

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Rekonstrukce komunikace III/03810 ul. Mírová , Havlíčkův Brod
Druh stavby:	Rekonstrukce
Místo stavby:	Havlíčkův Brod
Katastrální území:	Havlíčkův Brod
Kraj:	Vysočina
Okres:	Havlíčkův Brod
Objednatel:	Kraj Vysočina, Město Havlíčkův Brod
Zpracovatel PD:	DMC s.r.o. Průmyslová 941 , 580 01 Havlíčkův Brod
Zhotovitel stavby:	dle výběrového řízení

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ:

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci stávající silnice III/03810 od žel. přejezdu na km 0,544 tratě Havl. Brod - Pardubice po most přes řeku Šlapanku. V navazujících místních komunikacích bude provedena jejich rekonstrukce v rozsahu patrném z výkresové části dokumentace. Současně s rekonstrukcí silnice bude provedena rekonstrukce stávajících chodníků a výstavba nových částí chodníku a parkovací plochy s kapacitou 6 (parkoviště na ZÚ) + 13 (zpevněná krajnice podél III/03810 osobních vozidel (z toho 1 pro tělesně postižené).

U nového parkoviště je i vytvořena zpevněná plocha pro kontejnery na tříděný odpad a pro kontejnery na velkoobjemový odpad.

Dojde k rekonstrukci chodníku ul. Mírová, chodníky zůstávají ve stávajícím uspořádání. Bude provedena i rekonstrukce veřejného osvětlení. V zájmovém prostoru stavby bude provedena rekonstrukce kanalizace a vodovodu – investice Vak HB, neřeší tato PD.

2.1 SO 01 Rekonstrukce silnice III/03810.

Délka úpravy silnice III/03810	:	324,13 m
Kategorie III/03810	:	S 12/7,3/50
Třída dopravního zatížení	:	III
Charakteristika dopravního zatížení	:	polotěžké

2.2 SO 02 Chodníky, části MK a parkovací stání.

Délka úpravy chodníku	:	Cca 650 m
-----------------------	---	-----------

2.3 SO 03 Veřejné osvětlení.

Profil, délka	:	dl. 320 m
---------------	---	-----------

2.5 Objížďky.

Dle postupu výstavby budou postupně zřizovány objízdné trasy.

Vzhledem k obslužnosti jednotlivých provozoven v dané lokalitě bude stavba dělena na dvě etapy.

Etapa 1 – km 0,00 – 0,175 a etapa 2 – km 0,175 – 0,324. Jako objízdná trasa pro osobní dopravu a dopravu do 6t je možno využít trasu přes železniční podjezd u Traplů (ulice Havířská, U Traplů, Mírová) omezeno výškou do 3,4m. Objízdná trasa pro nákladní dopravu je možno využít trasu HB – Vysoká – Šlapanov – Přibyslav – Dlouhá Ves – Herlify – HB.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ

Pro zpracování dokumentace pro stavební povolení bylo použito těchto podkladů:

- technická mapa města
- polohopisné a výškopisné zaměření staveniště (2008), fa G-MAP Havlíčkův Brod
- mapa KN
- vyjádření správců k existenci podzemních vedení
- konzultace s investorem, se správcí inž.sítí a orgány státní správy
- místní šetření a porady projektanta

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavby je rozdělena do stavebních objektů následovně:

SO 01	Rekonstrukce silnice III/03810
SO 02	Chodníky a části MK a parkovací stání
SO 03	Veřejné osvětlení

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

V řešeném zájmovém prostoru je dle vyjádření VAK Havl. Brod související výstavba – oprava kanalizace a vodovodu. Projektová dokumentace této části není předmětem této PD.

Při realizaci budou dodrženy podmínky vyjádření orgánů státní správy a správců sítí, které jsou zapracovány do této PD. Přesné znění jejich podmínek je v jejich vyjádření v dokladové části, která je součástí této PD a bude dodržena dodavatelem stavby.

