



PRŮVODNÍ TECHNICKÁ ZPRÁVA PREFERENCE VEŘEJNÉ DOPRAVY MĚSTA TŘEBÍČ

Účel:	Dokumentace pro výběr zhotovitele (DVZ) a pro provedení stavby (DPS)
Město:	Třebíč
Kraj:	Vysočina
Investor:	Město Třebíč, Karlovo nám. 104/55, 674 01 Třebíč IČ: 00290629
Projektant:	Ing. Karel Tomek
Vypracoval:	Ivalú Macarena Ávila Herrera
Datum:	prosinec 2020

OBSAH SPOLEČNÉ DOKUMENTACE:**A Průvodní zpráva****B Souhrnná technická zpráva**

A.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
A.1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	3
A.1.2	ÚDAJE O INVESTOROVÍ, STAVEBNÍKOVÍ A ZADAVATELI	5
A.1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI SPOLEČNÉ DOKUMENTACE	5
A.2	SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ	5
A.3	ÚDAJE O ÚZEMÍ	5
A.3.1	ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	5
A.3.2	DOSAVADNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ.....	5
A.3.3	OCHRANNÁ PÁSMA.....	5
A.3.4	INFORMACE O DODRŽENÍ OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ.....	6
A.4	ÚDAJE O STAVBĚ	7
A.4.1	NOVOSTAVBA NEBO ZMĚNA DOKONČENÉ STAVBY	7
A.4.2	PŘEDMĚT A ÚČEL STAVBY	7
A.4.3	TRVALÝ NEBO DOČASNÝ CHARAKTER STAVBY	7
A.4.4	OCHRANA STAVBY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	7
A.4.5	ETAPIZACE VÝSTAVBY	7
A.4.5	NÁKLADY NA STAVBY	7
A.5	ČLENĚNÍ STAVBY	8
B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	9
B.1.1	STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA.....	9
B.1.2	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ.....	9
B.1.3	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	10
B.1.4	POŽADAVKY NA ZÁBORY ZPF A PUPFL	10
B.1.5	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY, KOORDINACE VÝSTAVBY	10
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	10
B.3	ZEMNÍ PRÁCE	15
B.4	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	15
B.5	BEZPEČNOST PŘI PROVÁDĚNÍ A UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	15
B.6	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	17
B.7	ZÁVĚR.....	18

A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

A.1.1 Údaje o stavbě

a) Název stavby:

Preference veřejné dopravy města Třebíč

b) Místo stavby:

Kraj Vysočina, město Třebíč; vybrané křižovatky silnic I. a II třídy (I/23, II/360, II/351 a II/450) a místních komunikací dle předchozího stupně projektu.

Seznam dotčených parcel byl řešen v rámci předchozího stupně PD - DUR.

c) Předmět dokumentace

Realizace preference *MAD Třebíč* založena na systému *C-ITS (C2X)* za účelem realizace projektu *C-roads CZ*.

Předmětem projektu je vybudovat úpravy stávající soustavy světelně signalizačních zařízení (dále SSZ) a zbudování kamerového detekčního systému (dále KAM) na stávajících šesti křižovatkách v Třebíči tak, aby byla zajištěna preference MAD při průjezdu těmito křižovatkami linkovými autobusy MAD Třebíč. Značně se tak zvýší plynulost a kapacita MAD, neboť zajištění preference MAD si vyvolá zpracování nových dopravně závislých signálních plánů. Zlepší se i průjezdnost MAD křižovatkami, jelikož se autobusy rozjedou pouze ze zastávky a v křižovatce pak nebrzdí provoz nepružnými rozjezdy.

Zadavatel si vyhrazuje právo vyžádat si předvedení jakýchkoliv funkcionalit SSZ uvedených v PD, a to včetně zařízení systému C-ITS, které hodlá implementovat do autobusů MAD Třebíč (jednotky OBU), na dispečerské (dohledové) pracoviště a do řízení křižovatek SSZ. Funkční zkouška bude probíhat ve Městě Třebíč v dohodnutý den za fyzické účasti investora a jeho poradců, servisní firmy stávajícího SSZ a jeho techniků v Třebíči a jiných oprávněných osob.

