



Souřadnicový systém: JTSK

Výškový systém Bpv

<p>Obíednatel:</p>  <p>Město Ledeč nad Sázavou Husovo náměstí 17 584 01 IČ:00267759 DIČ:CZ00267759</p>	<p>Zpracovatel:</p>  <p>GREBNER INŽENÝRSKÁ A PROJEKTOVÁ KANCELÁŘ SPOL. S R. O. Jeseniova 52, 130 00 PRAHA 3 tel: 222 517 137, fax: 271 774 495</p>	<p>Zpracovatel částí:</p>	<p>Paré:</p>
<p>Kraj / obec: Ledeč nad Sázavou</p>	<p>SOD objednatel:</p>	<p>Zodp. proj.: Ing. Čermák</p>	<p><i>Čermák</i></p>
<p>Název akce:</p> <p>Ledeč nad Sázavou - úprava křižovatky Husovo náměstí</p> <p>Dokumentace pro stavební povolení a provádění stavby</p>		<p>Vypracoval: Ing. Mlynářčík</p>	<p><i>Mlynářčík</i></p>
		<p>Kontrola: Ing. Čermák</p>	<p><i>Čermák</i></p>
		<p>HIP: Ing. Mlynářčík</p>	<p><i>Mlynářčík</i></p>
		<p>Měřítko: Formát: A 4</p>	<p>Datum: 04/2017</p>
<p>Příloha:</p> <p>ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY SO 120 Dopravně-inženýrská opatření Technická zpráva</p>		<p>Číslo zakázky: PGI 2100/15</p>	<p>Stupeň: DSP + PDPS</p>
		<p>Číslo přílohy: E.1.1</p>	<p>Změna:</p>

TECHNICKÁ ZPRÁVA – ORGANIZACE VÝSTAVBY

1. ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

PD řeší hlavní dopravní prostor Tyršovho nábřeží u autobusového nádraží. Snahou je maximální zpřehlednění řešené křižovatky, odstranění nejzásadnějších problémů (rozšíření chodníku v severní části náměstí), celkové zlepšení místní dopravní situace a usměrnění parkování. V současné době je v prostoru náměstí podélné i šikmé parkování. Zároveň s ohledem na neuspořádané řešení křižovatky probíhá divoké parkování, které narušuje dopravu v prostoru Husova náměstí. Návrhem řešení úpravy křižovatky Husova náměstí je usměrněna doprava vlastního řešení křižovatky - rozšířením středového pásu v podélném směru a tím i zvětšení zelených ploch. Podélná stání a divoká stání v prostoru křižovatky se usměrní do šikmého stání. Lze konstatovat, že tímto usměrněním dopravy a parkování se celkové dopravní řešení zklidní a nedojde k navýšení stávajícího stavu parkování.

Objekt SO 101 Komunikace je rozdělen na žádost investorů na SO 101.1 – objekty KSUSV a SO 101.2 – objekty města Ledeč n. Sázavou

SO 101.1 – objekty KSUSV – obsahují: komunikace – vozovka, VDZ a SDZ, UV včetně přípojek

SO 101.2 – objekty města Ledeč n. Sázavou – obsahují: chodníky vč. obrub, parkovací stání, vyhrazená místa k parkování, vjezdy vč. obrub, VDZ a SDZ parkoviště

Projektová dokumentace řeší:

- úpravu křižovatky a plochy pro parkování, včetně parku – SO 101.1 a SO 101.2
- vytvoření nových míst pro přecházení pro chodce a navázání na chodníky na náměstí
- rozšíření chodníku v severní části náměstí
- úprava systému parkování, vytvoření parkovacích míst, šikmé stání – SO 101.2
- úprava plochy parku, vytvoření odpočinkových zón, místa pro jízdní kola – SO 801
- doplnění přisvětlení nových přechodů – SO 401
- veškeré sjezdy a vjezdy k přilehlým objektům budou zachovány – SO 101.2
- v místě křižovatky, kde vznikly nové ostrůvky, jsou navrženy místa pro zásobování přilehlých obchodů, stání po dobu max. 20 min. – SO 101.2
- stávající UV budou posunuté (po přípojce, dojde k zkrácení přípojky), k nové poloze obruby – SO 101.1
- v místech parku budou umístěny nové chráničky 2x HDPE 40/33mm - koordinace
- příčný spád komunikace je navržen jednostranný, k stávajícím UV – základní 2,0%.
- pítka, napojení – SO 301

Stavba bude provedena v jedné etapě.

Zařízení staveniště a skládka drobného materiálu bude umístěna na ploše stavby, hlavní objem stavebního materiálu bude zpracován okamžitě při jeho dovezení na stavbu. V případě potřeby jsou v rámci plochy staveniště také dostupná všechna média potřebná k realizaci stavby (elektrická energie, voda apod.). Konkrétní napojovací místo určí příslušný správce média.