6. PŘEHLED SPRÁVCŮ A UŽIVATELŮ

Stavební objekt	Vlastník - investor	Správce a uživatel
SO 01	Kraj Vysočina	KSÚS Vysočiny
SO 02	Město Havlíčkův Brod	Technické služby Havl. Brod
SO 03	Město Havlíčkův brod	Technické služby Havl. Brod

STAVEBNÍ OBJEKT	UMÍSTĚNÍ STAVBY NA POZEMKU KN katastr.území Havlíčkův Brod
SO 01	1903/89 (Kraj Vysočina), 2459/1 (Česká dráhy a.s., Praha), 1903/1 (Město Havl. Brod), 1903/85 (Město Havl. Brod), 1903/81 (Město Havl. Brod), 1902/11 (Město Havl. Brod), 1903/4 (Město Havl. Brod), 1903/18 (Město Havl. Brod)
SO 02	1903/89 (Kraj Vysočina), 2459/1 (Česká dráhy a.s., Praha), 1903/81 (Město Havl. Brod), 3952 (České dráhy a.s., Praha), 2393/7 (Město Havl. Brod), 1903/1 (Město Havl. Brod), 1903/82 (Město Havl. Brod), 1899/27 (Město Havl. Brod), 1903/72 (Město Havl. Brod), 1903/83 (Město Havl. Brod), 1903/85 (Město Havl. Brod), 1903/73 (Město Havl. Brod), 1899/1 (Město Havl. Brod), 1903/84 (Město Havl. Brod), 1903/86 (Město Havl. Brod), 1903/75 (Město Havl. Brod), 1903/4 (Město Havl. Brod), 1903/88 (Město Havl. Brod), 1903/87 (Město Havl. Brod), 1902/11 (Město Havl. Brod), 1903/78 (Město Havl. Brod), 1903/16 (Město Havl. Brod), 1903/17 (Město Havl. Brod), 1903/18 (Město Havl. Brod), 1903/74 (Město Havl. Brod)
SO 03	1902/11 (Kraj Vysočina), 1903/4 (Město Havl. Brod), 1903/86 (Město Havl. Brod), 1899/1 (Město Havl. Brod), 1903/85 (Město Havl. Brod), 1899/27 (Město Havl. Brod), 1903/1 (Město Havl. Brod), 2459/1 (Česká dráhy a.s., Praha)

7. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOP.ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY

V prostoru stavby se nenacházejí jak chráněná území tak ani kulturní památky. Zájmové území se nenachází v záplavovém území a není ohroženo zátopovými vlivy. Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo ČD – stavba se nachází u chráněného žel. přejezdu na km 0,544 tratě Havl. Brod – Pardubice.

Pro přípravné a projekční práce, jakož i během výstavby byly a budou respektována vyjádření zúčastněných stran, správců sítí, dotčených orgánů a institucí (viz dokladová část).

8. OSTATNÍ

Jiná omezující opatření.

Při provádění rekonstrukce musí být minimalizováno omezení přístupnosti jednotlivých vlastníků nemovitostí dotčených stavbou. Předpokládá se vzájemná komunikace a spolupráci na úrovni investor – zhotovitel – vlastníci dotčených nemovitostí.

Zabezpečení vodního hospodářství.

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k podstatné změně odtokových poměrů.

Vliv stavby na životní prostředí

Navrhovaná stavba nezasahuje do žádného chráněného území přírody.

Stavba nevyžaduje požadavky na potřebu kácení vzrostlé zeleně.

Vliv stavby na životní prostředí je třeba posuzovat z pohledu realizace stavby a z pohledu provozu a funkce stavby. Realizace stavby přinese určité zhoršení prostředí provozem mechanismů dodavatele a prováděním montážních a stavebních prací. Omezit lze toto dočasné zhoršení pouze důsledným dodržováním stanovených norem a předpisů a kázní dodavatele. Pozornost je třeba věnovat především zacházení s pohonnými látkami a dalšími ropnými produkty používanými ve stavebních a montážních mechanismech. Při přesunech strojů a materiálů je nutné zamezit znečišťování komunikací a zvýšené prašnosti zejména v zastavěných lokalitách města.

Z hlediska ochrany LPF

Stavba nezasahuje do LPF.

Z hlediska ochrany ZPF

Stavba nezasahuje do ZPF .

Z hlediska ochrany ovzduší

Navrhovaná stavba neobsahuje technologie, které by:

- a) spadaly do velkých či středních zdrojů znečištění
- b) produkovaly znečišťující látky

Likvidace odpadů.

Vytěžené část výkopové zeminy, která nebude uložena zpět, bude uložena ke skládkování, další materiály se uloží nebo využijí dle níže uvedené tabulky a v souladu s platnými zákony.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č.185/2001 Sb.a dle prov.vyhlášky, případně dalšími předpisy v odpad.hospodářství.Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negat.dopadům na život.prostředí.

