



knesl kynčl architekti s.r.o.
Šumavská 416/15, 602 00 Brno

B

OBJEDNATEL	SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC PLZEŇSKÉHO KRAJE, P.O.	STUPEŇ DOKUMENTACE PDPS	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR VALIHRACH		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. PETR VALIHRACH		
VYPRACOVAL	ING. TOMÁŠ ANDRLE		
NÁZEV STAVBY PŘESTUPNÍ TERMINÁL VEŘEJNÉ DOPRAVY V KLATOVECH		ZAK. ČÍSLO	19046
		DATUM	DUBEN 2023
		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	-
NÁZEV OBJEKTU		POŘ. ČÍSLO	SOUPRAVA
NÁZEV PŘÍLOHY SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		1	

OBSAH

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	1
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	13
3	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	33
4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	33
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	34
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	35
7	OCHRANA OBYVATELSTVA.....	39
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	40
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	44

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

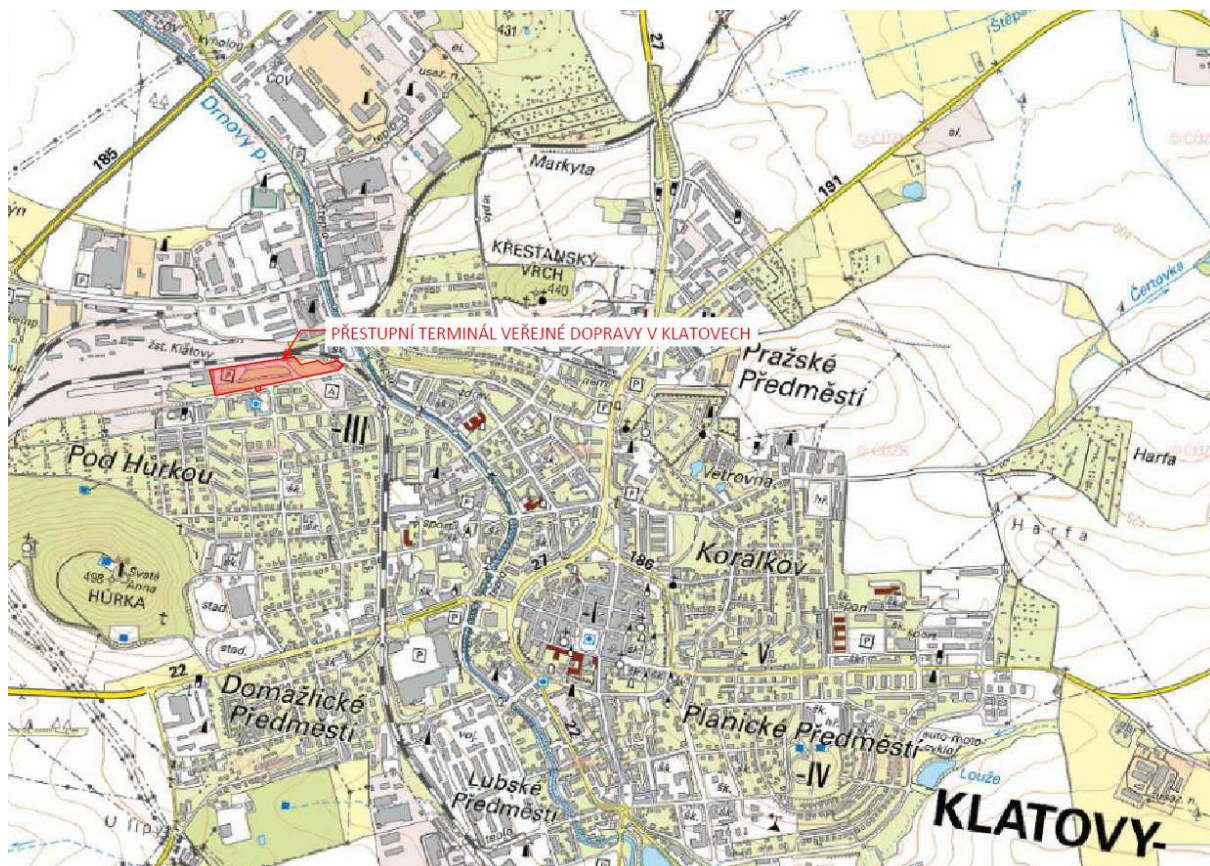
- a) CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ;

Stavba je navržena v Plzeňském kraji ve městě Klatovy na katastrálním území Klatovy (665797). Stavba se nachází v intravilánu města.

Stavba je situována v blízkosti vlakového nádraží Klatovy.

V současné době je na část plochy zpevněná a slouží jako autobusová zastávka a parkoviště pro osobní automobily a část plochy je tvořena zelení se vzrostlými stromy.

Nový autobusový terminál nahradí ten stávající. Stávající terminál je umístěn ve vzdálenosti 400 m od železniční stanice a je situován na pozemku soukromého vlastníka.



- b) ÚDAJE O SOULADU STAVBY S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLÍ A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI;

1. SOULAD S ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM

Územní rozvojový plán není dosud zpracován.

2. SOULAD SE ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE

Platnou krajskou územně plánovací dokumentací jsou Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje účinné od 24. 01. 2019 ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 4 (dále také „ZÚR PK“).

Záměrem je proměna předpolí vlakového nádraží v Přestupní terminál veřejné dopravy obsahující autobusový terminál včetně zastřešení, parkoviště IAD, sítí TI a úpravy křižovatky ulic Nádražní a Hlávkovy a nové křižovatky na ulici Nádražní.

Vzhledem k měřítku navrženého záměru obsahující především výstavbu zpevněných povrchů a zastřešení nástupišť přestupního terminálu, nemají ZÚR PK v zásadě vliv na tento předmětný záměr. Záměr je umístěn v rozvojové oblasti RO2 Klatovy, ve které je požadován dle bodu 3.3.2.1. ZÚR PK její rozvoj *podporovat záměry dopravního řešení*. Realizace záměru je proto v souladu se stanovenými úkoly pro tuto oblast a zároveň i **v souladu s celými ZÚR PK**.

3. SOULAD S ÚZEMNÍM PLÁNEM

Soulad Přestupního terminálu veřejné dopravy obsahující autobusový terminál včetně zastřešení, parkoviště IAD, sítí TI a úpravy křižovatky ulic Nádražní a Hlávkovy a nové křižovatky na ulici Nádražní (dále také „záměru“) s Územním plánem Klatovy účinným od 02. 03. 2018 ve znění změny č. 1 (dále také „ÚP Klatovy“) je vyhodnocen ve struktuře textové části jeho výroku.

3.1. Soulad záměru s kap. B.1. (Úvod k dokumentaci)

Kapitola neobsahuje žádné relevantní požadavky na záměr.

3.2. Soulad záměru s kap. B.2. (Obsah dokumentace)

Kapitola neobsahuje žádné relevantní požadavky na záměr.

3.3. Soulad záměru s kap. B.3. (Vymezení zastavěného území)

Kapitola neobsahuje žádné relevantní požadavky na záměr.

3.4. Soulad záměru s kap. B.4. (Základní koncepce rozvoje řešeného území, ochrany a rozvoje jeho hodnot)

Podle Výkresu základního členění je řešené území záměru vymezeno jako zastavěné území určené k proměně. Záměr svojí funkcí (terminál hromadné dopravy) především zohledňuje dle kap. B.4. (konkrétně B.4.2.) ÚP Klatovy požadavek na *konceptní regeneraci takto vymezených území* tím, že je řešen uceleně celý přednádražní prostor včetně dopravního napojení na strukturu města. Rovněž je záměr v souladu s požadavkem na *posilování urbanistické struktury (...) na strukturu sídla a jeho navazujících ploch* tím, že je stávající přednádražní prostor revitalizován a jeho funkční a prostorový potenciál je plně využitý ve vazbě na centrum města. Z hlediska hromadné dopravy naplňuje záměr požadavek na *realizaci VPS1LD – Přesun Autobusového nádraží do prostoru před vlakové nádraží Klatovy – v ploše 21b-ZP.2/ÚS6*. Z hlediska pěší a cyklistické dopravy rovněž naplňuje záměr požadavek na *rozvoj sítě pěších komunikací a tím i snadnou dostupnost terminálů a stanic hromadné dopravy* tím, že umísťuje základní trasy pěších a cyklistů v návaznosti na strukturu města.

3.5. Soulad záměru s kap. B.5. (Město, vesnice – zastavěné, zastavitelné a nezastavitelné území – urbanistická koncepce)

Podle Hlavního výkresu ÚP Klatovy je řešené území vymezeno jako zastavěné území k proměně – plochy k přestavbě s označení ZP.2b-ZS/Mp-Mp, přičemž v kapitole B.5.2.2. ÚP Klatovy je plocha popsána jako *Transformační území města –přesun autobusového nádraží, úprava organizace dopravy v souvislosti s trasováním tzv. transformační osy (MOK-05), doplnění zástavby*. Záměr je z hlediska jeho funkčního využití, které zahrnuje výstavbu autobusového terminálu včetně zastřešení, parkoviště IAD, sítí TI a úpravy křižovatky ulic Nádražní a Hlávkovy a nové křižovatky na ulici Nádražní, v souladu s požadavkem (popisem). Transformační osa MOK-05 se záměru nedotýká. Dále je územním plánem požadováno zpracování územních studií na plochách ÚS.6b a ÚS.24. Pro řešené území byla zpracována Územní studie ÚS.6 Sever Územní studie Nádražní, Domažlická, Čechova (OMGEVING cvba, evidována 14. 05. 2019). Tím je požadavek územního plánu splněn, a je možné rozhodovat o umístění záměru v území. Plocha pro zpracování Územní studie ÚS.24 se dle Výkresu základního členění záměru nedotýká.

Další požadavky jsou uvedeny v Příloze č.1 pro plochu 21b:

- I. *Součást plochy přestavby ZP.2*
- II. *Areály staveb, stavby solitérní, bloková zástavba*
- III. *Nakládání s objekty a umístování nových záměru se řídí požadavky kapitoly B.4.2 a B.13, s výjimkou pro koridory, plochy a objekty sloužící přímo k zajištění funkce železniční dopravy – tyto územní plán považuje za stabilizované a při rozhodování o dalším rozvoji v území a zadání ÚS.6b je nutno je respektovat, resp. případné úpravy odsouhlasit s ČD.*
- IV. *Ubytovací zařízení výjimečně přípustné pouze ve stávajícím rozsahu využití této funkce v území.*
- V. *Vymezuje se koridor pro budoucí realizaci nové místní obslužné komunikace – VPS9LD - MOK-05-II*
- VI. *V ploše se vymezuje koridor pro umístění MOK-17*
- VII. *Požadováno zpracování Územní studie ÚS.6b, která:*
 1. *určí konkrétní využití ploch v území, poměr jejich zastoupení a rozsah potřebných asanací pro uvolnění území k přestavbě za podmínek respektování požadavku funkce žel. dopravy*
 2. *definuje typ zástavby v území a její hmotové a výškové uspořádání*
 3. *určí etapizaci přestavby*
 4. *určí iniciační stavby pro rozvoj území*
 5. *vymezí veřejná prostranství a jejich začlenění do struktury města (prostor před nádražím ZN_ÚS.6b), včetně kultivace prostor stávajících a selhávajících*
 6. *určí dopravní napojení MOK-05-I na stáv. komunikační síť vč. přemostění Drnového potoka (zde v koordinaci s ÚS.24 pro pl. 61), křížení s tělesem železniční trati a dopr.*

obsahu jednotlivých ploch a ve vazbě na tyto kroky určí způsob regenerace či zástavby na ploše radových garáží ve vazbě na plochu 4

7. *vyřeší potřeby odstavných stání a dopravy v klidu pro systém P+R*
8. *uvolní prostor stáv. autobusového nádraží pro výstavbu, určí její podobu a zas. podmínky*
9. *navrhne nové prostorové uspořádání přednádražního prostoru při respektování požadavku na vymezení nového veř. prostranství, situování nového autobus. nádraží a odstavných ploch pro automobily (viz bod 7)*
- VIII. *V rámci této studie ÚS.6 se dále předpokládá:*
 1. *prověření možností umístění lokálních dominant v řešeném území*
 2. *vyřešení a kultivace prostoru před nádražím Klatovy, včetně VPS1LD - Přesun Autobusového nádraží do prostoru před vlakové nádraží Klatovy*
 3. *upřesnění tras cyklistických a peších stezek, zejména ve vazbě na rozvoj tzv. Zelených radiál města - kultivace prostupnosti území mezi nádražím a krajinnou lokalitou K33 meandry Úhlavy*
 4. *eliminace bariér liniových staveb a stávajících areálu, zajištění větší prostupnosti území*
 5. *koordinace s ÚS.24*
- IX. *Při umísťování staveb podél nové navrhované komunikace, v ochranném pásmu železnice a v na něj navazujícím území podél žel. trati bude navržen princip jejich ochrany před hlukem a vibracemi z dopravy - jako součást stavebních záměru a dalších činností umísťovaných do území je nutno zajistit dodržení hygienických limitů hluku a vibrací z liniových (komunikace, železnice) a stacionárních zdrojů hluku a vibrací v chráněných venkovních prostorech, chráněných vnitřních prostorech staveb a chráněných venkovních prostorech staveb definovaných § 30 odst.3 zákona c.258/2000*
- X. *V ploše na stáv. komunikacích umístěna navrhovaná cyklotrasa CT03 z obch. zóny Pražské předměstí - Karafiátová - Domažlická - Janovická - Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů ve znění pozdějších předpisů. plochy krajiny K4 - K5 - Luby Na šíji - Luby - žel. zastávka - trasu v ploše 21a upřesní ÚS.6*
- XI. *Zásobení plochy vodou je v závislosti na ÚS.6 navržených zast. podmínkách podmíněno dostavbou distribučních vodovodních řadů*
- XII. *V plochách přestavbových (plochy k proměně) a dalších plochách, kde bude řad rekonstruován a kde je v současné době jednotná kanalizace, se přejde na systém oddílné kanalizace*
- XIII. *Podmínkou umísťování staveb je předpokládaná výstavba 3 nových TS, napojení z kabelu, a provedené rozvody NN z této nové TS (umístění a případně upřesnění počtu TS a etapizaci rozvoje přestavby bude určena na základě ÚS.6)*
- XIV. *Zásobení plochy plynem je podmíněno dostavbou distribučních řadů*
- XV. *Plochu je možné po dobudování distribučního rozvodu zásobit teplem z CZT Klatovská teplárna.*

Záměr je v souladu se shora uvedenými dalšími požadavky Přílohy č.1 pro plochu 21b, konkrétně:

- Ad I) Záměr je v souladu s podmínkami plochy ZP.2 – soulad vypořádán viz výše (Soulad záměru s kap. B.5.).
- Ad II, III) Záměr doplňuje stávající budovu nádraží o dostavbu symetrického zastřešení nástupišť, tím urbanisticky respektuje a vyzdvihuje symetrické působení stávající budovy nádraží. Záměrem nejsou železniční stavby dotčeny. Záměr je v souladu s ÚP Klatovy.
- Ad IV) Záměr neumisťuje v řešeném území ubytovací zařízení. Záměr není v rozporu s ÚP Klatovy.
- Ad V, VI) Záměr se nedotýká vymezených ploch dopravní infrastruktury veřejně prospěšných staveb. Záměr není v rozporu s ÚP Klatovy.
- Ad VII, VIII) Pro řešené území byla zpracována Územní studie ÚS.6 Sever Územní studie Nádražní, Domažlická, Čechova (OMGEVING cvba, evidována 14. 5. 2019) na základě podmínek uvedených v bodech VII. a VIII. (dalších požadavků Přílohy č. 1 ÚP Klatovy). Tyto podmínky jsou určující pro zpracování územní studie, nikoliv pro vyhodnocení jejich souladu s předkládaným záměrem. Záměr není v rozporu s ÚP Klatovy.
- Ad IX) Záměr dodržuje hygienické limity hluku a vibrací – soulad s právními předpisy týkající se hluku a vibrací je prokázán a potvrzen prostřednictvím kladného stanoviska orgánu ochrany veřejného zdraví (KHS). Součástí dokumentace je i hlukové studie. Záměr neumisťuje v území žádnou budovu, pouze se jedná o revitalizaci přestupního terminálu veřejné dopravy obsahující autobusový terminál včetně zastřešení, parkoviště IAD, umístění sítí TI a úpravy křižovatky ulic Nádražní a Hlávkovy a nové křižovatky na ulici Nádražní. Záměr je v souladu s ÚP Klatovy.
- Ad X) Záměr není v rozporu s vedením cyklotrasy CT03. Na řešeném území není vymezena plocha krajiny K4-K5. Záměr není v rozporu s ÚP Klatovy.
- Ad XI) Zásobení záměru vodou je navrženo prostřednictvím distribučních vodovodních řadů. Záměr je v souladu s ÚP Klatovy.
- Ad XII) Záměrem je rekonstrukce terminálu veřejné dopravy bez umístění jakékoliv budovy. Součástí záměru je přeložka stávající kanalizace a umístění nové dešťové. Tím je dán základ pro systém oddílné kanalizace. Splašková kanalizace se záměru netýká. Záměr je v souladu s ÚP Klatovy.
- Ad XIII) Zásobení záměru elektrickou energií je navrženo prostřednictvím stávajícího vedení. Záměrem je rekonstrukce terminálu veřejné dopravy bez umístění jakékoliv budovy. Požadavek na umístění TS se tudíž netýká záměru, ale navazujících území v rámci předmětné plochy. Záměr není v rozporu s ÚP Klatovy.
- Ad XIV) V rámci záměru se ruší nevyužívané vedení plynovodu. Záměr neumisťuje žádné nové vedení plynovodu. Záměr není v rozporu s ÚP Klatovy.
- Ad XV) Vedení teplovodu se záměr netýká. Záměr není v rozporu s ÚP Klatovy.

Z hlediska koncepce výškového uspořádání (kap. 5.4. ÚP Klatovy) je určení maximální výšky zástavby v řešeném území odkázáno na prověření v územní studii ÚS.6b. Záměr, který z hlediska výšky pracuje pouze se zastřešením autobusových nástupišť, dosahuje v úrovni atiky zastřešení nástupišť cca 5,6 m od úrovně vozovky, a tím nepřevyšuje ani stávající budovu nádraží a rovněž ani doporučený interval zástavby, který je dle schématu výškové regulace určen 10–12 m. Vzhledem k tomu, že územní plán tuto plochu určuje k přestavbě na autobusový terminál a stanovená výška reguluje zástavbu, tudíž budovy, a vzhledem k tomu, že zastřešení nástupiště není budovou ve smyslu § 3 písm. a) vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů, lze dovodit, že záměr je z hlediska výšky v souladu s ÚP Klatovy.

3.6. Soulad záměru s kap. B.6. (Krajina – nezastavěné území – koncepce uspořádání)

Kapitola neobsahuje žádné relevantní požadavky na záměr v území.

3.7. Soulad záměru s kap. B.7. (Doprava, media, energie – koncepce veřejné infrastruktury)

Záměr se nedotýká nejbližší vymezených ploch dopravní infrastruktury (veřejně prospěšných staveb) MOK-05, MOK-17. Záměr je v souladu s plochou pro realizaci VPS1LD – Přesun Autobusového nádraží do prostoru před vlakové nádraží. Dle Výkresu koncepce dopravy záměr není v rozporu s vyznačenými pěšími a cyklistickými trasami, včetně stávající tzv. klatovského vycházkového okruhu. Záměr není v rozporu s ÚP Klatovy.

3.8. Soulad záměru s kap. B.8. (Podmínky využití ploch s rozdílným způsobem využití)

Územní plán vymezuje řešené území jako plochu Mp (městská periferní). V plochách zastavěných stabilizovaných – plochách městských periferních (ZS/Mp) je přípustné umísťovat *stavby a zařízení pro infrastrukturu*. To odpovídá funkčnímu využití záměru, tj. výstavbě přestupního terminálu veřejné dopravy obsahujícího autobusový terminál včetně zastřešení, parkoviště IAD a křižovatky, a to vše jako stavby dopravní infrastruktury. Jako přípustné jsou rovněž stanoveny *stavby parkovišť a odstavných ploch pro dopravu v klidu*. To odpovídá umísťovanému parkovišti IAD. Záměr je v souladu s ÚP Klatovy.

3.9. Soulad záměru s kap. B.9. (Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a asanací)

Z hlediska hromadné dopravy naplňuje záměr požadavek na realizaci VPS1LD – Přesun Autobusového nádraží do prostoru před vlakové nádraží Klatovy – v ploše 21b-ZP.2/ÚS6. Záměr je v souladu s ÚP Klatovy.

3.10. Soulad záměru s kap. B.10. (Kompenzační opatření)

Územní plán nestanovuje kompenzační opatření.

3.11. Soulad záměru s kap. B.11. (Územní rezervy)

Záměr se nedotýká žádné vymezené plochy pro územní rezervu.

3.12. Soulad záměru s kap. B.12. (Dohody o parcelaci)

Záměr se nedotýká žádné vymezené plochy pro uzavření dohody o parcelaci

3.13. Soulad záměru s kap. B.13. (Územní studie)

Územním plánem požadováno zpracování územních studií na plochách ÚS.6b a ÚS.24. Pro řešené území byla zpracována Územní studie ÚS.6 Sever Územní studie Nádražní, Domažlická, Čechova (OMGEVING cvba, evidována 14. 5. 2019). Tím je požadavek územního plánu splněn, a může dojít k rozhodování v území. Plocha pro zpracování Územní studie ÚS.24 se dle Výkresu základního členění záměru nedotýká.

3.14. Soulad záměru s kap. B.14. (Regulační plán)

Záměr se nedotýká žádné vymezené plochy pro zpracování regulačního plánu.

3.15. Soulad záměru s kap. B.15. (Etapizace)

Záměru se nedotýká žádného ustanovení o pořadí změn v území (etapizace). Dle kap. B 15. ÚP Klatovy pro území představová, kam je umístěn záměr, *etapizace není územním plánem předepsána*.

3.16. Soulad záměru s kap. B.16. (Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb)

Architektonickou část projektové dokumentace záměru ve stupni návrhu stavby a územního rozhodnutí zpracovává autorizovaný architekt doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D, ČKA 02 672. Záměr je zpracován v souladu s ÚP Klatovy.

Ze shora uvedeného vypořádání vyplývá, že záměr je v souladu s územním plánem.

4. SOULAD S REGULAČNÍM PLÁNEM

Záměr se nenachází v území s vydaným regulačním plánem.

5. SOULAD S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Záměr je v souladu s cíli a úkoly územního plánování podle § 18 a 19 stavebního zákona, zejména s charakterem území a s požadavky na ochranu architektonických a urbanistických hodnot v území, zejména z těchto důvodů:

- Záměr svým navrhovaným využitím, strukturou a rozsahem zástavby a jeho umístěním (tj. proměna předpolí vlakového nádraží v přestupní terminál veřejné dopravy u vlakového nádraží v Klatovech) má indiferentní vliv na životní prostředí, přičemž u něho byly zohledněny vlivy na obyvatelstvo (0), lidské zdraví (0), biologickou rozmanitost (0), faunu (0), floru (-1), půdu (0), horninové prostředí (0), vodu (0), ovzduší (0), klima (0), hmotné statky (+1), kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického (+1) a

vlivy na krajinu (0). Záměr má výrazně pozitivní vliv na soudržnost obyvatel města a na hospodářský rozvoj obce, přičemž u něho byly zohledněny vlivy na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu (+2), sociodemografické podmínky (+2), bydlení (+1), rekreaci (+1) a hospodářské podmínky (+2). Vliv záměru na udržitelný rozvoj území je souhrnem vlivů záměru na životní prostředí, sociální soudržnost obyvatel a hospodářský rozvoj území. Škála hodnocení byla zvolena od výrazně negativního vlivu (-2) přes mírně negativní (-1), indiferentní (0), mírně pozitivní (+1) až výrazně pozitivní vliv (+2). Celkově lze říci, že vliv záměru na své okolí je z pohledu udržitelného rozvoje území potenciálně mírně až výrazně pozitivní.

- Záměr je svým navrhovaným hlavním využitím (přestupní terminál veřejné dopravy) v souladu s § 18, odst. 5 stavebního zákona, jelikož vyhovuje podmínkám využití ploch přestavby (k proměně) v zastavěném území dle ÚP Klatovy, které zajišťují podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území v souladu s §18 odst. 4 stavebního zákona.
- Záměr svým architektonickým a urbanistickým výrazem (tj. přestupní terminál veřejné dopravy se dvěma „kolonádami“ nástupišť) umocňuje symetrickou kompozici existujícího hlavního nádraží, a tím zvyšuje architektonickou hodnotu budovy nádraží a kultivuje urbanistickou výraz území.
- Záměr svým navrhovaným využitím (přestupní terminál veřejné dopravy), strukturou a měřítkem zástavby (vytvoření předprostoru existující budovy hlavního nádraží dvěma zastřešenými nástupišti), zvoleným hmotovým a materiálovým řešením nástupišť (nosná konstrukce zastřešení nástupišť je tvořena nosnou ocelovou konstrukcí typu „vlaštovka“, tedy pomocí nosných ocelových rámu tvaru „T“, které jsou zinkované a lakované do tmavšího odstínu; podhledy jsou navrženy z hliníkových kompozitních panelů s povrchovou úpravou matného zrcadla; dlažba v prostoru před nádražní budovou a pod zastřešením je navržena jako žulová velkoformátová; nástupní hrany autobusových stání jsou navržena z kasselských obrubníků; terminál je vybaven elektronickým informačním zařízením; prostor je vybaven funkčním a elegantním mobiliářem) a zvoleným materiálovým řešením ostatních ploch (parkovací stání před výpravní budovou pro taxi a režim K+R je navrženo z drobné žulové dlažby; plochy pro zastavení a odstavení autobusů jsou navrženy s betonovým krytem; ostatní pojížděné plochy terminálu jsou z asfaltového betonu; parkoviště pro individuální automobilovou dopravu je navrženo z vegetačních, zasakovacích tvárnic; část pochozích ploch u okružní křižovatky je navržena ze zámkové dlažby; veřejné osvětlení je navrženo na samostatných sloupech a rovněž zintegrováno do zastřešení) kultivuje ráz tohoto dopravního uzlu navrženými materiály a nechává s pokorou vyniknout původní stavbu nádraží navrženou arch. Josefem Dandou. Využití a prostorové uspořádání záměru proto plně zapadá a pozitivně rozvíjí charakter řešeného území a jeho okolí.
- Záměr je posouzen i vzhledem k evidovanému územně plánovacímu podkladu vztahujícímu se k řešenému území, tj. ke územní studii ÚS 6 Sever Klatovy – lokalita Nádražní, Domažlická, Čechova (dále také „územní studie“), která v místě řešeného území navrhuje dle výkresu C.40 nový dopravní terminál, který se má dle této územní studie stát

spouštěcím krokem rozvoje vlakového nádraží a jeho okolí. Tento cíl záměr naplňuje. Nový dopravní terminál je dle výkresu C.40 územní studie charakterizován (1) vytvořením autobusového terminálu v předprostoru železničního nádraží; (2) rozšířením dopravní plochy autobusového terminálu, včetně umístění stání pro autobusy a stání pro osobní auta, a to na úkor stávající zeleně; (3) umístěním vzrostlé zeleně do osy stávající budovy železničního nádraží; (4) vedením cyklotrasy podél jižní fasády stávající budovy železničního nádraží; (5) úpravou křižovatky vjezdu do terminálu a ulice Nádražní.

Záměr dle výše uvedeného vyhodnocení (Souladu s cíli a úkoly územního plánování) beze zbytku naplňuje koncepci navrženou územní studií z hlediska cílů a úkolů územního plánování a rovněž z hlediska veřejného zájmu na fungování kvalitní veřejné dopravní infrastruktury. Vzhledem k podrobnějšímu prověření stávajících podmínek v rámci této dokumentace záměru došlo k parciálním úpravám návrhu, které obsahují z hlediska cílů a úkolů územního plánování a veřejných zájmů vhodnější řešení, než navrhuje územní studie. To je dle metodického pokynu ÚÚR „Územní studie“ z prosince 2010 přípustná odchylka od řešení územní studie. Zároveň je však nutno konstatovat, že koncepce územní studie není záměrem dotčena. Záměr navrhuje tyto přípustné odchylky od řešení navrženého v územní studii, a to z těchto důvodů:

- Vzhledem k nezbytné optimalizaci provozního schématu terminálu muselo dojít k odlišnému rozmístění stání pro autobusy, které nyní zabírají celý předprostor nádraží. Rovněž došlo ke zlepšení podmínek pro cestující novým návrhem zastřešení nástupišť po celé jejich délce dvojicí „kolonád“. Tím bude navíc umocněna symetrie budovy nádraží. Řešení záměru v detailech nabízí lepší provozní schéma terminálu než územní studie a je rovněž v souladu s koncepcí požadovanou územní studií i územním plánem.
- Výše zmíněná optimalizaci provozního schématu terminálu vyvolala nutnost změny umístění parkoviště IAD, a tudíž si vyžádala větší zábor stávající zeleně na rozhraní terminálu a ulice Nádražní (jinou možností by byla ekonomicky i provozně méně výhodná varianta podzemního parkování, což bylo zavrženo). Parkoviště nově umístěné v tenkém pásu při jižním okraji terminálu však bude nadále odstíněno od ulice Nádražní pásmem vrostlé zeleně. Zeleně bude částečně nahrazena i v západním předpolí nádražní budovy (v souladu s návrhem územní studie). Vzhledem k nutnosti úpravy provozního schématu terminálu bylo nutné upravit návrh navazujícího území, který je svým funkčním a prostorovým řešením srovnatelný s návrhem územní studie, a je rovněž v souladu s koncepcí požadovanou územní studií i územním plánem.
- Z důvodu zlepšení provozního schématu autobusů bylo nutné zrušit územní studií navržené stromořadí uprostřed plochy terminálu. Pro provoz terminálu je účelnější, aby čekající autobusy disponovaly větším počtem parkovacích stání, než navrhovala územní studie. Optimálním řešením je v tomto případě střed plochy v součinnosti s kruhovým obratištěm při východním konci terminálu. Bez navržených stromořadí uvnitř přednádražního prostoru navíc lépe vynikne symetrie budovy hlavního nádraží. Toto řešení kvalitativně posunuje řešení územní studie jak z hlediska funkčního, tak i prostorového, přičemž je rovněž v souladu s koncepcí požadovanou územní studií i územním plánem.

