

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH ZPRÁVY:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE.....	2
3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ.....	3
4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT.....	3
4.1 PODKLADY A PRŮZKUMY	3
4.2 VSTUPNÍ ÚDAJE Z VÝSLEDKŮ PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	3
4.2.1 Územní průzkum.....	3
4.2.2 Průzkum stávajících inženýrských sítí.....	3
5. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ.....	4
5.1 GEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	4
5.2 SOUČASNÉ A BUDOUCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ	5
5.3 CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	5
6. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	5
6.1 STRUČNÝ POPIS NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ.....	5
6.2 ZHODNOCENÍ VARIANT.....	12
6.3 ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ.....	15
6.4 UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	15
6.5 NÁVRH VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ.....	15
6.6 SADOVÉ ÚPRAVY.....	15
6.7 MOBILIÁŘ	15
6.8 PARKOVACÍ SYSTÉM.....	15
6.9 ROZDĚLENÍ STAVBY NA STAVEBNÍ OBJEKTY.....	16
6.10 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	17
6.11 OCHRANA NA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY A ÚČINKY	17
6.12 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY Z HLEDISKA POŽÁRNÍ OCHRANY	17
6.13 POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ A HYGIENU PRÁCE.....	17
7. ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ	18
8. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ	20

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	Výstavba spojovací komunikace mezi ulicemi Na Půstkách a Na Blatnici včetně parkoviště – ověřovací studie
Místo stavby:	Frýdek-Místek
Katastrální území:	Frýdek (634956)
Druh stavby:	Místní komunikace a parkoviště - novostavba
Objednatel:	Statutární město Frýdek – Místek Radniční 1148, Frýdek, 738 01 Frýdek-Místek IČO: 002 96 643
Účel dokumentace:	Studie (ST)
Generální projektant:	Dopravoprojekt Ostrava a.s. Masarykovo nám.5/5 702 00, Ostrava – Moravská Ostrava IČO 427 67 377
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Róbert Lenčucha, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, číslo autorizace 3000186
Projektant:	Ing. Kristýna Nedělová

2. ZDŮVODNĚNÍ STUDIE

Prvním cílem studie bylo vypracování 2 variant návrhu propojení ulice Na Půstkách a na Blatnici včetně návrhu parkovacích stání a pěší komunikace.

Druhým cílem studie bylo navržení 3 variant parkovišť v prostoru mezi ul. Na Blatnic a ul. Na Půstkách. Jedna varianta měla v maximální míře využívat parcelu č. 118/1 (ostatní plocha), druhá varianta měla zahrnovat parkoviště rozšířené o plochu na parcele č. 118/2. Součástí studie měla být i varianta s parkovacím domem.

Řešené území se nachází mezi ulicemi Na Půstkách a Na Blatnici v k. ú. Frýdek. Území je v současné době nezastavěné, tvořené travnatou plochou. Propojení ulic Na Blatnic a Na Půstkách je v současné době možné pouze přes ul. Radniční a Farní, nebo přes ul. Zámecká a Hluboká. Přímé propojení existuje v současné době pouze pro pěší (chodník kolem bývalé zdravotní školy).

Účelem realizace je rovnoměrnější rozložení dopravy v zájmovém území a rozšíření možností legálního parkování. Legální parkování je v současné době možné pouze na parkovací ploše u MK Hluboká naproti Kauflandu, nebo přímo na Zámeckém náměstí. Realizací parkovacích stání by došlo k odstranění nelegálního parkování podél MK Na Půstkách.

Současně vytvoření propojovací komunikace umožní další výstavbu v zájmovém území.

Studie bude sloužit jako podklad pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí.

3. ZÁJMOVÉ ÚZEMÍ

Území se nachází ve městě Frýdek – Místek, v Městské památkové zóně Frýdek. Ze severu je místo ohraničeno MK Na Blatnici, z jihu MK Na Půstkách, ze západu MK Hluboká a z východu MK Karoliny Světlé a Dolní.

V současné době je zájmové území nezastavěné, tvořené zatravněnou plochou a propojení ulic je realizováno pouze komunikací pro pěší.

4. VÝCHOZÍ ÚDAJE PRO NÁVRH VARIANT

4.1 Podklady a průzkumy

- průzkum stávajících IS
- pochůzka terénem

4.2 Vstupní údaje z výsledků podkladů a průzkumů

4.2.1 Územní průzkum

Město Frýdek – Místek má platnou územně plánovací dokumentaci z roku 1. 1. 2009 vč. změny č. 3 z 11. 4. 2015, v současnosti se projednává změna č. 4. Zájmové území je v územním plánu zařazeno do výhledových ploch bydlení.

4.2.2 Průzkum stávajících inženýrských sítí

V rámci studie byli přes portál Mawis požádáni následující správci IS o vyjádření k existenci sítí.

- ArcelorMittal Frýdek-Místek a.s. – nezaslali vyjádření
- C2NET s.r.o. – neevidují IS v prostoru stavby
- CETIN – sdělovací vedení
- ČD Telematika – neevidují IS v prostoru stavby
- České radiokomunikace – neevidují IS v prostoru stavby
- ČEZ Distribuce – podzemní vedení NN VN
- DISTEP a.s. – rozvodné tepelné zřízení, průchozí teplovodní kanál, sdělovací vedení
- GasNet, s.r.o. – plynovod NTL
- Green Gas DPB, a.s. – neevidují IS v prostoru stavby
- MO – SEM Praha – nezaslali vyjádření
- NET4GAS, s.r.o. - neevidují IS v prostoru stavby
- O2 Czech Republic a.s. - neevidují IS v prostoru stavby
- Rio Media a.s. – nezaslali vyjádření
- SmVaK – vodovod a kanalizace
- Statutární město Frýdek - Místek – nezaslali vyjádření
- Telco Pro Services, a.s. – neevidují IS v prostoru stavby
- Optiline – neevidují IS v prostoru stavby
- T-Mobile – neevidují IS v prostoru stavby
- TS a.s. – veřejné osvětlení, kabel MOS
- UPC Česká republika, s.r.o. – neevidují IS v prostoru stavby
- Veolia Energie ČR, a.s. – neevidují IS v prostoru stavby
- VÍTKOVICE, a.s. - nezaslali vyjádření
- Vodafone – neevidují IS v prostoru stavby

Zákresy průběhu stávajících sítí byly dle podkladů od jejich správců zaneseny do situace a bylo stanoveno jejich dotčení.

V dalším stupni projektové dokumentace je nutné aktualizovat žádosti o vyjádření k existenci inženýrských sítí vč. podrobnější žádosti o výškové poloze těchto sítí a na základě těchto vyjádření aktualizovat rozsah dotčených inženýrských sítí.

