

REKONSTRUKCE MASARYKOVA NÁMĚSTÍ  
**PŘESTUPNÍ TERMINÁL VELKÁ BÍTEŠ**

**B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Dokumentace pro provádění stavby  
– leden 2012

## DŮVOD ZMĚNY STAVBY PŘED DOKONČENÍM

Původní dokumentace byla zpracována v roce 2007 a byla připravena pro realizaci s podporou dotace z ROP v následujících letech. Bohužel se městu nepodařilo dotaci na rekonstrukci Masarykova náměstí získat. V dalších letech z tohoto důvodu město realizovalo pouze ulici Růžovou a malou část náměstí s ní bezprostředně související.

V současné době je připravována výzva pro realizaci Přestupních terminálů hromadné dopravy. Vzhledem k tomu, že navržené řešení autobusové dopravy v původní dokumentaci splňuje podmínky přestupního terminálu, rozhodlo se vedení města znovu požádat o přidělení dotace. Po konzultaci s poskytovatelem dotace byla dohodnuta úprava původního projektového řešení tak, aby splňovalo podmínky pro její poskytnutí.

Stavba je z tohoto důvodu rozdělena do dvou částí. První tvoří Rekonstrukce Masarykova náměstí – Přestupní terminál Velká Bíteš a druhou tvoří Rekonstrukce Masarykova náměstí – Jih Velká Bíteš.

Stavba přestupního terminálu zahrnuje celou severní část náměstí od ulice Růžové k ulici Kostelní včetně průjezdné komunikace, část Jih tvoří zbývající spodní část náměstí.

Nová dokumentace v zásadě respektuje původní řešení s výjimkou částí, které bylo nutno upravit na základě požadavku poskytovatele dotace.

V části **Přestupní terminál** změny zahrnují:

- 1.1 dílčí změna polohy nájezdu k horní hraně náměstí v prostoru u pošty a s tím spojená dílčí úprava směrového řešení průjezdné komunikace
- 1.2 zkrácení délky Přestupního terminálu / promenády v souvislosti se změnou polohy odbočení dle 1.1
- 1.3 změna polohy autobusové zastávky na jižní hraně přestupního terminálu a její přemístění na východní počátek jižní nástupní hrany v souvislosti s 1.1
- 1.4 změna polohy přístřešku autobusové zastávky v souvislosti s 1.1 a 1.3
- 1.5 zřízení informačního dopravního kiosku v ploše přestupního terminálu
- 1.6 odstranění parkovacích automatů v území řešeném v rámci Přestupního terminálu na základě požadavků poskytovatele dotace
- 1.7 vypuštění vyhrazených stání pro zásobování při severní straně náměstí a jejich nahrazení parkovacími stáními
- 1.8 úprava polohy schodiště před poštou dle požadavku města
- 1.9 nový vodní prvek – výtrysky v ploše přestupního terminálu/ promenády dle požadavků města
- 1.10 úpravy v poloze prvků odvodnění a rozvodů vody v souvislosti s 1.1 a 1.9
- 1.11 úpravy v počtu a poloze veřejného osvětlení v souvislosti s 1.1 a tras rozvodů nn v souvislosti s 1.5 a 1.9
- 1.12 úpravy v poloze a počtu prvků mobiliáře v souvislosti s 1.1 a požadavky města
- 1.13 úprava polohy nové výsadby stromů v souvislosti s 1.1

V části **Masarykovo náměstí – jih** změny zahrnují:

- 2.1 rozšíření šířky parkovacích stání z 2,4 na 2,5 metru na základě požadavku města
- 2.2 dílčí úpravy chodníkových ploch před Lesákovou restaurací
- 2.3 změna polohy odvodnění v souvislosti s 2.2

## 1. ARCHITEKTONICKO – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

### ÚZEMÍ STAVBY

Masarykovo náměstí je součástí historického centra města Velká Bíteš, které bylo díky své neporušené urbanistické struktuře prohlášeno městskou památkovou zónou. Tvoří je podélné prostorné náměstí vroubené měšťanskými domy.

Náměstí má svážný charakter se severojižní orientací. Náměstí je v převážné míře zdlážděno kamennou žulovou kostkou 100/100 mm, průjezdní komunikace je asfaltová. V horní části náměstí je větší výškový rozdíl vyrovnán zatravněnými svahy. Tato úprava vznikla pravděpodobně v souvislosti se změnou nivelety náměstí při novodobém zpevnění průjezdné komunikace díky jejímu oboustrannému příčnému spádování. Na historických fotografiích je celá plocha náměstí zdlážděna v jednom spádu bez příčných výškových rozdílů.