- Z důvodu nevyhovující hlukové zátěže na obytné budovy nebyl nový autobusový terminál napojen na křižovatku v ulici Nádražní a Hlávkova. Bylo navrženo nové, odsunuté dopravního napojení terminálu na základní silniční síť města na ulici Nádražní. Toto řešení kvalitativně posunuje řešení územní studie z dopravního hlediska, přičemž je rovněž v souladu s koncepcí požadovanou územní studií i územním plánem.

Z výše uvedených důvodů byla prokázána přípustnost odchylek od řešení navrženého v územní studii, aniž by byla dotčena koncepce jejího řešení. Záměr je v souladu s cíli a úkoly územního plánování podle § 18 a 19 stavebního zákona.

- c) GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD;

Databáze geologicky dokumentovaných objektů České republiky (Česká geologická služba).

- d) VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ – GEOLOGICKÝ PRŮZKUM, HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM, STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM APOD.;

Základové poměry lokality jsou jednoduché. Zemní práce budou dle ČSN 736133 prováděny výhradně v materiálech s třídou těžitelnosti I, rozpojitelné běžnými rypadly.

- e) OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ;

Stavba se nachází v ochranném železniční trati č. 170, 183 Železná Ruda - Plzeň, č. 185 – Horažďovice předměstí – Domažlice u a dále se nachází v ochranných pásmech inženýrských sítí. Ty jsou specifikována ve vyjádřeních jednotlivých správců.

Stavba navazuje na Železniční stanici, která je nemovitou kulturní památkou. Vzorke materiálu (dlažby, obrubníků) budou před pokládkou projednány se zpracovatelem projektu a památkáři.

Seznam dotčených ochranných pásem:

- ochranné pásmo železniční trati č. 170, č. 183, č. 185
- ochranné pásmo energetických zařízení
 - silové vedení NN podzemní (ČEZ Distribuce, a.s.)
 - veřejné osvětlení (město Klatovy)
 - veřejné osvětlení neprovozované (město Klatovy)
- ochranné pásmo sítě elektronických komunikací
 - sdělovací vedení podzemní (CETIN a.s.)
 - sdělovací vedení nadzemní (CETIN a.s.)
 - sdělovací vedení podzemní (SŽ, s.o.)
 - sdělovací vedení (město Klatovy)
 - sdělovací vedení podzemní (AIRWEB spol. s r.o.)
 - sdělovací vedení podzemí (T-Mobile Czech republic a.s.)
 - vzdušný MV spoj (VODAFONE CZECH REPUBLIC a.s.)
- ochranné pásmo vedení vodovodu
 - vodovod (SVAK, a.s.)
 - vodovod (SŽ, s.o.)

- vodovodní přípojka (vlastník nemovitosti na p.č. 1940)
- ochranné pásmo kanalizace
 - kanalizace (SVAK, a.s.)
 - kanalizace (SŽ, s.o.)
- ochranné pásmo plynovodu
 - plynovod středotlaký (GASNET, s.r.o.)
 - plynovod neprovozovaný (GASNET, s.r.o.)
 - plynovod středotlaký (SŽ, s.o.)

Před výpravní budovou se dále nacházejí povrchové znaky vodovodní sítě. Není znám vlastník ani trasa sítě.

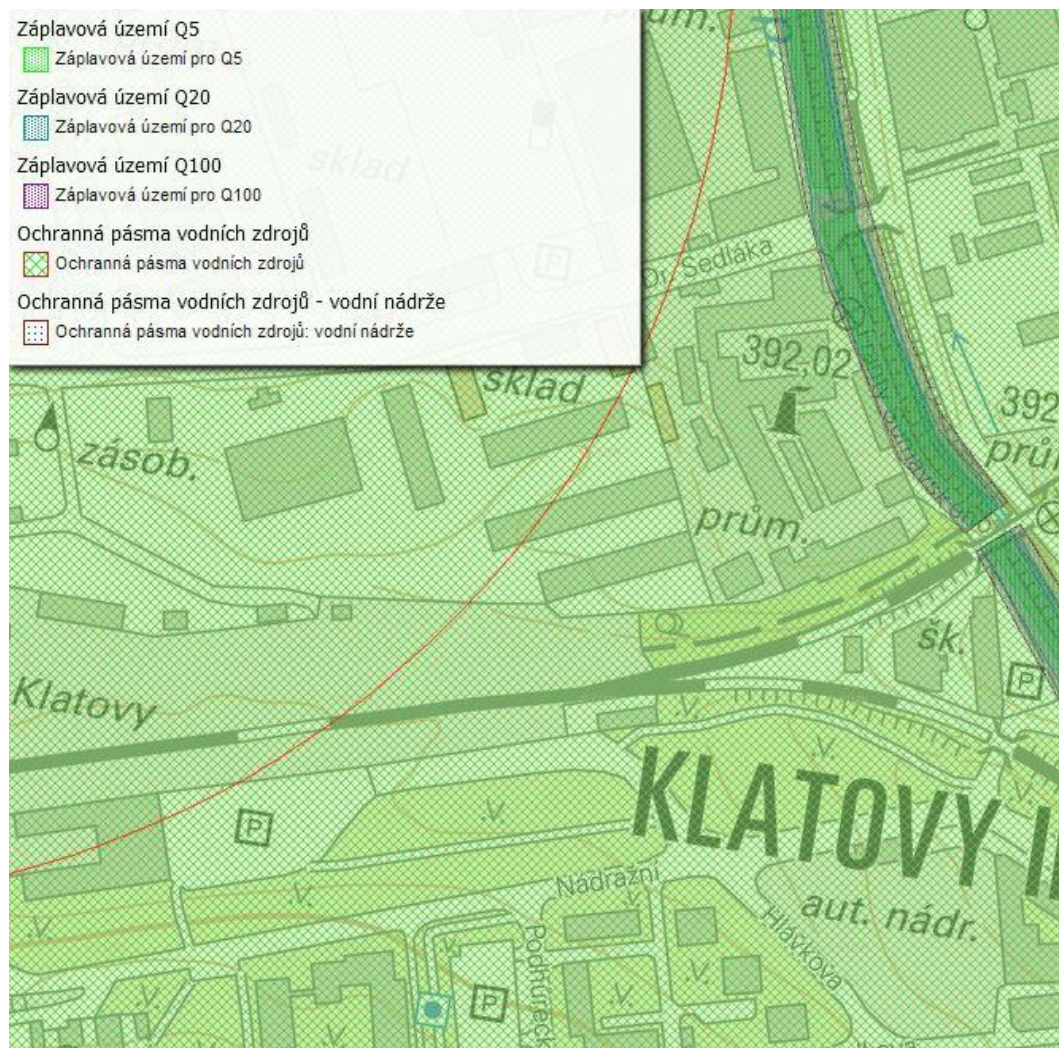
Před zahájením výkopových prací je nutné všechny inženýrské sítě vytyčit.

f) POLOHA VZHLEDKEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.;

Stavba se nachází v ochranném pásmo vodního zdroje.

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

Stavba se nenachází v Natura 2000.



g) VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ;

Jedná se o výstavbu nového autobusového terminálu, parkoviště pro osobní automobily, stezku pro chodce a cyklisty a nové chodníky. Stavba bude mít příznivý vliv na obslužnost území, dojde k celkovému zatraktivnění území.

Stavba bude mít vliv na odtokové poměry v území. V současnosti se na části plochy nachází zpevněná část pro autobusovou zastávku, parkování osobních automobilů a část plochy je tvořena zelení. Dojde k rozšíření zpevněných ploch. Tyto plochy budou odvedeny do uličních vpustí a do kanalizace. Na novém parkovišti pro osobní automobily bude docházet k zasakování dešťových vod.

h) POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN;

Dojde ke kácení stromů. V rámci SO 801 bude pokáceno 101 stromů, 7 keřů a křovinatých porostů. Kácené stromy jsou znázorněny v C3 Koordinační situační výkres s číslem dle dendrologického průzkumu. Průzkum je uveden v související dokumentaci. Dle dendrologického průzkumu budou káceny stromy: 20-73, 77, 78, 79, 81-89, 91, 94 – 119, 125,126, 133, 134, 135, 154, 155, 156.

Tyto stromy je nutné pokácet z důvodu kolize s plánovanou stavbou, případně z důvodu kolize s inženýrskými sítěmi. V rámci objektu SO801 bude provedena náhradní výsadba, která vhodně zapadne do stavby.

Bude demontováno stávající veřejné osvětlení a bude vystavěno nové.

i) POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA;

Stavbou nedojde k záboru parcel ze zemědělského půdního fondu ZPF.

Stavbou nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

j) ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY – ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ;

Přístup k navrhované stavbě je zajištěn po stávajících komunikacích, a to ulic Nádražní a Hlávkova.

Nově navrhované inženýrské sítě budou napojeny na stávající sítě v oblasti. Jedná se především o kanalizaci, elektrické vedení, sdělovací vedení. Podrobněji je popsáno v samostatných objektech.

V průběhu stavby je napojení na zdroje v zásadě možné po dohodě s majiteli nebo správcí inženýrských sítí za předpokladu splnění všech zákonných a oborových normových podmínek. S ohledem na rozsah a charakter stavby se však předpokládá spíše využití mobilních prostředků zhotovitele (cisterny na vodu, agregáty, atd.).

k) VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE;

Stavba bude koordinována s rekonstrukcí výpravní budovy a výstavbou cyklodomu. Před nebo při stavbě autobusového terminálu musí být rekonstruovány inženýrské sítě před výpravní budovou. Cyklodom může být vybudován samostatně až po výstavbě autobusového terminálu. Postup koordinace s cyklodomem je popsán v objektu SO103.

Stavba souvisí se souběžným projektem Regenerace PS Pod Hůrkou, Klatovy – etapa 3. Tento souběžný projekt již byl realizován.

- l) SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA UMÍSŤUJE A PROVÁDÍ;

Dotčené parcely se nachází na katastrálním území Klatovy (665797).

Parcely dotčené stavbou jsou uvedeny v příloze A – průvodní zpráva.

- m) SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO;

Na pozemcích stavby vzniknou nová ochranná pásma podél nových inženýrských sítí.

- n) POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ;

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není zapotřebí.

- o) MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU;

Přístup k navrhované stavbě je zajištěn po stávajících komunikacích, a to ulic Nádražní a Hlávkova.

Nově navrhované inženýrské sítě budou napojeny na stávající sítě v oblasti. Jedná se především o kanalizaci, elektrické vedení, sdělovací vedení. Podrobněji je popsáno v samostatných objektech.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

- a) NOVÁ STAVBA NEBO ZMĚNA DOKONČENÉ STAVBY; U ZMĚNY STAVBY ÚDAJE O JEJICH SOUČASNÉM STAVU, ZÁVĚRY STAVEBNĚ TECHNICKÉHO, PŘÍPADNĚ STAVEBNĚ HISTORICKÉHO PRŮZKUMU A VÝSLEDKY STATICKÉHO POSOUZENÍ NOSNÝCH KONSTRUKCÍ, ÚDAJE O DOTČENÉ KOMUNIKACI;

Jedná se o stavbu nového autobusového terminálu regionálního a nadregionálního významu. Součástí nového terminálu budou nové autobusové zastávky, odstavná stání pro autobusy, zastřešení, přístřešky, chodníky a stezky. Dále bude vybudováno nové parkoviště pro osobní automobily. Součástí stavby bude výstavba nových inženýrských sítí a přeložky.

- b) ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY;

Účelem užívání stavby je zejména poskytnout cestujícím pohodlné, přehledné a bezpečné cestování autobusovou dopravou a napojení na železniční dopravu. Dále pak bezpečnější, kvalitnější a přehlednější podmínky pro samotného autobusového dopravce a v neposlední řadě bude celá stavba sloužit veřejnosti včetně parkoviště.

- c) TRVALÁ NEBO DOČASNÁ STAVBA;

Jedná se o trvalou stavbu. Životnost komunikací se předpokládá 20 let. Důležitá je ovšem průběžně prováděná údržba, která podmiňuje správnou technickou funkci ploch.

d) INFORMACE O VYDANÝCH ROZHODNUTÍCH O POVOLENÍ VÝJIMKY Z TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA STAVBY A TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ ZABEZPEČUJÍCÍCH BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY, NEBO SOUHLASU S OCHYLNÝM ŘEŠENÍM Z PLATNÝCH PŘEDPISŮ A NOREM;

V projektové dokumentaci jsou respektovány obecné požadavky na výstavbu v míře odpovídající rozsahu a charakteru stavby.

Stavba je v souladu s požadavky vyhlášky č. 268/2009 Sb. v platném znění o obecných technických požadavcích na stavbu. Navržené staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí prachem, hlukem apod. Nesmí docházet k ohrožování provozu na pozemních komunikacích a jejich znečišťování, znečišťování ovzduší a vod, k omezování přístupu na sousední pozemky případně staveb na nich umístěných, sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Nebylo nutné vydávat žádné výjimky.

e) INFORMACE O TOM, ZDA A V JAKÝCH ČÁSTECH DOKUMENTACE JSOU ZOHLEDNĚNY PODMÍNKY ZÁVAZNÝCH STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ;

Samostatnou přílohou je Dokladová část, ve které jsou uvedeny stanoviska a podmínky dotčených orgánů státní správy a správců a majitelů podzemních sítí a zařízení, které jsou zpracovatelem dokumentace respektovány.

Zhotovitel projektu se musí s dokladovou částí důkladně seznámit a dodržovat uvedené požadavky.

Vzorky materiálů (dlažby, obrubníků atd.) budou před pokládkou projednány se zpracovatelem projektu a památkáři.

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 APOD.,

Návrhová rychlost na komunikaci je 50 km/h. Z důvodu dodržení rozhledových poměrů a zajištění bezpečnosti bude rychlost v autobusovém terminálu snížena dopravní značkou na 30 km/h.

Návrhová rychlost na komunikaci parkoviště je 50 km/h. Na komunikaci bude osazen zpomalovací práh, který zajistí snížení rychlosti na 20 km/h.

Šířky jízdních pruhů příjezdové komunikace byly navrženy s ohledem na vlečné křivky a zajištění komfortu při průjezdu. Jízdní pruhy v místě napojení jsou odděleny ochrannými ostrůvky. Základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m a vodící proužek 0,25 m. Okružní křižovatka má vnější poloměr 15,0 m šířku jízdního pruhu 10,0 m. Šířka jízdního pásu na terminálu je 7,00 m (bude sloužit pro obousměrný provoz) a 5,08 m (pro jednosměrný provoz). V oblouku bude šířka jízdního pruhu rozšířena na 10,0 m. Parkoviště má šířku jízdního pásu 6,00 m.

Intenzita dopravy:

Intenzity autobusové dopravy byly poskytnuty dopravci.

Autobusovým nádražím projede za den 82 spojů MHD (41 příjezdů + 41 odjezdů). Nejvíce spojů projede mezi 6:30 – 7:30 – celkem 11 spojů. Mezi 22:00 – 6:00 pojede 14 spojů.

Autobusovým nádražím projede za den 290 spojů VLD (145 příjezdů + 145 odjezdů). Nejvíce spojů pojede mezi 6:50 – 7:50 – celkem 60 spojů. Mezi 22:00 – 6:00 pojede 41 spojů.