Tabulka – orientační propočet množství odpadů :

	NÁZEV ODPADU	KATEGORIE	KATALOG.ČÍSLO	MNOŽSTVÍ (TUNY)	ZPŮSOB LIKVIDACE
1	Beton	O	17 01 01	500,0	S-inertní odpad SKLÁDKA určí investor
2	Zemina	O	17 05 04	1300	S-ostatní odpad SKLÁDKA určí investor
3	Železo a ocel	O	17 04 05	5	-využitelné jako náhr.díly investora

					- ostatní sběrné surov. J.Holešák-H.B
4	Směsný komunální odpad	O	20 03 01	5	SKLÁDKA Havl. Brod

V seznamu nejsou uvedeny odpady, které vznikají z dopravních prostředků zhotovitele stavby. U jednotlivých kategorií odpadů je orientačně uvedeno množství, neboť přesné množství vznikajících odpadů může doložit pouze zhotovitel stavby. Důvodem je technologický postup realizace stavby, který je u jednotlivých zhotovitelů odlišný (např. zařízení stavenišť, pažení výkopu atd.). Odpady vzniklé při realizaci stavby bude likvidovat dodavatel stavby, který k tomu bude smluvně zavázán včetně dokladování způsobu likvidace, zvláště u odpadů kategorie N (v případě jejich výskytu).

Skládky a odstavné plochy

Vytěžená zemina bude ukládána podél stavby, výkopové rýhy. Výkopek nevhodný ke zpětnému zásypu bude nahrazen vhodnou k tomuto účelu dovezenou zeminou a nevhodná a přebytečná zemina bude odvezena na skládku inertního materiálu. Skládku inertního materiálu určí investor, nejpozději však při stavebním řízení. Vytěžený asfalt a podkladní vrstvy z komunikace budou odvezeny na skládku dle určení investora.

Strojní mechanismy budou dopravovány po stávajících komunikacích, není třeba budovat nové. Odstavné plochy strojních mechanismů pro potřeby dodavatele budou určeny po dohodě s investorem, především na přilehlých pozemcích investora. Nevznikají požadavky na zábor a skládkovací plochy nad rámec stavbě přilehlých pozemků.

Staveniště

Navrhované stavební objekty budou realizovány na jihozápadním okraji zastavěné části města. Staveniště lze charakterizovat jako místo se středně obtížnými podmínkami pro výstavbu.

Území pro stavbu není součástí žádného zvláště chráněného území přírody nebo přírodního parku a nebyl na něm zjištěn výskyt zástupců zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

Trasa je vedena většinou územím s možností použití běžných mechanismů při zemních pracích (horniny III. a IV. třídy těžitelnosti).

Provedené průzkumy a použité podklady

Stavba je navržena v souladu s územním plánem města.

Příprava pro výstavbu

Před zahájením prací musí investor zajistit vytýčení a označení všech podzemních inženýrských sítí na místě.

Pro stavbu budou používány stávající komunikace a přístupové cesty.

Investor je povinen požádat před zahájením zemních prací u příslušných institucí o výkopové povolení a o povolení ke zvláštnímu užívání komunikací. V souladu s ustanovením o provozu na pozemních komunikacích požádá investor před zahájením prací u MěÚ odboru dopravy a siln.hospodářství Havlíčkův Brod o stanovení umístění přechodné dopravní úpravy provozu na stavbou dotčených komunikacích.

Vytěžená zemina bude podle potřeby a vhodnosti odvážena na skládku. Skládku určí investor, nejpozději však při stavebním řízení.

Před zahájením prací musí být s majiteli okolních nemovitostí projednán rozsah a způsob omezení v jejich užívání.

Materiál v likvidaci.

Vybourané prvky příslušející k silnici III/03810 (obrubníky, dlažební kostky apod.) budou protokolárně předány zástupci KSÚS Vysočiny, obdobně prvky chodníků (obrubníky, dlažba apod.) se předají zástupci Města Havl. Brod. Vyfrézovaný AB materiál bude odvážen na skládku KSUSV (bude upřesněno při realizaci).

Při realizaci stavby nedojde kromě demolice stávající komunikace a chodníků k demolici jiných stávajících objektů a zařízení.

Bezpečnost práce, vliv stavby a provozu na zdraví, minimalizace negativních vlivů.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk (především v noci), prašnost a vibrace. Současně musí být splněny požadavky vyhlášky č.398/2009 Sb., kterou se stanovují obecně techn. požadavky zabezpečující užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Předpokládá s ohledem na rozsah stavby provedení jedním dodavatelem stavby, je zpracován plán BOZP – samostatná příloha (vypracovala paní Krupičková).