Na ploše náměstí je dnes 17 stromů a dva keře.

Stávající stav veřejných ploch Masarykova náměstí a přilehlých ulic je neuspokojivý a je více méně totožný se stavem před rokem 1989. Náměstí dnes dominuje automobilová doprava a vysoké přerostlé stromy před radnicí. Přes den je většina volných ploch zastavěna parkujícími automobily a dojem velkého parkoviště převládá. Rovněž zelený pás před radnicí, kde se nachází velké jehličnaté a listnaté stromy náměstí spíše rozděluje, neboť díky zeleným korunám stromů není přirozená vazba horní a dolní strany náměstí. Vše je doplněno často pokleslými detaily mobiliáře i zádlažeb.

### URBANISTICKO ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Předložený projekt předpokládá celkovou regeneraci Masarykova náměstí a přilehlých ulic Růžové a Lánice. Velká Bíteš je svou zachovanou urbanistickou strukturou i prostorovým uspořádáním velmi cenným dokladem rozvoje sídelní struktury u nás.

Masarykovo náměstí je přirozeným centrem města a představuje dobře zachovalý městský prostor, pevně vymezený měšťanskými domy, který vypovídá o bohaté historii města. Minulá doba se vepsala do jeho obrazu unifikací povrchů veřejných ploch i fasád jednotlivých domů. Přesto i dnes je síla tohoto místa zřejmá.

Cílem našeho návrhu je znovu zjevit jeho krásu a malebnost. Prostředkem k tomu bude záchrana a zhodnocení všeho, co se dochovalo z jeho historického vývoje a jeho citlivé doplnění prvky soudobé architektury a městského mobiliáře. Zároveň je nutno minimalizovat zásahy, které plynou z odlišného způsobu dopravy a parkování a jasně upřednostnit historický obraz města a pěší provoz.

Stávající prostorové a funkční řešení zůstává v podstatě zachováno. K nejpodstatnější změně proti současnosti je nový návrh autobusové dopravy na náměstí, přeměna stávajícího parku před radnicí na plnohodnotnou součást náměstí ve formě přestupního terminálu/městské promenády, dílčí úpravy trasování průjezdné komunikace, rozšíření chodníků podél jižní a západní strany náměstí a výsadba alejní zeleně na těchto plochách a nová organizace parkování. Nové řešení je navrženo tak, aby splňovalo požadavky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu.

Nové řešení organizace dopravy na náměstí bylo při zpracování předcházejících stupňů prověřováno variantně. Nejdůležitějším hlediskem byla poloha autobusových zastávek. S tím souvisela i veřejná debata, zda autobusovou dopravu na náměstí ponechat či ne. Ve hře byla možnost výstavby samostatného autobusového nádraží mimo náměstí na loukách pod historickým jádrem města. Nakonec převážil názor, který jsme podporovali, že autobusová doprava je výrazný oživující prvek a jeho odsunutí by u města velikosti Velké Bíteše mohlo vést k radikálnímu poklesu atraktivity historického náměstí a tím i k poklesu jeho ekonomické aktivity. Z různých variant řešení dopravy byla nakonec vybrána varianta, která organizuje autobusovou dopravu okolo stávajícího zeleného pásu na horní straně náměstí ve formě přestupního terminálu. Toto řešení umožní soustředění veškeré autobusové dopravy do jednoho místa s komfortními přestupními vazbami prakticky na jednom nástupišti.

Nové autobusové zastávky jsou soustředěny po obou stranách nového městského prostoru, který vznikl změnou využití stávající zelené plochy před radnicí. Celkem je navrženo osm nástupních hran, čtyři na spodní a čtyři na horní straně promenády. Celková délka zastávky je 18 metrů a umožňuje nezávislé najetí a vyjetí ze zastávky. Pro provoz ve špičce, pokud bude potřeba nástupních hran větší než 8, je možno organizací nájezdů autobusů a jejich parkováním těsně za sebou využít až 11 nástupních hran. Autobusy přijíždějící od Brna ulicí Růžovou mají zastávky na jižní straně promenády, autobusy přijíždějící ulicí Kostelní najíždějí na severní hranu promenády, ostatní autobusy mohou přijíždět dle potřeby buď Láncemi nebo Růžovou a podle toho budou zastavovat na horní nebo dolní hraně promenády. Pohybu autobusů jsou uzpůsobeny i polohová i směrová řešení komunikací.

Na každé straně přestupního terminálu jsou navržena dvě parkovací stání pro vyložení a naložení osob a nákladu individuální dopravou.