Celkem tedy za jeden den do autobusového terminálu přijede 186 autobusů a 186 autobusů odjede. Dle sdělení dopravce bude provoz takový, že autobusy přijedou na výstupní stání, poté pojedou na odstavné stání, kde budou vyčkávat a následně pojedou na nástupní stání. Těchto autobusů bude přibližně 90 % (167 autobusů). Zbýlých 10 % (19 autobusů), které přijedou pojedou rovnou na nástupní stání a budou hned odjíždět.

Intenzita dopravy pro parkování osobních automobilů byla stanovena odborným odhadem.

Před výpravní budovou se nachází 4 parkovací stání K+R a 1 Taxi. Odborným odhadem bylo určeno, že za 1 den přijede 200 osobních vozidel. Ve špičkovou hodinu přijede 40 osobních vozidel. Mezi 22:00 – 6:00 to bude 20 osobních vozidel.

Parkoviště má celkem 106 parkovacích stání. Parkoviště bude fungovat jako záchytné (P+R) tzn. auta zde budou odstavena na část dne. Uvažujeme součinitel 1,5, tzn. půlka parkovacích míst bude za den obsazena 2x. Celkem tedy na parkoviště přijede 159 osobních automobilů. Mezi 22:00 – 6:00 to bude 20 automobilů.

g) OCHRANA STAVBY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ;

Viz bod 1-e této zprávy.

h) ZÁKLADNÍ BILANCE STAVBY - POTŘEBY A SPOTŘEBY MÉDIÍ A HMOT, HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVOU VODOU, CELKOVÉ PRODUKOVANÉ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ, TŘÍDA ENERGETICKÉ NÁROČNOSTI BUDOV APOD.;

Jedná se o výstavbu autobusového terminálu. Pro zajištění osvětlení a informačních panelů bude zajištěn přívod elektrického a sdělovacího vedení.

Dešťová voda z autobusového terminálu bude svedena do uličních vpustí, žlabů a odvedena nově navrženou kanalizací s retencí do stávající kanalizace.

Odpady vzniknou výstavbou stavby viz bod 6 této zprávy. Po uvedení stavby do provozu nebudou vznikat žádné odpady.

i) ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY VÝSTAVBY – ČASOVÉ ÚDAJE O REALIZACI STAVBY, ČLENĚNÍ NA ETAPY;

Předpokládané zahájení stavebních prací je v první polovině roku 2024. Doba výstavby je odhadována na 9 měsíců.

Stavba není dělena na etapy, bude uvedena do provozu jako jeden celek.

Před nebo při provádění stavby budou rekonstruovány inženýrské sítě před výpravní budovou v rámci souběžného projektu.

j) ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ STAVEB, PROZATÍMNÍ UŽÍVÁNÍ STAVEB KE ZKUŠEBNÍMU PROVOZU, DOBA JEHO TRVÁNÍ VE VZTAHU K DOKONČENÍ KOLAUDACE A

UŽÍVÁNÍ STAVBY (ÚDAJE O POSTUPNÉM PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ, KTERÉ BUDOU SAMOSTATNĚ UVÁDĚNY DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU);

Vzhledem k návaznosti na výpravní budovu bude nutné zajistit předčasné užívání pro zajištění obslužnosti. Po celou dobu stavby musí být zajištěna obslužnost budov.

k) ORIENTAČNÍ NÁKLADY STAVBY;

Orientační náklady stavby jsou uvedeny v související dokumentaci. Byl zpracován položkový rozpočet stavby.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

a) URBANISMUS – ÚZEMNÍ REGULACE, KOMPOZICE PROSTOROVÉHO ŘEŠENÍ;

b) ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ – KOMPOZICE TVAROVÉHO ŘEŠENÍ, MATERIÁLOVÉ A BAREVNÉ ŘEŠENÍ;

URBANISTICKO – ARCHITEKTONICKÁ KONCEPCE

Řešené území se nachází v severozápadní části Klatov v předpolí železniční stanice. V současnosti je území využíváno jako parkoviště nádraží se zastávkou autobusové hromadné dopravy.

Současná budova železniční stanice je kvalitním příkladem poválečné moderny z dílny architekta Josefa Dandy (1959). Původní stanice byla vybudována jakožto součást Plzeňsko-březenské dráhy, podle typizovaného stavebního návrhu. V roce 1888 otevřela společnost Českomoravská transverzální dráha železniční spojení své trati z Domažlic do Horažďovicemi, která ve městě zprovoznila zastávku Klatovy město. Po roce 1918 správu stanice přebraly Československé státní dráhy.

Z důvodu nutnosti zvýšení přepravní kapacity stanice proběhla koncem 50. let 20. století kompletní přestavba budov i kolejí klatovské stanice. Namísto starého nádraží vznikla nová výpravní budova ovlivněná bruselským stylem. V interiéru se nachází sgrafitová výzdoba od Václava Matase v duchu socialistického realismu. Budova stanice je památkově chráněna.

Kompozice objektu, stejně jako jeho předprostoru, je přísně symetrická. Předpolí je rámováno dvěma moderními kolonádami, které měly původně sloužit jako zastřešení prvního vlakového nástupiště (severní kolonáda) a zastávek autobusů hromadné dopravy (jižní kolonáda).

Návrh ideově, kompozičně i výrazově navazuje na tyto nesporné kvality a rozvíjí je dle současných provozních požadavků. Do prostoru jsou umístěny dvě nové kolonády kopírující na distanc „morální dilatace“ obě původní. Nové kolonády zajišťují krytí zastávkám autobusové hromadné dopravy. Takto koncipovaný předprostor nádražní budovy je přístupný pouze autobusům, vozidlům taxislužby a pro potřeby K+R. Parkoviště P+R a parkoviště pro ostatní vozy individuální dopravy má samostatný vjezd z ulice Nádražní a je situováno jižně od terminálu do jeho bezprostřední blízkosti. Zázemí celého terminálu je plánováno do prostor stávající výpravní budovy, jejíž rekonstrukce se v současné době připravuje.

Vizualizace:





2.3 CELKOVÉ STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- a) POPIS CELKOVÉ KONCEPCE STAVEBNĚ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO SKUPINÁCH OBJEKTŮ NEBO JEDNOTLIVÝCH OBJEKTECH VČETNĚ ÚDAJŮ O STATICKÝCH VÝPOČTECH PROKAZUJÍCÍCH, ŽE STAVBA JE NAVRŽENA TAK, ABY NÁVRHOVÉ ZATÍŽENÍ NA NI PŮSOBÍCÍ NEMĚLO ZA NÁSLEDEK POŠKOZENÍ STAVBY NEBO JEJÍ ČÁSTI NEBO NEPŘÍPUSTNÉ PŘETVOŘENÍ;

SO 001 – Příprava území

Objekt řeší přípravu území a DIO. Dále objekt řeší odstranění stávajícího neprovozovaného plynovodu.

SO 101 – Křižovatka

Byla navržena nová příjezdová komunikace do autobusového terminálu včetně stezky pro chodce a cyklisty. Šířka jízdních pruhů byla upravena dle vlečných křivek pro uvažovaná vozidla. Na komunikaci byl navržen ochranný ostrůvek pro chodce a cyklisty.

SO 102 – Autobusový terminál

Objekt řeší výstavbu okružní křižovatky na vjezdu do autobusového terminálu. Okružní křižovatka je navržena o poloměru 15 m se středovým ostrovem o poloměru 5 m. Šířka jízdního pruhu tedy je 10,0 m.

Dále objekt řeší výstavbu autobusového terminálu. Na terminálu budou zřízena 3 výstupní stání, 3 stání pro cyklobusy, nástupiště pro mhd a 6 nástupních stání. Šířka obousměrného jízdního pásu je 7,00 m a jednosměrného jízdního pruhu 5,08 m. V oblouku je jízdní pruh rozšířen na 10,0 m. Šířka

podélného zastávkového pruhu je 3,50 m a šikmého zastávkového pruhu 3,50 až 5,42 m. Dále je zřízena plocha pro odstavení 16 autobusů.

Objekt také řeší parkoviště K+R před výpravní budovou. Jedná se o 4 parkovací stání pro osobní automobily a 1 Taxi.

Součástí objektu je také výstavba chodníků, nástupišť a stezky pro cyklisty.

SO 103 – Parkoviště IAD

Objekt řeší výstavbu nového parkoviště s kapacitou celkem 106 parkovacích míst včetně 6 parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Parkoviště je převážně ze zasakovací dlažby. Šířka komunikace parkoviště je 6,00 m. Vzhledem k zářezu do terénu je nutné vybudovat novou zárubní zeď. Na parkovišti bude pro zklidnění dopravy zřízen zpomalovací práh. Parkoviště bude napojeno v prostoru stávající křižovatky.

SO 301 – Kanalizace

Objekt řeší výstavbu nové kanalizace pro odvodnění zpevněných ploch a přístřešků. Kanalizace bude zaústěna do stávající kanalizace na ulici nádražní v prostoru nové příjezdové komunikace do terminálu. Na kanalizaci bude zřízena retenční nádrž pro regulování množství odváděných vod.

SO 302 – Přeložka kanalizace

Z důvodu návrhu nových přístřešků je nutné část stávající kanalizace v majetku SŽ přeložit. Součástí přeložky bude revize stávajících šachet v prostoru stavby.

SO 303 – Přeložka vodovodní přípojky

Vzhledem k návrhu nového parkoviště a množství stávajících stromů, které se u přípojky vodovodu nachází je nutné vodovodní přípojku přeložit. Po dohodě s vlastníkem však bude přípojka až po výpravní budovu zrušena a přebudována na vodovodní řad. Na konci tohoto řadu budou odbočeny 2 přípojky.

SO 401 – Veřejné osvětlení

Pro zajištění osvětlení je nutné navrhnout nové veřejné osvětlení. Stávající osvětlení bude odstraněno.

SO 402 – Sdělovací a informační systém

Objekt řeší výstavbu nového systému, který bude informovat cestující o jízdních řádech.

SO 403 – Přeložka Cetin

Vzhledem ke zrušení stávající komunikace a vybudování nového připojení parkoviště bylo nutné řešit přeložku. Dále bude nutné výškově přeložit kabel pod novou příjezdovou komunikací do terminálu.

Objekt bude proveden zhotovitelem vybraným správcem a dle projektové dokumentace zpracované správcem – souběžný projekt.

SO 404 – Přeložka elektrického vedení

Objekt řeší přeložku el. vedení, které vede od ulice Nádražní k budově na p. č. 1940.

Objekt bude proveden zhotovitelem vybraným správcem a dle projektové dokumentace zpracované správcem – souběžný projekt.

SO 405 – Přeložka sdělovacího vedení

Objekt řeší stranovou a výškovou přeložku sdělovacího vedení, které vede od ulice Nádražní k železnici.

SO 501 – Přeložka plynovodu

Objekt řeší stranovou, výškovou přeložku a zkrácení plynovodu

SO 701 – Zastřešení terminálu

Objekt řeší výstavbu nového zastřešení autobusových zastávek a umístění přístřešků k zastávkám.

SO 801 – Vegetační úpravy a mobiliář

Objekt řeší výsadbu stromů, úpravu zeleně a nový mobiliář.

- b) CELKOVÁ BILANCE NÁROKŮ VŠECH DRUHŮ ENERGIÍ, TEPLA A TEPLÉ UŽITKOVÉ VODY (PODMÍNKY ZVÝŠENÉHO ODBĚRU ELEKTRICKÉ ENERGIE, PODMÍNKY PŘI ZVÝŠENÍ TECHNICKÉHO MAXIMA),

Jedná se o výstavbu autobusového terminálu. Pro zajištění osvětlení a informačních panelů bude zajištěn přívod elektrického a sdělovacího vedení. Podrobněji je řešeno v samostatných objektech.

- c) CELKOVÁ SPOTŘEBA VODY,

Stavba nebude mít požadavky na spotřebu vody.

- d) CELKOVÉ PRODUKOVANÉ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ, ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ S VYZÍSKANÝM MATERIÁLEM;

Provozem stavby nebudou vznikat žádné odpady. Odpady, které vzniknou při stavbě jsou uvedeny v kapitole 6.

- e) POŽADAVKY NA KAPACITY VEŘEJNÝCH SÍTÍ KOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ A ELEKTRONICKÉHO KOMUNIKAČNÍHO ZAŘÍZENÍ VEŘEJNÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ;

Požadavky na sdělovací vedení jsou uvedeny v samostatném objektu.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY (ZÁSADY ŘEŠENÍ PŘÍSTUPNOSTI A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE)

Stavba je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Bezbariérové úpravy jsou patrné z výkresu C7 – situace bezbariérových úprav a v jednotlivých objektech.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodníky, stezka pro chodce a cyklisty společná, stezka pro cyklisty a nástupiště bude mít příčný sklon maximálně 2,00 %. V prostoru navrženého přechodu a místa pro přecházení bude obrubník snižen na výškový rozdíl + 20 mm nad přilehlý povrch vozovky. Obrubníky u sjezdů budou mít výškový rozdíl + 20 až +50 mm nad přilehlý povrch. Navazující šikmé plochy u těchto snížených míst budou mít sklon maximálně 12,5 %. Podélné sklony chodníků a stezek kopírují navržený stav komunikací a nepřekračují hodnotu 8,33 %. Stezka pro chodce a cyklisty společná je navržena v šířce 3,00 m. Stezka

pro cyklisty je navržena v šířce 3,00 m. Šířka nástupiště je proměnná, minimální šířka nástupiště je 2,20 m. Chodníky jsou navrženy v proměnné šířce s minimální hodnotou 2,00 m.

Autobusové zastávky budou vybaveny bezbariérovým zastávkovým obrubníkem s výškovým rozdílem + 160 mm.

Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením

V místě přechodu pro chodce bude osazen varovný pás šířky 0,40 m a signální pás šířky 0,80 m, který navede osoby se zrakovým postižením do osy přechodu. V místě pro přecházení chodců bude osazen varovný pás šířky 0,40 m a odsazený signální pás šířky 0,80 m. V místech sjezdu bude osazen varovný pás šířky 0,40 m. Varovný pás bude osazen v místech, kde je výška obruby nad přilehlým povrchem menší než +80 mm. Podél stezky pro cyklisty bude osazena umělá vodící linie šířky 0,40 m. Podél stezky pro cyklisty bude osazen hmatný pás šířky 0,40 m. Hrana nástupiště bude osazena kontrastním pásem šířky 0,3 m. Na nástupišti bude osazen signální pás šířky 0,8 m, který navede osoby k předním dveřím autobusu.

Přirozenou vodící linii bude tvořit obrubník s výškou 60 mm, podezdívka plotu, stávající budovy, případně umělá vodící linie.

Podrobněji jsou bezbariérové úpravy v jednotlivých objektech. Barevnost je patrná z vizualizací, které jsou součástí této zprávy a z výkresu C9 Situace materiálového řešení zpevněných ploch.

Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb. (kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky) a technický návod TN TZÚS 12.03.04. – 06.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Sama stavba zvláštní bezpečnostní režim při užívání nevyžaduje. Během provozu je nutno dodržovat zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění a vyhlášku č. 30/2001 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení v platném znění.

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláště je třeba dbát zvýšené bezpečnosti při práci v ochranných pásmech inženýrských sítí. Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení, nebo alespoň zaučení v daném provozu. Všichni pracovníci pracující na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelně doškolení. Vybavení ochrannými pomůckami a prostředky pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé. Bude dodržována vyhláška č. 178/2001 Sb. O ochraně zdraví při práci.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a další platné předpisy a vyhlášky.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta přímo formou první pomoci na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího, nebo na jiném snadno dostupném a kontrolovaném 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).

