

Objednatel stavby:



Město Benešov
Masarykovo náměstí 100
256 01 Benešov
Česká republika

Zhotovitel:



SATRA, spol. s r.o.
Sokolská 32
120 00 Praha 2
Česká republika

Hlavní inženýr projektu: Ing. Martin Laloušek

Název stavby:

DOPRAVNÍ STUDIE UL. JANA NOHY, BENEŠOV

Zhotovitel:



12000 Praha 2, Sokolská 32
tel: 296 337 111
fax: 296 337 100
satra@satra.cz

Vypracoval

Ing. Martin Laloušek

Zodp. projektant

Ing. Martin Laloušek

Tech. kontrola

Ing. Martina Křečková

Název části:

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Zak. číslo

1532/18-100

Datum

11/2018

Stupeň

STUDIE

Počet formátů

23x A4

Měřítko

Č. přílohy:

Paré:

A

Obsah

1. Identifikační údaje	2
1.1. Název akce	2
1.2. Zadavatel/objednatel.....	2
1.3. Zhotovitel studie.....	2
2. Použité podklady	3
3. Zdůvodnění studie.....	4
3.1. Účel a cíle studie.....	4
3.2. Potřebnost a naléhavost stavby	5
4. Stanovení zájmové oblasti	5
4.1. Začátek a konec stavby	5
4.2. Vymezení území pro hledání reálných variant	6
4.3. Průchodné koridory (členitost území, zástavba, problémová území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny, chráněné oblasti, základní vybavenost území apod.).....	6
5. Výchozí údaje pro návrh	6
5.2. Požadavky na křižovatky a obslužná zařízení	7
5.3. Dopravně inženýrské údaje	7
5.4. Současné a budoucí využití a dopravní a technická infrastruktura (zástavba, ZPF, PUPFL, rekreace, sítě PK, dráhy, důležitá inženýrská vedení apod.)	8
5.5. Ochranná pásma (vodní zdroje, dopravní systémy, důležitá vedení)	8
5.6. Chráněná území	9
5.7. Citlivost území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny	10
6. Základní údaje stavby	10
6.1. Stručná charakteristika stavby	10
6.2. Dopady do stávajících inženýrských sítí	17
6.3. Zábory.....	17
6.4. Organizace výstavby.....	17
6.5. Náklady stavby.....	18
7. Závěr a doporučení	18

1. Identifikační údaje

1.1. Název akce

Dopravní studie ul. Jana Nohy, Benešov

1.2. Zadavatel/objednatel

Název: Město Benešov

Adresa: Masarykovo náměstí 100, 256 01 Benešov

IČO: 00231401

1.3. Zhotovitel studie

Název: SATRA s.r.o.

Adresa: Sokolská 32, 120 00 Praha 2

IČO: 185 84 209

Stupeň zpracování: studie

Datum: 11.2018

Kolektiv autorů:

Ing. Martin Laloušek

Ing. Martina Křečková

2. Použité podklady

1. Podklady získané prohlídkou místa stavby
2. Katastrální mapa (CÚZK 09.2018)
3. Údaje o vlastnických vztazích v dotčeném území z KN (RUIAN 09.2018)
4. Údaje o stávajících inženýrských sítích předané jednotlivými správci
5. Ortofotomapa (CUZK)
6. Digitální model reliéfu 5G (CUZK)
7. Geodetické zaměření řešení oblasti_GEO5 – 08.2018
8. Základní mapa 1: 10 000 (CUZK)
9. Základní mapa 1: 200 000 (CUZK)
10. Platný územní plán Benešova
11. Zásady územního rozvoje Středočeského kraje
12. Související platné ČSN, TP, VL, TKP, TKP-D
13. Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných požadavcích na bezbariérové užívání staveb

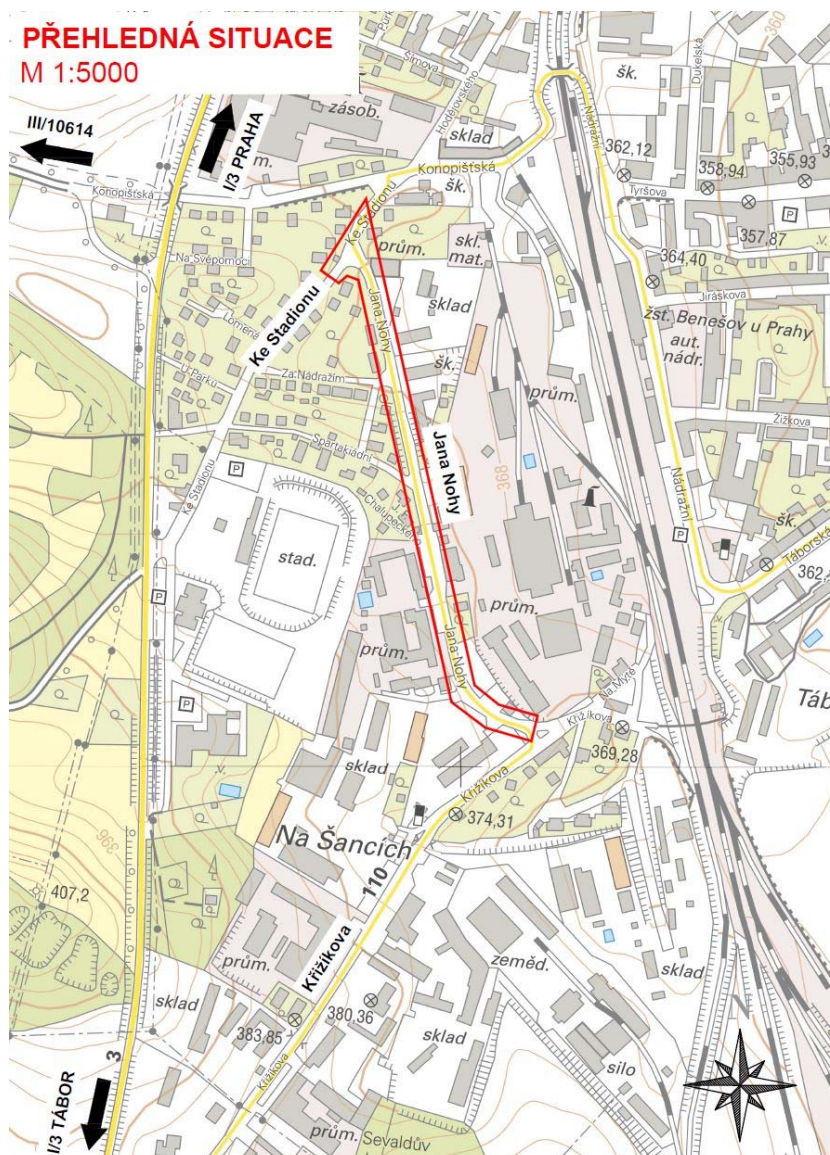
3. Zdůvodnění studie

3.1. Účel a cíle studie

Účelem a cílem studie je odstranění dopravních závad v křižovatce ulic Jana Nohy a Ke stadionu doplnění chybějících úseků chodníků včetně optimalizace stávajících a doplnění nových přechodů pro pěší. Dalším významným cílem studie je návrh nové pozice pro stávající autobusové zastávky včetně doplnění jejich nástupních ploch a úprava dopravní organizace v místě napojení stávajících areálů firem **TRW Autoelektrika, s.r.o.** a **PCB Benešov, a.s.** s ohledem na zvýšení bezpečnosti zejména pro pěší.

Nad rámec zadání byl samostatně zpracován návrh změny dopravního značení ve stávající křižovatce ulic Jana Nohy a Křížíkova.

