

* odbor dopravy

Váš dopis zn.:

Ze dne: 17.05.2024

Naše č.j.: OD/721/24/LK

Vyřizuje: Ing. Koubek

Tel.: 566 688 301

E-mail: lubos.koubek@zdarns.cz

Ing. Tomáš Petr

Nad Vápenicí 42

592 42 Jimramov

Datum: 21.05.2024

Stanovisko

Městský úřad Žďár nad Sázavou - odbor dopravy obdržel Vaši žádost o stanovisko k projektové dokumentaci na akci

Cyklostezka Jihlavská, Žďár nad Sázavou

Předmět PD: Dokumentace pro stavební povolení; Druh stavby: Komunikace pro pěší a cyklisty. Katastrální území: Město Žďár, Obec: Žďár nad Sázavou, stavebníkov: Město Žďár nad Sázavou, Žižkova 227/1, 591 01 Žďár nad Sázavou, IČ: 00295841. Údaje o zpracovateli projektové dokumentace: PETRPROJEKT s.r.o., Líšeňská 4504/50, 636 00 Brno – Židenice, Zodpovědný projektant: Ing. Tomáš Petr, Autorizovaný inženýr pro obor dopravní stavby, č. 1005530, IČ: 08001839.

Městský úřad Žďár nad Sázavou - odbor dopravy, jako příslušný silniční správní úřad podle § 40 odst. 5 písm. b) ve věcech místních komunikací, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, posoudil předložené doklady z hlediska silničních zájmů. Na základě toho ve smyslu ustanovení zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a ustanovení vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, vydává ke shora uvedenému záměru

STANOVISKO.

Pro realizaci stanovuje následující podmínky:

1. Během prací nesmí být na komunikaci a jejich součástech skladován žádný materiál, komunikace nesmí být poškozována a znečišťována. Nesmí dojít k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.
2. Přechodné dopravní značení a zařízení (během prací) je možné osadit až po vydání samostatného přípisu "Stanovení přechodné úpravy na pozemních komunikacích" vydaného naším odborem na základě žádosti investora. Součástí žádosti bude situace zpracovaná projektantem se zakreslením dopravního značení navrženého v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., vyhlášky č. 294/2015 Sb. a Technických podmínek.
3. Trvalé dopravní značení je možné osadit až po vydání samostatného přípisu "Stanovení místní úpravy na pozemních komunikacích" vydaného naším odborem na základě žádosti investora. Součástí žádosti bude situace zpracovaná projektantem se zakreslením dopravního značení navrženého v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., vyhlášky č. 294/2015 Sb. a Technických podmínek.
4. O povolení uzavírky místní komunikace (částečné či úplné) dodavatel prací požádá náš odbor dopravy min. 30 dnů před dnem plánované uzavírky komunikace.

Toto stanovisko nenahrazuje stavební povolení ani územní rozhodnutí či jiné opatření stavebního úřadu!

Odůvodnění:

Městský úřad Žďár nad Sázavou - odbor dopravy obdržel žádost o stanovisko k projektové dokumentaci na akci „Cyklostezka Jihlavská, Žďár nad Sázavou“.

Předmětem projektu je návrh vedení chodců a cyklistů podél ulice Jihlavské ve Žďáru nad Sázavou (silnice II/353), v rozsahu od okružní křižovatky s ulicí Brněnskou, silnice I/37, po vjezd do firmy Hettich.

Jako neoptimálnější řešení bylo zvoleno vedení v místě stávajícího chodníku, vlevo od II/353 ve směru do města. Stáv. chodník má poměrně velkorysý šířkový uspořádání, kolem 3 m. Byla navržena stezka pro chodce a cyklisty společná (SDZ C9a). Na základě výstupu generelu dopravy a odhadu nepřesáhne intenzita provozu 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech. Proto byla navržena základní šířka stezky 3 m.