Jedná se o následující křižovatky, jež jsou rozděleny na následující stavební objekty (SO):

SO C1. *Bráfova x Nádražní x Jungmannova*

SO D. *Masarykovo náměstí*

SO E. 2 křižovatky – obě křižovatky jsou řízeny ze společného řadiče SSZ:

E1. *Komenského náměstí – jih*

E2. *Komenského nám. – výjezd z autobusového nádraží*

SO F. *Komenského náměstí – sever – u Podklášterského mostu*

SO G. *Znojemská x Kubišova x Družstevní*

Dalším cílem projektu je vybudování nového SSZ a KAM na stávajících dvou křižovatkách, které jsou dopravně velmi zatížené a preference MAD zde není možno docílit jiným způsobem. Jedná se o následující křižovatky, které jsou v projektu rozděleny na následující stavební objekty (SO):

SO I. *Jejkovská Brána x B. Václavka x S. Osovského x Soukenická*

SO II. *Znojemská x Okrajová x Demlova*

Posledním cílem projektu preference v rámci SSZ je dovybavení stávajícího SSZ na stávajících třech křižovatkách, které již město Třebíč zbudovalo v moderním pojetí v nedávné době (nový řadič, nová návěstidla i stožáry SSZ), takže preference MAD zde bude zajištěna pouze doplněním vybavení jednotek *RSU* systému *C-ITS (C2X)*. Jedná se o následující křižovatky, které jsou v projektu rozděleny na následující stavební objekty (SO):

SO III. *Purkyňovo nám.*

SO IV. *Hrotovická x Spojovací*

SO V. *Hrotovická x Kosmákova*

SO VI. *Komenského náměstí – sever – u Podklášterského mostu*

V rámci preference MAD projekt dále řeší v rámci samostatných SO vybavení autobusů MAD a zastávkových označníků:

SO 101 *Vybavení autobusů MAD a dispečerského pracoviště*

- Zajištění preference MAD.

SO 102 *Zastávkové informační označníky*

- Cílem je zvýšení informovanosti cestujících tak, aby měli k dispozici aktuální informace o dopravním dění a na tomto základě se mohli dále zařídit.

Cíle projektu:

1. Zavedení systému preference MAD na vybraných křižovatkách založena na systému C-ITS (C2X) za účelem realizace projektu C-ROUDS CZ.
2. Sledování vozidel *MAD Třebíč*.
3. Zavedení informačních systémů pro cestující na zastávkách a přestupních uzlech veřejné dopravy.
4. Zohlednění potřeb hendikepovaných osob a lidí se sníženou schopností v přístupu k aplikacím nebo službám - systém generuje informace o aktuálnosti dopravy.
5. Podpořit železniční dopravu.
6. Interoperabilita kamerových systémů městské policie Třebíč a nového kamerového detekčního systému v předmětných místech.
7. Příprava k využití systému Galileo.

Enviromentální zdůvodnění projektu:

1. Výrazné zvýšení plynulosti provozu MAD a využití jejich kapacit. Zlepší se především průjezdnost MAD křižovatkami, jelikož se autobusy rozjedou pouze ze zastávky a v křižovatce pak nebrzdí provoz nepružnými rozjezdy.
 - a. Zatraktivnění MAD – lidé si uvědomí, že dopravit se z místa A do místa B po městě Třebíč jim využití jejich osobního automobilu neuspíší. Naopak využití MAD pro lidi bude mít časovou a ekonomickou úsporu.
 - b. Lepší ovzduší a životní prostředí – čím více budou lidé využívat MAD a méně používat osobní automobily, dojde nejen k lepší dopravní situaci, ale i k lepší kvalitě ovzduší a životního prostředí.
2. Projekt řeší moderní technologická zařízení, která ke své činnosti potřebují malé množství elektrické energie – LED návěstidla SSZ (které navíc zvyšují bezpečnost silničního provozu apod.