Předpokládaný termín zahájení a dokončení stavby

Předpoklad realizace – léto, podzim roku 2016, rok 2017.

Příloha : *Požárně bezpečnostní řešení stavby*

V Havlíčkově Brodě : listopad 2009
Aktualizace: březen 2016, ing. Jiří Marek

Vypracoval: ing. Martin Liška

Příloha : POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ STAVBY

Název stavby : Rekonstrukce komunikace III/03810 ul. Mírová , Havl. Brod

Druh stavby : Rekonstrukce

Místo stavby : Havlíčkův brod

Zpracovatel PD : DMC s.r.o.
Průmyslová 941
580 01 Havlíčkův Brod

Komunikace.

V rámci zpracované dokumentace rekonstrukce komunikace dochází k minimálním směrovým a výškovým změnám v zájmové lokalitě.

Přístupové komunikace jsou navrženy v souladu s ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic*, ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací* a ČSN 73 6114 *Vozovky pozemních komunikací. Zákl. ustanovení pro navrhování*. Šířkové uspořádání splňuje požadavek na minimální šířku pruhu 3,0 m pro přístup k objektům vč. poloměrů zakružovacích oblouků .

Nástupní plochy – navrženou rekonstrukcí v zájmovém prostoru stavby nejsou dotčeny stávající nástupní plochy pro požární techniku. Maxim. hmotnost zásahového požárního vozidla 23 tun (Tatra)

Zásobování požární vodou.

V zájmové lokalitě se nacházejí stávající podzemní hydranty.

Závěr.

Dle výše uvedených skutečností lze konstatovat, že stavba „Komunikace III/03810 ul. Mírová , Havlíčkův Brod“ splňuje požadavky ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb. Nevýrobní objekty.

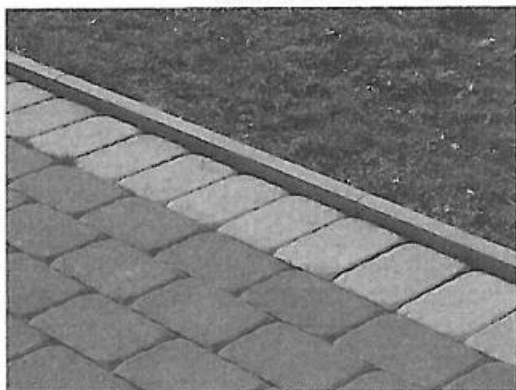
V Havlíčkově Brodě : listopad 2009

Vypracoval : ing. Martin Liška

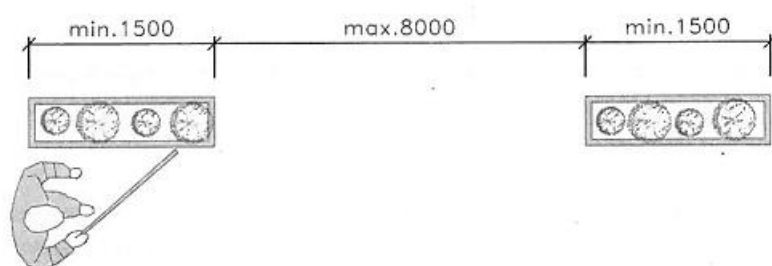
PŘIROZENÁ VODÍCÍ LINIE:

Komentář:

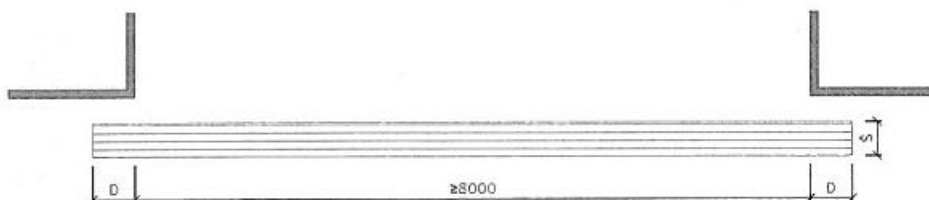
Maximální vzdálenost přerušení přirozené vodící linie ve vzdálenosti do 8 000 mm je dána schopností nevidomé osoby držet směr přímé chůze. Minimální délka přirozené vodící linie vychází z techniky dlouhé bílé hole a schopnosti držet směr.



