Nástupiště jsou navržena tak, aby splňovaly technické požadavky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace dle Vyhlášky č. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Nástupiště jsou navržena jako vstřícná. Každé nástupiště je navrženo jako jednostranné o délkách 40,0 m. Šířka nástupiště je navržena 2,85 m tak, aby byl dodržen bezpečnostní odstup od přilehlých komunikací. Výška nástupní hrany je navržena 200 mm nad TK ve vzdálenosti 1,35m od osy koleje. Nástupiště je navrženo v jednostranném příčném sklonu 2% směrem od nástupní hrany. Sklon nástupiště v podélném směru je vázán niveletou přilehlé koleje. Nástupiště jsou napojena přístupovými chodníky vedoucími k přechodům.

SO 652 - Tramvajová zastávka - Fakultní nemocnice

Stávající stav

Stávající zastávka Fakultní nemocnice se nachází na konci modernizovaného úseku ulice Brněnská (SO 650). Nachází se na samostatném tělese uprostřed čtyřproudové silniční komunikace. Tvoří ji dvě odsazená nástupiště dlážděná zámkovou dlažbou. Hranu nástupiště tvoří standardní chodníkový obrubník. Hrana se nachází ve výšce 16 cm až 20 cm nad temenem kolejnice. Zadní část nástupiště je oddělena stávajícím zábradlím od přilehlé silniční komunikace. Přístup na nástupiště přes koleje je zajištěn stávajícím podchodem. Ten se nachází na okraji nástupišť u označnicků. Na nástupišti směr Nová Ulice je umístěn označnický způsobem, že piktogram dopravního prostředku je umístěn na zastřešení nástupiště, skříňka pro jízdni řády je osazena ke konstrukci podchodu. Označnický pro nástupiště směr centrum stojí samostatně. Na zastřešení nástupiště je osazen inteligentní elektronický panel pro zobrazení odjezdů tramvajových spojů. Nástupiště pro směr centrum bylo modernizováno v roce 2018.

Nový stav

Modernizací projde pouze nástupiště směr Nová Ulice. Nástupiště je navrženo tak, aby splňovalo technické požadavky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace dle Vyhlášky č. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Nástupiště je navrženo jako jednostranné o délce 40,0 m. Šířka nástupiště je navržena 3,00 m tak, aby byl dodržen bezpečnostní odstup od přilehlých komunikací. Výška nástupní hrany je navržena 200 mm nad TK ve vzdálenosti 1,35 m od osy koleje. Nástupiště je navrženo v jednostranném příčném sklonu 2% směrem od nástupní hrany. Sklon nástupiště v podélném směru je vázán niveletou přilehlé koleje. Nástupiště jsou napojeny přístupovými chodníky vedoucích k přechodům.

SO 660 - Tramvajová trať - ulice Hraniční

Stávající stav

Stávající konstrukční řešení trasy neodpovídá současným standardům, které počítají s eliminací hlukové zátěže z dopravy. Tramvajová trať v úseku ulice Hraniční byla vystavěna v 70. letech. Tramvajová trať zde tvoří segregovanou dráhu stavebně oddělenou od automobilové dopravy a je vedena po vlastním tělese. Úsek je převážně v obloucích s velkými poloměry. Osová vzdálenost kolejí v úseku je 4 m. Kolejový rošt je složen ze žlábkových kolejnic na dřevěných pražcích v kolejovém loži z DK 32/62. Upevnění kolejnic je pomocí tuhého podkladnicového upevnění.

Na úseku se nachází zastávka Nová Ulice, s výstupní a nástupní zastávkou, které jsou umístěny asymetricky. Zastávka je zřízena s úrovnovým přístupem s přechodem přes tramvajovou trať.