Nepředpokládají se v rámci této stavby jiné podmiňující, vyvolané a ani související investice

Stavba musí být koordinována s doplněním přisvětlení nových míst pro přecházení, umístěním chrániček v prostoru parku.

Předpoklad členění stavby na podetapy a to:

- Úprava VO, přisvětlení přechodů – SO 401, umístění rezervních chrániček
- Pítka – SO 301
- realizace komunikace – SO 101.1 a SO 101.2

- sadové úpravy, mobiliář – SO 801

2. NÁVRH POSTUPU VÝSTAVBY

Před zahájením výkopových prací musí být geodeticky vytyčeny stávající trasy inženýrských sítí a odsouhlaseny jejich správci. Výkopy je třeba provádět se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k poškození stávajících sítí, správnost vytyčení bude ověřena sondami.

3. OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI PRACOVNÍKŮ PŘI VÝSTAVBĚ

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat pravidla BOZP, včetně zákonných požadavků, normových ustanovení, bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby. Mezi některé základní legislativní předpisy patří například Směrnice Rady 92/57/EHS ze dne 24. června 1992, o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích (osmá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odstavec 1 směrnice 89/391/EHS), Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce s účinností od 1.1.2007, Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) s účinností od 1.1.2007, Nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích s účinností od 1.1.2007, Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti s účinností od 1.1.2007 a nebo Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky ze dne 15.8.2005.

4. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ OCHRANY STAVENIŠTĚ A JEHO OKOLÍ

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem.

5. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Vlivem stavební činnosti při realizaci stavby vzniknou odpady obvyklé při tomto druhu činnosti, zejména odpady na bázi asfaltů, plastů, dřeva, kovový odpad, odpad z obalů dodaných stavebních hmot apod. Původce odpadu je povinen vytvořit podmínky pro třídění a umožnění jeho dalšího zpracování či zneškodnění.

Dle vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 381/2001, přílohy Katalog odpadů, je možno budoucí odpad ze stavby zatřídit takto:

skupina odpadu 16	Odpady v tomto katalogu jinak neuvedené
skupina odpadu 17	Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)
17 01	Beton, cihly, tašky z keramiky
17 02	Dřevo, sklo a plasty
17 03	Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlutiina
17 06	Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu

Vytříděné odpady budou předány k dalšímu zpracování, nevytříděné budou odvezeny na skládku. Je ovšem nutno dodržovat hierarchii v nakládání s odpady (prevence, minimalizace, využití, odstranění) a v co nejvyšší možné míře zbránit vzniku neupravených (směsných) odpadů.

S využitím výkopové zeminy je třeba prioritně uvažovat opětovně na daném pozemku (v takovém případě se nestává odpadem ve smyslu zákona 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů). Vznikající odpady je nutno důsledně třídit již v průběhu stavebních a demoličních prací a takto utříděné shromažďovat podle jednotlivých druhů a kategorií, aby tak bylo možno být následně účelně uskutečněno materiálové využití těchto odpadů, které má přednost před jiným tzv. energetickým způsobem využití a zejména před odstraněním. Odpadní zeminu druhu 17 0504 (neobsahující nebezpečné látky) je nutno přednostně materiálově využívat na povrchu terénu v místech k tomu určených.

6. VJEZDY NA STAVENIŠTĚ

Stavba bude napojená na stávající komunikace v okolí náměstí, od Husovho nám., Tyršovho nábř. a od Hrnčíře.

Dodavatel musí ovšem vždy zajistit, aby byl zajištěn uživatelům bezpečný přístup k jednotlivým objektům, v rámci možností a postupu a technologie výstavby i příjezd k těmto objektům. Ve všech případech je ovšem nutno zajistit přístupové cesty pro jednotky IZS po celou dobu výstavby.

7. DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Stavba bude provedená v jedné etapě.

Odhad doby výstavby je závislý zejména na délce a komplikovanosti budování vedení VO, napojení pítka a souvisejících investic. Odhad délky stavby uvažuje kontinuální postup prací. Z výše uvedeného tak vychází odhadovaná celková doba výstavby cca na 6 měsíců.

Návrh harmonogramu prací bude součástí nabídek jednotlivých dodavatelů, závazný harmonogram prací pak přílohou smlouvy o dílo.

Jedná se o jednoduchou stavbu, během kontrolních prohlídek stavby tak bude nutno zkontrolovat zejména správnosti vytýčení stavby a její polohového osazení.

Návrh možných dopravních opatření je uveden v příloze E. Zásady organizace výstavby.

Doprava bude vedená po objízdě trase a to od Husovho nám. Do ulice Koželská, pak do ulice J. Haška do ulice Hrnčíře a následně směrem k Tyršovmu nábř.. Od Tyršovho nábř. je doprava vedená přes ulici Hrnčíře, do ulice J. Haška a Koželská, pak směrem k Husovmu nám.