Ochranná pásma, která musí být v projektové dokumentaci respektována, se týkají těchto stávajících objektů a inženýrských sítí:

Silnice II. a III. třídy	15,0 m od osy komunikace
Vodní toky	6,0 m od břehové hrany vodního toku
Lesy	50,0 m od okraje lesa
Kabelová elektrická vedení	1,0 m od krajního kabelu
Sdělovací kabely dálkové	1,0 m od krajního kabelu
Venkovní vedení VN	7,0 m od krajního vodiče
Venkovní vedení VVN do 110kV	15m od krajního vodiče
Vodovody, kanalizace	1,5 m od osy potrubí
Plynovody NTL, STL	1,0 m v obci, 4,0 m mimo obec
Plynovody VTL	4,0 – 8,0 m od osy potrubí dle profilu

5. CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

5.1 Geologická charakteristika území

V rámci studie nebyl proveden IG průzkum. Jeho provedení doporučujeme v dalším stupni PD. Jeho cílem by mělo být vyhodnocení podloží pod navrhovanými komunikacemi jako i parkovacím domem pro upřesnění založení. Dále doporučujeme provést hydrogeologický průzkum se zasakovací zkouškou, která prověří možnost likvidace srážkových vod zasakováním.

Geologické poměry širšího okolí

Povrchová stavba předkvartérních útvarů náleží alochtonní flyšové jednotce vnější menilitokrosněnské skupiny příkrovů Západních Karpat. Trasa prochází v geologicky komplikovaném prostorotektonického styku sedimentů podslezské jednotky a strukturně vyšší jednotky slezské v godulském vývoji.

Bazální jednotkou v podslezské příkrovové jednotce jsou vrstvy frýdecké, stratigraficky je řadíme do svrchní křídý až nejstaršího paleocénu (šedé až šedohnědé vápnité jílovce a prachovce s laminami drobovitých vápnitých pískovců). V nadloží frýdeckých vrstev jsou uloženy sedimenty frýdlantského souvrství (dříve označované jako souvrství podmenilitové), které vznikly pelagickou (hlubokomořskou) sedimentací. Převažují pestře zbarvené, vápnité i nevápnité jílovce (pelity), místy s obsahem pyritu. Lokálně se do sedimentačního sledu vkládají tělesa pískovců a slepenců. Maximální mocnost souvrství se pohybuje okolo 800 m. Stratigraficky jej řadíme do nejsvrchnější křídý (stupeň maastricht) až eocénu.

Horniny příkrovové jednotky slezské jsou zastoupeny pelitickými horninami menilitového (tmavé jílovce s vložkami pískovců) a těšínsko-hradištského souvrství spodněkřídového stáří (drobně rytmický flyš, převažují jílovce a prachovce nad pískovci, mocnější pískovce se vyskytují v rámci tzv. hradištských vrstev). Ve spodní části hradištských vrstev kulminuje podmořský ultrabazický alkalický a alkalicko-vápenatý vulkanismus. Vyvřeliny tvoří hlavně žilná tělesa, vyvřeliny patří těšinitové asociaci.

V přípovrchové zóně jsou předkvartérní sedimenty zcela zvětralé až rozložené, a nabývají tak charakteru nediferencovaných pevných až tvrdých hlín až jílu s příměsí úlomků matečné horniny. Místy dosahují značných mocností. Níže pak přecházejí v horniny silně zvětralé až navětralé.

5.2 Současné a budoucí využití území

Zájmové území je v současné době nezastavěné, tvořené travnatou plochou. Dle ÚPD města Frýdek – Místek se jedná o plochy určené k bydlení.

Propojením místních komunikací Na Blatnici a MK Na Půstkách dojde k odlehčení dopravy z MK Radniční a Farní z východní strany zájmového území a z MK Zámecká a Hluboká ze západní strany zájmového území.

Dále dojde k vytvoření nových parkovacích míst v blízkosti Zámeckého náměstí. V současnosti můžou řidiči v blízkém okolí využívat k parkování parkoviště u MK Zámecká naproti Kauflandu a plochu na Zámeckém náměstí. S ohledem na nedostatek parkovacích míst využívají v současnosti řidiči i volný prostor kolem MK Na Půstkách.

Naposledním přínosem realizace propojení zmiňovaných místních komunikací dojde k možnosti dalšího rozvoje území.

5.3 Chráněná území

Území se nachází v Městské památkové zóně Frýdek. Zájmové území není územím se starou ekologickou zátěží.

Podle orientační mapy radonového indexu České geologické služby (www.geology.cz) se místo stavby nachází v lokalitě s nízkým radonovým indexem.

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

6. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

6.1 Stručný popis navrhovaného řešení

Prvním cílem studie bylo vypracování 2 variant návrhu propojení ulice Na Půstkách a na Blatnici včetně návrhu parkovacích stání a pěší komunikace.

Druhým cílem studie bylo navržení 3 variant parkovišť v prostoru mezi ul. Na Blatnici a ul. Na Půstkách. Jedna varianta měla v maximální míře využívat parcelu č. 118/1 (ostatní plocha), druhá varianta měla zahrnovat parkoviště rozšířené o plochu na parcele č. 118/2. Součástí studie měla být i varianta s parkovacím domem.

Celkem byly navrženy 4 základní varianty propojení místních komunikací Na Půstkách a Na Blatnici. Tyto varianty byly dále na základě projednání rozpracovány do dalších podvariant.

Varianta 1 představuje přímé propojení místních komunikací Na Blatnici a Na Půstkách vč. návrhu pěších komunikací, kolmých parkovacích stání podél MK Na Půstkách a vč. parkoviště na parcele č. 118/1. Varianta byla rozpracována ve 3 podvariantách.

Varianta 1a

Propojující komunikace je navržena šířky 6,50 m mezi obrubami. Podélný spád komunikace je limitován výškou MK Na Blatnici a MK Na Půstkách, u napojení na ul. Na Půstkách je 2%, následuje výškový přechod ve sklonu 8,29% směrem k MK na Blatnici, na kterou se napojuje koncovou částí ve sklonu 2%. Vrcholový oblouk je zaoblen poloměrem R=200 m a údolnicový oblouk poloměrem R=180 m.

Podélný sklon MK splňuje požadavky ČSN 73 6110, jako i vyhlášky č. 398/2009 Sb., která stanovuje maximální podélný sklon přimknuté pěší komunikace.

Pěší trasa je od MK Na Blatnici k MK Na Půstkách vedena v přidruženém prostoru propojovací komunikace, přičemž kopíruje půdorysný tvar parkoviště na parcele č. 118/1.

Prostor mezi budovou s prodejnou Labužník Celiak a historickou zdí podél MK Na Blatnici neumožňuje ponechání stávajícího chodníku podél zástavby propojujícího ul. Na Blatnici s ul. Na Půstkách. Stávající pěší komunikace bude v této variantě zrušena.