Celkový technický stav tramvajové trati odpovídá jejímu stáří a je na hranici životnosti. V úseku tramvajové trati je pozorováno významné boční ojetí hlavy / příruby kolejnice, výškové ojetí kolejnice společně s vysokým stupněm koroze. Kombinace zeslabení průřezu kolejnice vede ke snížení ohybové tuhosti kolejnicového pásu a zvyšujícím se výskytem kolejnicových lomů. V místě svarů dochází k výrazným poklesům, které jsou vyvolány dynamickým namáháním poddimenzované konstrukce kolejového svršku. Významná koroze byla pozorována i na upevňovacích, které ztrácejí svou primární funkci, tedy drážebnosti kolejového roštu.

Nový stav

Modernizace dráhy přinese změny parametrů geometrických, environmentálních i z hlediska dopadu na lidské zdraví a celkově dojde k zatraktivnění tohoto druhu dopravy. Dojde ke zvýšení bezpečnosti instalací nízkých protihlukových clon a zamezení vstupu osob do kolejíště. Dojde ke zvýšení dostupnosti vybudováním dvou nových bezbariérových nástupišť na zastávce Nová Ulice. Zvýšením rychlosti na 60 km/h bude zvýšena kapacita tramvajové dráhy, díky větší propustnosti tratě. Vybudováním nového kolejového lože a odvodnění spodku tratě bude mít za následek zvýšení únosnosti a prodloužení životního cyklu tratě. Optimalizací směrových poměrů – většími poloměry oblouků bude snížen jízdní odpor dráhy. Vybudováním nízkých protihlukových clon a zřízením antivibrační rohože, pryžových bokovnic a kolejových absorbérů dojde k výraznému snížení negativních hlukových účinků z provozu dráhy.

SO 661 – Tramvajová zastávka - Nová ulice

Stávající stav

Stávající zastávka Nová Ulice se nachází na konci modernizovaného úseku ulice Hraniční (SO 660). Tvoří ji dvě odsazená nástupiště dlážděná zámkovou dlažbou. Hranu nástupiště tvoří standardní chodníkový obrubník. Hrana se nachází ve výšce 16 cm až 20 cm nad temenem kolejnice. Zadní část nástupiště je oddělena stávajícím zábradlím od okolí. Přístup na nástupiště přes koleje je zajištěn úrovnovým přechodem, který je vydlážděn zámkovou dlažbou. Ten se nachází na okraji nástupišť. Na každém nástupišti je umístěn označnický. Označnický pro nástupiště směr centrum je navíc osazen inteligentním elektronickým panelem pro zobrazení odjezdů tramvajových spojů.

Nový stav

Nástupiště jsou navrženy tak, aby splňovaly technické požadavky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Nástupiště jsou navržena jako odsazená. Každé nástupiště je navrženo jako jednostranné o délkách 32,0 m. Šířka nástupiště je navržena 2,35 m dle stávajícího stavu. U nástupiště směr centrum je jeho šířka přizpůsobena přilehlé technologické budově DPMO. Výška nástupní hrany je navržena 200 mm nad TK ve vzdálenosti 1,35 m od osy koleje. Nástupiště je navrženo v jednostranném příčném sklonu 2% směrem od nástupní hrany. Sklon nástupiště v podélném směru je vázán niveletou přilehlé koleje. Nástupiště jsou napojeny přístupovými chodníky vedoucích k přechodu přes koleje. Dále je přístup ukončen u stávajícího schodiště u koleje do smyčky, u koleje ze smyčky je chodník ukončen u napojení na stávající chodník.

B.2.6.3 Objekty úpravy území

SO 850 - Sadové úpravy – ulice Brněnská

Stávající stav

V současné době se zde žádná zeleň nenachází, vyjma trávníku.

Nový stav

Na plochách stavby „Modernizace TT Nová Ulice – ul. Brněnská, Hraniční“ jsou v rámci SO 850 řešeny vegetační úpravy zahrnující výsadbu zeleně. Řešení vegetačních úprav vychází z požadavku začlenit území upravované tratě do zájmového území. V celém prostoru je vzhledem k typu stavby a prostorovým charakteristikám území uplatněna keřová zeleň podle navrhovaných prostorových parametrů a umístění inženýrských sítí v území (stávající, nové). Vegetační úpravy jsou navrženy po stranách tělesa tratě vedle protihlukových clon. Výsadby jsou navrženy pouze na pozemku vymezeném trvalým zábořem stavby. Výsadby budou provedeny mimo inženýrské sítě a jejich ochranná pásma a mimo rozhledové plochy. Při výběru dřevin bylo vycházeno z požadavků investora na druhové složení výsadeb.