Inovativní zdůvodnění projektu:

1. Celý projekt je založen na zavedení systému preference MAD na vybraných křižovatkách za použití systému C-ITS (C2X) za účelem realizace projektu C-ROADS CZ.
2. Projekt navrhuje užití moderní technologických prvků – LED návěstidla, datové přenosy po optických vláknech (kabelech) s vysokou efektivitou aj.

A.1.2 Údaje o investorovi, stavebníkovi a zadavateli

Město Třebíč
Karlovo nám. 104/55
674 01 Třebíč
IČO: 00290629

A.1.3 Údaje o zpracovateli společné dokumentace

Projektant:

Ing Karel Tomek, autorizace: 1400201, Adresa: Mládežnická 980/8, Třebíč,
674 01, obor: IE02

Vypracoval:

Ivalú Macarena Ávila Herrera
IČ: 06770801
Adresa: Rostislavova 1381/8, 140 00 Praha 4
Kontakt: ivalu.a@gmail.com

A.2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Požadavek investora
- Prohlídka řešených situací
- Normy ČSN
- Mapové podklady – polohopis a katastrální mapa vč. Podkladů ČÚZK
- Inženýrské sítě od jejich správců
- Konzultace se správcem veřejného osvětlení SSZ a kamerového systému v Třebíči

A.3 ÚDAJE O ÚZEMÍ

Místo stavby – město: Třebíč
- okres: Třebíč
- kraj: Vysočina

Námrazová oblast: střední

A.3.1 Rozsah řešeného území

Zájmová území se nachází na křižovatkách silnic I. a II. tříd a dále na křižovatkách místních komunikací v Třebíči. Rozsah řešeného území je dán příslušným SO v rámci stavby SSZ či kamerového systému. Jedná se o místa na křižovatkách *Komenského náměstí*, *Masarykovo náměstí*, světelné křižovatky na ulici *Bráfova* a *Znojemská*, *Jejkovská Brána* x *B. Václavka* x *S. Osovského* x *Soukenická*.

Seznam dotčených parcel je obsažen v příslušném SO.

A.3.2 Dosavadní využití území

Dopravní infrastruktura – křižovatky silnic a komunikací.

A.3.3 Ochranná pásma

Ochrana přírodních hodnot - bez vlivu

Řešené území není ve smyslu Zák. č. 114/1992 Sb. v platném znění O ochraně přírody a krajiny dotčeno žádným vymezeným zvláště chráněným územím, registrovaným významným

krajinným prvkem, není součástí přírodního parku, v řešeném území se nenachází památný strom.

Pásmo lesa - bez vlivu

Řešená území není dotčeno pásmem lesa.

Územní systém ekologické stability území (ÚSES) – bez vlivu

Řešené území není dotčeno vymezenými skladebnými prvky ÚSES na lokální, regionální ani nadregionální úrovni.

Archeologie - řešené území může být klasifikováno jako území archeologického zájmu, tj. území s archeologickými nálezy ve smyslu Zák. č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. V souvislosti s prováděním výkopových a stavebních prací je nezbytné dodržet ust. §22, odst.2 výše uvedeného zákona, ukládající stavebníkovi před zahájením stavební činnosti svůj záměr oznámit organizaci oprávněné.

Ochrana technické infrastruktury – v území se uplatňují požadavky ochrany technické infrastruktury v rozsahu zákonných předpisů:

- Zák. č. 274/2001 Sb. v pl. znění – O vodovodech a kanalizacích
- Zák. č. 458/2000 Sb. v pl. znění - Energetický zákon
- Zák. č. 254/2001 Sb. v pl. znění – Vodní zákon
- Zák. č. 127/2005 Sb. v pl. znění - O elektronických komunikacích

Ochrana dopravní infrastruktury - bez vlivu

- ochrana koridorů dopravní infrastruktury se v řešeném území neuplatňuje.