Začátek úpravy je navržen u sjezdu firmy Hettich ČR k.s. na parc. 6974/2. Navržená stezka tak navazuje na stávající stezku pro chodce a cyklisty (SDZ C9a) ve směru na Radonín. Stezka je vedena v trase stáv. chodníku a má základní šířku 3 m. Jako povrch stezky je navržen AC kryt.

Od stáv. místa pro přecházení k zastávce „Jihlavská HETTICH“ je stezka rozšířena na 4 m. Ve sjezdu firmy Hettich ČR k.s. na parc. 6969 je stezka přerušena (SDZ C9b).

Za zastávkou je stezka vedena v trase stáv. chodníku a má základní šířku 3 m.

Ve sjezdech je stezka přerušována (SDZ C9b).

Stávající křižovatka Jihlavská (II/353) – Chelčického bude v rámci investiční akce ŘSD přebudována na okružní. Navržená stezka bude vybudována v koordinaci s navazující stavbou.

Původně navržený přechod pro chodce na ul. Chelčického, v rámci projektu ŘSD, bude zřízen jako sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty (V 8c).

V místě zastávky „Jihlavská HETTICH“ dojde k odklonu cyklistů za přístřešek zastávky. Ten bude osazen do nové polohy blíže nástupišti. Bude zřízen přístřešek stejného typu, jako u zastávky pro opačný směr. V místě nástupiště dojde k výměně krytu z asfaltobetonového na betonovou dlažbu 20/20 cm šedou. Stávající hmatové prvky zůstanou zachovány.

Od ZÚ až po sjezd parkoviště KSÚS je stezka od II/353 oddělena pásem zeleně. Od sjezdu parkoviště KSÚS je stezka od II/353 oddělena zvýšeným silničním obrubníkem s podsádkou 15 cm. K základní šířce stezky je přidán bezpečnostní odstup od vozovky 0,5 m, stezka má šířku 3,5 m. V místě sjezdu parkoviště KSÚS je navržen stezkový přejezd. V místě sjezdu areálu KSÚS pro TNV bude stezka přerušena (SDZ C9b).

V rámci výhledové výstavby prodejny LIDL dojde k přemístění zastávky „Jihlavská ZDAR“ do nové polohy v autobusovém zálivu (není součástí projektu). Poloha stezky respektuje prostor pro budoucí autobusový záliv. Je navržena tak, aby cyklisté objížděli nástupiště z vnější strany zastávkového přístřešku. Stávající zastávka zůstává provizorně ponechána ve stávající poloze.

V místě sjezdu areálu firmy ENPEKA a.s. bude stezka přerušena (SDZ C9b).

Stezka je vedena v trase stáv. chodníku až po konec úpravy před stávajícím přechodem pro chodce přes ul. Brněnská (I/37) za okružní křižovatkou I/37 – II/353.

Stezka v místě stáv. mostu přes železniční trať Havlíčkův Brod – Brno je vedena bez přerušení.

Stáv. zábradlí mostu má výšku 1,1 m. Proto je navrženo prodloužení stávající protidotykové zábrany na obě strany, která tak bude sloužit zároveň jako zábrana proti pádu cyklisty přes zábradlí.

Na opačné straně stezky se nachází svodidlo, které odděluje chodce a cyklisty od vozovky. Svodidlo je na odvrácené straně opatřeno dvěma pásky, které zabrání nebezpečnému najetí cyklisty do nosného sloupku svodidla.

SO 201 Lávka

Tento projekt řeší přestavbu lávky ev. č. L-12 v obci Žďár nad Sázavou v katastrálním území Město Žďár, okres Žďár nad Sázavou. Lávka se nachází v intravilánu na samostatném chodníku jež vede podél silnice II. třídy č. 353. Chodník spojuje město Žďár nad Sázavou a Radotín. Komunikace mimo lávku je vedena po násypovém tělese silnice II/353. Komunikace i most jsou v majetku města Žďár nad Sázavou.