Nový přestupní terminál má charakter pěší promenády, která nahradí zatravněnou plochu před městským úřadem. Terminál začíná prameníkem na svém západním konci a vede postupně okolo historické kašny, sochy sv. Jana Nepomuckého, sochy T.G.Masaryka a končí u západní kašny v kvalitním zavlažovaném trávníku. Cesta je lemována alejní zelení, která je u historických kašen rozšířena do čtveřice lip, které tyto kašny obklopují. Stávající vzrostlá zeleň bude postupně nahrazena novou výsadbou. Perspektivně ze stávající zeleně navrhujeme zachovat trojici lip u východní kašny a lípu republiky před městským úřadem. Promenáda bude zdlážděna odsekovou dlažbou v řádkové skladbě s proměnnou barevností kamene. Stávající výškový rozdíl bude vyrovnán třemi resp. čtyřmi kamennými stupni po obvodu terminálu. Dvojice historických příčných pěších cest přes náměstí zůstane zachována a v místě terminálu je řešena rampami s kamennými prahy šířky 300 mm výškově posunutými o 15 mm. Tento druh rampy sice nesplňuje parametry pro bezbariérové užívání, nicméně pro většinu osob s omezenou schopností pohybu je schůdný včetně rodičů s kočárky. Pro bezbariérový pohyb slouží obvodový chodník, který spojuje všechny autobusové zastávky, umístěné na jižní a severní straně přestupního terminálu. Autobusové zastávky využívají kamenných stupňů pro osazení laviček a přístřešků pro cestující. Jsou navrženy celkem 4 přístřešky, vždy 2 a 2 na severní i jižní nástupní hraně. Přístřešky jsou vynášeny subtilní ocelovou konstrukcí a jsou opláštěny bezpečnostním kaleným sklem, aby netvořily další bariéru v ploše náměstí.

Jedním z důležitých cílů návrhu je výrazně zpříjemnit pobyt pěším osobám na náměstí, aby se náměstí stalo skutečným pobytovým místem obyvatel i návštěvníků města. K tomu má kromě nového přestupního terminálu přispět i rozšíření chodníků a jejich vybavení prvky městského mobiliáře. Zásadně jsou rozšířeny chodníky na jižní a západní straně náměstí. Toto rozšíření umožní vysadit v jejich profilu alejní zeleň. Důležitým faktorem je komfort pohybu po plochách náměstí i bezpečnost jejich uživatelů. Předpokládáme, že pohyb pěších po ploše náměstí by neměl být nijak omezován a je dán svobodnou vůlí jejich uživatelů. Nicméně pro ty, kteří mohou mít problémy buď z důvodu omezené schopnosti pohybu či obav z nástrah dopravy jsou na náměstí vyznačena místa pro přecházení v parametrech, které předepisují platné normy a vyhlášky. Přechody v ploše náměstí jsou vymezena vůči automobilové dopravě ocelovými patníky, které je možno v případě větších společenských událostí / hody apod. / demontovat a celou jižní plochu náměstí pro tyto aktivity využít.

Pohyb individuální automobilové dopravy na náměstí není nijak omezen. Pro pohyb vozidel na náměstí slouží jednak průjezdná komunikace náměstím a dále jednosměrná komunikace podél severní strany se změnou orientace jednosměrného provozu vůči dnešnímu stavu a dále obslužná obousměrná komunikace podél jižního průčelí. Zásadně upraveno je parkování automobilů na náměstí. Celá jižní plocha náměstí je využita pro parkování, které je navrženo ve dvou částech oboustranným kolmým stáním. Dále po celém obvodu náměstí je navrženo podélné stání u chodníků. Toto stání je přerušeno v místě dopravní obsluhy vjezdů do domů a pěších přechodů.

Celkově je na náměstí 135 parkovacích stání. Z toho je 21 stání řešeno v rámci Přestupního terminálu a 114 stání je na jižní ploše náměstí, která bude rekonstruována v rámci stavby Jih. Pro osoby se sníženou schopností pohybu je z těchto stání vyčleněno 8 stání / 2 stání v rámci terminálu, zbylé ve etapě Jih/.

## MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ

Všechny plochy náměstí budou zdlážděny kamennou dlažbou. Pro zdlážby bude využita stávající kamenná dlažba, která je dnes na náměstí položena. Stávající dlažba však nebude stačit, neboť průjezdná komunikace náměstím je dnes provedena z asfaltu a bude tedy třeba historické kostky doplnit. Rovněž novodobé předlažby především na severní straně náměstí již nedodržely jednotnou barevnost zdláby / dnes šedá/ a jsou různobarevné. Předpokládáme, že nové kostky budou v historické barevnosti a ostatní barvy budou vytříděny.