Obr. 1 Přehledná situace stavby



3.2. Potřebnost a naléhavost stavby

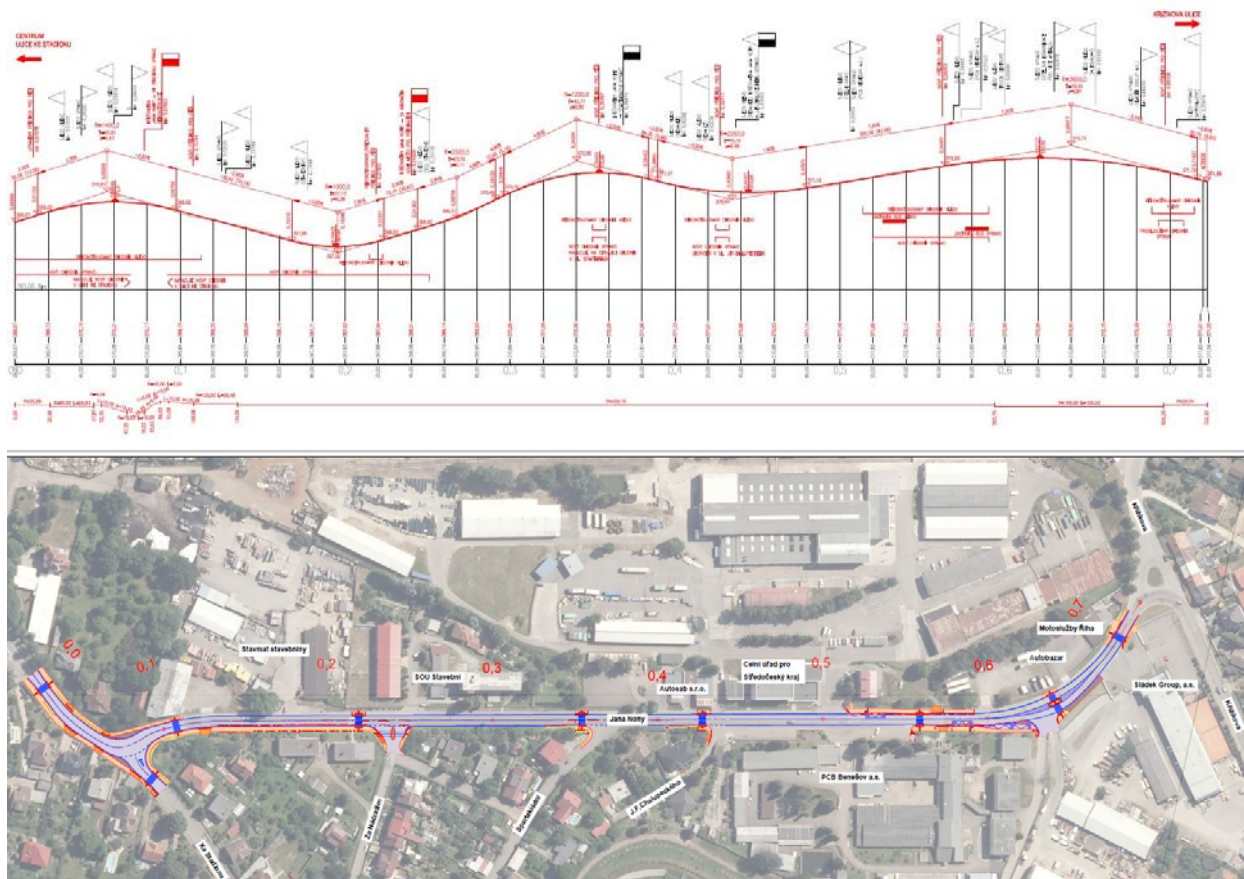
Realizací navržených úprav bude zvýšena bezpečnost zejména pro pěší dopravu. Návrhem budou doplněny chybějící prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Dojde ke zvýšení přehlednosti v oblasti ulice Jana Nohy zejména v prostoru mezi areály Celního úřadu pro střeďočeský kraj, PCB Benešov a.s. a TRW Autoelektrika, s.r.o.. Bude odstraněno stávající nelogické umístění autobusových zastávek.

4. Stanovení zájmové oblasti

4.1. Začátek a konec stavby

Rozsah stavebních úprav křižovatky Ke Stadionu a Jana Nohy a dále navazujících úprav v ulici Jana Nohy byl definován na místním šetření za účasti zástupců města Benešov, projektanta, Policie České republiky (dále jen PČR) a Krajské správy a údržby silnic střeďočeského kraje (dále jen KSÚSSK). Jde o území od konce křižovatky Konopištská – Ke Stadionu přes křižovatku Ke Stadionu – Jana Nohy a dále v podstatě celou ulici Jana Nohy až ke křižovatce s ulicí Křížíkova.

Obr. 2 Celková situace stavby včetně výškového průběhu řešeného území ulic Ke Stadionu a Jana Nohy



4.2. Vymezení území pro hledání reálných variant

Návrh vychází z maximálního respektování majetkových poměrů v oblasti. Většina navržených opatření je umístěna na pozemcích investora, tj. město Benešov.

Vyjímkou je úsek od km cca 0,500 vpravo, kdy je z důvodu návrhu přesunu stávajících zastávek autobusu včetně nástupních ploch a nových chodníků nutné část stavby realizovat na pozemcích společnosti PCB Benešov, a.s..

Variantně je řešena problematika pěšího přístupu k účelové komunikaci k areálu TRW. Jde o variantní návrh přechodu pro pěší přes ulici Jana Nohy v km cca 0,640, při kterém dochází k dalším záborům na pozemcích soukromých vlastníků.

Na základě těchto skutečností bylo vyvoláno jednání s dotčenými vlastníky pozemků, na kterém byly specifikovány jejich požadavky k řešení. Ty pak byly do výsledného řešení zapracovány.

4.3. Průchodné koridory (členitost území, zástavba, problémová území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny, chráněné oblasti, základní vybavenost území apod.)

Charakter stavby, tj. rekonstrukce části stávající ulice včetně doplnění souběžných chodníkových úseků nebude mít po realizaci negativní dopad z hlediska životního prostředí a ochrany přírody krajiny. Komunikace navíc prochází a zásobuje stávající průmyslovou zónu s výjimkou úseku v oblasti rekonstrukce křižovatky Ke Stadionu – Jana Nohy, kde jde o průchod mezi zástavbou rodinných domů.

5. Výchozí údaje pro návrh

5.1. Kategorie, třída, návrhová kategorie, funkční skupina a typ příčného uspořádání PK

Kategorie stávajícího uspořádání ulice Jana Nohy je MS2 9/50. Šířka jízdního pruhu je 3,50m s navazujícím oboustranným vodícím proužkem 0,5m. Levostranný stávající chodník ve směru staničení navržené osy má šířku min. 1,5m. V místě doplnění nových přechodů pro pěší je šířka mezi obrubami navržena 7 m, což je maximální přípustná délka přechodu pro pěší s ohledem na charakter stavby (rekonstrukce).

Úpravy chodníků v místech přechodů pro pěší jsou navrženy s šířkou min. 2,0m resp. 1,75m u přechodu v km cca 0,110.

V místech, kde chodník vytváří nástupiště u přesunutých zastávek autobusu je jeho šířka navržena min. 2,5m.

Šířky navržených ochranných ostrůvků u místa pro přecházení v křižovatce ulic Jana Nohy a Za Nádražím a přechodu pro pěší v km 0,640 jsou navrženy s šířkou 2,5m.

Minimální šířka navrženého chodníku je 1,5m. Jde o chodník od místa s odstavem autobusu pro zaměstnance firmy TRW Autoelektrika s.r.o. až k jeho ukončení v místě napojení na stávající účelovou komunikaci. Další úseky s touto minimální šířkou jsou v místech napojení na stávající stav.

5.2. Požadavky na křižovatky a obslužná zařízení

V rámci studie je navržena úprava stávající stykové křižovatky ulic Jana Nohy a Ke Stadionu.

Dojde ke stavebním úpravám křižovatky, které podpoří změnu přednosti v jízdě, kdy bude v novém stavu navržena hlavní komunikace ve směru Ke Stadionu - Jana Nohy.

Z křižovatky bude mimo výše uvedených úprav vymístěn stávající přechod pro pěší s nenormovou délkou a bude doplněn nový chodník podél ulice Ke Stadionu a nový pravostranný chodník podél ulice Jana Nohy až ke křižovatce s ulicí Za Nádražím.

V rámci studie je dále navržena úprava stávajícího dopravního značení v křižovatce Jana Nohy - Křižkova reagující na výše popsané stavební úpravy.