Obr. 36 Přirozená vodící linie – vyvýšený zahradní obrubník (min. 60 mm)



Obr. 37 Přirozená vodící linie – venkovní květináč



Obr. 38 Přerušení přirozené vodící linie na vzdálenost větší než 8 000 mm s doplněním linie umělé D) přesah umělé vodící linie, Š) šířka umělé vodící linie

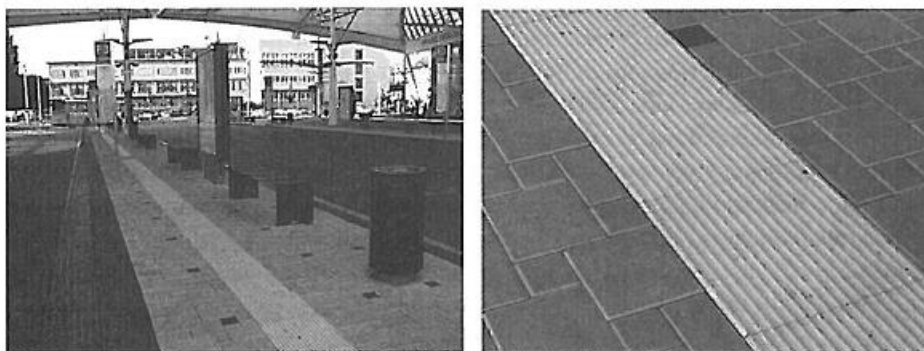
UMĚLÁ VODÍCÍ LINIE:

1.2.1.2 Umělá vodící linie

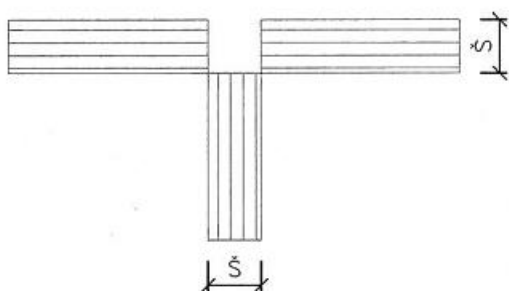
Umělá vodící linie je speciálně vytvořená součást stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením při pohybu v interiéru nebo exteriéru, zejména při pohybu po nástupišti metra bez přirozené vodící linie. Umělou vodící linií tvoří podélné drážky a její šířka je v interiéru nejméně 300 mm a v exteriéru 400 mm. Změny směru a odbočky se zřizují jen v nezbytné míře a přednostně v pravém úhlu. Odbočení musí být vyznačeno přerušením vodící linie hladkou plochou v délce odpovídající šířce vodící linie. V oboustranné vzdálenosti nejméně 800 mm od osy umělé vodící linie nesmí být žádné překážky. Umělá vodící linie musí navazovat na přirozenou vodící linii.

Komentář:

Pohyb nevidomého s využitím umělé vodící linie je buď po této linii nebo vedle ní z tohoto důvodu je nutné respektovat volný průchozí prostor.