SO 860 - Sadové úpravy – ulice Hraniční

Stávající stav

V současném stavu se v oblasti nacházejí stávající křoviny, které budou odstraněny v rámci SO 660. Dále je oblast porostlá trávníkem.

Nový stav

Na plochách stavby „Modernizace TT Nová Ulice – ul. Brněnská, Hraniční“ jsou v rámci SO 860 řešeny vegetační úpravy zahrnující výsadbu zeleně. Řešení vegetačních úprav vychází z požadavku začlenit území upravované tratě do zájmového území. V celém prostoru je vzhledem k typu stavby a prostorovým charakteristikám území uplatněna keřová zeleň podle navrhovaných prostorových parametrů a umístění inženýrských sítí v území (stávající, nové). Vegetační úpravy jsou navrženy po stranách tělesa tratě vedle

protihlukových clon. Výsadby jsou navrženy pouze na pozemku vymezeném trvalým zábořem stavby. Výsadby budou provedeny mimo inženýrské sítě a jejich ochranná pásma a mimo rozhledové plochy. Při výběru dřevin bylo vycházeno z požadavků investora na druhové složení výsadeb.

B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Dokumentace řeší liniovou silniční dopravní stavbu. Technologická zařízení nejsou součástí stavby. Z důvodu charakteru stavby a jejího provozu nejsou potřeba další média.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č.133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246 ze dne 29. 6. 2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru ve znění pozdějších předpisů

Stavba je dopravní a inženýrská, v rámci stavby se nebudují žádné pozemní objekty (budovy), krom zastávkových přístřešků. Na zastávce Wolkerova je navržen zastávkový přístřešek MHD s ocelovou nosnou konstrukcí, opláštěním zadní stěny kaleným bezpečnostním sklem a zastřešením sestavou polykarbonátových valených částí.

Stavba spadá do **kategorie 0, nepředstavující zvláštní nebezpečí.**

Komunikace budou dostatečně únosné pro těžkou hasičskou techniku.

Veškeré stavební etapy, které povedou k přerušení stávajících dopravních komunikací, budou v předstihu nejméně 14 dnů oznámeny na příslušná operační střediska HZS. Po dobu uzavírky komunikace bude zajištěna objízdná trasa pro HZS.

Stavba neobsahuje objekty a zařízení vyžadující požární ochranu. Možnosti požárů vznikají při dopravních nehodách a budou řešeny výjezdy příslušných Hasičských záchranných sborů resp. Integrovaného záchranného systému.

Stavba vyhovuje všem požadavkům týkajícím se možnosti úniku.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Provoz stavby nemá mimořádně negativní vliv na životní prostředí. V rámci obnovení tramvajového provozu do stávající zástavby po aplikaci protihlukových opatření dojde ke snížení hlukových emisí.

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu.

V souvislosti s ochranou okolí před nepříznivými vlivy stavby budou přijata tato opatření:

- Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

V rámci realizace stavby nebudou provozovány žádné trvalé zdroje ionizujícího záření ve smyslu zákona č. 18/1997 Sb., o mírovém využívání jaderné energie a ionizující záření (atomový zákon), v platném znění. Vlivem posuzovaného záměru nebudou emitována radioaktivní nebo elektromagnetické záření. Rovněž nebudou použity materiály, které jsou zdrojem radioaktivního záření. Vzhledem k charakteru stavby není unikání radonu z podloží relevantní, jelikož se jedná o otevřený prostor.

b) ochrana před bludnými proudy

Stávající inženýrské sítě, vodovodu a plynovodu jsou v prostoru výstavby nové TT uloženy do trub litinových, nebo ocelových, případně plastových. Nové Inženýrské sítě navržené v úseku nové TT budou navrжены již pouze s úpravou vnější izolace proti bludným proudům.