Studie řeší přesun stávajících nevyhovujících zastávek autobusu u areálu firmy PCB Benešov a.s. a před Celním úřadem. V současném stavu nejsou zastávky řádně vyznačeny a u zastávky u PCB Benešov a.s. chybí i nástupiště. U obou zastávek chybí prvky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Technické parametry zastávek a nástupišť jsou navrženy s ohledem na ČSN 73 6425-1 a zejména s ohledem na vyhlášku 398/2009 Sb. o obecných požadavcích na bezbariérové užívání staveb.

5.3. Dopravně inženýrské údaje

Charakter stavby nevyžaduje rozbor dopravně inženýrských údajů.

5.4. Současné a budoucí využití a dopravní a technická infrastruktura (zástavba, ZPF, PUPFL, rekreace, síť PK, dráhy, důležitá inženýrská vedení apod.)

Ulice Jana Nohy je navazující komunikací na ulici Křižíkova, která přivádí těžkou nákladní dopravu od jižního vstupu do Benešova do navazujících průmyslových areálů. Tento fakt zásadně ovlivnil návrh jednak minimalizací zásahu do šířky vozovky v místě doplněných a rekonstruovaných přechodů pro pěší a maximálním zohledněním požadovaného prostoru pro odbočovací manévry rozměrnějších vozidel u stávajících vjezdů do prostorů navazujících areálů.

Realizací stavby dojde k přeložkám a ochranně stávajících inženýrských sítí. Návrh jejich rozsahu bude předmětem navazujících stupňů projektové přípravy

Stavbou dojde k záborům ZPF. Jde o lokální zábery malého rozsahu s charakterem dočasného záboru a v případě pozemku 2366/1 pak záboru trvalého v řádu jednotek metrů čtverečních. Pozemek 2366/1 je navíc v současném stavu využíván jako místní komunikace. Rozsah záborů je přehledně zpracován graficky i tabelárně v rámci části C.2 Situace majetkoprávních poměrů. Zábery jsou vypracovány pouze informativně bez přesného udání jejich plochy a charakteru. Přesné údaje o záborech stavby budou předmětem navazujícího stupně projektové přípravy.

5.5. Ochranná pásma (vodní zdroje, dopravní systémy, důležitá vedení)

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací. Přeložky sítí obdobně jako komunikační úpravy budou definovat nová ochranná pásma.

Přehled ochranných pásem:

Ochranná pásma silnic a dálnic jsou dle zákona č.13/1997 Sb. následující:

- Silnice a místní komunikace I. tř. 50 m (od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu)
- Silnice II a III. tříd a místní komunikace II. tř. ...15 m (od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu)

Ochranná pásma stávajících vedení jsou dle zákona č. 458/2000 Sb. následující:

Elektro nadzemní vedení

- napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně

pro vodiče bez izolace	7 m,
pro vodiče s izolací základní	2 m,
pro závěsná kabelová vedení	1 m,

- napětí nad 35 kV do 110 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 2 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,
- napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m,
- napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m,
- napětí nad 400 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou dle zákona č. 274/2001

Sb. následující:

- Vodovodní potrubí do DN 500 včetně..... 1,5 m (od okraje potrubí)
- Vodovodní potrubí nad DN 500..... 2,5 m (od okraje potrubí)
- Kanalizace do DN 500 včetně..... 1,5 m (od okraje stoky)
- Kanalizace nad DN 500..... 2,5 m (od okraje stoky)

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou dle zákona č. 458/2000 Sb. následující:

- u plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany,
- u plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m na obě strany,
- u plynovodů nad 40 bar 4 m na obě strany,
- u technologických objektů 4 m na každou stranu od objektu,
- u sond zásobníku plynu 30 m od osy jejich ústí,
- u zásobníků plynu 30 m vně od jejich oplocení,
- u zařízení katodické protikoroze ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m na obě strany.

Ochranná pásma zařízení, které slouží pro výrobu a rozvod tepla jsou dle zákona č. 458/2000 Sb. následující:

Zařízení na výrobu a rozvod tepelné energie..... 2,5 m (od vnějšího povrchu potrubí)
Výměňiková stanice..... 2,5 m (od půdorysu stanice)

5.6. Chráněná území

Stavba se nedotýká žádných chráněných území ani památkových zón.

5.7. Citlivost území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny

S ohledem na charakter stávajícího území, které tvoří z velké části areály průmyslové zóny se stavby netýká.

6. Základní údaje stavby

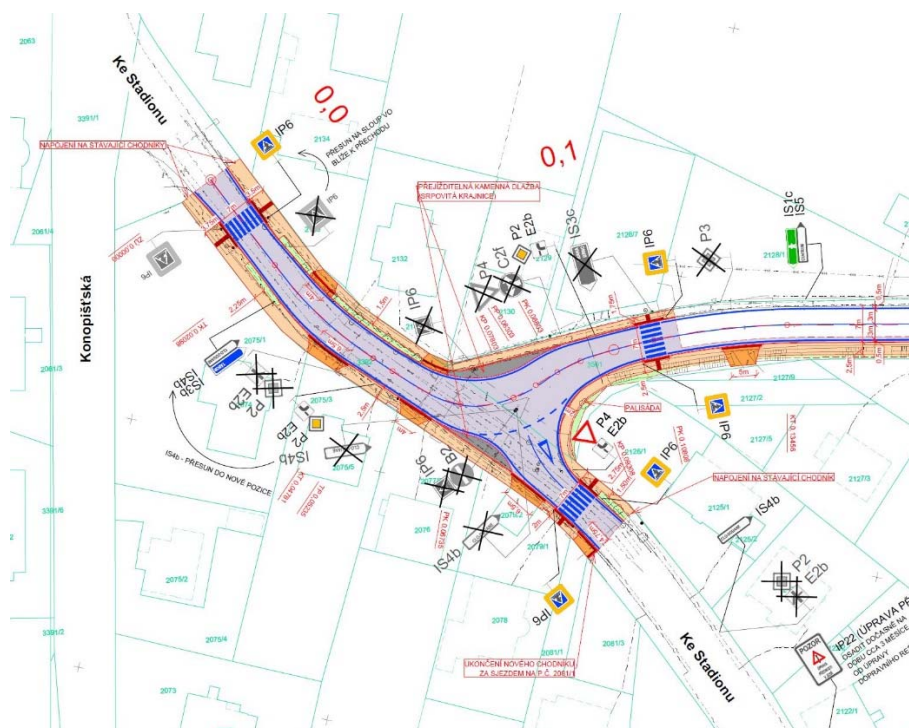
6.1. Stručná charakteristika stavby

Stavba lze rozčlenit do 5 následujících částí.

1) Stavební úprava křižovatky Ke Stadionu – Jana Nohy včetně doplnění nových chodníků

Jde o přestavbu stávající stykové křižovatky, která souvisí se změnou dopravního režimu. Oproti stávajícímu stavu, kdy je hlavní komunikace ulice Ke Stadionu bude hlavní změněna pro pohyb z ulice Ke Stadionu – Jana Nohy. Této změně odpovídají i stavební úpravy ve kterých je navrženo částečné směrové odchýlení navazujícího úseku ulice Ke Stadionu ve směru k silnici I/3. Tato změna odpovídá převažujícím směrům dopravy a dále i faktu, že po realizaci připravované stavby zahloubení silnice I/3 v oblasti jejího průchodu kolem zámeckého parku Konopiště dojde k odstranění vazby ulice Ke Stadionu na silnici I/3.

Obr. 3 Situace úpravy křižovatky Ke Stadionu Jana Nohy včetně doplněných chodníků



V rámci stavebních úprav křižovatky bude kompletně vyměněna konstrukce vozovky, budou doplněny chodníky jak podél ulice Ke Stadionu, tak i podél ulice Jana Nohy, což umožní optimalizovat pozice přechodů pro pěší. Dále bude adekvátně upraveno stávající svislé i vodorovné dopravní značení. Stavební úpravou křižovatky budou vyvolány přeložky a úpravy dotčených sítí technického vybavení, jejichž návrh bude předmětem navazujícího stupně projektové dokumentace.