Pojížděné komunikace budou zdlážděny žulovou stávající kostkou 100/100, resp. novou ve stejné barevnosti v kroužkové vazbě včetně průjezdné komunikace náměstím. Předlažděna bude celá plocha, aby bylo možno opravit stávající nerovnosti a provést kvalitní podložní vrstvy a tím minimalizovat nebezpečí budoucích prosedání a poruch. Místa určená k parkování budou v ploše dlažby vyznačena krátkými kamennými deskami na počátku parkovacích stání v odlišné barevnosti.

Chodníky jsou navrženy v kamenné žulové mozaice 60/60 mm s geometrickým vzorem, v místě vjezdů budou žulové kostky 100/100 mm. Střední část přestupního terminálu bude tvořena žulovými odseky v řádkové skladbě o nestejně šířce řádků s použitím různých druhů barev vkládaných do nepravidelných segmentů.

Hrany chodníku terminálu jsou tvořeny žulovými obrubníky 250/200 mm s atypickými tvarovkami v místě přechodů a nájezdů. Pro ostatní chodníky budou využity stávající

obrubby šířky cca 180 mm. Tyto obrubníky budou tříděny dle šířky a repasovány a znovu použity. Bohužel stav některých z nich je tak špatný, že nebude možno je znovu použít. Předpokládáme, že 30% chodníkových obrub po obvodu náměstí bude nových. Průjezdna komunikace je od ostatních pojížděných ploch oddělena podsázkou 30 mm. Výškové rozdíly v horní ploše náměstí u terminálu jsou vyrovnány kamennými stupni po obou stranách pochůzí plochy, rampy jsou z kamenných desek hrubě pemrlovaných s výškovým vzájemným posunem 15 mm.

V místech výškových rozdílů mezi niveletou náměstí a vchody do objektů / např. dům č.p. 8, 83 / budou využity kamenné stupně a rampy nebo rozšíření chodníků. V návrhu je navržena i úprava opěrné zdi před poštou, která velmi necitlivě zasahuje do profilu náměstí a ruší jeho jednotný charakter.

Zídka bude snížena do úrovně chodníku a na nároží prolomena oboustranným schodištěm.

## 1.2 TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

Technické řešení stavby viz SO 01 Zpevněné plochy

## 1.3 NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Stávající dopravní napojení náměstí zůstává beze změny. Do náměstí je obousměrný přístup z ulic Lánice a Růžová a dále jednosměrný přístup z ulice Kostelní a jednosměrný výjezd ulicí Hrnčířskou. Mění se orientace dopravy podél severní strany náměstí / ve směru hodinových ručiček /.

V prostoru Masarykova náměstí byla v minulém období rekonstruována většina inženýrských sítí. Dosud nebyla provedena část jednotné kanalizace v jihozápadní části náměstí, která je naplánována na letošní rok a měla by být do zahájení rekonstrukce náměstí dokončena. Ostatní sítě jsou dle vyjádření zástupců města v pořádku a není nutno uvažovat s jejich rekonstrukcí.

Stávající sítě budou využity jednak pro odvodnění rekonstruovaných ploch a pro napojení vodního hospodářství kašen, výtrysků a rameníku. Pro veřejné osvětlení a silnoproudé rozvody na náměstí bude využito stávajících přípojkových skříní, které však bude nutno rekonstruovat či rozšířit.

## 1.4 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Naopak po jejím dokončení bude uživatelská hodnota veřejných prostor výrazně vyšší než dnes především novou organizací dopravy, omezením parkovacích stání, rozšířením chodníků a vytvořením nového přestupního terminálu s odpovídajícím vybavením. Rovněž nová výsadba /23/ výrazně převyšuje počet kácených stromů /9/.

Po dobu výstavby dojde ke zhoršení životního prostředí v prostoru náměstí. Tyto negativní vlivy budou minimalizovány organizačními opatřeními při výstavbě.

## 1.5 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Rekonstrukce náměstí je navržena v souladu s vyhláškou č. 369/2001 Sb.