Problémem může být ochrana stávajících inženýrských sítí, kanalizace (železobeton), vodovodu a plynovodu, které jsou uloženy bez vazeb na ochranu proti bludným proudům, převážně opatřené pasivní ochranou a jednoduchými izolacemi, které průniku bludných proudů nemusí vyhovět. Je nutné tedy zajistit účinnou aktivní katodickou

ochranu od navrhované TT. Aktivní katodická ochrana vyvolaná novou TT musí zajišťovat ochranu jak stávajících, tak i nově navrhovaných železobet. konstrukcí. Vybudování aktivní katodické ochrany se u TT automaticky předpokládá.

Pro zajištění požadovaných hodnot z měření dle ČSN EN 50122-2 měrné svodové vodivosti kolejnic je navrženo provést obalení kolejnic pomocí použití vnitřních a vnějších lepených bokovnic s doplněním návleku na patu kolejnic.

c) ochrana před technickou seismicitou

S ohledem na okolní zástavbu a omezení hluku a vibrací od provozu TT jsou navržena maximální opatření v rámci tramvajového svršku – antivibrační rohože, použití pryžových bokovnic, kolejový absorbér hluku s funkcí retence vody a s vegetačním povrchem a nízké protihlukové clony.

d) ochrana před hlukem

Jako základních prvků pro eliminaci hluku bylo použito technické řešení na eliminaci zdroje hluku přímo v koleji - Viz technická seismicita. Výraznější opatření (PHS, IPO) nejsou na základě hlukové studie nutná. Současně je uvažováno s použitím kolejnicových mazníků na eliminaci hluku v obloucích malých poloměrů a technická opatření až po hlavu kolejnic.

e) protipovodňová opatření

V rámci stavby není uvažováno s návrhem nebo úpravou protipovodňových opatření. Stavba se nachází v záplavové oblasti.

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

Stavba je napojena na stávající technickou infrastrukturu města Olomouc. Její výstavba vyvolává přeložky těchto sítí. Přeložky budou na konci a začátku stavby napojeny do stávajících tras.

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby

osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Dopravní řešení se proti stávajícímu stavu nemění. V principu se jedná o dvoukolejnou tramvajovou trať, přičemž každá kolej slouží pro jeden směr jízdy. Na konci úseku ulice Hraniční se nachází smyčka pro obrat tramvajových vozů. Nástup a výstup cestujících probíhá na plochách k tomu určených, v tomto případě na nástupištích zastávek.

Stavba splňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Podrobné řešení je uvedeno v dokumentacích jednotlivých SO.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Stavba je na začátku a konci úseku napojena na stávající dopravní infrastrukturu, v tomto případě stávající úseky tramvajové tratě, které jsou maximálně respektovány.

c) doprava v klidu

V rámci stavby není řešeno.

d) pěší a cyklistické stezky

V rámci stavby není řešeno.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci stavebního objektu SO 660 bude provedeno kácení nízkých křovin a náletových dřevin.

Likvidace křovin na počátku úseku za křižovatkou Brněnská – Hraniční nepodléhá povolení ke kácení. Jedná se o nezbytné očištění okolí tratě do 1m od okraje šterkového lože pro provedení stavby. Výměra kácení je do 40 m².

Likvidace porostu v oblasti náspu před zastávkou Nová Ulice podléhá povolení ke kácení. Soupis likvidovaných dřevin je zpracován tabelárně níže.