Most přemostňuje neelektrifikovanou vlečku o dvou kolejí vedoucí do areálu firmy ŽĐAS, a.s. Jedná se o lávku o třech polích, opěry jsou betonové, pilíře jsou ocelové svařované z válcovaných nosníků a žlákl profilů. Nosná konstrukce je tvořena ocelovou ortotropní konstrukcí s dvojicí hlavních nosníků IPE 400. Nosná konstrukce je provedena jako Gerberův nosník. Most byl postaven v roce 1995.

Jednou z hlavních závad je nefunkčnost izolace, což způsobuje zatékání na nosnou konstrukci, která je silně napadena korozí. Zejména levý krajní nosník. Lokálně je v blízkosti kloubu Gerberova nosníku úbytek materiálu spodní pásnice až 50%. Zbytek nosné konstrukce pak též silně napadený korozí. Detail kloubu Gerberova nosníku je nestandardní a není dostatečně únosný. Zatékání zejména přes svary mezi deskou mostovky a hlavními nosníky IPE 400.

Římsové plechy i zábradlí lokálně korodují, vozovka lávky je nerovná s příčnými trhlinami a uchycenou vegetací. Svahy silničního tělesa na předmostích jsou příkré. V závěrech poslední Hlavní prohlídky mostu z r. 2022 je stavební stav nosné konstrukce hodnocen stupněm VI – Velmi špatný a stav spodní stavby ohodnocen stupněm IV – uspokojivý, použitelnost 3 – použitelné s výhradou. Se stavebním stavem se projektant ztotožňuje.

Z výše uvedených důvodů přistoupil majitel a správce mostu město Žďár nad Sázavou k zadání tohoto projektu. Projektovaná oprava řeší odstranění nosné konstrukce a její nahrazení novou nosnou konstrukcí, tato bude uložena pomocí vrubového kloubu na nově vybetonované úložné prahy. Bude se tedy jednat o rekonstrukci lávky se zachováním stávající spodní stavby, provedení nové nosné konstrukce, zřízení nového mostního svršku a vybavení, sanace stávajících konstrukcí.

Pozemní komunikace

Tento projekt předpokládá minimální úpravy vedení pozemní komunikace. Směrově bude zachováno přibližně stávající vedení. Osa komunikace je na mostě směrově v přímé, za mostem pokračuje dále v přímé.

Výškově bude niveleta na mostě zvednuta o cca 0-15 mm, tato bude kopírovat podélný spád nosné konstrukce. Niveleta na lávce konstantně klesá 1,54 %.

Na lávce bude provedena komunikace v novém šířkovém uspořádání. Šířka mezi obrubami a zároveň volná šířka činí 3,00 m. Na předmostích bude lávka navazovat na navrhovanou cyklostezku š. 3,0 m. Tato je zpracována v objektu SO 101 – Stezka pro chodce a cyklisty. Příčný sklon na lávce je konstantní dostředný 2,0 %. Na předmostích se sklon plynule mění na střechovitý 2,5 %.

Na začátku i konci úseku bude nový stav plynule navazovat na stávající úseky komunikace. Podrobně je pak výškové vedení komunikace zpracováno v objektu SO 101 – Stezka pro chodce a cyklisty. Vozovka na předmostích bude rozšířena. Na lávce bude vozovku tvořit přímo pojižděná mostovka která bude opatřena přímo pojižděnou izolací, tato bude tl. 10 mm. Vozovku řeší mimo lávku řeší objekt SO 101 – Stezka pro chodce a cyklisty.

Odvodnění pozemních komunikací

Odvodnění komunikace je na lávce řešeno podélným spádem a příčným sklonem, dále však budou na lávce provedeny dvě bodové vpusti vyústěné pod lávku mimo kolejíště, místo dopadu vody bude zpevněno kamennou dlažbou do betonu, tyto budou provedeny ve vzdálenosti cca 8 m od rubů opěr. Voda mimo most bude odváděna příčným sklonem mimo cyklostezku, kde bude vsakovat do okolního terénu.