Cílem rekonstrukce náměstí je vytvoření a umožnění pohodlného průchodu pěších po náměstí, které je v režimu zóny s dopravním omezením rychlosti pohybujících vozidel na 30km/h. V ploše náměstí jsou zřizovány místa pro přecházení, která jsou řešena bezbarierově plošným dlážděním (s hrubým protiskluzným povrchem) zapuštěným 20mm nad okraj vozovky. Tento varovný pás má šířku 0,6m. Výškové rozdíly v obrubách mezi chodníkovými plochami jsou vyrovnány zdrsňenými žulovými deskami s max. sklonem 8,3-12,5%. Na zastávkách autobusu jsou zřizovány před nástupními dveřmi u označků (0,8m od označku) pásy z reliéfní dlažby šířky 0,8m napříč nástupním chodníkem. Zastávky při spodní a horní hraně odpočinkové plochy v náměstí (ostrůvek mezi schody) jsou přístupné navzájem po obvodu chodníkem. Zkrácený přechod je možný buď přes schody nebo pohodlně pomocí dvou schodových ramp, které mají žulové zdrsňené stupně zapuštěny v hranách 20mm a natočení horních ploch do max. 7% spádu. Schodové rampy jsou opatřeny zábradlím. Pro pohodlné přecházení v zóně s dopravním omezením jsou obrubníky na okrajích chodníků a parkování respektive vozovek zapuštěny na výšku max. 0,1m. V části ostrůvku se zastávkou (objížděného autobusu) je obruba vyvýšena na 0,12m a v místech nástupních hran na výšku 0,2m.

Na náměstí tvoří přirozenou vodící linii obrysy budov při dotyku s chodníkem. Pokud se nacházejí v linii při domech stávající výškové rozdíly řešitelné schody jsou tyto z horní strany opatřeny varovným pásem z hrubě pemrlované dlažby (0,4x0,4m). Jedná se východní nároží náměstí a schody při poště. Bezbarierově je tyto překážky možno obejít. Standardní přechod vedle pošty v ulici Kostelní je v části mimo zónu s dopravním omezením. Standardně je řešen pomocí varovných (0,6m) a signálních pásů (0,8m).

Z hlediska respektování stávající výškové dotykové linie chodníku není možné stávající vstupy se schody řešit bezbarierově (jedná se o zásah do cizího majetku a mnohdy obtížné řešení uvnitř objektu). Stávající bezbarierová řešení jsou zachována a malé výškové rozdíly na vstupech jsou řešeny.

Parkovací stání pro invalidní spoluobčany budou vyznačena vodorovně a svisle pomocí dopravního značení.

Nově je zřizováno 135 parkovacích v ploše náměstí a řešeném území. Z uvedeného počtu je 8 vyhrazeno pro osoby tělesně postižené ( rozměr stání 3,5x5,3m resp. 2,25m x 7m s prostorem podél) – dle vyhlášky 369/2001 Sb. Rozmístění stání je rovnoměrně v ploše parkování.

**V části „Přestupní terminál Velká Bíteš“ je zřizováno celkem 21 parkovacích stání osobních vozidel z toho 2 pro osoby tělesně postižené.**

V souvislosti se změnou stavby před dokončením platí dle vyjádření zástupkyně NIPI ing Grošofové i pro dílčí změny v dokumentaci vyhláška, podle které bylo původní řešení projektováno. V našem případě se jedná o vyhlášku 369/2001 Sb a nové úpravy tuto skutečnost respektují.

## 1.6 PRŮZKUMY A MĚŘENÍ

Do prostoru Masarykova náměstí zasahují sklepy historických objektů podél náměstí. Z toho důvodu bylo provedeno zaměření známých sklepů firmou Geodis Brno v září 2006. Sklepy byly polohopisně i výškopisně zaměřeny. Do podzemních prostor na

východní straně náměstí před domy č.p. 134 a 135 se nepodařilo dostat, neboť jsou dle sdělení majitelů nemovitostí nepřístupné a nejspíše zasypané.

Dále bylo provedeno doměření stávajícího stavu v létě 2007, tak aby byly aktuální projektové podklady.

Pro nové založení kašen byl využit geotechnický průzkum, zpracovaný GEOtestem Brno v únoru 2000 pro rekonstrukci domu č.p.88 na Masarykově náměstí.

V prosinci 2011 byl dále proveden geologický průzkum, zpracovaný ing. Balunem, který zdokumentoval stav podloží v ploše náměstí. Odebrané vzorky byly zaslány k chemickému rozboru kvůli zjištění eventuelní přítomnosti škodlivých látek. Do datat zpracování této dokumentace výsledky nejsou známy.