2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ

a) POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU;

Stavba je navržena v Plzeňském kraji ve městě Klatovy na katastrálním území Klatovy (665797). Stavba se nachází v intravilánu města.

Stavba je situována v blízkosti vlakového nádraží Klatovy.

V současné době je na část plochy zpevněná a slouží jako autobusová zastávka a parkoviště pro osobní automobily a část plochy je tvořena zelení se vzrostlými stromy.

Nový autobusový terminál nahradí ten stávající. Stávající terminál je umístěn ve vzdálenosti 400 m od železniční stanice a je situován na pozemku soukromého vlastníka.

b) POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ;

Stavba řeší vybudování nového autobusového terminálu, příjezdové komunikace, parkovacích stání a souvisejících ploch. Součástí stavby je výstavba nového zastřešení, inženýrské sítě a sadové úpravy.

SO 001 – PŘÍPRAVA ÚZEMÍ

ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

V rámci objektu bude provedeno dočasné zařízení staveniště a následně jeho odstranění. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemcích stavby mimo ochranná pásma inženýrských sítí. Rozsah zařízení staveniště bude při stavbě zhotoven dle požadavků zhotovitele.

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ

Vzhledem k výstavbě inženýrských sítí, především kanalizace a konstrukcí komunikace je nutné stavbu budovat jako jeden celek. Po dobu výstavby bude autobusová zastávka před výpravní budovou nahrazena provizorní zastávkou a obratištěm vozidel MHD a VLD za budovou železniční stanice v Nádražní ulici tak, aby bylo možné v ranní i odpolední dopravní špičce odbavit cestující deseti linek VLD a čtyř linek MHD. O této skutečnosti je nutné s půlročním předstihem (respektive minimálně tříměsíčním předstihem) informovat Plzeňského organizátora veřejné dopravy POVED s. r.o. tak, aby mohla být provedena **komplexní** změna jízdních řádů všech linek VLD obsluhujících tuto zastávku, které jsou navázány jak na rychlíky, tak osobní vlaky drážní dopravy (dtto je nutné informovat Klatovskou dopravní společnost s. r.o. provozující linky MHD v Klatovech). V závislosti na stavebních pracích bude osazeno provizorní dopravní značení, které navede cestující od výpravní budovy k dočasné autobusové zastávce. Parkovací stání před výpravní budovou budou také zrušena. Na stavbu bude umožněn vjezd pouze pro nutné zásobování výpravní budovy a pro budovu na p.č. 1940. Dále je nutné zachovat pěší trasu k výpravní budově. Ostatní doprava bude po dobu výstavby vyloučena.

ODSTRANĚNÍ NEPROVOZOVANÉHO PLYNOVODU

Tento objekt se také zabývá zrušením stávající neprovozovaného plynovodu podél ulice Nádražní. Provozovatelem plynovodu je GasNet, s.r.o. Neprovozovaný plynovod bude odstraněn v délce 322,0 m. Rozsah je patrný z výkresu C3 Koordinační situační výkres.

Odstranění plynovodu bude provedeno odbornou firmou.

KONTROLA STÁVAJÍCÍCH SÍTÍ

Součástí objektu je také kontrola hloubky vodovodu v místě nové příjezdové komunikace do autobusového terminálu. Při výkopových pracích bude přítomen správce sítě. V případě nevyhovujícího krytí bude se správcem dohodnuto řešení – osazení chráničky/přeložka.

SO 101 – KŘÍŽOVATKA

Jedná se o výstavbu nové příjezdové komunikace k autobusovému terminálu (místní komunikaci). Stávající příjezd k výpravní budově bude rekonstruován a bude sloužit pro příjezd na parkoviště – řeší objekt SO103. Nová příjezdová komunikace bude napojena na místní komunikaci ulice Nádražní u směrového oblouku, naproti parcele č. 2590. Délka příjezdové komunikace je 127,91 m.

Rekonstrukce řeší výstavbu nové stezky pro chodce a cyklisty společné šířky 3,00 m. V místě přechodu přes příjezdovou komunikaci terminálu bude stezka rozšířena na 4,00 m a bude zřízen přechod a přejezd pro cyklisty společný. Stezka bude u terminálu napojena na dělenou stezku pro chodce a cyklisty a na začátku úseku bude napojena na stávající asfaltový chodník, který vede od terminálu k podchodu pod železniční tratí. Dále bude ze stezky zřízeno rameno, které se napojí na stezky v souběžném projektu, které vede přes ulici Nádražní. Stezka podél ulice Nádražní bude zrušena. Stezka bude na jedné straně ohraničena betonovým chodníkovým obrubníkem s výškou podsázky +6 cm.

Podél ulice Nádražní bude dle požadavku města Klatovy osazen řezaný žulový obrubník 1,00x0,30x0,20 m. Obrubník bude mít stejný vzhled jako obrubník z realizovaného souběžného projektu. U žulového obrubníku bude osazen žulový jednořádek. Jízdní pruhy do terminálu budou na vnější straně ohraničeny vodícím proužkem z žulového dvouřádku šířky 0,25 m a betonovým obrubníkem s výškou podsázky +12 cm. Obrubníky a žulová přídlažba budou uloženy do betonového lože C20/25 XF3 s boční opěrou. Přídlažba bude vypárována MC 25-XF4.

Součástí příjezdové komunikace k terminálu je vybudování ochranného ostrůvku pro přecházení, který zvýší bezpečnost pěších a cyklistů. Ostrůvek na příjezdové komunikaci k terminálu byl navržen v šířce 2,50 m a délky 16,40 m. Ostrůvek bude ohraničen betonovým silničním obrubníkem s výškou podsázky +20 cm. V místech přechodu je osazen snížený nájezdový obrubník s výškou podsázky +2 cm. Změna výšky bude provedena přechodovými obrubníky. Okolo ostrůvku bude zřízen žulový dvouřádek.

Součástí objektu je výměna obrubníku na ulici Nádražní. Stávající obrubník je v havarijním stavu. Nový obrubník bude umístěn ve stejné poloze, pouze s normovou podsázkou +12 cm a dle požadavků města bude tento obrubník žulový a bude u něho osazen žulový jednořádek. Vzhled bude stejný jako na již realizovaném souběžném projektu.

Poloměry nároží byly navrženy dle vlečných křivek.

Navržená komunikace bude plynule napojena na stávající stav. Asfaltové vrstvy budou napojeny s odskoky, které vytvoří zazubení pro provázání jednotlivých asfaltových vrstev.

Podrobněji viz objekt SO101.

SO 102 – AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

Objekt řeší výstavbu nového autobusového terminálu a okružní křižovatky. Komunikace budou vedeny jako účelové.

Okružní křižovatka na začátku terminálu bude sloužit pro otáčení autobusů. Vnější poloměr křižovatky je 15,0 m. Poloměr středového ostrůvku je 5,0 m. Okružní křižovatka bude ohraničena dvouřádkem ze žulových kostek a silničním betonovým obrubníkem 1000x150x250 s výškou podsázky +12 cm uloženým do betonového lože C20/25-XF3 s boční opěrrou. Přídlažba bude vyspárována MC25-XF4. Na okružní křižovatku je napojena příjezdová (místní) komunikace a dále účelové komunikace autobusového terminálu.

Komunikace autobusového terminálu má délku 464,17 m. Komunikace bude od staničení km 0,000 00 až km 0,185 00 dvoupruhová obousměrná. Od staničení km 0,185 00 až po konec úseku v km 0,464 17 bude komunikace jednosměrná.

Autobusy přijedou po příjezdové komunikaci na okružní křižovatku a pojednou na výstupní stání u výpravní budovy. Dále pojedou na odstavná stání, kde budou vyčkávat na odjezd. Poté pojedou po obousměrné komunikaci na okružní křižovatku, kde se otočí a pojedou na nástupní stání. Poté pojedou po jednosměrné komunikaci na okružní křižovatku a dále.

Podél komunikace autobusového terminálu bude zřízeny autobusové zastávky. Celkem se jedná o 14 zastávek – 3x výstupní stání, 3x cyklobusy, 2xMHD a 6xVLD.

Nástupní hrany budou provedeny z betonového zastávkového obrubníku 1000x400x290 s výškou nástupní hrany +16 cm. Nástupní hrana +16 cm byla volena s ohledem na lepší zajištění autobusů k nástupní hraně. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C30/37-XF3,XF4.

Autobusové zastávky pro cyklobusy jsou navrženy v délce 20,0 m s rozestupy 5,0 m a v šířce 3,50 m. Typ stání je polotěsný – umožňuje nezávislý výjezd, ovšem neumožňuje zajetí do zastávky před obsazené stání.

Autobusové zastávky pro výstupní stání jsou navrženy v délce 16,0 m s rozestupy 15,0 a 13,0 m. a šířce 3,50 m. Typ stání je volný – umožňuje nezávislý výjezd a příjezd. Nástupní hrana bude po celé délce zastávkového pruhu s výjimkou přerušení ve sjezdu.

Zastávkový pruh na druhé polovině autobusového terminálu je zřízeno šikmé pro snadnější příjezd a odjezd autobusů. Šířka zastávkového pruhu je 3,50 až 5,42 m.

Autobusová zastávka pro MHD je navržena pro 2 autobusy délky 12 m o délce nástupní hrany 25,0 m.

Autobusové zastávky pro VLD jsou navrženy v délce 16,00 m.

Autobusové zastávky pro MHD a VLD umožňují volný příjezd a odjezd.

V ploše mezi komunikacemi budou zřízeny 2 plochy pro odstavování autobusů. Celkem bude zřízeno 16 odstavných stání o šířce 3,50 m. Všechna odstavná stání umožňují odstavení autobusů délky 19,0 m.

V km 0,120 94 a km 0,343 23 bude zřízeno místo pro přecházení chodců. Bude osazen snížený nájezdový obrubník betonový 1000x150x150 s výškou podsázky +2 cm. Místo pro přecházení má šířku 4,00 m. Délka míst pro přecházení je 7,00 m z důvodu vlečných křivek pro autobusy a šířce jízdních pruhů.

V km 0,018 00 a 0,458 00 bude zřízeno místo pro přecházení. Bude osazen snížený nájezdový obrubník betonový 1000x150x150 s výškou podsázky +2cm. Místo pro přecházení navazuje na přilehlé pěší trasy a bude mít šířku 2,00 m. Délka míst pro přecházení je 7,00 a 5,08 m z důvodu vlečných křivek pro autobusy a šířce jízdních pruhů.

Komunikace bude ohraničena dvouřádkem ze žulových kostek a silničním betonovým obrubníkem 1000x150x250 s výškou podsázky +12 cm dle situačního výkresu.

Šířka chodníku/nástupiště je 5,00 m. Do chodníku jsou umístěny přístřešky s lavičkami.

Je navržena stezka pro cyklisty, které se napojí na společnou stezku u okružní křižovatky a pokračuje až po výpravní budovu v šířce 3,00 m.

Před výpravní budovou budou zřízeny 4 parkovací stání typu K+R a 1 taxi. Parkovací stání budou od komunikace odděleny čtyřmi žulovými obrubníky 1000x200x200, které budou výškově odstupňovány po 2 cm. Parkovací stání bude na vnější straně odděleno od chodníku žulovým obrubníkem 1000x150x150 s výškou podsázky +2 cm pro snadný přístup na chodník. Podél parkovacích stání budou osazeny dopravní sloupky pro zamezení najíždění na chodník. Parkovací pruh je zřízen v celkové šířce 3,50 m a délka parkovacích stání je min. 7,25 m

V km 0,007 50 bude zřízen samostatný sjezd k přilehlé nemovitosti. Sjezd bude přes snížený nájezdový obrubník betonový 1000x150x150 s výškou podsázky +5 cm. Šířka sjezdu je 5,00 m.

V km 0,160 00 bude zřízen sjezd na drážní pozemek. Sjezd bude přes snížený nájezdový obrubník 1000x150x150 s výškou podsázky +2 cm. Šířka sjezdu 4,00 m. Průjezdní profil sjezdu je výškově omezen navrženou konstrukcí zastřešení. Výška průjezdného profilu je 3,0 m. Sjezd slouží pro revizi dráhy s výjimečným využíváním. Vjezd a výjezd ze sjezdu je možný pouze pokud není autobus u výstupního stání. Provoz u sjezdu bude v době jeho využití řízen pověřenou osobou.

Stávající zídka oplocení mezi autobusovým terminálem a železnicí bude sanována. Rozsah sanace bude určen při stavbě, dle poškození zídky. Předpokládá se otlučení zídky, provedení vyrovnávací vrstvy, natažení lepidla s armovací tkaninou a natažení finální omítky. Výkopové práce podél zídky musí být prováděny s opatrností, aby nedošlo k poškození zídky. V případě poškození stavebník zajistí opravu.

Při výlukách železniční dopravy je možné zřídit provizorní autobusové zastávky na odstavných stáních.

Před nebo při stavbě budou v rámci souběžného projektu rekonstrukce výpravní budovy rekonstruovány inženýrské sítě.

Podrobněji viz objekt SO102.

SO 103 – PARKOVIŠTĚ IAD

Objekt řeší výstavbu nového parkoviště pro osobní automobily. Parkoviště je v těsné blízkosti autobusového terminálu.

Parkoviště je navrženo s ohledem na další objekty stavby a souběžný projekt Regenerace PS Pod Hůrkou, Klatovy – etapa 3 – tento projekt je již realizován a Rekonstrukci výpravní budovy

Parkoviště je navrženo v délce 211,82 m a příjezdové komunikace na parkoviště v délce 25,62 m.

Parkoviště bude připojeno do křižovatky ulice Nádražní a ulice Hlávkova v prostoru stávající příjezdové komunikace k výpravní budově. V místě připojení bude zřízen asfaltový povrch. Připojení parkoviště bude zřízeno jako křižovatka (místní komunikace na místní komunikaci) s příslušným dopravním značením. Komunikace parkoviště již bude účelová komunikace.

Navržená komunikace bude plynule napojena na souběžný projekt. Asfaltové vrstvy budou napojeny s odskoky, které vytvoří zazubení pro provázání jednotlivých asfaltových vrstev.

Celkem je na parkovišti navrženo 106 parkovacích stání včetně 6 parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu. Po výstavbě souběžného projektu cyklo domu budou 3 parkovací stání pro osoby s omezenou schopností pohybu přesunuty a vznikne prostor pro 1 další parkovací stání.

Parkovací stání budou rozdělena rozděleny do úseku, které budou rozděleny zelenými ostrůvky se stromy.

Z důvodu, že je parkoviště v celém úseku v přímé by mohlo docházet k zvýšené rychlosti, a proto byl v km 0,135 47 navržen zpomalovací práh. Zpomalovací práh má délku 4,00 m a nájezdy dlouhé 1,00 m. Na zpomalovací prahu je zřízeno místo pro přecházení chodců. Zpomalovací práh je oproti niveletě vyvýšen o 6 cm. Dále byl navržen zpomalovací práh snížením nivelety u konce úseku před parkovacími stáními pro osoby s omezenou schopností pohybu. Délka zpomalovacího prahu 1,5 m a snížení nivelety je o 10 cm. Snížení zpomalovacího prahu je navrženo z důvodu nutného výškového napojení na souběžný projekt cyklo domu a zklidnění komunikace.