Přístup pěších na MK Dolní (prostor mezi prodejnou Labužník a bývalou zdravotní školou) z pěší komunikace u MK Na Blatnici je možný jednak stávajícím schodištěm mezi kostelem a MK Na Blatnici, nebo novou pěší komunikací v přidruženém prostoru propojovací komunikace. Před křižovatkou propojovací komunikace s MK k parkovišti je navrženo místo pro přecházení přes propojovací komunikaci. S ohledem na podélný sklon propojovací komunikace 8,29%, který se pro chodce stává příčným sklonem, není toto místo určeno pro osoby s omezenou schopností pohybu. Bezbariérový přístup pěších do prostoru MK Dolní z MK Nad Blatnici je možný po nově navržené pěší komunikaci podél propojovací komunikace, následně kolem parkoviště až po napojení se na stávající pěší komunikaci u bývalé zdravotní školy při MK Na Půstkách.

Základní šířka chodníku je navržena 1,50 m + odstupy dle ČSN. Podélný sklon pěších komunikací nepřesáhne 8,33%, základní příčný sklon je navržen 2%.

U napojení propojující komunikace na ul. Na Blatnici a na ul. Na Půstkách jsou navrženy přechody pro chodce.

Ve variantě 1a byla navržena parkovací plocha o celkovém počtu **40** parkovacích stání. Podél komunikace Na Půstkách byly navrženy kolmá parkovací stání o celkovém počtu **13**. Celkem je navrženo **53** parkovacích stání.

Základní šířka parkovacího stání je navržena 2,50 m, délka kolmého parkovacího stání je navržena v místech přilehlého chodníku zkrácena 4,50 m (je uvažováno s přesahem 0,50 m do prostoru chodníku, o tento prostor bylo navrženo rozšíření chodníku). V místech bez přilehlého chodníku je navržena délka kolmého parkovacího stání 5,00 m. MK Na Půstkách bude u kolmých parkovacích stání rozšířena na 4,75 m (pro umožnění vjezdu na parkovací stání couváním).

Výškový rozdíl mezi kolmými parkovacími stání podél MK Na Půstkách a parkovištěm bude vyrovnán opěrnou zdí, která bude doplněna zábradlím výšky min. 1,10 m.

Stavba vyvolá posun a přebudování stávajícího přechodu pro chodce na MK Na Blatnici. Přechod bude posunut mimo navrženou křižovátku s propojující komunikací.

Variantá 1b

Jelikož varianta 1a zasahuje v okrajových částech do parcely č. 118/2 (tato parcela není ve vlastnictví investora stavby), byla zpracována varianta 1b tak, aby nedošlo k dotčení této parcely.

Propojující komunikace je navržena šířky 6,50 m mezi obrubami a je navržena v režimu obytné zóny.

Jedná se o zklidněnou komunikaci se smíšeným provozem a se zpevněnými plochami v jedné úrovni sledující bezpečnost zejména chodců na úkor obecně spíše nadřazovanému postavení automobilové dopravy. Provoz je zde zajištěn omezením rychlostí na 20 km/hod. Všichni účastníci provozu se dělí o společný prostor. Pobytová funkce zde převládá nad funkcí dopravní.

Obytná zóna je na vjezdu i výjezdu fyzicky oddělena od ostatní komunikační sítě. Na ulici Na Půstkách je vjezd do obytné zóny navržen přes obrubu vyvýšenou 0,02 m, následuje podélný sklon komunikace 2% pro převedení chodců na pěší komunikaci podél MK Na Půstkách. Napojení na ulici Na Blatnici je navrženo přes vyvýšenou křižovatkovou plochu, která bude sloužit k bezbariérovému převedení chodců na pěší komunikaci v přidruženém prostoru MK Na Blatnici. Podélný sklon spojovací komunikace v místě vyvýšené plochy je

taktéž 2%. Komunikace mezi začátkem a koncem napojení je navržena v podélném sklonu 7,79% Vrcholový oblouk je zaoblen poloměrem $R=200$ m a údolnicový oblouk poloměrem $R=180$ m.

Ve variantě 1b byla navržena parkovací plocha o celkovém počtu **36** parkovacích stání. Podél komunikace Na Půstkách byly navrženy kolmá parkovací stání o celkovém počtu **13**. Celkem je navrženo **49** parkovacích stání.

Základní šířka parkovacího stání je navržena 2,50 m, délka kolmého parkovacího stání je navržena v místech přilehlého chodníku zkrácena 4,50 m (je uvažováno s přesahem 0,50 m do prostoru chodníku, o tento prostor bylo navrženo rozšíření chodníku). V místech bez přilehlého chodníku je navržena délka kolmého parkovacího stání 5,00 m. MK Na Půstkách bude u kolmých parkovacích stání rozšířena na 4,75 m (pro umožnění vjezdu na parkovací stání couváním).

Po levé straně komunikace před napojením na MK Na Blatnici je navržena opěrná zídka z palisád celkové délky 14 m. Zídka je zde navržena z důvodů stísněných poměrů mezi parcelou č. 118/2 a stávající zástavbou.

Přístup pěších z MK Dolní na propojovací komunikaci je navržen přes dlážděnou plochu na rohu bývalé zdravotní školy. Bezbariérový přístup je navržen z pěší komunikace podél bývalé zdravotní školy a následně napojením u křižovatky s MK Na Půstkách.

Pěší komunikace podél budovy bývalé zdravotní školy je navržena šířky 2,00 m, podél parkoviště u MK Na Půstkách šířky 2,25 m. Základní příčný sklon pěší komunikace je navržen 2%, podélný sklon nepřesáhne 8,33%.

Výškový rozdíl mezi kolmými parkovacími stání podél MK Na Půstkách a parkovištěm bude vyrovnán opěrnou zdí, která bude doplněna zábradlím výšky min. 1,10 m.

Stavba vyvolá posun a přebudování stávajícího přechodu pro chodce na MK Na Blatnici. Přechod bude posunut mimo navrženou křižovatku s propojující komunikací.

Varianty 1c

Tato varianta je obdobou varianty 1b, účelem které je nedotčení parcely č. 118/2. Jedná se o mírně úspornější variantu, která nevyžaduje realizaci palisádové zídky před napojením na MK Na Blatnici a rovněž je výchozí variantou propojující komunikace s návrhem parkovacího domu. Propojující komunikace je navržena šířky 5,50 m mezi obrubami a je navržena v režimu obytné zóny.

Jedná se o zklidněnou komunikaci se smíšeným provozem a se zpevněnými plochami v jedné úrovni sledující bezpečnost zejména chodců na úkor obecně spíše nadřazovanému postavení automobilové dopravy. Provoz je zde zajištěn omezením rychlostí na 20 km/hod. Všichni účastníci provozu se dělí o společný prostor. Pobytová funkce zde převládá nad funkcí dopravní.

Obytná zóna je na vjezdu i výjezdu fyzicky oddělena od ostatní komunikační sítě. Na MK Na Půstkách je vjezd do obytné zóny navržen přes obrubu vyvýšenou 0,02 m, následuje podélný sklon komunikace 2% pro převedení chodců na pěší komunikaci podél MK Na Půstkách. Napojení na ulici Na Blatnici je navrženo přes vyvýšenou křižovatkovou plochu, která bude sloužit k bezbariérovému převedení chodců na pěší komunikaci v přidruženém prostoru MK Na Blatnici. Podélný sklon spojovací komunikace v místě vyvýšené plochy je taktéž 2%, Úsek mezi těmito úseky je navržen v podélném sklonu 7,79% Vrcholový oblouk je zaoblen poloměrem $R=200$ m a údolnicový oblouk poloměrem $R=180$ m.