## 1.9 PODKLADY

Podkladem pro zpracování DSP byly tyto materiály :

- 3.1 Zaměření stávajícího stavu centra města / MěÚ Velká Bíteš, ing Bednář, Geodézie Žďár nad Sázavou, ing Nechanická 09/2005, 02/2006, 08/2006, 11/2006, 08/2007 /
- 3.2 Soubor historických fotografií a plánů / Silva Smutná, Městské muzeum Velká Bíteš, 11/2005, ing Rosendorf 02/2006 /
- 3.3 Studie rekonstrukce Masarykovo náměstí ve Velké Bíteši / Burian – Křivinka, duben 2006/
- 3.4 Zaměření sklepů v prostoru Masarykova náměstí / Geodis, září 2006 /
- 3.5 Inventarizace zeleně / Zdeněk Sendler, říjen 2006 /
- 3.6 DÚR stavby Rekonstrukce Masarykova náměstí ve Velké Bíteši / Burian- Křivinka, listopad 2006/
- 3.7 Rozhodnutí o umístění stavby Rekonstrukce Masarykova náměstí a částí ulic Lánice, Růžová ve Velké Bíteši / vydal MěÚ Velká Bíteš, odbor výstavby a životního prostředí dne 24.4.2007 pod č.j. MÚVB/1713/07/VÝST/RA-6484/2006 /

Pro zpracování změny stavby před dokončením byly použity tyto podklady:

- 3.8 Stavební povolení – Rekonstrukce Masarykova náměstí a částí ulic Lánice a Růžová ve Velké Bíteši / vydal MěÚ Velká Bíteš, odbor výstavby a životního prostředí ze dne 30.9.2008 pod č.j. MÚVB/51/08/VÝST/BA-200/2008
- 3.9 Stavební povolení – Rekonstrukce Masarykova náměstí a částí ulic Lánice a Růžová ve Velké Bíteši – SO 01 Komunikace a zpevněné plochy / vydal MěÚ Velká Bíteš, odbor výstavby a regionálního rozvoje ze dne 4.2.2009 pod č.j. VÝST/42605/2008/1408/2008-PO
- 3.9 Požadavky poskytovatele dotace Přestupní terminály

## 1.10 ČLENĚNÍ STAVBY

- SO 01 Zpevněné plochy
- SO 02 Odvodnění
- SO 03 Rozvody vody
- SO 04 Vodní hospodářství kašen
- SO 05 Rekonstrukce stávajících kašen
- SO 06 Veřejné osvětlení
- SO 07 Silnoproudé rozvody
- SO 08 Sadové úpravy
- SO 09 Mobiliář

### 1.11 VLIV STAVBY NA OKOLÍ

Stavba by neměla ovlivnit svoje okolí. Významné riziko při provádění stavby představují sklepy, které z některých objektů vybíhají do prostoru náměstí. Tam, kam byl umožněn přístup byly sklepy zaměřeny, ostatní jsou naznačeny odhadem. Přesto není možno vyloučit existenci dalších podzemních prostor. Proto bude nutno provádět stavbu s náležitou opatrností

### 1.12 OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI PRACOVNÍKŮ

Stavba a její zařízení jsou navrženy a budou realizovány tak, aby byly splněny požadavky vyhlášky Českého úřadu bezpečnosti práce ( ČÚBP ) č. 48/1982 Sb. stanovení základních požadavků k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, vyhlášky ČÚBP a Českého báňského úřadu ( ČÚBP ) č. 324/1990 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích , nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a Zákona 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovně právních 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) .

## 2. MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA

Stávající zpevněné plochy jsou historicky dlouhodobě využívány jako pojízdné a předpokládáme, že jejich podloží je dnes již dostatečně konsolidováno. Přesto budou u všech ploch nově provedeny konstrukční vrstvy, aby byla zabezpečena dostatečná tuhost podkladních vrstev.

Jednotlivé prvky osvětlení a mobiliáře jsou kotveny do betonových základů, kašny jsou založeny na železobetonové desce.

## 3. POŽÁRNÍ ODOLNOST

Navrhovaná rekonstrukce Masarykova náměstí a částí přilehlých ulic Lánice a Růžová ve Velké Bíteši je z hlediska požární bezpečnosti posouzena dle ČSN 730802 a norem souvisejících (ČSN 730873) a dle ČSN 730834.

### a) Požadavky ČSN 730802 a ČSN 730834

- Dle čl. 12.1. ČSN 730802 musí mít každý objekt zařízení, umožňující protipožární zásah, vedený vnějškem objektu nebo vnitřkem objektu, popř. současně oběma těmito cestami.  
Zařízení pro účinné vedení protipožárního zásahu požárními jednotkami zahrnují:
  - přístupové komunikace včetně nástupních ploch
  - zásahové cesty vnější a vnitřní, které komunikačně musí navazovat na přístupové komunikace
  - technická zařízení (požární vodovody včetně příslušenství)
- Dle čl. 12.2. ČSN 730802 musí vést k objektům přístupová komunikace, umožňující příjezd požárních vozidel alespoň do vzdálenosti 20m od všech vchodů do objektu,

kterými se předpokládá vedení protipožárního zásahu, pokud se u těchto objektů nevyžaduje nástupní plocha dle čl. 12.4.4. ČSN 730802 ani vnitřní zásahové cesty podle čl. 12.5.1. Za přístupovou komunikaci se považuje nejméně jednopruhová silniční komunikace s šířkou vozovky minim. 3m.