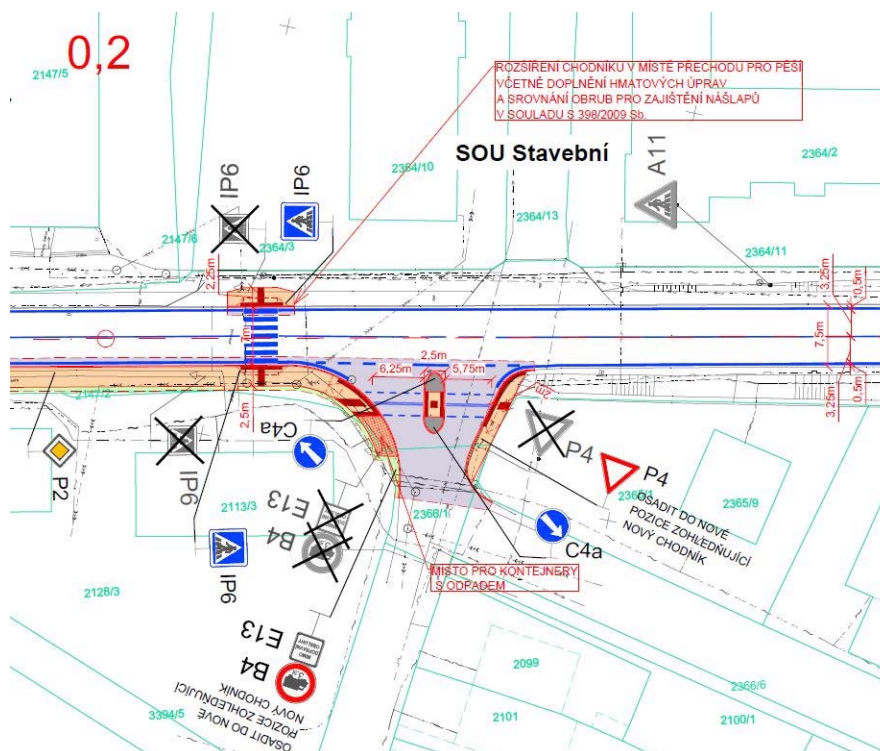
2) Doplnění návazných chodníků z příčně se napojujících ulic včetně doplnění přechodů pro pěší

Na místním šetření, které proběhlo v předstihu před započítím návrhu studie, byla vytipována místa nových, případně rekonstrukce stávajících přechodů pro pěší.

V rámci úprav křižovatky Ke Stadionu – Jana Nohy z ní byl vymístěn přechod do pozice v **km cca 0,110** viz obr. 3. Dále byl v rámci úprav ulice Ke Stadionu rekonstruován přechod pro pěší v začátku stavby (km cca 0,010) a nově doplněn přechod za křížením s ulicí Jana Nohy.

V **km cca 0,220** byl rekonstruován stávající přechod pro pěší zohledňující nově navržený chodník vpravo.

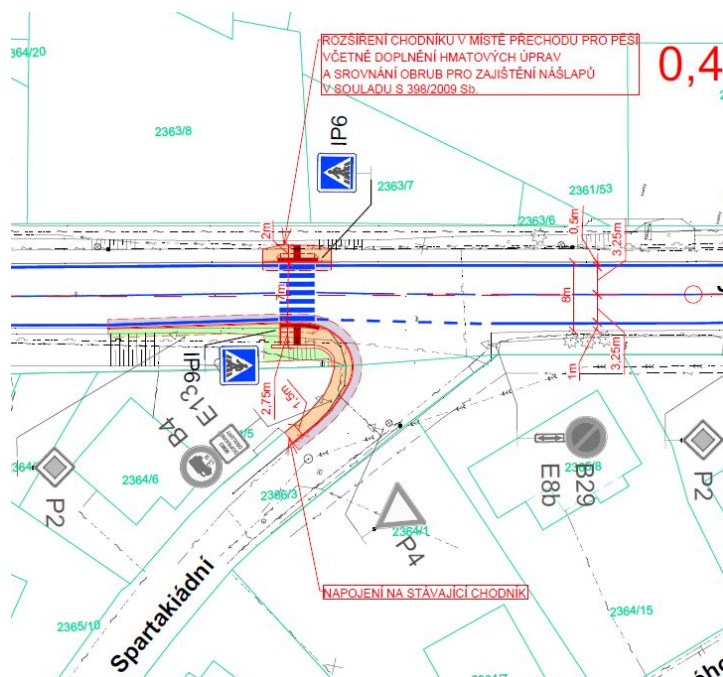
Obr. 4 Rekonstruovaný přechod pro pěší včetně úpravy napojení ulice Za Nádražím



V **km cca 0,240** bylo upraveno stávající napojení ulice Za Nádražím viz obr. 4, které spočívá v oboustranném doplnění chodníků a jejich propojení přes ulici Za Nádražím místem pro přecházení rozděleným ochranným ostrůvkem šířky 2,5m.

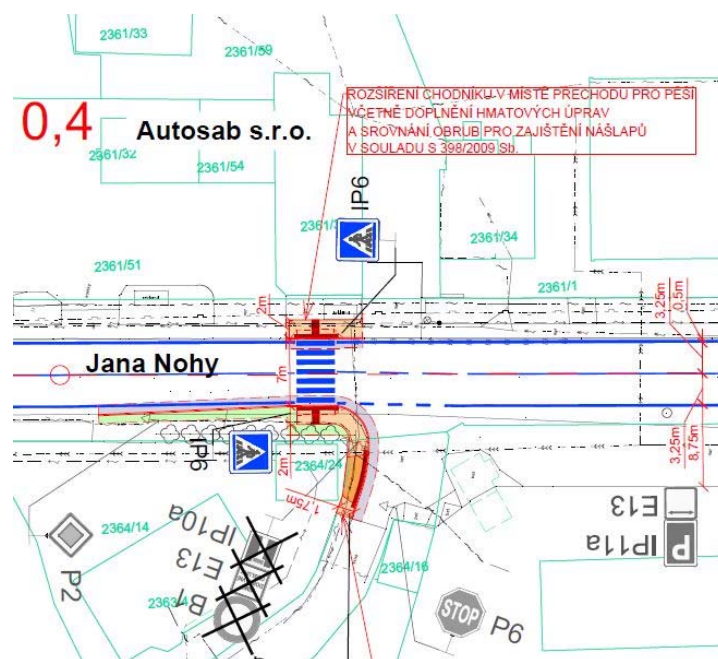
V km cca 0,353 byl navržen nový přechod pro pěší v místě stávající stykové křižovatky ulice Jana Nohy s ulicí Spartakiádní. Od přechodu vpravo byl doplněn nový chodník, který se napojuje na stávající chodník v ulici Spartakiádní.

Obr. 5 Nový přechod pro pěší u napojení ulice Spartakiádní



V km cca 0,436 je navržena obdobná úprava s novým přechodem pro pěší jako v km 0,353 v rámci stávající stykové křižovatky ulic Jana Nohy a J.F. Chalupského.

Obr. 6 Nový přechod pro pěší u napojení ulice J.F. Chalupského



V km cca 0,562 je navržen nový přechod pro pěší zajišťující přístup k oběma nově přesunutým zastávkám autobusu.