Ve variantě 1c byla navržena parkovací plocha o celkovém počtu **39** parkovacích stání. Podél komunikace Na Půstkách byly navrženy kolmá parkovací stání o celkovém počtu **13**. Celkem je navrženo **52** parkovacích stání.

Základní šířka parkovacího stání je navržena 2,50 m, délka kolmého parkovacího stání je navržena v místech přilehlého chodníku zkrácena 4,50 m (je uvažováno s přesahem 0,50 m

do prostoru chodníku, o tento prostor bylo navrženo rozšíření chodníku). V místech bez přilehlého chodníku je navržena délka kolmého parkovacího stání 5,00 m. MK Na Půstkách bude u kolmých parkovacích stání rozšířena na 4,75 m (pro umožnění vjezdu na parkovací stání couváním).

Přístup pěších z MK Dolní na propojovací komunikaci je navržen přes dlážděnou plochu na rohu bývalé zdravotní školy. Bezbariérový přístup je navržen z pěší komunikace podél bývalé zdravotní školy a následně napojením u křižovatky s MK Na Půstkách.

Pěší komunikace podél budovy bývalé zdravotní školy je navržena šířky 2,00 m, podél parkoviště u MK Na Půstkách šířky 2,25 m. Základní příčný sklon pěší komunikace je navržen 2%, podélný sklon nepřesáhne 8,33%.

Výškový rozdíl mezi kolmými parkovacími stání podél MK Na Půstkách a parkovištěm bude vyrovnán opěrnou zdí, která bude doplněna zábradlím výšky min. 1,10 m.

Stavba vyvolá posun a přebudování stávajícího přechodu pro chodce na MK Na Blatnici. Přechod bude posunut mimo navrženou křižovatku s propojující komunikací.

Varianta 2

Z hlediska propojovací komunikace MK Na Půstkách a MK Na Blatnici se jedná o modifikaci varianty č. 1a. Cílem této varianty bylo ponechání stávající pochůzí plochy podél přilehlé budovy s prodejnou Labužník až po napojení na pěší komunikaci podél MK Na Blatnici.

Tato pochůzí plocha v současné době nesplňuje požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. a technickým řešením nelze navrhnout její splnění. Limitujícím faktorem je zachování bezbariérové pěší komunikace podél MK Na Blatnici a její převedení přes propojující komunikaci.

Pochůzí plochu však lze zachovat a její napojení na pěší komunikaci podél MK Na Blatnici bude zajištěno pomocí schodišťových stupňů na rohu budovy. Při vytvoření schodů zůstane u pochůzí plochy na rohu budovy volná šířka cca 1,00 m.

Bezbariérová trasa bude z prostoru MK Dolní k MK Na Půstkách a Na Blatnici vedena po pěší komunikaci podél budovy bývalé zdravotní školy a následně podél propojovací komunikace a podél parkoviště.

U napojení propojovací MK na MK Na Půstkách a na MK Na Blatnici jsou navrženy přechody pro chodce.

Parkoviště bylo v této variantě navrženo v maximalistické podobě s využitím parcely č. 118/2. Celkem bylo navrženo **55** parkovacích stání. Podél MK Na Půstkách byla navržena kolmá parkovací stání o celkovém počtu **12**. Celkem je navrženo **67** parkovacích stání.

Obsluha parkoviště je navržena z MK šířky 6,00 m mezi obruby. Parkoviště je rozděleno na 4 částí, které jsou obsluhované slepými komunikacemi šířky 6,00 m.

Základní šířka parkovacího stání je navržena 2,50 m, délka kolmého parkovacího stání je navržena v místech přilehlého chodníku zkrácena 4,50 m (je uvažováno s přesahem 0,50 m do prostoru chodníku, o tento prostor bylo navrženo rozšíření chodníku). V místech bez přilehlého chodníku je navržena délka kolmého parkovacího stání 5,00 m. MK Na Půstkách bude u kolmých parkovacích stání rozšířena na 4,75 m (pro umožnění vjezdu na parkovací stání couváním).

Stavba vyvolá posun a přebudování stávajícího přechodu pro chodce na MK Na Blatnici. Přechod bude posunut mimo navrženou křižovatku s propojující komunikací.

Varianta 3

Jedná se kombinaci varianty č. 1a a 2. Propojující komunikace je shodná s variantou 1a. Šířka komunikace je navržena 6,50 m mezi obruby. V přidruženém prostoru komunikace je navržen chodník šířky 2,00 m, který následně kopíruje i první část MK k parkovišti. Následně

je chodník opětovně veden v přidruženém prostoru spojovací komunikace, odkud pokračuje podél kolmých parkovacích stání na ul. Na Půstkách.

Stávající chodník od MK Dolní k MK Na Blatnici bude ze stísněných důvodů zrušen. Pohyb pěších je možný přes navržené místo pro přecházení přes propojovací komunikaci v místě ukončení MK Dolní. Tento přístup ale nevyhovuje požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Bezbariérová trasa splňující požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. je navržena v přidruženém prostoru propojovací komunikace a podél pěší komunikace u bývalé zdravotní školy, jako i podél MK Na Půstkách.

Základní šířka chodníku je navržena 1,50 m + odstupy dle ČSN. Podélný sklon pěších komunikací nepřesáhne 8,33%, základní příčný sklon je navržen 2%.

U napojení propojující komunikace na ul. Na Blatnici a na ul. Na Půstkách, jako i přes příjezdovou komunikaci na parkoviště jsou navrženy přechody pro chodce.

V této variantě byla parkovací plocha navržena v maximalistické variantě s využitím parcely č. 118/2 s tím, že obslužná komunikace kolem parkoviště je navržena „zokruhovaná“.

Celkem bylo navrženo **51** parkovacích stání. Na Půstkách byly navrženy kolmá parkovací stání o celkovém počtu **13**. Celkem je navrženo **64** parkovacích stání.

Základní šířka parkovacího stání je navržena 2,50 m, délka kolmého parkovacího stání je navržena v místech přilehlého chodníku zkrácena 4,50 m (je uvažováno s přesahem 0,50 m do prostoru chodníku, o tento prostor bylo navrženo rozšíření chodníku). V místech bez přilehlého chodníku je navržena délka kolmého parkovacího stání 5,00 m. MK Na Půstkách bude u kolmých parkovacích stání rozšířena na 4,75 m (pro umožnění vjezdu na parkovací stání couváním).

Výškový rozdíl mezi kolmými parkovacími stání podél MK Na Půstkách a parkovištěm bude vyrovnán opěrnou zdí, která bude doplněna zábradlím výšky min. 1,10 m.