Celková plocha porostů v průzkumu:	85 m ²
Mýceno na povolení:	70 m ²
Mýceno bez povolení:	15 m ²
Celková hodnota ekologické újmy:	15 876 Kč
Celkové množství biologického odpadu:	2,55 t
Plocha porostů k mýcení:	85 m ²
Plocha porostů nemýcených :	0 m ²

č.			inventarizace		mýcení (m ²)		odpad	
			E.ú.	celkem (m ²)	povolení	bez povolení		nemýceno
1	Obec	Olomouc	15 876	85	70	15	0	2.55
	Katastrální území	Nová Ulice						
	Vlastník	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc						

Identifikace porostu						Plocha porostu	
Číslo porostu	Taxon	Český název	Doprovodný taxon 1	Doprovodný taxon 2	Doprovodný taxon 3	celková	na parcele
1000	<i>Rosa sp.</i>	růže (rod)	<i>Ligustrum vulgare</i>	<i>Potentilla fruticosa</i>	<i>Spiraea sp.</i>	70	5
1000	<i>Rosa sp.</i>	růže (rod)	<i>Ligustrum vulgare</i>	<i>Potentilla fruticosa</i>	<i>Spiraea sp.</i>	70	65
1001	<i>Rosa sp.</i>	růže (rod)	<i>Ligustrum vulgare</i>	<i>Potentilla fruticosa</i>	<i>Spiraea sp.</i>	15	9
1001	<i>Rosa sp.</i>	růže (rod)	<i>Ligustrum vulgare</i>	<i>Potentilla fruticosa</i>	<i>Spiraea sp.</i>	15	6

Číslo porostu	Poloha porostu			Vlastník	Mýcení porostu ano/ne	povolení ke kácení	Poznámka	Ekologická újma dle AOPK	Biologický odpad (t)
	Katastrální území	Parcelní číslo	Obec						
1000	Nová Ulice	907/2	Olomouc	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc	ano	ano		1134	0.15
1000	Nová Ulice	604/2	Olomouc	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc	ano	ano		14742	1.95
1001	Nová Ulice	907/2	Olomouc	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc	ano	ne		0	0.27
1001	Nová Ulice	604/2	Olomouc	Statutární město Olomouc, Horní náměstí 583, 77900 Olomouc	ano	ne		0	0.18

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

Vzhledem k charakteru území a předkládaného záměru lze předpokládat, že během výstavby ani provozu nedojde k významnému poškození přírodních hodnot. Riziko znečištění nebezpečnými látkami hrozí pouze v případě havárie, ať již během výstavby či provozu, jedná se však o výjimečný stav, jehož vliv může být zmírněn dodržením havarijního plánu. Rozšíření stávající komunikace neovlivní negativně stávající krajinný ráz.

V zájmovém území řešené stavby se nenachází žádné velkoplošné ani maloplošné chráněné území dle zákona 114/1995 Sb. Zároveň stavbou nebude dotčena Evropsky významná lokalita ani Ptačí oblast v rámci soustavy Natura 2000.

Hluk v době výstavby

V období výstavby budou v určité míře ovlivněni obyvatelé žijící v blízkosti staveniště a dále obyvatelé žijící v okolí přístupových komunikací. Hlukové zatížení z výstavby bude časově omezené a plně reverzibilní.

Pro období výstavby je třeba, aby byla přijata opatření pro minimalizaci vlivů na zdraví obyvatel. Negativním vlivům bude předcházet logicky sestavený harmonogram prací a dodržování režimu výstavby tak, aby tyto nepříznivé vlivy byly minimalizovány. Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem.

Při dodržení výše uvedeného bude navýšení hluku v okolí záměru v etapě výstavby sníženo na únosnou mez.

Hluk v době provozu

Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající tramvajovou trať, je možno uvažovat použití korekce pro starou hlukovou zátěž +20 dB k hygienickým limitům pro tramvajovou dopravu (55 dB ve dne a 45 dB v noci mimo ochranné pásmo dráhy) a (60 dB ve dne a 50 dB v noci v ochranném pásmu dráhy). Ochranné pásmo dráhy je u tramvajové dopravy 30 m od osy krajní koleje. Aplikace protihlukových opatření přinese snížení hluku z tramvajových vozidel na základě hlukových měření o 6 dB.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Pro předmětnou stavbu nejsou nutná žádná opatření civilní ochrany, protože se jedná o dopravní stavbu, je zdrojem rizik vzniku závažné havárie únik závadných nebo ropných látek do okolí.