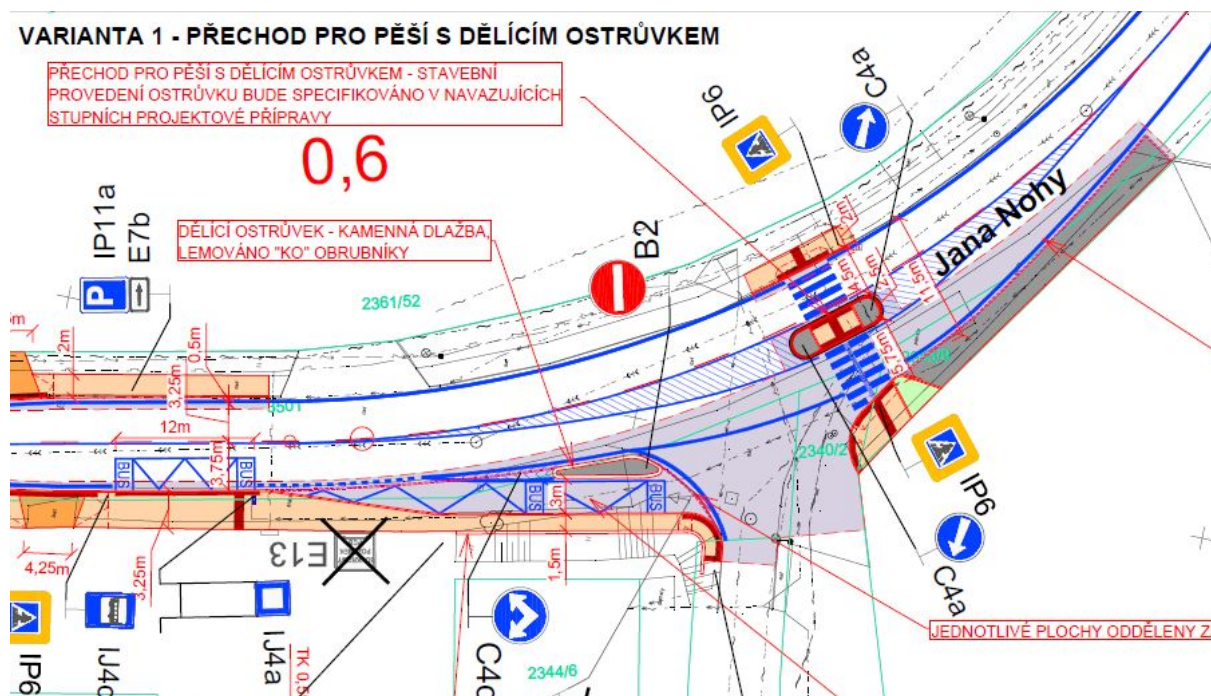
V km cca 0,640 je variantně navržen přechod pro pěší. Tento přechod pro pěší byl do řešení doplněn na navazujících jednáních za účasti investora, projektanta a zástupců firem PCB Benešov a.s., TRW Autoelektrika s.r.o. a Sládek Group, a.s..

Variantní řešení přechodu pro pěší je vyvoláno jednak požadavky správce komunikace (KSÚSSK), které je proti dělení přechodu pro pěší ochranným ostrůvkem. Naproti tomu PČR požaduje pro přechod dodržet maximální možnou délku 7 m. Vzhledem k tomu, že pozice přechodu v km cca 0,640 je umístěna ve směrovém oblouku, a navíc v blízkosti sjezdů do průmyslových areálů nebylo možné v tomto místě délku přechodu maximálně 7 m dodržet.

Na základě dohod s investorem bylo projektantem přistoupeno k variantnímu řešení.

Varianta 1: Přechod pro pěší je navržen s ochranným dělicím ostrůvkem. Tato varianta splňuje požadavek PČR.

Obr. 7 Nový přechod pro pěší v km cca 0,640 – varianta 1

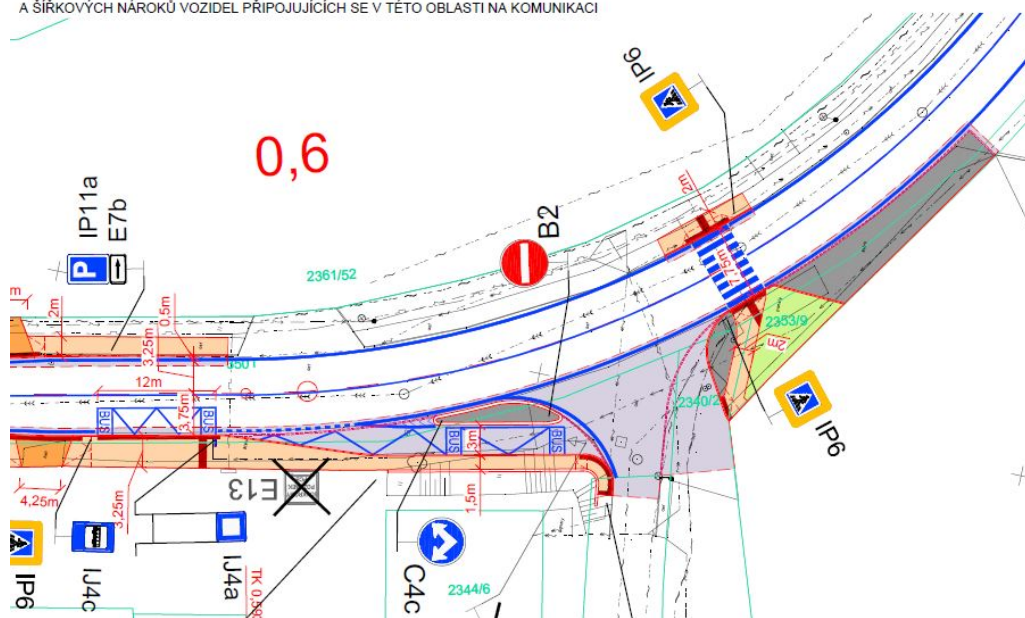


Varianta 2: Přejíždě pro pěší je navržen v délce odpovídající stávající šíři komunikace tj. 7,75m. Tato varianta splňuje požadavek KSÚSSK avšak jde proti požadavku PČR a není v souladu s ČSN 73 6110 a ani s vyhláškou 398/2009 Sb..

Obr. 8 Nový přechod pro pěší v km cca 0,640 – varianta 2

VARIANTA 2 - PŘECHOD PRO PĚŠÍ S NENORMOVOU DÉLKOU PŘECHÁZENÍ

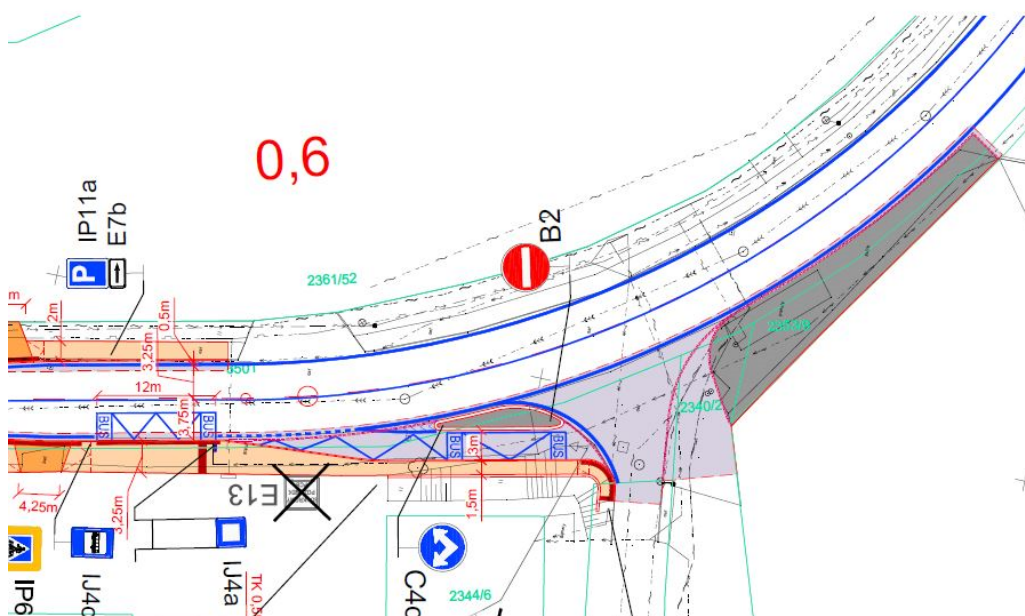
DÉLKA JE DANÁ ŠÍŘKOU STÁVAJÍCÍHO VEDENÍ KOMUNIKACE VE SMĚROVÉM OBLOUKU A ŠÍŘKOVÝCH NÁROKŮ VOZIDEL PŘIPOJUJÍCÍCH SE V TÉTO OBLASTI NA KOMUNIKACI



Varianta 3: Jde o variantu bez přechodu pro pěší.