Stavba vyvolá posun a přebudování stávajícího přechodu pro chodce na MK Na Blatnici. Přechod bude posunut mimo navrženou křižovatku s propojující komunikací.

Varianta 4 představuje propojení místních komunikací Na Blatnici a Na Půstkách ve směru od MK Hluboká vč. návrhu pěších komunikací, kolmých parkovacích stání podél MK Na Půstkách a vč. parkoviště na parcele č. 118/1. Varianta byla rozpracována ve 2 podvariantech.

Varianta 4a

Propojující komunikace je navržena jako jednopruhová jednosměrná komunikace v režimu obytná zóna.

Vjezd na komunikaci je u napojení na jednosměrnou komunikaci Hluboká. Komunikace bude na začátku upravena na obousměrnou tak, aby byl umožněn nájezd na propojující komunikaci. Jednosměrný provoz na MK Hluboká bude vyznačen svislým dopravním značením až za napojením na propojující komunikaci.

Jedná se o zklidněnou komunikaci se smíšeným provozem a se zpevněnými plochami v jedné úrovni sledující bezpečnost zejména chodců na úkor obecně spíše nadřazovanému postavení automobilové dopravy. Provoz je zde zajištěn omezením rychlostí na 20 km/hod. Všichni účastníci provozu se dělí o společný prostor. Pobytová funkce zde převládá nad funkcí dopravní.

Šířka komunikace je navržena 4,50 m mezi obrubami. Podélný spád propojovací komunikace je max. 7,58%. Vrcholový oblouk je zaoblen poloměrem R=200 m a údolnicový oblouk poloměrem R=110 m.

Šířka komunikace je limitována stávající kamennou zdí (historická památka).

Vjezd a výjezd jsou navrženy přes obrubu vyvýšenou 0,02 m a přes průběžnou komunikaci pro chodce.

Ve variantě 4a byla navržena parkovací plocha o celkovém počtu **40** parkovacích stání. Podél komunikace Na Půstkách byly navrženy kolmá parkovací stání o celkovém počtu **14**. Celkem je navrženo **54** parkovacích stání.

Základní šířka parkovacího stání je navržena 2,50 m, délka kolmého parkovacího stání je navržena 5,00 m. MK Na Půstkách bude u kolmých parkovacích stání rozšířena na 4,75 m (pro umožnění vjezdu na parkovací stání couváním).

Variant 4b

Jedná se o modifikaci varianty 4a. Spojovací komunikace je navržena ve stejných parametrech. Parkoviště je navrženo tak, aby se minimalizovala kolize se stávajícími inženýrskými sítěmi.

Ve variantě 4b byla navržena parkovací plocha o celkovém počtu **29** parkovacích stání. Podél komunikace Na Půstkách byly navrženy kolmá parkovací stání o celkovém počtu **14**. Celkem je navrženo **43** parkovacích stání.

Základní šířka parkovacího stání je navržena 2,50 m, délka kolmého parkovacího stání je navržena 5,00 m. MK Na Půstkách bude u kolmých parkovacích stání rozšířena na 4,75 m (pro umožnění vjezdu na parkovací stání couváním).

Variant 5

Propojovací komunikace je navržena jako ve variantě 1c. Šířka komunikace je navržena šířky 5,50 m mezi obrubami, komunikace je navržena v režimu obytné zóny.

Jedná se o zklidněnou komunikaci se smíšeným provozem a se zpevněnými plochami v jedné úrovni sledující bezpečnost zejména chodců na úkor obecně spíše nadřazovanému postavení automobilové dopravy. Provoz je zde zajištěn omezením rychlostí na 20 km/hod. Všichni účastníci provozu se dělí o společný prostor. Pobytová funkce zde převládá nad funkcí dopravní.

Obytná zóna je na vjezdu i výjezdu fyzicky oddělena od ostatní komunikační sítě. Na MK Na Půstkách je vjezd do obytné zóny navržen přes obrubu vyvýšenou 0,02 m, následuje podélný sklon komunikace 2% pro převedení chodců na pěší komunikaci podél MK Na Půstkách. Napojení na ulici Na Blatnici je navrženo přes vyvýšenou křižovatkovou plochu, která bude sloužit k bezbariérovému převedení chodců na pěší komunikaci v přidruženém prostoru MK Na Blatnici. Podélný sklon spojovací komunikace v místě vyvýšené plochy je také 2%, Úsek mezi těmito úseky je navržen v podélném sklonu 7,79% Vrcholový oblouk je zaoblen poloměrem R=200 m a údolnicový oblouk poloměrem R=180 m.

Stavba vyvolá posun a přebudování stávajícího přechodu pro chodce na MK Na Blatnici. Přechod bude posunut mimo navrženou křižovatku s propojující komunikací

Místo otevřeného parkoviště na parcele č. 118/1 a 118/2 je navržen parkovací dům. Parkovací dům je navržen tak, aby v maximálně možné míře využil tyto dva pozemky (třetinou půdorysu zasahuje na parcelu č. 118/2, která není ve vlastnictví města).

Objekt parkovacího domu je navržen jako dvoupodlažní s pojižděnou střechou. Vjezd do 1. NP objektu je z ul. Na Půstkách, ze kterého se sjíždí rampou do 1. PP, nebo vyjíždí na střechu, která je rovněž využita k parkování.

Objekt je navržen jako železobetonový montovaný skelet s centrální vnitřní rampou. Rampy pro výjezd i sjezd jsou umístěny vedle sebe se sklonem vedeným stejným směrem. Pro vertikální komunikaci pěších bude využito schodiště s osobním výtahem umístěné v severovýchodním rohu půdorysu. Případně bude doplněno únikovým schodištěm v protilehlém rohu (na základě PBR v dalším stupni projektu).

Parkovací dům bude napojen na el. energii (osvětlení, příp. větrání), veřejnou kanalizaci (likvidace dešťových vod bude navržena v dalším stupni dokumentace na základě hydrogeologického průzkumu) a příp. vodovod. Objekt může být vybaven přístupovým systémem s platebními automaty.

V parkovacím domě je navrženo celkem 54 parkovacích stání v 1. PP, 54 parkovacích míst v 1. NP, 53 parkovacích míst na střeše. Celkem je v rámci parkovacího domu navrženo 161 parkovacích míst. Parkovací stání podél komunikací navržena nejsou.

- zastavěná plocha: 2 008,5 m²
- obestavěný prostor: 15 063,8 m³

Varianta 5 je ve studii uvedena, ale nebyla dále rozpracovávána z důvodu umístění stavby na cizím pozemku.

Varianta 6

Propojovací komunikace je navržena jako ve variantě 1c. Šířka komunikace je navržena šířky 5,50 m mezi obrubami, komunikace je navržena v režimu obytné zóny.

Jedná se o zklidněnou komunikaci se smíšeným provozem a se zpevněnými plochami v jedné úrovni sledující bezpečnost zejména chodců na úkor obecně spíše nadřazovanému postavení automobilové dopravy. Provoz je zde zajištěn omezením rychlostí na 20 km/hod. Všichni účastníci provozu se dělí o společný prostor. Pobytová funkce zde převládá nad funkcí dopravní.