Před zavedením navržených dopravních opatření bude nutno z některých úseků vymístit parkující a odstavená auta, značky B28 zde budou umístěny minimálně 1 týden předem začátkem platnosti.

Dopravní přístupnost do jednotlivých objektů bude řešena individuálně se zástupci zhotovitele. Obecně platí, že zhotovitel omezený přístup zajistí, nebudou-li mu v tom bránit podmínky dané technologií výstavby nebo pokud nebude možné tento přístup považovat za bezpečný.

Nepřetržitý přístup pro pěší ke všem objektům zajistí zhotovitel stavby. Tam, kde to územní a stavebně technické podmínky nevytlačí, budou provizorní pěší trasy provedeny tak, aby umožnily bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Přes případné výkopy budou osazeny provizorní lávky, které svou šířkou vyhoví kapacitě pěšího provozu a zabezpečením budou odpovídat požadavkům na provoz dětských kočárků a ortopedických vozíků. V místech, kde to situace vyžaduje, bude pěší provoz od stavby oddělen provizorním oplocením.

Podrobný návrh dopravních opatření bude vypracován před započítáním stavby ve vazbě na dohodnutý harmonogram prací, potřeby stavby a další okolnosti.

Dle zákona č. 361/2000 Sb., §77, odstavec (1), písmeno c), je pak nutno, aby investor nebo dodavatel ve stanovené lhůtě požádal o stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích správní úřad po předchozím písemném stanovisku příslušného orgánu policie. Výše uvedené doklady pak budou přiloženy k žádosti o vydání rozhodnutí o zvláštním užívání komunikace dle §25 zákona č. 13/1997 Sb.

8. NÁVRH ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavební úpravy budou provedeny v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb - obecně.

Výškové rozdíly na komunikacích pro chodce musí mít obrubník s výškou nášlapu maximálně 20 mm. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%) a příčný sklon nejvýše v poměru 1:50 (2,0%). Technické vybavení komunikace musí být umístěno tak, aby byl na komunikacích pro chodce zachován průchozí prostor podél přirozené vodící linie šířky minimálně 1500 mm, v odůvodněných případech 900 mm (pouze lokální zúžení). Vodicí linie je součástí prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumísťují žádné předměty.

Přirozenou vodící linii tvoří přirozená součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zárázkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm; přirozenou vodící linií není obrubník chodníku směrem do vozovky. Přerušit přirozenou vodící linii lze nejvýše na vzdálenost 8000 mm mezi jednotlivými částmi přirozeného hmatného vedení pro osoby se zrakovým postižením, zejména mezi obvodovými stěnami jednotlivých domů umístěných při chodníku. Délka jednotlivých částí přirozeného hmatného vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Přerušit přirozenou vodící linii v délce větší než 8000 mm musí být doplněno vodící linií umělou. V našem případě tvoří vodící linii obruba podél komunikace (obytná zóna).

Umělá vodící linie je speciálně vytvořená součást stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením. Umělou vodící linií tvoří podélné drážky a její šířka je exteriéru nejméně 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.

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu, zejména určuje přístup k přechodu pro chodce a současně určuje směr přecházení. Signální pás musí mít šířku 800 až 1000 mm a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1500 mm, u změn dokončených staveb lze v odůvodněných případech tuto hodnotu snížit až na 1000 mm. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šíře 800 mm při okraji signálního pásu. Signální pás musí začínat u přirozené nebo umělé vodící linie. Změny směru a odbočky se zřizují přednostně v pravém úhlu. V místě, kde se spojují dvě trasy signálních pásů, musí být signální pásy přerušeny v délce odpovídající jejich šířce.

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné, zejména hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku, určuje například hranici vstupu na přechod, místo se zákazem vstupu nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny. Varovný pás musí mít šířku 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Varovný pás musí přesahovat signální

pás na obou stranách nejméně o 800 mm. Na chodníku s šířkou méně než 2400 mm, na kterém nelze vytvořit přesah na obou stranách, musí být signální pás veden na straně u přirozené vodící linie a přesah varovného pásu se pak zřizuje pouze na jedné straně.

Hmatný pás je zvláštní forma varovného pásu ohraničující místo, které na chodníku s cyklistickou stezkou nebo pásem pro in-line brusle určuje rozhraní mezi vymezeným prostorem pro chodce a cyklisty nebo in-line brusle. Hmatný pás musí mít šířku 300 až 400 mm a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči hmatnému pásu vizuálně kontrastní. Od požadavku na vizuální kontrast lze ustoupit v památkových zónách a rezervacích. Hmatný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 800 mm.

V Praze 04/2017
Ing. Boris Mlynářčík