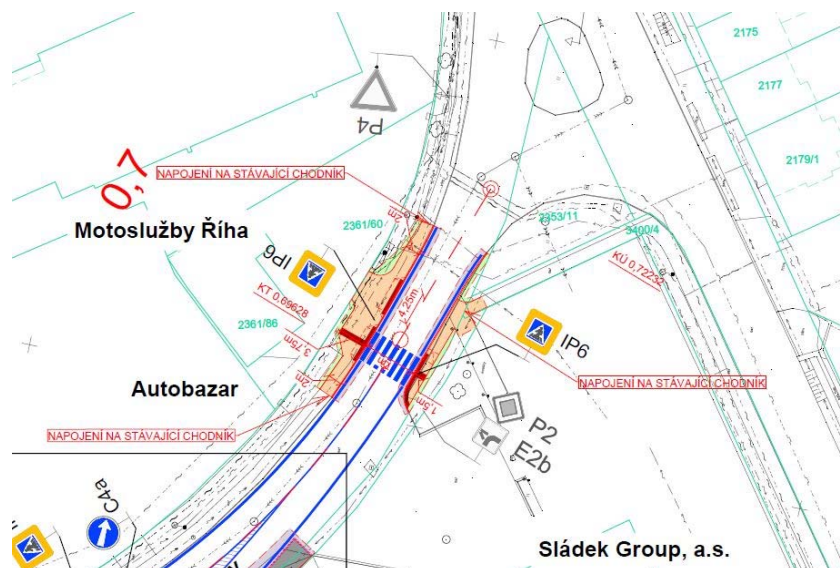
Obr. 9 Varianta 3 – úprava oblasti u sjezdu k areálu TRW Autoelektrika s.r.o. bez přechodu pro pěší

VARIANTA 3 - BEZ PŘECHODU PRO PĚŠÍ



V km cca 0,697 je navržen přechod pro pěší, který logicky navazuje na koncový chodník pokračující z ulice Křížíkova, a který je v současném stavu ukončen u objektu vjezdu na pozemky firmy Sládek Group a.s.. Tento přechod včetně doplnění části chodníku, tak vytvoří chybějící propojení chodníků mezi ulicemi Křížíkova a Jana Nohy.

Obr. 10 Nový přechod pro pěší v km cca 0,697



3) Optimalizace stávajících zastávek autobusu

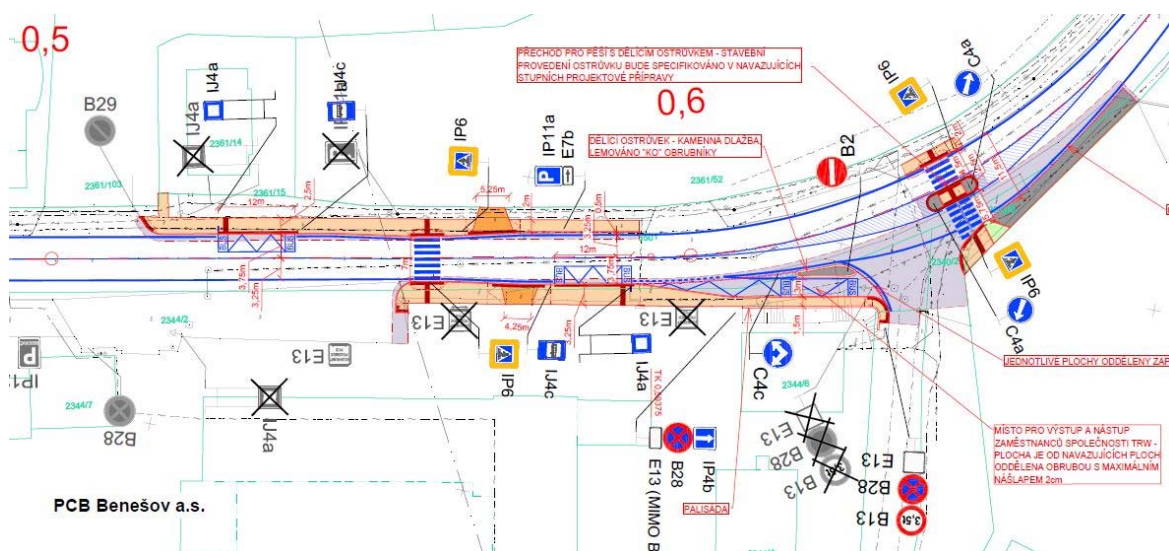
V rámci studie bylo navrženo nové umístění zastávek autobusu v oblasti mezi areálem firmy PCB Benešov a.s. a Celním úřadem. V rámci přesunu zastávek byla navržena chybějící nástupiště včetně navazujících částí chodníků pro zajištění přístupu k zastávkám a jejich propojení novým přechodem pro pěší v km cca 0,562 viz obr. 11.

4) Zajištění přístupu k účelové komunikaci k areálu firmy TRW Autoelektrika s.r.o. a úprava oblasti připojení této komunikace

Toto řešení bylo doplněno do studie dle navazujících jednání s dotčenými majiteli navazujících průmyslových areálů. Řešení spočívá v protažení nového chodníku vpravo od přesunutě zastávky autobusu až k účelové komunikaci zajišťující přístup k areálu firmy TRW Autoelektrika s.r.o.. Návrh je doplněn o záliv pro odstavení autobusu přivázejícího a odvázejícího zaměstnance firmy TRW. Ten v současné době takto manipuluje cca 0,5h v rámci navazujících větví v blízké křižovatce Jana Nohy – Křížíkova. Vedle již zmíněného přechodu pro pěší, který je navržen v km cca 0,640 byla dále do řešení zahrnuta i rekonstrukce stávající částečně zpevněné plochy navazující na ulici Jana Nohy mezi sjezdem k areálu TRW a

sjezdem k areálu firmy Sládek Group a.s.. Dle předběžných dohod z jednání mezi městem Benešov a zástupci firem PCB Benešov a.s., Sládek Group a.s. a TRW Autoelektrika s.r.o. je přislíbena finanční či jiná forma spolupráce těchto firem na vybraných částech stavby. Tato problematika bude předmětem navazujících jednání mezi dotčenými firmami a městem Benešov.

Obr. 11 Nové umístění zastávek autobusů včetně rekonstrukce a doplnění chodníků



U všech navržených prvků byla respektována a aplikována vyhláška 398/2009 Sb. o obecných požadavcích na bezbariérové užívání staveb s výjimkou nenormové délky přechodu pro pěší ve variantě 2 (7,75 m). Ostatní prvky návrhu splňují všechny příslušné předpisy, TP a normy týkající se navrhování a úprav staveb pozemních komunikací.

V případě sledování varianty 2 bude nutné požádat pro navazující stupeň projektové přípravy příslušný stavební úřad o souhlas s odchylným řešením od normy a od vyhlášky 398/2009 Sb..

6.2. Dopady do stávajících inženýrských sítí

Stavbou dojde zejména v oblasti Křížkovy ulice ke křížení se stávajícím vedením technické infrastruktury. Přesný dopad a navazujících návrh vyvolaných přeložek a úprav těchto vedení bude předmětem navazujících stupňů projektové dokumentace. V rámci studie byli osloveni správci technické infrastruktury v řešeném území – jejich podklady s průběhy stávajících vedení byly zapracovány do koordinační situace a jejich vyjádření jsou doložena v části C.3 Průzkum stávajících inženýrských sítí – ta jsou ve studii dokládána investorovi pouze v elektronické podobě.

6.3. Zábory

Ve studii byl zpracován rozsah dotčených pozemků stavbou. Situačně a tabelárně zpracováno v rámci přílohy C.2 Situace majetkoprávních poměrů. Přesné zábory a jejich charakter bude upřesněn v navazujícím stupni projektové přípravy.

Obr. 13 Náhled situace majetkoprávních poměrů



6.4. Organizace výstavby

Bude předmětem navazujících stupňů PD.

6.5. Náklady stavby

Podrobně zpracováno v rámci přílohy C.1 Odhad stavebních nákladů.

Odhad ceny byl proveden na základě datové základny pro sestavení nákladů staveb z úrovně DUR (aktualizace 2015).

Výsledná cena pak byla přepočtena do cenové úrovně roku 2018.

Celkové odhadnuté náklady stavby jsou zpracovány dle variantního řešení studie.