Obytná zóna je na vjezdu i výjezdu fyzicky oddělena od ostatní komunikační sítě. Na MK Na Půstkách je vjezd do obytné zóny navržen přes obrubu vyvýšenou 0,02 m, následuje podélný sklon komunikace 2% pro převedení chodců na pěší komunikaci podél MK Na Půstkách. Napojení na ulici Na Blatnici je navrženo přes vyvýšenou křižovatkovou plochu, která bude sloužit k bezbariérovému převedení chodců na pěší komunikaci v přidruženém prostoru MK Na Blatnici. Podélný sklon spojovací komunikace v místě vyvýšené plochy je taktéž 2%, Úsek mezi těmito úseky je navržen v podélném sklonu 7,79% Vrcholový oblouk je zaoblen poloměrem R=200 m a údolnicový oblouk poloměrem R=180 m.

Stavba vyvolá posun a přebudování stávajícího přechodu pro chodce na MK Na Blatnici. Přechod bude posunut mimo navrženou křižovatku s propojující komunikací

Místo otevřeného parkoviště je na parcele č. 118/1 navržen parkovací dům, který v maximálně možné míře využívá konfiguraci stávajícího terénu a je situován pouze na pozemku města.

Objekt parkovacího domu je navržen jako jednopodlažní s pojížděnou střechou. Vjezd do dolního podlaží je z nově navržené propojovací komunikace kolmou cestou vedoucí podél celé budovy. Kolem této cesty jsou naproti parkovacímu domu umístěna kolmá venkovní stání. Vjezd je umístěn v ose severní strany objektu a navazuje na něj krátká vnitřní rampa, která vyrovnává cca 30 cm rozdíl dolního patra a okolního terénu. Na střechu se vjíždí přímo z ulice Na Půstkách, která je ve stejné úrovni jako parkovací stání na střeše. Vjezd je opět v ose, tentokrát jižní strany objektu.

Objekt je navržen jako železobetonový montovaný skelet s bez propojovacích ramp mezi podlažími. Obě parkovací úrovně nemají ani vertikální pěší propojení, protože dolní podlaží i střecha mají přímý přístup na terén.

Parkovací dům bude napojen na el. energii (osvětlení), veřejnou kanalizaci (likvidace dešťových vod bude navržena v dalším stupni dokumentace na základě hydrogeologického průzkumu). Objekt může být vybaven přístupovými systémy s platebními automaty.

V parkovacím domě je navrženo celkem 26 parkovacích stání v 1. NP a 28 parkovacích míst na střeše. Celkem je v rámci parkovacího domu navrženo 54 parkovacích míst. Dále je navrženo celkem 17 parkovacích míst na otevřené parkovací ploše podél příjezdové komunikace do parkovacího domu. Celkem je v této variantě navrženo 71 parkovacích stání.

- zastavěná plocha: 704,9 m²
- obestavěný prostor: 3031,1 m³

6.2 Zhodnocení variant

Varianta 1a

Výhody:

- přímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici
- oddělený provoz pěších od silničního provozu
- komfortní parametry propojující komunikace

Nevýhody:

- dotčení parcely č. 118/2
- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- zrušení stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici – navržen nový přístup

Varianta 1b

Výhody:

- přímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici
- menší nároky na zábor pozemků
- komfortní návrh obytné zóny – šířka komunikace 6,50 m (2x2,50 m jízdní pruh + 1,50 m pruh pro pěší) – bezproblémové míjení se chodců a dvou protijedoucích vozidel
- nedojde k dotčení parcely č. 118/2

Nevýhody:

- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- zrušení stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici – navržen nový přístup

Varianta 1c

Výhody:

- přímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici
- menší nároky na zábor pozemků
- úspornější návrh obytné zóny než ve variantě 1b
- nedojde k dotčení parcely č. 118/2

Nevýhody:

- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- méně komfortní návrh obytné zóny – šířka komunikace 5,50 m
- zrušení stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici – navržen nový přístup

Varianta 2

Výhody:

- přímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici
- maximalistická varianta využití prostoru mezi MK Na Půstkách a MK Na Blatnici – maximální počet parkovacích míst v otevřeném prostoru
- zachování stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici

Nevýhody:

- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- dotčení pozemků mimo vlastnictví města
- dopravní obslužnost otevřeného parkoviště je ztížená vůči variantě 3 – problematika otáčení vozidel na konci obslužné komunikace
- stávající pěší propojení MK Dolní s MK Na Blatnici je bariérové (navrženo schodiště)

Varianta 3

Výhody:

- přímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici
- maximalistická varianta využití prostoru mezi MK Na Půstkách a MK Na Blatnici – maximální počet parkovacích míst v otevřeném prostoru
- dopravně jednoduchá, bezkolizní obsluha otevřeného parkoviště

Nevýhody:

- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- dotčení pozemků mimo vlastnictví města
- zrušení stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici – navržen nový přístup

Varianta 4a

Výhody:

- doprava je řešena režimem obytné zóny se šířkou komunikace 4,50 m
- zachování stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici

Nevýhody:

- nepřímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici – propojení je řešeno z MK Hluboká
- výjezd vozidel z parkoviště směrem ke Kauflandu bude vždy přes MK Hluboká – stísněné šířkové poměry
- s ohledem na stísněné poměry je propojující komunikace jednosměrná v režimu obytné zóny základní šířky 4,50 m
- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- dotčení pozemků mimo vlastnictví města
- nutná úprava MK Hluboká u napojení na MK Na Blatnici vč. změny dopravního režimu na ZÚ

Varianta 4b

Výhody:

- doprava je řešena režimem obytné zóny se šířkou komunikace 4,50 m
- minimální kolize se stávajícími inženýrskými sítěmi
- zachování stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici

Nevýhody:

- nepřímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici – propojení je řešeno z MK Hluboká
- výjezd vozidel z parkoviště směrem ke Kauflandu bude vždy přes MK Hluboká – stísněné šířkové poměry
- s ohledem na stísněné poměry je propojující komunikace jednosměrná v režimu obytné zóny základní šířky 4,50 m
- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- dotčení pozemků mimo vlastnictví města

Varianta 5

Výhody:

- přímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici
- menší nároky na zábor pozemků
- úspornější návrh obytné zóny než ve variantě 1b – šířka komunikace 5,50 m
- parkovací dům je navržen v maximalistické variantě

Nevýhody:

- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- méně komfortní návrh obytné zóny – šířka komunikace 5,50 m
- parkovací dům je navržen v maximalistické variantě – velký zásah do území
- zrušení stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici – navržen nový přístup
- dojde k dotčení parcely č. 118/2

Varianta 6

Výhody:

- přímé propojení MK Na Půstkách s MK Na Blatnici
- menší nároky na zábor pozemků
- úspornější návrh obytné zóny než ve variantě 1b – šířka komunikace 5,50 m
- nedojde k dotčení parcely č. 118/2
- parkovací dům v maximálně míře využívá konfiguraci stávajícího terénu – šetrné umístění v území