- Dle čl. 12.4.4. ČSN 730802 se nástupní plocha nemusí zřídit u objektů vybavených vnitřními zásahovými cestami a u objektů o výšce do 12m, i když nejsou vybaveny vnitřními zásahovými cestami.
- Dle čl. 12.5. ČSN 730802 musí být vnitřní zásahové cesty zřízeny v objektech, kde se předpokládá vedení protipožárního zásahu ve výšce  $h > 22,5\text{m}$  nebo protipožární zásah nelze účinně vést z vnější strany objektu.
- Dle ČSN 730873 musí být pro stavební objekty zajištěno zásobování požární vodou. Zdroji požární vody jsou vnější a vnitřní odběrní místa.

Vnější odběrní místa tvoří např. podzemní hydranty.

Pro nevýrobní objekty s plochou do  $120\text{ m}^2$  musí být zajištěn odběr vody z hydrantů na vodovodu minim. DN 80mm ve vzdálenosti max. 200m od objektu, pro objekty s plochou požárního úseku do  $1000\text{ m}^2$  musí být zajištěn odběr vody z hydrantů na vodovodu minim. DN 100mm ve vzdálenosti max. 150m od objektu.

Pro stávající objekty, u nichž je navrhována změna stavby dle ČSN 730834 (např. nástavba, přístavba, půdní vestavba) jsou stanoveny požadavky na zařízení pro protipožární zásah v kap. 5.10. ČSN 730834.

- Dle čl. 5.10.1. ČSN 730834 při změně stavby, kterou se zvětšuje původní půdorysná plocha objektu, nesmí být stávající šířky přístupových komunikací, nástupních ploch popř. průjezdů sníženy pod hodnoty podle ČSN 730802.
- Dle čl. 5.10.2. ČSN 730834 se u stávajících objektů s nástavbou, kde výsledná výška  $h$  k poslednímu užitnému nadzemnímu podlaží je větší než 12m, musí zřídit nástupní plochy, pokud objekt nemá vnitřní zásahové cesty.
- Dle čl. 5.10.5. ČSN 730834 se navrhování vnitřních i vnějších odběrních míst pro zásobování požární vodou podle ČSN 730873 vztahuje pouze k požárním úsekům, dotčeným změnou stavby.

b) Posouzení splnění požadavků ČSN 730802, ČSN 730873 a ČSN 730834

b<sub>1</sub>) Přístupové komunikace, nástupní plochy

- Přístupové komunikace

Nově navržené komunikace v prostoru Masarykova náměstí (komunikace šířky 4,5m a 5,5m s žulovým povrchem) umožňují příjezd vozidel do vzdálenosti menší než 20m od vchodů z Masarykova náměstí do stávajících objektů. Části komunikace v ulici Růžová i Lánice (komunikace š. 6m s asfaltovým povrchem) splňují rovněž požadavky čl. 12.2. ČSN 730802.

- Nástupní plochy

Stávající objekty v prostoru Masarykova náměstí (dvou až třípodlažní objekty s výškou  $h = \text{max. } 7,5\text{m}$ ) nevyžadují zřízení nástupních ploch dle čl. 12.4.4. ČSN 730802.

b<sub>2</sub>) Zásobování vodou pro hašení požáru

Navrhovanou rekonstrukcí Masarykova náměstí nebude stávající vodovod s podzemními hydranty dotčen.

Umístění podzemních hydrantů na stávajícím vodovodu DN 80 a DN 100mm vyhovuje i pro event. změny staveb dle ČSN 730834 (např. půdní vestavby, změny užívání popř. nové prostory s plochou požárního úseku do  $1000\text{m}^2$ ).

## Závěr

Navrhovanou rekonstrukcí Masarykova náměstí a částí přilehlých ulic Lánice a Růžová nejsou zhoršeny parametry zařízení, umožňující protipožární zásah na stávající objekty.