7. Závěr a doporučení

V rámci studie byly navrženy požadované úpravy v oblasti ulic Jana Nohy a Ke Stadionu.

Byla navržena úprava stávající stykové křižovatky ulic Jana Nohy a Ke Stadionu související s navrženou změnou dopravního režimu křižovatky. V oblasti byly doplněny chybějící úseky chodníků a byly optimalizovány stávající přechody pro pěší. Dle závěrů místního šetření byly doplněny na vytipovaných místech nové přechody pro pěší a byly optimalizovány pozice stávajících nevyhovujících autobusových zastávek. Na základě navazujících jednání byla do řešení zahrnuta úprava napojení pěší dopravy k účelové komunikaci k areálu TRW Autoelektrika s.r.o.. včetně variantního řešení přechodu pro pěší v km cca 0,640. Nad rámec zadání byla dále navržena úprava stávajícího dopravního značení v křižovatce Jana Nohy – Křížíkova.

Studie ověřila reálnost zadání včetně doplňujících požadavků a vytváří tak ucelený podklad pro zadání navazujícího stupně projektové přípravy. V něm by již měla být investorem (město Benešov) konkretizována vybraná varianta řešení přechodu pro pěší v km cca 0,640.

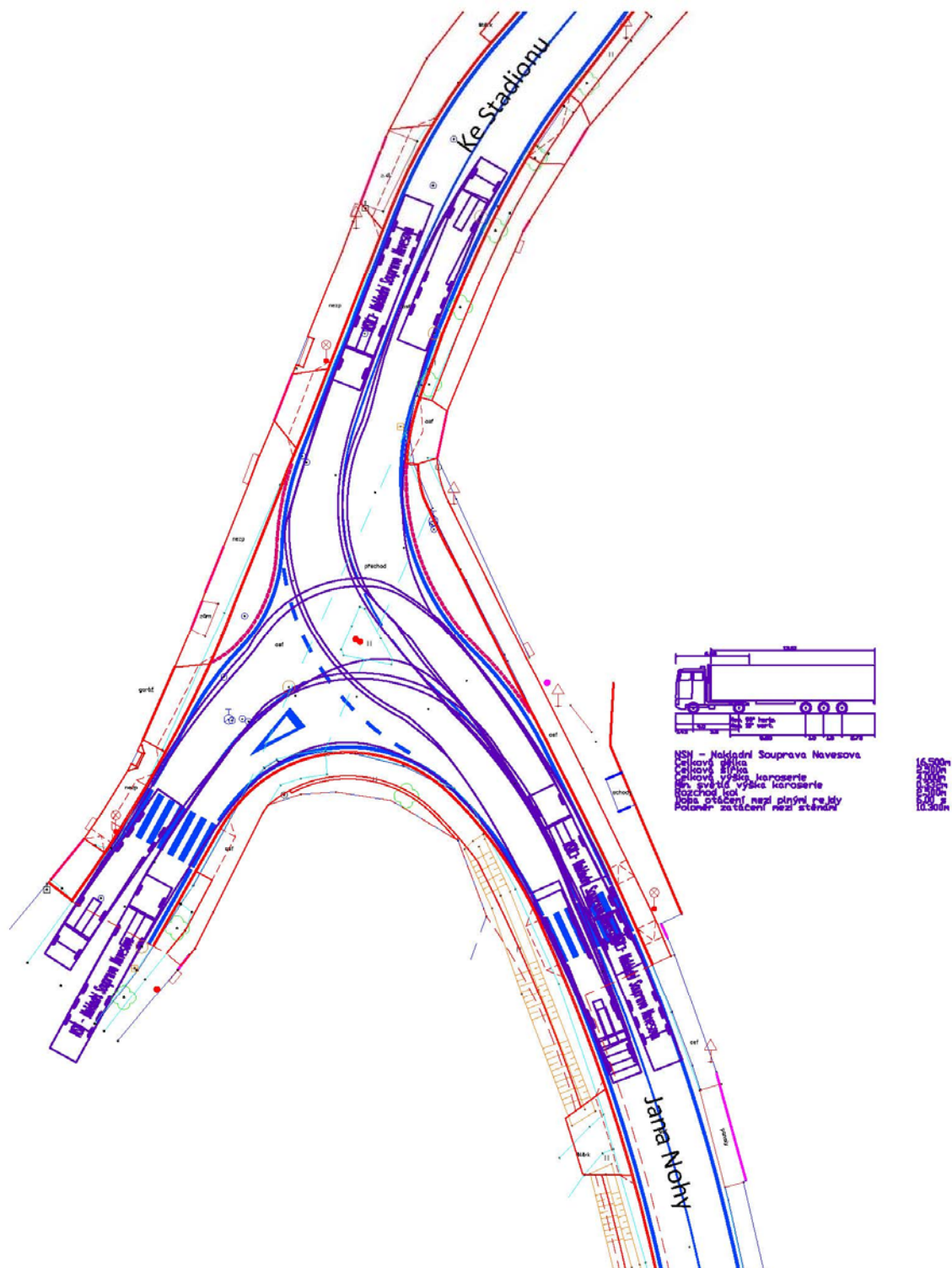
listopad 2018

vypracoval: Ing. Martin Laloušek

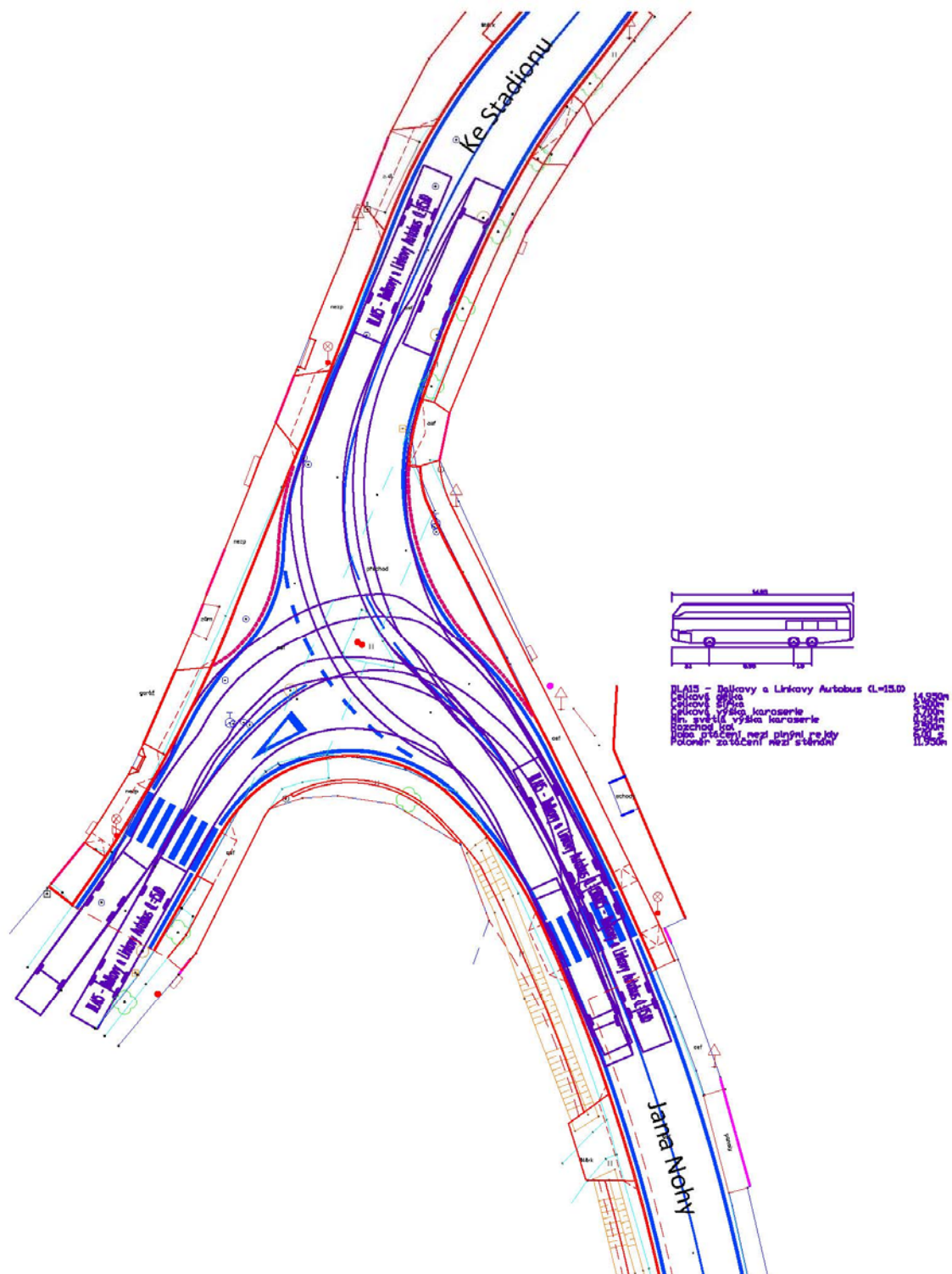
Přílohy k průvodní zprávě:

- 1) Ověření navrženého řešení vlečnými křivkami vybraných vozidel

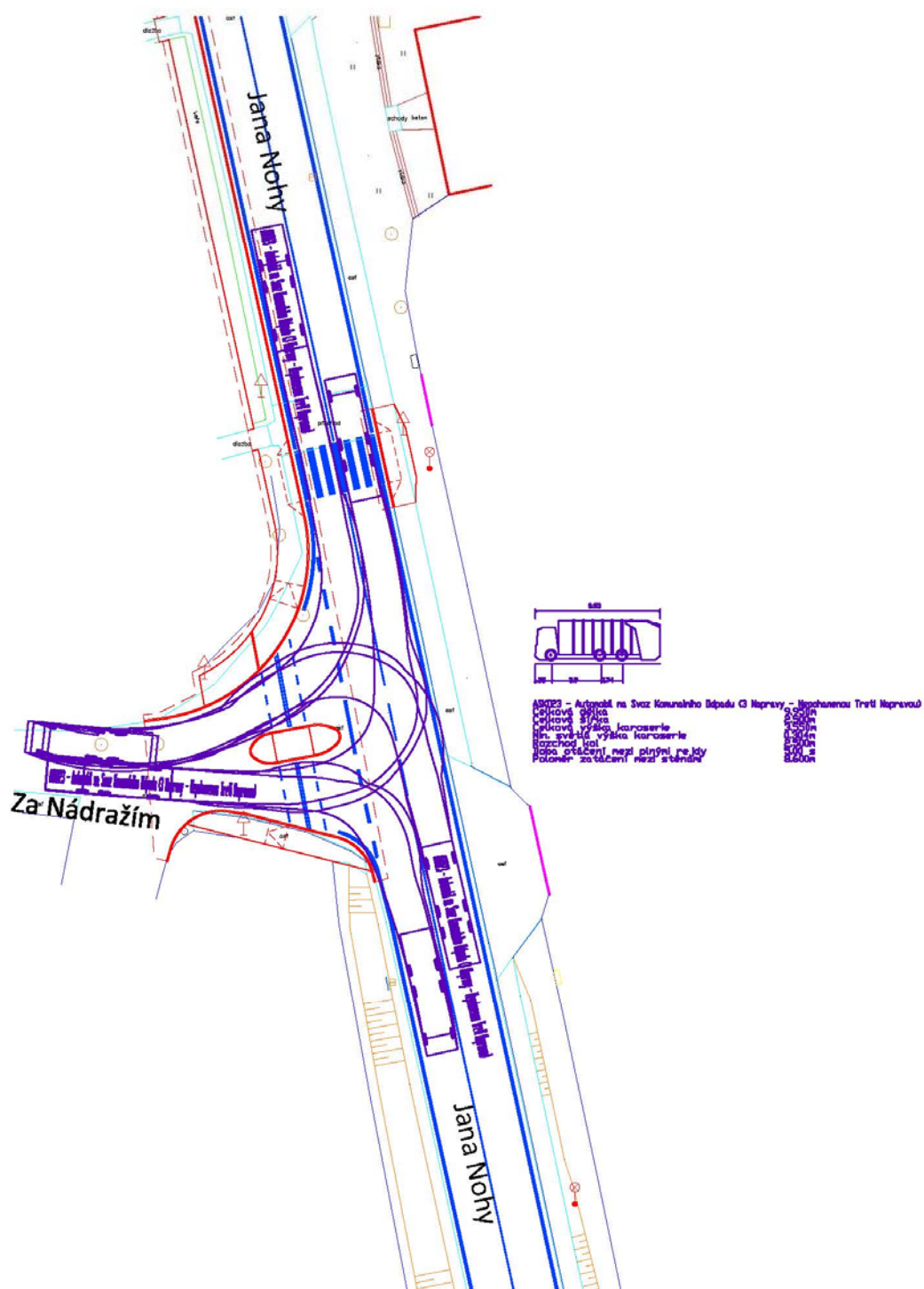
1) Ověření průjezdu návěsové soupravy – křižovatka Ke Stadionu – Jana Nohy



2) Ověření průjezdu zájezdovým autobusem dl. 15m – křižovatka Ke Stadionu – Jana Nohy

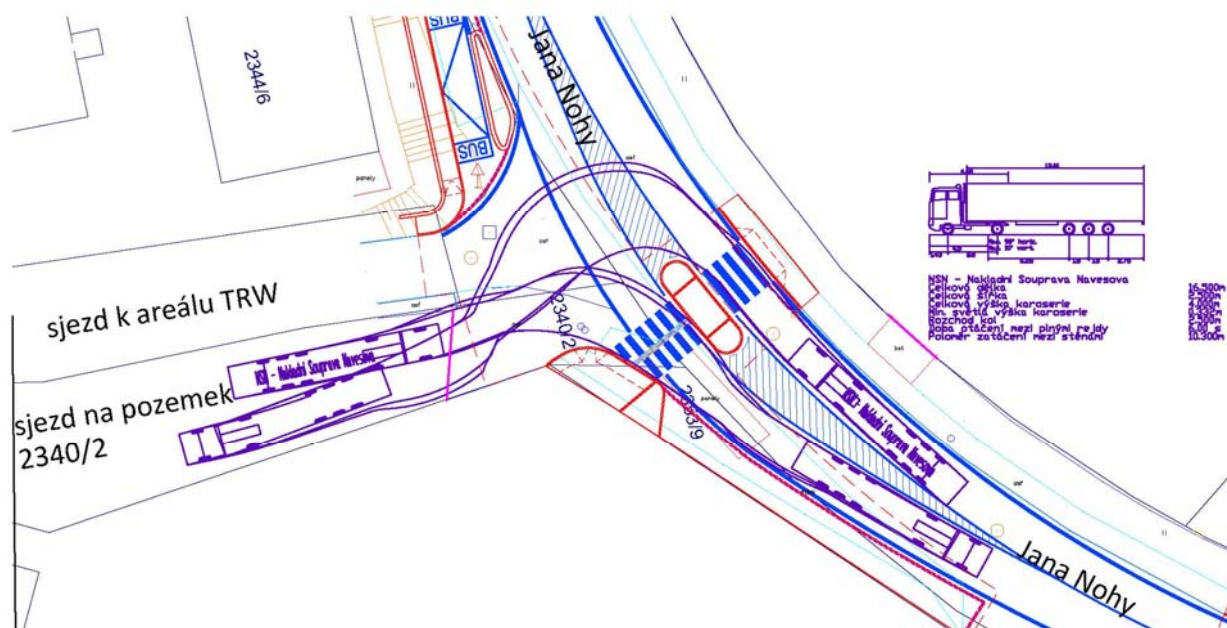


2) Ověření průjezdu vozidla pro svoz odpadu – křižovatka Jana Nohy – Za Nádražím



4) Ověření průjezdu návěšové soupravy – oblast napojení z areálu TRW a z pozemku p.č. 2340/2

Varianta 1 přechodu pro pěší v km cca 0,640



5) Ověření průjezdu přívěšové soupravy – oblast napojení z areálu TRW a z pozemku p.č. 2340/2

Varianta 2 přechodu pro pěší v km cca 0,640