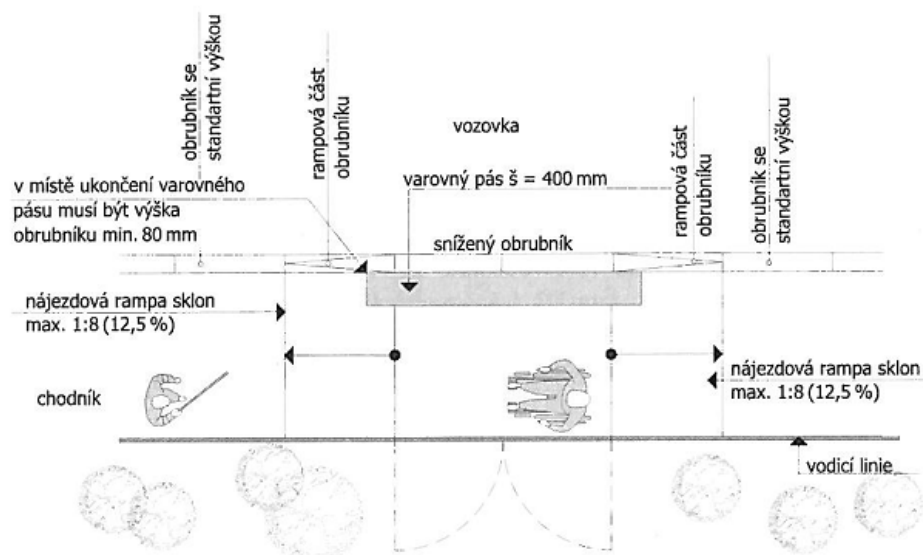
Obr. 39 Umělá vodící linie



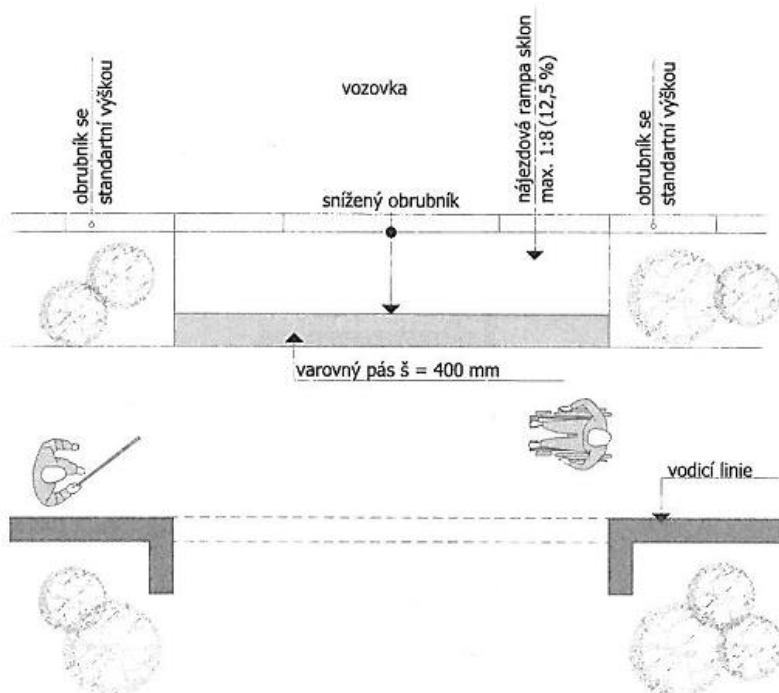
Obr. 40 Úpravy umělé vodící linie v místě spojení dvou tras – Š) šířka umělé vodící linie

MÍSTO SE SNÍŽENÝM OBRUBNÍKEM:

Výšková úroveň 80 mm a níže může být nevidomou osobou považována za terénní nerovnost a z tohoto důvodu všechna místa všech snížených obrubníků s výškou menší než 80 mm je nutné vybavit varovným pásem pro upozornění na nebezpečný prostor (obr. 89). U obrubníků s výškou větší než 80 mm je pro osazení hmatového prvku (varovného pásu) důležitý sklon obrubníku. Obrubník s příčným sklonem větším než 1 : 2,5 (40,0 %) se neopatřuje varovným pásem, při technice dlouhé hole je obrubník s tímto sklonem vnímán stejně jako obrubník se svislou hranou.

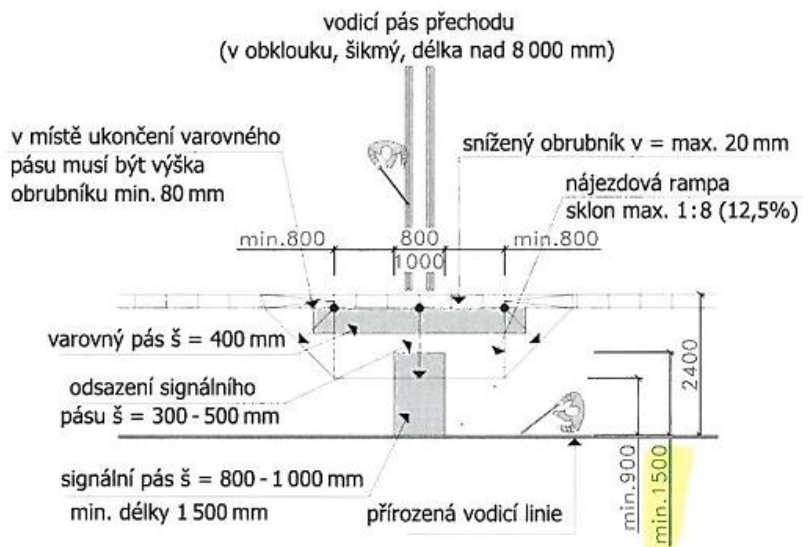


Obr. 89 Místo se sníženým obrubníkem (sjezd), které není využíváno jako místo pro přecházení (např. vjezd na pozemek)



Obr. 90 Místo se sníženým obrubníkem (sjezd), které není využíváno jako místo pro přecházení (např. vjezd na dvůr)

MÍSTO PRO PŘECHÁZENÍ:



Obr. 107 Místo pro přecházení – hmatové úpravy v dostatečných prostorových poměrech pro chodník šířky nejméně 2 400 mm