## 4. HYGIENA A OCHRANA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba je navržena tak, aby minimalizovala nepříznivé vlivy veřejného provozu na zdraví uživatelů náměstí. Přesto se negativní vlivy především dopravy nedají vyloučit. Nepříznivé vlivy hluku budou minimalizovány jednak zákazem vjezdu aut nad 3,5 tuny / s výjimkou autobusů a dopravní obsluhy /, maximální rychlostí 30 km/hod a časovým omezením využívání horní nástupní hrany autobusů pouze na denní dobu a ranní špičku od 4 do 6 hodin.

## 5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ

Stavba a její zařízení jsou navrženy a budou realizovány tak, aby byly splněny požadavky vyhlášky českého úřadu bezpečnosti práce ( ČÚBP ) č. 48/1982 Sb. stanovení základních požadavků k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení.

Pro veškerá technická zařízení provozovatel zabezpečí vypracování provozních řádů , ve kterých budou uvedeny pokyny pro obsluhu, zásady pro vykonávání kontrol, zkoušek a revizí. Obsluhující personál musí být starší 18 roků, způsobilý a musí mít kvalifikační předpoklady k obsluze zařízení.

Manipulovat se zařízením smí pouze řádně zaškolená a s provozními a bezpečnostními podmínkami seznámená obsluha.

### Elektrická zařízení

#### Úřední zkoušky

Při montáži elektroinstalace je nutné respektovat příslušné normy ČSN (dříve závazné normy ČSN) a předpisy. Práce na el. zařízení mohou provádět pracovníci s elektrotechnickou kvalifikací dle vyhl. č. 50/1978 Sb. na zařízení vypnutém a řádně zajištěném.

Montážní práce elektrorozvodů budou ukončeny provedením příslušných zkoušek na el. zařízení, provedením výchozí revize veškeré realizované elektroinstalace a vystavením výchozí revizní zprávy s konečným předáním zařízení investorovi.

Elektroinstalace musí být podrobena výchozí revizi. Po této výchozí revizi elektroinstalace je provozovatel povinen si zajistit provádění periodických revizí elektroinstalace ve lhůtách stanovených v normě ČSN 331500 a ve výchozí revizní zprávě :Povinnosti provozovatele

#### Zkoušky a uvedení do provozu

Před uvedením do provozu musí být provedena zkouška těsnosti a provozní zkoušky dle ČSN 060310, které jsou součástí dodávky dodavatele otopné soustavy. Před vyzkoušením a uvedením do provozu musí být každé zařízení řádně propláchnuto. Součástí dodávky montážní organizace je i seznámení uživatele s obsluhou zařízení. Při provádění montáže systému a uvedení do provozu musí být splněna ustanovení souvisejících norem, dodrženy pokyny výrobců zařízení a bezpečnostní předpisy.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Veškeré montážní práce je nutno provádět v souladu s platnými technologickými předpisy, předpisy bezpečnostními a ustanoveními ČSN.

Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím

Ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí el. zařízení (napájení ústředny a napájecích zdrojů) je provedena v jednotlivých rozvodných napěťových soustavách samočinným odpojením od zdroje nadproudovými spínacími přístroji.

## **6. OCHRANA PROTI HLUKU**

Nepříznivé vlivy hluku budou minimalizovány jednak zákazem vjezdu aut nad 3,5 tuny / s výjimkou autobusů a dopravní obsluhy /, maximální rychlostí 30 km/hod a podle požadavku KHS kraje Vysočina bude omezen provoz autobusové dopravy dle vyjádření - č.j. H555J2ZR1305S/210408 – Na horní části náměstí /před MěÚ Velká Bíteš/ mohou zajíždět autobusy v celé denní době a v noční době pouze ráno / mezi 4-6 hodinou./ S tímto provozním režimem musí být seznámeny jednotlivé dopravní společnosti.

## **7. ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA**

Veřejné osvětlení je navrženo tak, aby šlo od určité noční doby postupně vypínat podle jednotlivých fází. To znamená, že svítí buď všechna světla, nebo dvě svítí a jedno nesvítí a nebo svítí každé třetí.

Ochrana tepla zde nepřipadá v úvahu, neboť součástí stavby nejsou vytápěné prostory.

## **8. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Viz informace v bodě 1.7.

## **9. OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Řešené území se nenachází v seismickém ani poddolovaném území. V úvahu nepřichází ani ochrana před nepříznivými vlivy pronikání radonu do ovzduší.

## **10. OCHRANA OBYVATELSTVA**

V rámci stavby není uvažováno se zařízením civilní ochrany obyvatelstva.

## **11. INŽENÝRSKÉ STAVBY**

Technické řešení jednotlivých stavebních objektů viz technické zprávy stavebních objektů SO 01 – SO 09.