Obecné zásady:

Za havárii se vždy považují případy zhoršení nebo ohrožení jakosti vod ropnými látkami nebo dojde-li ke zhoršení nebo ohrožení jakosti vod v chráněných vodohospodářských oblastech v ochranných pásmech nebo vodárenských tocích a jejich povodích. O havárii nejde v těch případech, kdy vzhledem k rozsahu a místu úniku je vyloučeno nebezpečí vniknutí závadných látek do povrchových nebo podzemních vod.

Základní podmínky ochrany povrchových a podzemních vod před jejich znehodnocením jinými látkami, než odpadními vodami stanoví §39 zákona č.254/2001 Sb. o vodách. Odpadní vody specifikuje §38 uvedeného zákona. Nakládání s odpadními vodami je závazně stanoveno.

Systém prevence závažných havárií je stanoven zákonem č.353/1999 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými látkami a vyhláškou MŽP č.366/2004 Sb., o některých podrobnostech systému prevence závažných havárií.

B.8 Zásady organizace výstavby

Návrh jednotlivých etap výstavby je zpracován v rámci samostatné přílohy této dokumentace **F3 Zásady organizace výstavby**.

Obecné pojmy

a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Dopravní napojení staveniště bude z prostoru komunikace I/46 z pruhu přiléhajícího k tramvajovému pásu.

b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy,

Staveniště bude přístupné po stávající pozemní komunikaci. Nebude nutno budovat provizorní příjezdové komunikace. Zároveň se bude možno pohybovat po většinu doby výstavby v linii trasy. Pro pohyb staveništní dopravy se tedy předpokládá, že budou sloužit zejména plochy uvnitř trvalého a dočasného záboru.

c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,

Staveniště bude zasahovat do pozemků dotčených stavbou a do přilehlých pruhů komunikace I/46. V rámci stavby dojde k odstranění stávajících konstrukcí tratě a stávajících dřevin v místech stavebních prací, pokud se zde vyskytují.

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Staveniště je vymezeno hranicemi trvalého a dočasného záboru, které jsou vyznačeny v Koordinační situaci. V takto dané ploše jsou situovány všechny stavební objekty a provozní soubory stavby s výjimkou dopravního značení navrženého na navazujících úsecích stávajících komunikací. Provizorní značení a dopravní opatření budou vypracovány v režii DPMO. Zábor komunikace bude široký tak, aby byl umožněn bezpečný průjezd vozidel po zbylé části komunikace. Stavební práce budou vykonávány stejným způsobem jako při realizaci modernizace navazujícího úseku v roce 2018.

e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Území stavby bude pro veřejnost uzavřeno, Obchozí a objízdné trasy nejsou řešeny.

f) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.

Hospodaření s humosními svrchními vrstvami

Před prováděním vlastních výkopových prací bude provedeno sejmutí kulturních vrstev půdy z ploch trvalého záboru a některých ploch dočasného záboru.

Ornice sejmutá z ploch trvalého záboru bude uložena na mezideponie, část ornice bude použita na zpětné ohumusování svahů komunikací a na technické rekultivace. Dočasné skládky orníční vrstvy budou zabezpečeny podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením stavební činností. Celý objem dočasně skrytých kulturních vrstev půd bude použit ke zpětné rekultivaci dočasně odnímaných ploch. Přebytečná ornice bude dle požadavků odběratelů ornice odvážena na místo definitivního uložení. O hospodaření s ornici a o jejím konkrétním využití rozhodne orgán ochrany ZPF před podáním žádosti o stavební povolení. Při realizaci inženýrských sítí bude sejmutá ornice uložena podél rýhy.

Hospodaření se zeminami při realizaci objektů inženýrských sítí

Zemina vytěžená při realizaci inženýrských sítí bude uložena podél rýhy a bude použita pro zpětný zásyp rýhy. Zemina nevhodná pro zpětný zásyp a zemina vytlačená bude bez mezideponování odvezena na vhodnou skládku.