Nevýhody:

- rozsáhlé dotčení stávajících inženýrských sítí
- méně komfortní návrh obytné zóny – šířka komunikace 5,50 m
- zrušení stávajícího pěšího propojení MK Dolní s MK Na Blatnici – navržen nový přístup

<i>varianta</i>	<i>šířka spojovací komunikace</i>	<i>režim spojovací komunikace</i>	<i>počet stání na parkovišti</i>	<i>počet stání podél MK Na Půstkách</i>	<i>počet parkovacích stání v parkovacím domě</i>	<i>celkový počet stání</i>
1a	6,50 m	obousměrná místní komunikace	40	13	0	53
1b	6,50 m	obousměrná místní komunikace – režim obytné zóny	36	13	0	49
1c	5,50 m	obousměrná místní komunikace – režim obytné zóny	39	13	0	52
2	6,50 m	obousměrná místní komunikace	55	12	0	67
3	6,50 m	obousměrná místní komunikace	51	13	0	64
4a	4,50 m	jednosměrná místní komunikace – režim obytné zóny	40	14	0	54
4b	4,50 m	jednosměrná místní komunikace – režim obytné zóny	29	14	0	43

5	5,50 m	obousměrná místní komunikace – režim obytné zóny	0	0	161	161
6	5,50 m	obousměrná místní komunikace – režim obytné zóny	17	0	54	71

6.3 Odvodnění komunikací

V prostoru stavby se nenachází žádný stávající přirozený recipient, do kterého by bylo možné odvést srážkové vody ze zpevněných ploch. Likvidace srážkových vod je možná buďto zasakováním, nebo regulovaným odtokem do stávající jednotné kanalizace SmVaK. Možnost likvidace vod zasakováním je zapotřebí ověřit HG průzkumem se zasakovací zkouškou. Bude provedeno v dalším stupni projektové dokumentace.

6.4 Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Pěší komunikace byla navržena tak, aby splňovala podmínky vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V místě přechodu pro chodce je navržena následující úprava – obruba bude snížena na 0,02 m (náběh max. 8,33 % – výsledný sklon). Podél obruby bude proveden varovný pás šířky 0,40 m, kolmo na varovný pás bude proveden signální pásy šířky 0,80 m.

Varovné a signální pásy budou provedeny z reliéfní dlažby červené barvy (kontrastně k okolním povrchům).

6.5 Návrh veřejného osvětlení

V rámci stavby dojde k doplnění veřejného osvětlení podél navrhovaných komunikací. Místo napojení VO vč. jeho podrobného řešení bude upřesněno v dalším stupni PD. V rámci studie je uvažováno s napojením z rozvaděče u Kauflandu. Podél pěších komunikací se předpokládá se s použitím stožárových svítidel LED na dekorativních stožárech, podél MK se předpokládá použití sloupových LED svítidel.

V případě požadavku lze návrh doplnit o parterová a zemní svítidla.

6.6 Sadové úpravy

Zelené plochy budou ohumusovány a osety travním semenem. S ohledem na množství stávajících podzemních IS nelze v prostoru stavby navrhnout vzrostlou zeleň. Okrasné stromy, keře, nebo květiny lze řešit výsadbou do venkovních květináčů, které zabrání prorůstání kořenů do prostoru podzemních inženýrských sítí. Pro výsadbu se doporučuje domácí druhová skladba dřevin. Podrobněji budou sadové úpravy řešeny v dalším stupni PD.

6.7 Mobiliář

Řešený prostor se doporučuje doplnit o prvky mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, nosiče sádků pro psí exkrementy, stojany na kola, plakátovací plochu, směrovníky, informační panely apod.). Mobiliář bude podrobněji řešen v dalším stupni PD.

6.8 Parkovací systém

Parkování v řešeném prostoru lze řešit několika způsoby:

- parkování bez omezení

- vyznačení krátkodobého parkování svislým dopravním značením (do 2 hodin stání)
- vyznačení dlouhodobého parkování svislým dopravním značením (nad 2 hodiny stání)
- řešení parking managementu

Regulaci parkování lze řešit na každé soustavě parkovacích míst samostatně:

- parkování podél MK Na Půstkách
- parkování na otevřeném parkovišti
- parkování v parkovacím domě

V případě volby parkovacího systému je vhodné ho doplnit o tzv. „parking management“. Hlavními funkcemi tohoto systému jsou:

- informování řidičů o volných parkovacích místech
- navádění řidičů na volná parkovací místa
- kontrola vjezdových zařízení a parkovacích automatů
- rezervování parkovacích míst

Cílem fungujícího parking managementu je informování řidiče o volném parkovacím místě v blízkosti jeho cíle a následné nasměrování na toto místo proměnlivým značením, nebo navigováním pomocí palubního systému.

Parkovací systém bude podrobněji řešen v dalším stupni PD.

6.9 Rozdělení stavby na stavební objekty

Stavba byla předběžně rozdělena na jednotlivé stavební objekty. Stavební objekty respektují budoucí správcovství jednotlivých objektů. Objektová skladba bude upřesněna a stabilizována v rámci podrobného rozpracování technického řešení a jeho projednání v rámci zpracování projektové dokumentace pro územní řízení (DÚR).

Stavební objekty

- SO 101 Spojovací komunikace
- SO 102 Obslužná komunikace parkoviště vč. parkovacích stání
- SO 103 Úprava MK Na Půstkách vč. parkovacích stání
- SO 111 Pěší komunikace
- SO 201 Opěrná zeď
- SO 701 Parkovací dům
- SO 750 Parkovací systém
- SO 801 Vegetační úpravy

Inženýrské objekty

- SO 301 Dešťová kanalizace
- SO 302 Přeložka jednotné kanalizace
- SO 351 Přeložka vodovodu
- SO 431 Veřejné osvětlení
- SO 451 Přeložka SD vedení
- SO 461 Přeložka SD vedení teplovodu
- SO 541 Přeložka teplovodu

6.10 Vliv stavby na životní prostředí

S ohledem na situování stavby bude nezbytné v dalším stupni projektové dokumentace nechat zpracovat dokumentaci vlivu stavby na životní prostředí včetně hlukové a emisní studie, která posoudí danou lokalitu a určí vhodná opatření k ochraně životního prostředí.

Stavba si vyžádá kácení vzrostlých stromů. Pro další stupeň projektové dokumentace bude nezbytné nechat zpracovat dendrologický průzkum.

Likvidace dešťových vod bude navržena v dalším stupni dokumentace na základě hydrogeologického průzkumu (bude nutné provést vrt včetně vsakovací zkoušky).

Nově navržená budova bude splňovat požadavky Vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 Sb. ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

6.11 Ochrana na stavby před škodlivými vlivy a účinky

Ochrana před pronikáním radonu z podloží bude stanovena podle konkrétního rizika na základě průzkumu, který bude proveden v dalším stupni PD.