Podél ulice Nádražní bude dle požadavku města Klatovy osazen řezaný žulový obrubník 1,00x0,30x0,20 m. Obrubník bude mít stejný vzhled jako obrubník z realizovaného souběžného projektu. U žulového obrubníku bude osazen žulový jednořádek. Jízdní pruhy do parkoviště budou na vnější straně ohraničeny vodícím proužkem z žulového dvouřádku šířky 0,25 m a betonovým obrubníkem s výškou podsázky +12 cm. Obrubníky a žulová přídlažba budou uloženy do betonového lože C20/25 XF3 s boční opěrrou. Přídlažba bude vypárována MC 25-XF4.

Komunikace a parkovací stání bude ohraničena silničním betonovým obrubníkem 1000x150x250 s výškou podsázky +8 cm. Tato výška umožní u parkovacích stání požadovaný přesah vozidla. Snížená místa pro přístup na chodník bude opatřena betonovým sníženým obrubníkem 1000x150x150. Zelené ostrůvky se stromy budou od pojezdových ploch odděleny chodníkovým obrubníkem 1000x100x200 bez podsázky. Řešení bez podsázky umožní odtok vody do zeleně a vsakování. Obrubníky budou uloženy do betonového lože C20/25-XF3.

Z důvodu výškového navázání na stávající terén mezi parkovištěm a ulicí Nádražní je nutné vybudovat zárubní zeď. Zárubní zeď bude mít výšku přibližně 1,00 nad upraveným terénem a od obratiště na

konci úseku bude mít zeď výšku přibližně 1,25 m nad upraveným terénem. Zárubní zeď bude rozdělena do dvou úseků, které budou rozděleny schodištěm. První úsek od staničení km 0,092 00 až km 0,134 47 bude mít i s boční částí schodiště délku 44,5 m. Druhý úsek od staničení km 0,136 47 až k chodníku za koncem úseku bude mít délku 90,6 m. Bude provedena z pohledového ztraceného bednění šířky 300 mm. Zeď bude postavena na betonovém základu, který bude proveden na podkladním betonu a podsypu. Zárubní zeď bude opatřena izolací proti vodě. Za zdí bude zřízena betonový žlab uložený do betonového lože C20/25-XF3 pro odvedení vod z přilehlého svahu. Pod žlabem bude zřízena odvodňovací vrstva a drenážní trubka PVC DN150. Pod drenážním potrubím bude nepropustná zemina. Zárubní zeď bude 0,75 m za obrubníkem parkovacích stání pro zajištění bezpečného přesahu vozidla při parkování. Po výstavbě cyklodому bude část zdi na konci úseku rozebrána a v rámci souběžného projektu bude nová zeď cyklodому napojena na zárubní zeď v tomto projektu.

Pro překonání výškového rozdílu bude mezi zárubní zdí zřízeno schodiště s 15 stupni o rozměrech 150/330. Schodiště bude na stranách doplněno zábradlím. Schody budou prefabrikované o rozměru 150x350 mm, délky 1,0 nebo 2,0 m. Šířka schodiště je 2,0 m

Parkovací stání budou od stezky pro cyklisty odděleny zeleným pruhem šířky 1,50 m.

Na ulici Nádražní bude a osazen nový silniční obrubník v nové poloze a částečně ve stávající poloze. Od staničení km 0,060 00 až km 0,105 00 bude pouze nahrazen stávající obrubník, který je v havarijním stavu, novým ve stávající poloze. V km 0,126 50 bude přes ulici Nádražní zřízeno místo pro přecházení. Z důvodu dodržení rozhledových poměrů a délky přecházení je nutné od km 0,105 00 až km 0,142 00 ulici Nádražní zúžit a zrušit parkovací stání. V místě pro přecházení bude osazen betonový obrubník 1000x150x150 s výškou podsázky +2 cm. Od staničení km 0,142 00 bude zachován stávající obrubník. Nové obrubníky na ulici Nádražní budou doplněny o žulový dvouřádek v šířce 0,25 m.

V km 0,186 00 bude zřízeno obratiště pro snadnější otáčení vozidel na konci úseku. Obratiště bude vydlážděno ze stejné dlažby jako „chodníčky na komunikaci“ čímž bude zdůrazněno, že se nejedná o parkovací stání.

V tomto stavebním objektu také bude provedena příprava pro elektromobily. Na začátku parkoviště bude vybetonován základ pro rozvaděč 1,0x1,0x1,0 m. Dále budou vybetonovány základy pro elektronabíječky o rozměrech 0,5x0,5x1,0m. V budoucnu je počítáno s 11 stojany. První stojan bude sloužit pro první parkovací stání a poté každý další stojan pro dvojici parkovacích stání, celkem tedy 21 stání. Ze základu rozvaděče půjde do každého základu stojanu samostatná chránička. Do prvních čtyřech bude přivedena chránička o průměru 160 a do zbylých průměru 75. Větší průměr je zvolen s ohledem na možnost osazení výkonnější nabíječky a požadovaný větší přírodní kabel. Velikosti chrániček mohou být při stavbě po dohodě s investorem pozměněny. Jedná se pouze o přípravu. Dobíjecí stanice a rozvaděč projekt neřeší.

Koordinace se souběžným projektem cyklodому je vykreslena v příloze C8. Inženýrské sítě pro cyklodům musí být vybudovány před nebo při stavbě autobusového terminálu. Cyklodům může být vybudován současně nebo i samostatně po autobusovém terminálu. Při výstavbě cyklodому dojde k rozebrání 3 parkovacích stání pro osoby s omezenou schopností pohybu, které budou přesunuty na

druhou stranu komunikace. Nad rampou bude řízeno 1 parkovací stání. Chodníkové plochy cyklo domu budou plynule napojeny na chodníky u autobusového terminálu.

Poloměry nároží byly navrženy dle vlečných křivek pro osobní automobily.

Šířky jízdních pruhů jsou podrobněji popsány v bodě 2.2.2 této zprávy.

Odvodnění – viz bod 6 této zprávy Podrobněji viz objekt SO103.

SO 301 – KANALIZACE

Bude vybudována dešťová kanalizace. Srážková voda bude sbírána 3 navrženými stokami (větvě A – C). Stoky B a C jsou napojeny na stoku A, která pokračuje až po napojení na stávající kanalizaci, kam bude voda a řízeně vypouštěna. Pro retenci vody bude na stoce A vybudován podzemní dutý prostor z voštinových boxů. Větvě B a C odvodňují přibližně polovinu prostoru, stoka A zbytek. Zpevněné plochy budou na kanalizaci napojeny uličními vpustmi a štěrbinovými žlaby, přístřešky nad nástupišti dešťovými svody. Stavba bude realizována v otevřeném výkopu.

Podrobněji viz objekt SO301.

SO 302 – PŘELOŽKA KANALIZACE

Bude vybudována přeložka kanalizace. Přeložka je navržena z důvodu návrhu nových sloupů přístřešků. Potrubí bude v blízkosti opěrných sloupů obetonováno.

Bude provedena revize kanalizačních šachet Š 4153 a Š 4158, případně jejich rekonstrukce (výměna poklopů, prstenců, v krajním případě výměna celé šachty).

Podrobněji viz objekt SO302.

SO 303 – PŘELOŽKA VODOVODNÍ PŘÍPOJKY

Bude provedeno přebudování vodovodní přípojky z LT 100 na vodovodní řad stejné dimenze. Na konci vodovodu budou odbočeny 2 přípojky délky 2,3 m, které budou po ukončení osazením vodoměrů ve společné vodoměrné šachtě. Za šachtou pokračuje potrubí vnitřního vodovodu, které ale už není součástí SO 303 (stavba jiného investora). Vodovod bude vybudován z trub z tvárné litiny s jištěnými spoji.

Podrobněji viz objekt SO303.

SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Objekt řeší vybudování nového osvětlení u příjezdové komunikace včetně nasvětlení přechodu, okružní křižovatky, autobusového terminálu a parkoviště. Veřejné osvětlení bude také připojeno na přístřešky.

Podrobněji viz objekt SO401.

SO 402 – SDĚLOVACÍ A INFORMAČNÍ SYSTÉM

Objekt řeší vybudování nového sdělovacího a informačního systému včetně informačních tabulí.

Podrobněji viz objekt SO402.

SO 403 – PŘELOŽKA CETIN

Správce vedení zajistí dodavatele přeložky. Přeložka bude zpracována dle projektu, který vypracoval projektant objednaný správcem – souběžný projekt. Níže je uveden pouze přibližný návrh přeložky.

Vzhledem ke zrušení stávající komunikace a vybudování nového připojení parkoviště bylo nutné řešit přeložku. Stávající metalické kabely budou přeloženy dle situačního výkresu. Délka rušeného kabelu je 45,0 m. Stávající kabel bude odstraněn a bude naspojován nový kabel. Délka nové trasy kabelu je 46,0 m.

Pod novou příjezdovou komunikací do terminálu bude kabel výškově přeložen do požadované hloubky a bude uložen do chráničky.

Kabely budou uloženy do země. V místě křížení s komunikací budou vedeny v hloubce 0,90 m kolmo pod komunikací v kabelových chráničkách.

Podrobněji viz objekt SO 403.

SO 404 – PŘELOŽKA ELEKTRICKÉHO VEDENÍ

Vzhledem ke změně trasy zpevněných ploch je nutné přeložit stávající elektrické vedení NN.

Správce vedení zajistí dodavatele přeložky. Přeložka bude zpracována dle projektu, který vypracoval projektant objednaný správcem – souběžný projekt. Níže je uveden pouze přibližný návrh přeložky.

Stávající elektrické vedení NN bude přeloženo dle situačního výkresu. Délka rušeného vedení je 80,0 m. Stávající kabel bude odstraněn a bude naspojován nový kabel. Délka nové trasy kabelu je cca 97,0 m (21,9 m a 75,1 m). Na začátku parkoviště (u stezky pro cyklisty) bude zřízen betonový základ a rozvodná skříň. Přeložka elektrického vedení NN bude zavedena do této skříně a ze skříně bude pokračovat k budově na p.č. 1940. Skříň bude sloužit pro možnost napojení veřejného osvětlení na elektrickou síť. Vedle této skříně bude v rámci objektu SO103 zřízen betonový základ, na který bude v budoucnu osazen rozvaděč, ze kterého budou napojeny dobíjecí stanice.

Kabely budou uloženy do země. V místě křížení s komunikací budou vedeny v hloubce 1,00 m kolmo pod komunikací v kabelových chráničkách. V chodníku a ve volném terénu budou uloženy v hloubce 0,35 m.

Podrobněji viz objekt SO 404.

SO 405 – PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO VEDENÍ

Vzhledem k rozšíření zpevněných ploch bude zřízena stranová a výšková přeložka stávajícího sdělovacího vedení.

Stávající vedení bude přeloženo dle situačního výkresu. Délka rušené trasy je 80,6 m. Délka nové trasy kabelu je 72,9 m. Stávající kabel bude směrově a výškově přemístěn. Přebytný kabel bude na konci přeložky smotán do rezervy. Stávající vedení nesmí být přerušeno.

Při výkopových pracích bude přizván správce sítě, se kterým bude konzultován stav vedení a stávající chráničky. V projektu je počítáno s výměnou stávajících chrániček za nové. V případě že správce rozhodne, je možné stávající chráničky ponechat, musí být ovšem v požadované délce.

Kabely budou uloženy do země. V místě křížení s komunikací, pod stezkou a chodníkem (budou výjimečně pojížděny) budou vedeny v hloubce 0,90 m v kabelových chráničkách. Ve volném terénu budou vedeny v hloubce 0,90 m.

Podrobněji viz objekt SO 405.

SO 501 – PŘELOŽKA PLYNOVODU

Objekt řeší výškovou přeložku středotlakého plynovodu pod novou příjezdovou komunikací do autobusového terminálu. Dále přeložku středotlaké plynovodní přípojky a zkrácení nízkotlakého plynovodu.

Podrobněji je popsáno v objektu SO501.

SO 701 – ZASTŘEŠENÍ NÁSTUPIŠŤ

Zastřešení nástupišť je realizováno pomocí nosné ocelové konstrukce typu „vlaštovka“, tedy pomocí nosných ocelových rámů tvaru „T“. Zastřešení nástupiště č.1 a č.2 jsou navrženy v příčném směru nesymetricky vykonzolované na délku 2,6 m na jedné a 2,9 m na druhé straně. Delší vykonzolování je směřováno vždy směrem do vozovky. Obě nástupiště jsou zastřešena typově stejnou konstrukcí. Rámy jsou navrženy jako jednosloupové. Příčné rozpětí zastřešení, včetně opláštění, je po celé délce konstantní a to 5,50 m. Délka zastřešení činí 123,845 m a rozteč mezi sloupy je 8,00 m s výjimkou rozteče v řadě 1-2, kde je rozteč 7,00 m. Na vzdálenějším konci od VB, je střešní konstrukce zaoblena v poloměru R 2750 mm. Zaoblení je patrné z výkresové dokumentace. Konstrukce zastřešení je uvažována v podélném spádu kopírujícím terén. Konstrukce zastřešení klesá směrem od VB v podélném spádu 0,5 %.

Dále bude zřízeno 7 samostatných přístřešků .

Podrobněji viz objekt SO 701.

SO 801 – SADOVÉ ÚPRAVY A MOBILIÁŘ

Dojde ke kácení stromů. V rámci SO 801 bude pokáceno 101 stromů, 7 keřů a křovinatých porostů. Kácené stromy jsou znázorněny v C3 Koordinační situační výkres s číslem dle dendrologického průzkumu. Průzkum je uveden v související dokumentaci. Dle dendrologického průzkumu budou káceny stromy: 20-73, 77, 78, 79, 81-89, 91, 94 – 119, 125, 126, 133, 134, 135, 154, 155, 156.

Objekt dále řeší výsadbu nových stromů. Stromy budou vysazeny podél ulice Nádražní a dále v zelených plochách parkoviště. Dále objekt řeší zelené plochy a výsadbu keřů a rostlin-

Podrobněji viz objekt SO 801.

2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Posouzení technických podmínek požární ochrany:

- a) VÝPOČET A POSOUZENÍ ODSUPOVÝCH VZDÁLENOSTÍ A VYMEZENÍ POŽÁRNĚ NEBEZPEČNÝCH PROSTORŮ,

Stavba komunikací nezahrnuje objekty s nutností vymezení požárně nebezpečného prostoru.

Objekt SO701 – Zastřešení nástupišť bude tvořit samostatný požární úsek posuzovaný dle ČSN 73 0802.

Z hlediska požárního rizika se jedná o objekt bez požárního rizika.

Z hlediska posouzení konstrukcí se jedná o samostatné stojící vnější objekt s nosnou střešní konstrukcí zcela otevřeného objektu.

- b) ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉHO MNOŽSTVÍ POŽÁRNÍ VODY, POPŘÍPADĚ JINÉHO HASIVA,

V rámci stavby bude přebudována vodovodní přípojka na vodovodní řád, viz SO303. Stavebními úpravami jinak nebude zasahováno do veřejného vodovodního řádu ani jiných zdrojů požární vody. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody. Samotná stavba nevyžaduje zajištění požární vodou ani jinými hasivy.

- c) PŘEDPOKLÁDANÉ VYBAVENÍ STAVBY VYHRAZENÝMI POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍMI ZAŘÍZENÍMI VČETNĚ STANOVENÍ POŽADAVKŮ PRO PROVEDENÍ STAVBY,

Vzhledem k charakteru stavby nevznikají požadavky na vybavení požárně bezpečnostními zařízeními ani stanovení požadavků na provádění stavby.