Veškeré skládky zemin musí být situovány v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení.

Zařízení staveniště, skládky a deponie

V rámci obvodu stavby je předpokládána dislokace míst pro zařízení staveniště, skládky a deponie.

Pro umístění zázemí pro pracovníky stavby (např. mobilních buněk a WC) je nutné v režii zhotovitele umístit do prostoru dočasného záboru silničních pruhů komunikace I/46. Umístění kanceláří pro vedení stavby, investora a TDS v lokalitě se neuvažuje.

Deponie pro zeminy přesouvané v rámci staveniště budou dislokovány na pronajatých skládkách zeminy, které si pronajme zhotovitel stavby. Přednostně bude ukládána ornice a podornice sejmutá v prostoru výstavby, určená pro následné ohumusování a rekultivaci ploch dočasného záboru.

Podmínky pro provoz a odstavování stavebních mechanismů v prostoru staveniště

Stavební mechanismy budou odstavovány v prostoru staveniště na náležitě zpevněné ploše.

Zhotovitel stavby je zodpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku. Po dobu provádění stavebních prací je třeba výhradně používat vozidla a stavební mechanismy, které splňují příslušné emisní limity na základě platné legislativy pro mobilní zdroje. Použité mechanismy budou povinně vybaveny prostředky k zachycení příp. úkapů či úniků olejů a ropných látek do terénu.

Stavbu je nutno provádět takovým způsobem, aby nedošlo ke kontaminaci půdy, povrchových a podzemních vod cizorodými látkami. Jakékoliv znečištění bude okamžitě asanováno.

OBECNÉ POŽADAVKY NA VÝSTAVBU

Stavba bude na vhodných místech opatřena viditelnou informační tabulí s uvedeným kontaktem na zodpovědné pracovníky stavby, vč. telefonického spojení. Na stavbě bude nepřetržitě kontaktní osoba pro případ havárie nebo narušení vyhrazeného prostoru. Z požárního hlediska bude požadován trvale přístupný hydrant po celou dobu výstavby a budou respektovány požární předpisy při práci s hořlavými materiály a při jejich skladování.

Návrh zařízení staveniště je ovlivněn rozsahem stavby, požadavky na omezení vlivu provádění stavby na okolí. Staveniště bude zařízeno, uspořádáno a vybaveno

přístupovými cestami pro dopravu materiálu tak, že nebude docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí hlukem ani prašností a nedojde k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích ani ke znečištění ovzduší a podzemních vod. Rovněž tak nedojde k omezení přístupu ke stávajícím okolním budovám a pozemkům, k vodovodním sítím, požárním zařízením a k porušování podmínek ochranných pásem a chráněných území.

Staveniště, staveništní zařízení, oplocení stavenišť, která budou případně zcela nebo zčásti umístěna na veřejných komunikacích a veřejných prostranstvích, budou zabezpečena, výrazně označena reflexními značkami a za snížené viditelnosti náležitě osvětlena a opatřena výstražnými světly.

Veřejná prostranství a pozemní komunikace dočasně užívané pro staveniště, kde bude zachováno současné užívání veřejnosti (chodníky, přechody apod.) budou po dobu společného užívání bezpečně ochráněny a udržovány v náležitém stavu. V případě potřeby bude oddělena vozovka od chodníků pevnými ochranami proti rozstříku vody a bláta.

Veřejné pozemky budou pro potřeby zařízení staveniště využívány pouze v omezené míře a jen na nezbytně nutnou dobu. Po ukončení stavby budou dotčené pozemky uvedeny do původního stavu. Staveništní zařízení v zastavěném území nesmí svými účinky, zejména exhalacemi, hlukem, otřesy, prachem, zápachem, oslňováním, zastíněním, působit na okolí nad přípustnou mírou.

Brno, leden 2023

Zpracoval: Ing. Petr Jetelina