Protože se jedná o území s nahodilým výstupem důlních plynů, bude nutné provést atmogeochemický průzkum, a na jeho základě stanovit bezpečnostní opatření.

Při výstavbě je nutno vycházet z platných ustanovení příslušných pro stavby na poddolovaném území.

Protipovodňová opatření se nepředpokládají.

Ocelové konstrukce budou splňovat podmínky na protikorozi ochranu, a budou chráněny proti účinkům bludných proudů. Betonové prvky komunikací jsou navrženy z materiálů, které odolávají rozmrazovacím solím používaných při zimní údržbě.

6.12 Odolnost a zabezpečení stavby z hlediska požární ochrany

Požární bezpečnost stavby bude zajištěna volbou vhodných stavebních materiálů a vhodným stavebním návrhem vycházejícím z Požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro jednotlivé stupně dokumentace. Projektová dokumentace bude v rámci dalších stupňů předložena Hasičskému záchrannému sboru Moravskoslezského kraje k posouzení.

6.13 Požadavky na pracovní prostředí a hygienu práce

Návrh větrání prostor bude vycházet z dispozice a požadavků na pohodu prostředí daných jak hygienickými požadavky, tak požadavky uživatele. Vzduchotechnické zařízení bude navrženo v prostorech, kde bude investorem požadováno, v prostorech, které nelze větrat okny, v prostorech jejichž provoz nezbytně vyžaduje použití těchto zařízení.

Návrh umělého osvětlení bude splňovat veškeré platné normy ČSN. Výpočty pro denní a umělé osvětlení budou řešeny světelně technickým projektem doloženým v dokladové části dalších stupňů projektové dokumentace.

Projektová dokumentace bude v rámci dalších stupňů předložena Krajské hygienické stanici Moravskoslezského kraje k posouzení.

7. ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ

Odhad stavebních nákladů byl vypracován pro variantu 1b, 4b a pro variantu 6.

č. obj.	název položky	měrná jednotka	množství	jednotková cena	Cena celkem bez DPH (Kč)
varianta 1b	Obytná zóna (šířka propojovací komunikace 6,50 m)				
	dlážděná pojížděná vozovka	m ²	1 525	2 200 Kč	3 355 000 Kč
	dlážděná vozovka chodník	m ²	246	1 600 Kč	393 600 Kč
	silniční obruba	m	343	500 Kč	171 500 Kč
	chodníková obruba	m	89	350 Kč	31 150 Kč
	opěrná zídka	m	42	25 000 Kč	1 050 000 Kč
	palisádová zídka	m	14	1 500 Kč	21 000 Kč
	uliční vpusti vč. přípojek	ks	5	15 000 Kč	75 000 Kč
	nová dešťová kanalizace	m	22	12 000 Kč	264 000 Kč
	přeložka kanalizace	m	67	12 000 Kč	804 000 Kč
	kanalizační šachty	ks	7	39 300 Kč	275 100 Kč
	přeložka vodovodu	m	74	9 900 Kč	732 600 Kč
	veřejné osvětlení	m	120	2 265 Kč	271 800 Kč
	stožáry VO	ks	11	20 000 Kč	220 000 Kč
	přeložka sdělovacího vedení	m	52	1 994 Kč	103 688 Kč
	přeložka teplovodu	m	14	55 000 Kč	770 000 Kč
	ostatní náklady 15% ceny				1 280 766 Kč
	Celkem				9 819 204 Kč

č. obj.	název položky	měrná jednotka	množství	jednotková cena	Cena celkem bez DPH (Kč)
varianta 4b	Obytná zóna (šířka propojovací komunikace 4,50 m)				
	dlážděná pojížděná vozovka	m ²	967	2 200 Kč	2 127 400 Kč
	dlážděná vozovka chodník	m ²	160	1 600 Kč	256 000 Kč
	silniční obruba	m	383	500 Kč	191 500 Kč
	chodníková obruba	m	79	350 Kč	27 650 Kč
	opěrná zídka	m	33	25 000 Kč	825 000 Kč
	palisádová zídka	m	0	1 500 Kč	0 Kč
	uliční vpusti vč. přípojek	ks	4	15 000 Kč	60 000 Kč
	nová dešťová kanalizace	m		12 000 Kč	0 Kč
	přeložka kanalizace	m		12 000 Kč	0 Kč
	kanalizační šachty	ks		39 300 Kč	0 Kč
	přeložka vodovodu	m		9 900 Kč	0 Kč
	veřejné osvětlení	m	170	2 265 Kč	385 050 Kč
	stožáry VO	ks	11	20 000 Kč	220 000 Kč
	přeložka sdělovacího vedení	m		1 994 Kč	0 Kč
	přeložka teplovodu	m		55 000 Kč	0 Kč
	ostatní náklady 15% ceny				613 890 Kč
	Celkem				4 706 490 Kč

č. obj.	název položky	měrná jednotka	množství	jednotková cena	Cena celkem bez DPH (Kč)
parkovací dům - varianta b	Obytná zóna (šířka propojovací komunikace 5,50 m)				
	dlážděná pojížděná vozovka	m ²	748	2 200 Kč	1 645 600 Kč
	dlážděná vozovka chodník	m ²	58	1 600 Kč	92 800 Kč
	silniční obruba	m	274	500 Kč	137 000 Kč
	chodníková obruba	m	59	350 Kč	20 650 Kč
	opěrná zídka	m		25 000 Kč	0 Kč
	palisádová zídka	m		1 500 Kč	0 Kč
	uliční vpusti vč. přípojek	ks	4	15 000 Kč	60 000 Kč
	nová dešťová kanalizace	m	29	12 000 Kč	348 000 Kč
	přeložka kanalizace	m	62	12 000 Kč	744 000 Kč
	kanalizační šachty	ks	8	39 300 Kč	314 400 Kč
	přeložka vodovodu	m	72	9 900 Kč	712 800 Kč
	veřejné osvětlení	m	46	2 265 Kč	104 190 Kč
	stožáry VO	ks	9	20 000 Kč	180 000 Kč
	přeložka sdělovacího vedení	m	52	1 994 Kč	103 688 Kč
	přeložka teplovodu	m	70	55 000 Kč	3 850 000 Kč
	parkovací dům varianta B	m ²	3 725	4 275 Kč	15 924 375 Kč
	ostatní náklady 10% ceny				2 423 750 Kč
	Celkem				26 661 253 Kč

8. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Pro další postup a následné projekční práce bude nutné nechat zajistit a provést:

- geodetické zaměření
- dendrologický průzkum
- inženýrsko-geologický průzkum
- hydro-geologický průzkum se zasakovací zkouškou
- atmogeochemický průzkum
- radonový průzkum
- korozní průzkum
- posouzení vlivu stavby na životní prostředí
- hlukovou a rozptylovou studii

V Ostravě, prosinec 2017

Ing. Róbert Lenčucha
Ing. Kristýna Nedělová
Ing. Petr Švančar