- d) ZHODNOCENÍ PŘÍSTUPOVÝCH KOMUNIKACÍ A NÁSTUPNÍCH PLOCH PRO POŽÁRNÍ TECHNIKU VČETNĚ MOŽNOSTI PROVEDENÍ ZÁSAHU JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY.

Stavebními úpravami nebude zasahováno do veřejného vodovodního řádu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

Přijezdy k nemovitostem zůstanou zachovány.

V době realizace stavby bude zajištěn průjezd vozidlům hasičského záchranného sboru. Uzavírky v rámci stavby budou předem hlášeny krajskému operačnímu středisku HZS.

Stavbou nebudou dotčeny stávající vodovodní hydranty v území. V případě nutnosti zásahu hasičského záchranného sboru v okolí stavby bude zajištěn přístup členům hasičského záchranného sboru k těmto hydrantům.

Jedná se o výstavbu nového autobusového terminálu, příjezdové komunikace, parkoviště, zastřešení a inženýrských sítí.

Parametry stavby jsou navrženy v souladu s příslušnými normami a umožňují průjezd požární a zdravotní techniky. Ve všech místech komunikace je zpevněná vozovka min. 3,0 m a minimální průjezdní profil 3,5 x 4,1 m. Příjezdová komunikace je rozdělena dělicím ostrůvkem se šířkou jízdního pruhu min 4,25. Okružní křižovatka má šířku jízdního pruhu 10,0 m. Komunikace na autobusovém terminálu má šířku 5,08 a 7,00 m. Komunikace parkoviště má šířku 6,00 m. Průjezdy byly ověřeny vlečnými křivkami.

e) ZABEZPEČENÍ STAVBY ČI ÚZEMÍ STAVBOU POŽÁRNÍ OCHRANY, POKUD TO ODŮVODŇUJÍ POŽADAVKY NA ZÁCHRANNÉ A LIKVIDAČNÍ PRÁCE NEBO OCHRANU OBYVATELSTVA;

Není realizováno.

f) STANOVENÍ KATEGORIE Z HLEDISKA POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI A OCHRANY OBYVATELSTVA:

Na základě § 39 odst. 1 zákona o požární ochraně v návaznosti na vyhlášku č. 460/2021 Sb., o kategorizaci staveb z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva (dále jen „vyhlášky o kategorizaci staveb“) se jedná o stavbu, kterou lze s ohledem na kritéria a charakteristiky stavby začlenit jako stavbu **kategorie I** která představuje mírné nebezpečí.

Ustanovení § 40 odst. 1 zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů stanoví, že se státní požární dozor dle ustanovení § 31 odst. 1 písm. b) zákona o požární ochraně nevykonává u stavby **kategorie 0**, nepředstavující zvláštní nebezpečí a **kategorie I**, představující mírné nebezpečí.

g) SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY:

ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb. Nevýrobní objekty

ČSN 73 0804 Požární bezpečnost staveb. Výrobní objekty

ČSN 73 0833 Požární bezpečnost staveb. Budovy pro bydlení a ubytování

Vyhláška č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

Vyhláška č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb

Uvedené právní normy a předpisy byly aplikovány včetně dodatků.

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Kritéria tepelně technického hodnocení.

S ohledem na druh výstavby není stavba hodnocena.

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

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

Bylo navrženo nové veřejné osvětlení.

Byla zpracována hluková studie, která je součástí související dokumentace.

Byly použity standartní materiály, které omezí vibrace.

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ (PRONIKÁNÍ RADONU Z PODLOŽÍ, BLUDNÉ PROUDY, TECHNICKÁ SEIZMICITA, HLUK, PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ APOD.)

Vzhledem k blízkosti železniční stanice se stavba nachází v oblasti s bludnými proudy. Byly navrženy materiály, které nepodléhají korozi.

Stavba se nenachází v oblasti seizmicky aktivní ani poddolovaném území.

Bude vznikat hluk od provozu automobilové dopravy. Byla zpracována hluková studie.

Před zahájením stavby a po realizaci stavby bude provedeno měření hluku – viz stanovisko KHS.

Protipovodňová opatření nejsou navržena.

3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY;

Napojovací místa jsou patrná z dokumentace jednotlivých objektů.

b) PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY;

Připojovací rozměry a další hodnoty jsou řešeny podrobněji v jednotlivých objektech.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE;

Jedná se o výstavbu nového autobusového terminálu a parkoviště pro osobní automobily. Výstavbou v těsné blízkosti bude vytvořen ucelený celek, který zajistí dobrou obslužnost území.

Bezbariérové úpravy jsou popsány v bodě 2.4 této zprávy.

b) NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU;

Stavba je napojena na místní komunikace - ulice Nádražní a Hlávkova.

c) DOPRAVA V KLIDU;

Stavba řeší výstavbu parkovacích míst K+R před výpravní budovou. Budou zde zřízeny 4 parkovací stání a 1 stání pro Taxi.

Stavba dále řeší výstavbu parkoviště pro celkem 106 parkovacích stání včetně 6 stání pro osoby s omezenou schopností pohybu.

d) PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY;

Stavba řeší výstavbu chodníků, nástupišť, stezek pro cyklisty a stezek pro chodce a cyklisty společné.

Stezka pro chodce a cyklisty společná je navržena v šířce 3,00 m a 4,00 m.

Stezka pro cyklisty je navržena v šířce 3,00 m.

Chodník podél okružní křižovatky je navržen v šířce 3,00 m a poté má šířku 5,00 m.

Chodník podél stezek pro cyklisty je navržen v šířce 5,00.

Do těchto chodníkových ploch byly umístěny zastávkové přístřešky a sloupy od zastřešení včetně laviček.

U autobusových zastávek pro cyklobusy (autobusy dl. 18,75) je šířka nástupiště vzhledem k umístěným přístřeškům 1,80 m.

Výstupní stání mají volnou šířku (ke sloupům zastřešení) 2,30 m.

Nástupiště mhd má volnou šířku (ke sloupu zastřešení) min. 2,50 m.

Nástupiště VLD mají volnou šířku (k hraně lavičky) min. 2,20 m.

Vzhledem k šířce chodníku mimo sloupy jsou tyto šířky dostatečné.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Dojde ke kácení stromů. V rámci SO 801 bude pokáceno 101 stromů, 7 keřů a křovinatých porostů. Kácené stromy jsou znázorněny v C3 Koordinační situační výkres s číslem dle dendrologického průzkumu. Průzkum je uveden v související dokumentaci. Dle dendrologického průzkumu budou káceny stromy: 20-73, 77, 78, 79, 81-89, 91, 94 – 119, 125, 126, 133, 134, 135, 154, 155, 156.

Tyto stromy je nutné pokácet z důvodu kolize s plánovanou stavbou, případně z důvodu kolize s inženýrskými sítěmi. V rámci objektu SO801 bude provedena náhradní výsadba, která vhodně zapadne do stavby.

Objekt SO801 řeší výsadbu nových stromů. Stromy budou vysazeny podél ulice Nádražní a dále v zelených plochách parkoviště.

Zelené plochy budou ohumusovány v tl. 0,15 a 0,30 m a osety travním semenem nebo bude provedena výsadba travin – viz SO801.

Podrobněji je řešeno v objektu SO801

6 POPIS Vlivů STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Stavba nemá žádné zvláštní podmínky a požadavky na výstavbu ani případnou údržbu. Je nutno dodržovat základní požadavky na výstavbu.

a) VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA;

Dojde k přechodnému zvýšení prašnosti během výstavby způsobené jízdou stavební mechanizace. Zhotovitel je povinen prašnost eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby ke zvýšení prašnosti nedocházelo. K dalším negativním vlivům na ovzduší během výstavby ani po jejím dokončení nedojde.

Je nutné udržovat všechny komunikace, využívané v rámci stavby, v bezvadném stavu, případné znečištění komunikací např. rozježděným bahnem z kol staveništních vozidel průběžně odstraňovat.

Učinit veškerá opatření k eliminaci prašnosti, např. pravidelným kropením vozovek.

Stavební práce provádět tak, aby byli obyvatelé okolní zástavby co nejméně rušeni zvýšenou hlučností, zásadně mimo dobu nočního klidu a pokud možno v pracovní dny době od 7:00 do 17:00.

Dbát na ochranu životního prostředí včasným odvozem stavebního odpadu, sledovat a průběžně likvidovat případné drobné úniky provozních hmot a ropných látek ze stavebních strojů a vozidel, v případě rozsáhlejších úniků neprodleně informovat příslušné orgány státní správy a hasičský záchranný sbor, předcházet znečištění vody, půdy a ovzduší. Je také zakázáno spalovat jakékoliv látky na staveništi.

K přechodnému zhoršení životního prostředí dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení hluku a prašnosti v okolí silnice při stavebních pracích.

Při realizaci stavby dojde ke zvýšení emisí vlivem staveništního provozu, při dovozu materiálu a odvozu vybouraných materiálů. Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit zvýšenou zátěží hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou, která bude nutná pro dopravu stavebního materiálu z a do prostoru stavby. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné. Opravou komunikace dojde naopak ke zvýšení bezpečnosti.

Během výstavby dojde k nárůstu hladiny hluku vlivem stavební činnosti. Zhotovitel je povinen hluk eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby k zvýšení hlučnosti nedocházelo. Vzhledem k tomu, že stavbou navazuje na již stávající pozemní komunikaci, nedojde ke zvýšení hladiny hluku.

Dešťová voda bude svedena do nových uličních vpustí a liniových žlabů a dále do nové a stávající kanalizace. Splašková voda na stavbě vznikat nebude.

Odpady:

Nakládání s odpady bude zajišťovat zhotovitel stavby, který bude zodpovídat za to, že s odpadem vzniklým při stavbě bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění a s prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Likvidace odpadu bude zajištěna dle výše uvedeného zákona, tzn. přednostní využití (výkup, recyklace), nebo jejich odstranění na příslušné skládce odpadů. Pro odpady vedené v kategorii N je nutné zajistit souhlas s nakládáním s nebezpečnými odpady, který na základě písemné žádosti vydá příslušný orgán veřejné správy. Tento souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

Odpady, které vzniknou, budou při výstavbě shromažďovány, utříděné dle jednotlivých druhů. Shromažďovací místa a nádoby na odpady musí mít všechna náležitosti v souladu s vyhláškou MZP ČR č. 541/2020 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady nesmí být skladovány v blízkosti toku. Odpady mohou být dále předány pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Tuto skutečnost je původce povinen si ověřit.

Při nakládání s odpady musí být postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod, povrchových vod, ovzduší, zeminy nebo poškození jiných složek životního prostředí.

Ke kolaudačnímu řízení stavby je nutno předložit příslušnému odboru životního prostředí kompletní evidenci všech odpadů nebo způsob jejich dalšího využití, ze které bude patrné, o který druh odpadu se jedná, jeho množství a původ. Evidence těchto odpadů bude zároveň součástí hlášení původce o produkci a nakládání s odpady.

Odpady budou vznikat jednak přímo v souvislosti s prováděnými stavebními činnostmi a jednak v souvislosti s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů (zázemí zařízení staveniště).

V případě, že dojde v rámci stavby ke vzniku nebezpečných odpadů, je původce odpadu (investor nebo dodavatel stavby – dle vzájemné smlouvy) povinen požádat příslušný odbor životního prostředí o udělení souhlasu k nakládání s veškerými nebezpečnými odpady před zahájením stavebních prací v případě že tento souhlas nemá.

Nepředpokládá se výskyt nebezpečného odpadu IPA.

Pro zeminy ukládané na skládku bude provedena zkouška vyluhovatelnosti a celkový obsah PCB.

V oblasti nakládání s odpady lze při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. (Katalog odpadů).

Ze zákona je povinen likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká odbornou firmou smluvně zavázanou k likvidaci odpadu. Z hlediska vlastního procesu stavby se jedná především o vyřešení a doložení způsobu využití či zneškodnění odpadů. Státní správu v oblasti s nakládáním s odpady provádí místně příslušný stavební úřad nebo jiný orgán po dohodě s místně příslušným odborem životního prostředí.

Odpady budou tříděny podle jednotlivých druhů a kategorií. Odpady budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem.

K závěrečné kontrolní prohlídce budou příslušnému stavebnímu úřadu předloženy doklady o předání vzniklých odpadů oprávněné osobě (písemné vyhotovení potvrzení o převzetí daného druhu a množství odpadu oprávněnou osobou).

Přehled druhu odpadů, které se na stavbě vyskytnou nebo mohou vyskytnout:

O – odpady, které nejsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

N - odpady, které jsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

první dvojčíslí označuje skupinu odpadů

druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů

třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů

V tabulce je uvedeno přibližné množství odpadů, které vzniknou při stavbě. Přesné množství je uvedeno v položkovém rozpočtu stavby. Množství zeminy

katalogové číslo odpadu	kategorie odpadu (O/N):	název odpadu	předpokl. množství (t,l)	způsob nakládání s odpady
02 01 07	O	odpady z lesnictví	-	Dle Zákona č. 541/2020 Sb. O odpadech
08 01 11	N	barva s obsahem organických rozpouštědel	-	
08 01 12	N	barva neuvedená pod č. 08 01 11	-	
13 02 05	N	nechlorovaný motorový, převodový nebo mazací olej	4,0 (l)	
13 02 08	N	ostatní motorové, převodové nebo mazací oleje	4,0 (l)	
14 06 03	N	ostatní rozpouštědla nebo jejich směsi	4,0 (l)	
15 01 10	N	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly znečištěné škodlivinami	-	
15 02 02	N	sorbent, upotřebená čisticí tkanina, filtrační materiál, ochranná tkanina	-	
17 01 01	O	beton	640,0 (t)	
17 01 02	O	cihly	-	
17 01 03	O	keramické výrobky	-	
17 02 01	O	dřevo	3,0 (t)	
17 02 02	O	sklo	-	
17 02 03	O	plasty	-	

17 03 01	N	asfaltové směsi obsahující dehet	-	
17 03 02	O	asfaltové směsi	2600 (t)	
17 04 05	O	železo a ocel	3,0 (t)	
17 05 04	O	zemina a kamení	36000 (t)	
17 06 03	O	ostatní izolační materiály	-	
17 09 04	O	směsné stavební a demoliční odpady	-	

Zemina, asfaltové směsi a beton budou odvezeny na recyklační skládku. Je žádoucí odvést co nejvíce materiálu k recyklaci.

Vyfrézovaná asfaltová směs bude odvezena na recyklační skládku. V případě zájmu investora bude odvezena na jejich skládku.

Nakládání s dřevinami je popsáno v objektu SO801.

Stávající zámková dlažba bude odvezena na recyklační skládku. V případě zájmu vlastníka pozemků/investora bude odvezena na jejich skládku.

Žulové obrubníky budou ponechány vlastníkům pozemků případně investorovy stavby (nezahrnuje se do odpadů).

Oleje a rozpouštědla vznikají ze stavební mechanizace.

Vzniklé biologické odpady budou přednostně zpracovány v kompostárně.

Dodavatel stavby během stavebních prací zajistí kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby nebo kontejneru a ekologicky podle zákona č. 541/2020 Sb. zlikvidovat.

b) VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU – OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ, ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD.

Stavba nebude mít negativní vliv na ochranu přírody, svým charakterem nezasahuje do prvků pro ochranu přírody. Stavební pozemky se nenachází v pásmu vodních zdrojů nebo léčebných pramenů. Vodní zdroje ani léčebné prameny stavbou nejsou dotčeny.