Mostní objekty

Oprava se týká lávky ev.č. L-012. Lávka je navržena jako rozpěráková konstrukce. Nosná konstrukce je ocelobetonová spřažená, příčný řez tvoří čtyři ocelové svařované trámy tvaru I spřažené s monolitickou železobetonovou deskou. Spřažení je pomocí trnů přivařených na horní pásnici trámů. V

podélném směru jsou trámy výškově konstantní. Výška trámů činí 0,55 m. Nosníky jsou v místě osazení na spodní stavbu vetknuty do příčníků z monolitického betonu. Spřažení ocelové a betonové části průřezu bude pomocí spřahovacích trnů rozmístěných na horní pásnici a stěnách ocelových nosníků. Dále budou ve stěně ocelových nosníků v oblasti příčníků provedeny otvory pro protažení betonářské výztuže.

Železobetonová deska má v příčném směru proměnnou výšku díky dostřednému příčnému sklonu, minimální tloušťka desky je 0,20 m. Nosná konstrukce je uložena na spodní stavbu pomocí rozpěrákové výztuže. V nosné konstrukci bude provedena chránička DN 50 mm pro kabel veřejného osvětlení který se bude v rámci stavby překládat, viz objekt SO 401 – Veřejné osvětlení.

Spodní stavba zůstává zachována stávající. Tato je plošně založená, betonová s dříkem opěry tl. 0,85 m a dl. 3,30 m. V rámci rekonstrukce dojde pouze k úpravě úložných prahů a zajištění stability pomocí vrtaných mikropilot. Stávající ocelové pilíře budou kompletně demontovány a jejich základ do hl. 0,5 m ubourán, vrch stávajících opěr a křídel bude ubourán pro zřízení nového úložného prahu a vyložení cyklostezky v místě křídel. Dobetonovaný úložný práh bude výšky 0,4 m tl. 0,85 m a dl. 3,30 m. Úložné prahy budou provedeny v jednom celku. Úložné prahy a dobetonování křídel bude spřaženo se stávající spodní stavbou pomocí vlepených kotev. Pro zajištění lepší stability opěr bude provedeno zajištění spodní stavby pomocí mikropilot. Tyto budou provedeny ze stávajícího terénu přes betonovou šablonu. Mikropiloty budou provedeny ve sklonu 25° od svislé. Budou dl. 10,7 m, Vrchní část dl. 2 m bude po provedení výkopu odstraněna. Mikropiloty budou 2x injektované s kořenem dl. 6 m. Pro každou opěr budou provedeny 3 mikropiloty. Oprava bude obsahovat též otryskání stávající spodní stavby vysokotlakým vodním paprskem 800-1200 bar, opatřena spojovacím můstkem a sanována. Rub opěr a křídel bude opatřen izolací z natavovaných asfaltových pásů která bude ochráněna geotextílií, rub opěr bude též opatřen rubovou drenáží vyvedenou skrze opěry. Okolí spodní stavby bude opatřeno kamennou dlažbou do betonu.

Správní orgán posoudil předložené podklady a stanovil standardní podmínky pro umístění i samotnou realizaci stavby tak, aby stanovisko bylo v souladu s veřejným zájmem, zejm. s ohledem na zajištění bezpečnosti silničního provozu.

Poučení:

Toto stanovisko nenahrazuje stavební povolení ani územní rozhodnutí či jiné opatření stavebního úřadu. Podle ustanovení § 149 odst. 1 správního řádu není závazné stanovisko samostatným rozhodnutím a nelze se proti němu odvolat. Jeho obsah je závazným podkladem pro rozhodnutí příslušného správního orgánu. Obsah závazného stanoviska lze napadnout odvoláním proti rozhodnutí příslušného správního orgánu.

Ing. Luboš Koubek
úředník odboru dopravy
podepsáno elektronicky

Na vědomí: MěÚ Žďár n.S. – odbor stavební a územního plánování