Stavební i dopravní stroje, používané při všech pracích, musí být v dobrém technickém stavu, tento stav je třeba ověřit před zahájením prací a průběžně sledovat po celou dobu provádění stavby. Zjištěné závady je nutno bezodkladně odstranit. Hlavní pozornost při sledování technického stavu je potřebné věnovat místům možných úniků olejů a pohonných hmot.

V průběhu realizace stavby je investor povinen zajistit dodržování obecných podmínek ochrany rostlin a živočichů dle ust. § 5 a ochrany dřevin dle § 7 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Investor v průběhu celé realizace dále zajistí, že nedojde k nedovoleným zásahům do dřevin, které způsobí podstatné nebo trvalé snížení jejich ekologických nebo společenských funkcí nebo bezprostředně způsobí jejich odumření.

Případné kácení dřevin je podle ust. § 8 zákona možné pouze ze závažných důvodů, po vyhodnocení jejich funkčního a estetického významu, výhradně na základě souhlasného rozhodnutí orgánu ochrany přírody, mimo vegetační období.

Vlivem výstavby bude nutné pokácet několik stromů a křovin viz bod 5.

Dojde k výsadbě nových stromů – viz objekt SO801.

c) VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000;

Stavba se nenachází v chráněném území Natura 2000.

d) ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM;

Dle zákona č. 100/2001 sb. nemusí být pro tuto stavbu proveden proces EIA.

e) V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI ZÁKLADNÍ PARAMETRY ZPŮSOBU NAPLNĚNÍ ZÁVĚRŮ O NEJLEPŠÍCH DOSTUPNÝCH TECHNIKÁCH NEBO INTEGROVANÉ POVOLENÍ, BYLO-LI VYDÁNO;

Nejsou.

f) NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ;

Ochranná pásma vzniknou podél nových/ přeložených inženýrských sítí. Jiná ochranná pásma nevzniknou.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Dle vyhlášky č. 380/2002 Sb. - *Vyhláška Ministerstva vnitra k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva* §22 se nejedná o stavbu k ochraně obyvatelstva.

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

V blízkosti navrhované stavby se nachází obytné domy a železniční stanice, proto bude nutné dbát na ochranu životního prostředí.

Zejména bude nutné:

Udržovat všechny komunikace, využívané v rámci stavby, v bezvadném stavu, případné znečištění komunikací např. rozježděným bahnem z kol staveništních vozidel průběžně odstraňovat.

Učinit veškerá opatření k eliminaci prašnosti, např. pravidelným kropením vozovek.

Stavební práce provádět tak, aby byli obyvatelé okolní zástavby co nejméně rušeni zvýšenou hlučností, zásadně mimo dobu nočního klidu a pokud možno v pracovní dny době od 7:00 do 17:00.

Dbát na ochranu životního prostředí včasným odvozem stavebního odpadu, sledovat a průběžně likvidovat případné drobné úniky provozních hmot a ropných látek ze stavebních strojů a vozidel, v případě rozsáhlejších úniků neprodleně informovat příslušné orgány státní správy a hasičský záchranný sbor, předcházet znečištění vody, půdy a ovzduší. Je také zakázáno spalovat jakékoliv látky na staveništi.

K přechodnému zhoršení životního prostředí dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení hluku a prašnosti v okolí silnice při stavebních pracích.

Při realizaci stavby dojde ke zvýšení emisí vlivem staveništního provozu, při dovozu materiálu a odvozu vybouraných materiálů. Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hluchnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit zvýšenou zátěží hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou, která bude nutná pro dopravu stavebního materiálu z a do prostoru stavby. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné. Opravou komunikace dojde naopak ke zvýšení bezpečnosti.

V celé délce úseku jsou zajištěny potřebné rozměry pro průjezd, případně zásah složek IZS.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Zásady organizace výstavby jsou podrobněji řešeny v související dokumentaci.

a) POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ;

Jedná se o výstavbu nového autobusového terminálu, parkoviště, přilehlých ploch, přístřešků a inženýrských sítí. Budou řešeny v rámci stávajících přípojek el. energie a vody. Potřebné hmoty na stavbu budou průběžně dováženy a skladovány na pozemcích stavby.

b) ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ;

Staveniště bude během výstavby řádně odvodněno podélnými a příčnými sklony do trativodu a dále do kanalizace, případně čerpáno. Nesmí dojít ke znehodnocení zemní pláně, aktivní zóny nebo konstrukčních vrstev.

c) NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU;

Stavba je napojena na místní komunikace ulice Nádražní a Hlávkova.

Napojení na zdroje je v zásadě možné po dohodě s majiteli nebo správcem inženýrských sítí za předpokladu splnění všech zákonných a oborových normových podmínek. S ohledem na malý rozsah stavby však předpokládáme spíše využití mobilních prostředků zhotovitele (cisterny na vodu, agregáty, atd.) Plochy a zařízení staveniště budou v maximální možné míře soustředěny na plochách stavby.

d) VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY;

Při provádění stavby nedojde k ovlivnění okolních staveb a pozemků.

e) OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN;

Staveniště bude mít zanedbatelný vliv na okolí staveniště. Staveniště bude provedeno na pozemcích stavby, nedojde k zásahu do jiných pozemků.

V případě záboru jiného pozemku si musí dodavatel dojednat dočasný zábor. Účel plochy zařízení staveniště bude výrobní a skladovací.

Po ukončení stavebních prací a odvozu zařízení staveniště bude plocha uvedena do původního stavu, včetně odvozu případné stavební sutě a likvidace veškerých jiných znečištění (drobné úniky provozních hmot ze stavebních strojů atd.)

V rámci stavby dojde ke kácení stromů.

U zachovávaných dřevin je nutné zajistit jejich ochranu tak, aby se vyloučilo nebo alespoň minimalizovalo jejich poškození. Pro provádění stavebních činností platí norma ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

V rozsahu kořenového prostoru nesmí být zřizovány žádné skládky stavebního materiálu. Stavební práce v blízkosti stromů, zasahující do kořenového prostoru, musí být provedeny v co nejkratším termínu. Odhalené kořeny je nutné co nejrychleji opět překrýt zeminou, aby se omezilo jejich prosychání. V případě poškození nebo přerušení větších kořenů je nutné ránu zatříit vhodným prostředkem, konce přerušených kořenů navíc napřed hladce seříznout.

Ohniště a jiné tepelné zdroje smějí být zřizovány nebo umísťovány ve vzdálenosti nejméně 5,0m od okapové linie koruny stromu (okapová linie je obvod půdorysného průmětu koruny vyznačený kapající dešťovou vodou z listů dřeviny). Kořenový prostor stromu nesmí být nadměrně zamokřen nebo zaplaven v důsledku stavebních činností.

f) MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ;

Zřízení staveniště bude zřízeno na pozemcích stavby.

g) POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY;

V průběhu výstavby musí být zajištěna pěší trasa pro chodce.

h) MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE;

Viz kapitola 6.

i) BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSLUN NEBO DEPONIE ZEMIN;

Při realizaci zemních prací dojde k odtěžení stávajícího materiálu a odvezení na skládku.

Přesný rozsah zemních prací bude znám až po zpracování soupisu prací včetně zemních, kde bude rozsah jednotlivých ploch a kubatur z příčných řezů přesně stanoven.

Vytěžený materiál bude odvážen na skládky. Travní drn bude uložen na mezideponie a bude použit pro finální terénní úpravy.

j) OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ;

Při výstavbě bude zejména nutné eliminovat prašnost, zamezit unikům provozních kapalin a chránit stávající stromy proti poškození.

k) ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI;

Veškeré práce budou prováděny za předpokladu dodržení příslušných bezpečnostních předpisů. Ve smyslu legislativy musí být bezpečnostní předpisy zapracovány v technologických postupech prací. Zhotovitel je povinen dodržovat a naplňovat platné předpisy bezpečnosti práce, včetně všech ostatních souvisejících zákonů, vyhlášek, nařízení vlády a příslušných ČSN.

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě (např. vyhláška č. 178/2001 Sb. o ochraně zdraví při práci, nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ...). Zvláště je třeba dbát zvýšené bezpečnosti při práci v ochranných pásmech inženýrských sítí. Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení, nebo zaučení v daném provozu a oboru. Všichni pracovníci pracující na stavbě musí být prokazatelně proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelně doškolováni. Vybavení ochrannými pomůckami a prostředky pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta přímo formou první pomoci na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího, nebo na jiném snadno dostupném a kontrolovaném místě, lékárnička vybavena v rozsahu odpovídajícím rizikům vyskytujícím se na pracovišti. 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.

Na pracovišti musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR).

Pokud budou na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi a před zahájením prací na staveništi bude zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. Zajištění bezpečnosti práce na staveništi je pak povinností zhotovitele díla.

Jakákoliv zodpovědnost ze strany objednatele a zhotovitele za nedodržování uvedených a ostatních právních předpisů nemůže být přenášena na zpracovatele tohoto dokumentu. Za bezpečnost práce odpovídá jednoznačně zhotovitel díla.

Výkopové práce v ochranných pásmech inženýrských sítí, musí být prováděny ručně. Při odkopech a výkopech bude dbáno zvýšené opatrnosti. Všechny výkopy budou zajišťovány dle projektu v souladu s platnými ČSN.

Po předání staveniště si zajistí zhotovitel stavby přesné výškové a polohopisné vytýčení stávajících podzemních vedení. Dodavatel stavby před zahájením zemních prací provede kopané sondy a uvědomí příslušné správce sítí o zahájení prací.

Zvláštní bezpečnostní opatření musí být zajištěno při manipulaci s břemeny. Stavba se musí nacházet bez nepovolaných osob.

Veškeré provizorní přístupové trasy pro pěší i vozidla v zastavěných částech budou řádně vyznačeny zábranami, ploty, apod.

Funkčnost provizorního dopravního značení včetně výstražných světel je povinnost zhotovitele stavby, který musí mít určeného pracovníka, který za funkčnost zodpovídá a kontakt musí být uveden na informačních tabulích

l) ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB;

Na stavbě přestupního terminálu veřejné dopravy v Klatovech jsou dodrženy bezbariérové úpravy dle vyhlášky 398/2009 Sb.

m) ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ;

Jedná se o výstavbu nového autobusového terminálu, příjezdové komunikace a parkoviště. Stavba je umístěna před výpravní budovu. V současném stavu se před výpravní budovou nachází autobusové zastávka. Další autobusová zastávka a autobusový terminál je v docházkové vzdálenosti a to 350 m od výpravní budovy.

Vzhledem k výstavbě inženýrských sítí, především kanalizace a konstrukcí komunikace je nutné stavbu budovat jako jeden celek. Po dobu výstavby bude autobusová zastávka před výpravní budovou nahrazena provizorní zastávkou a obratištěm vozidel MHD a VLD za budovou železniční stanice v Nádražní ulici tak, aby bylo možné v ranní i odpolední dopravní špičce odbavit cestující deseti linek VLD a čtyř linek MHD. O této skutečnosti je nutné s půlročním předstihem (respektive minimálně tříměsíčním předstihem) informovat Plzeňského organizátora veřejné dopravy POVED s. r.o. tak, aby mohla být provedena **komplexní** změna jízdních řádů všech linek VLD obsluhujících tuto zastávku, které jsou navázány jak na rychlíky, tak osobní vlaky drážní dopravy (dtto je nutné informovat Klatovskou dopravní společnost s. r.o. provozující linky MHD v Klatovech). V závislosti na stavebních pracích bude osazeno provizorní dopravní značení, které navede cestující od výpravní budovy k dočasné autobusové zastávce. Parkovací stání před výpravní budovou budou také zrušena. Na stavbu bude umožněn vjezd pouze pro nutné zásobování výpravní budovy a pro budovu na p.č. 1940. Dále je nutné zachovat pěší trasu k výpravní budově. Ostatní doprava bude po dobu výstavby vyloučena.

Při stavbě osadí zhotovitel podle aktuálně prováděných prací příslušné značky – omezení rychlosti, práce na silnici, uzavírky na ulici Nádražní atd.

Předpokládaný průběh výstavby:

- Příprava území, kácení stromů, osazení značení atd.
- Výstavba objektu SO101 + příslušné inženýrské sítě včetně překopu a protlaku přes ulici Nádražní, kde bude omezen provoz. Provoz autobusů do stávajícího autobusového nádraží a k výpravní budově přes ulici Hlávkova.
- Přeložka vodovodu + část obrubníku na ulici Nádražní před penzionem pro důchodce – částečné omezení provozu před penzionem pro důchodce.
- Uzavření přednádražního prostoru – přesun zastávek za výpravní budovu
- Vybudování ostatních objektů stavby.

Zhotovitel v dostatečném předstihu předloží podrobný harmonogram prací a organizace dopravy. Tento harmonogram je nutné projednat s dopravci.

- n) STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY - ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY, NAPŘÍKLAD PŘEPRAVNÍ A PŘÍSTUPOVÉ TRASY, ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE, UZAVÍRKY, OBJÍŽDKY A VÝLUKY; OPATŘENÍ PROTI ÚČINKŮM VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ APOD.,

Viz bod m.

- o) ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU;

Staveniště se napojuje místní komunikaci ulice Nádražní a Hlávkova.

Zařízení staveniště provedeno dle obecných požadavků a bude umístěno na pozemcích stavby. Zařízení staveniště a skladování materiálu bude mimo ochranná pásma inženýrských sítí.

S ohledem na charakter jsou v prostoru trvalého záboru možnosti pro mezideponie materiálu. Vytěžený materiál nevhodný k dalšímu použití a vybourané hmoty budou ihned odváženy a uloženy na skládku.

Materiál použitelný na zpětné využití v rámci stavby bude uložen na místě, které si zajistí zhotovitel.

- p) POSTUP VÝSTAVBY, ROZHODUJÍCÍ DÍLČÍ TERMÍNY

Předpokládané zahájení stavebních prací je v roce 2024. Doba výstavby je odhadována na 9 měsíců.

Před nebo při stavbě budou rekonstruovány inženýrské sítě ze souběžného projektu rekonstrukce výpravní budovy.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Nově navržené komunikace budou svedeny do uličních vpustí a liniových žlabů a svedeny do nové a stávající kanalizace.

Parkoviště bude provedeno z vegetační/zasakovací dlažby, které bude umožňovat zasakování vod. Voda, která se nevsákne bude odvedena přes uliční vpusti do kanalizace.

Nově navržená kanalizace je napojena na stávající kanalizaci na Ulici Nádražní.

Splaškové vody se na stavbě nevyskytují.

V objektu SO301 je uveden hydrotechnický výpočet odváděných vod do nové kanalizace z autobusového terminálu a parkoviště.

Pro regulaci odtoku byla navržena retence. Podrobněji je popsáno v objektu SO301.

Stávající uliční vpusti, které jsou napojeny do stávající kanalizace ve správě SŽ, s.o. budou zrušeny a přípojky zaslepeny. Stávající vpusti odvodňují plochu 0,74 ha.

Do stávající kanalizace budou napojeny nové uliční vpusti v okružní křižovatce. Stav kanalizace bude při stavbě prověřen.

Vzhledem ke zmenšení odvodňované plochy do stávající kanalizace a návrhu retence na nové kanalizaci dojde ke snížení odtoku.

V Chocni, duben 2023

Vypracoval: Ing. Tomáš Andrlé