A.3.4 Informace o dodržení obecných požadavků na využívání území

Stavba je navržena v souladu s Vyhl. č. 501/2006 Sb. v pl. znění – O obecných požadavcích na využívání území a to zejména:

- §20, odst. 1, 3-5 - vymezením pozemků, stanovením podmínek pro jejich využití a umístění staveb na nich nezhoršuje kvalitu prostředí a hodnotu území (je v souladu s ÚP města Třebíče), vymezené území umožňuje využití pro navrhovaný účel a je dopravně napojeno na veřejně přístupné komunikace;
- §23 - umístění stavby umožňuje její napojení na trasy dopravní a technické infrastruktury, jsou splněny požadavky na dopravní obslužnost, parkování a přístup požární techniky;
- §24 - rozvodná energetická vedení a vedení elektronických komunikací jsou řešena jako podzemní.

A.4 ÚDAJE O STAVBĚ

A.4.1 Novostavba nebo změna dokončené stavby

Všechny navržené stavby mají charakter novostaveb.

A.4.2 Předmět a účel stavby

Předmět stavby - Realizace preference *MAD Třebíč* založena na systému *C-ITS (C2X)* za účelem realizace projektu *C-ROADS CZ*.

Projekt řeší úpravy stávajícího systému světelně signalizačních zařízení (dále SSZ) a vyudování nového kamerového systému (dále KAM) na vybraných křižovatkách v Třebíči tak, aby byla zajištěna preference MAD při průjezdu těmito křižovatkami.

Dále je v zájmu vybudovat nové SSZ na vybraných křižovatkách bez SSZ, které budou plně kompatibilní se stávajícím systémem SSZ – řadiče a jejich koordinace v dopravě.

Součástí systému preference MAD je i vybudování dispečerského pracoviště, odkud je dispečer schopen monitorovat pohyb všech autobusů ve městě na přehledové mapě města. V rámci dispečerského dohledu se uvažuje s vybudováním kamerového systému a vybavení autobusů MAD jednotkami *OBU* založené na systému *C-ITS (C2X)* za účelem realizace projektu *C-ROADS CZ*.

Dalším předmětem stavby je osazení elektronických označníků na vybraných zastávkách MAD a hlavním vlakovém nádraží s jednotkami *RSU* založené na systému *C-ITS (C2X)* za účelem realizace projektu *C-ROADS CZ*.

Účel stavby – preference MAD (městské autobusové dopravy) za účelem její zatraktivnění pro všechny občany města.

A.4.3 Trvalý nebo dočasný charakter stavby

Všechny navržené stavby mají trvalý charakter

A.4.4 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není předmětem ochrany podle jiných právních předpisů.

A.4.5 Etapizace výstavby

Každý SO bude proveden samostatně v jedné etapě dle požadavků a možnostech investora. Jednotlivé SO budou navzájem koordinována.

A.4.5 Náklady na stavby

Jsou dány rozpočtem každého SO.

A.5 ČLENĚNÍ STAVBY

Křižovatky s rekonstruovaným SSZ a novým kamerovým detekčním systémem:

- C1. *Bráfova x Nádražní x Jungmannova*
 - a. *SSZ*
 - b. *Kamerový detekční systém*
- D. *Masarykovo náměstí*
 - a. *SSZ*
 - b. *Kamerový detekční systém*
- E. 2 křižovatky – obě křižovatky jsou řízeny ze společného řadiče SSZ:
 - E.1. *Komenského náměstí – jih*
 - a. *SSZ*
 - b. *Kamerový detekční systém*
 - E.2. *Komenského nám. – výjezd z autobusového nádraží*
 - a. *SSZ*
 - b. *Kamerový detekční systém*
- F. *Komenského náměstí – sever – u Podklášterského mostu*
 - a. *Kamerový detekční systém*
- G. *Znojemská x Kubišova x Družstevní*
 - a. *SSZ*
 - b. *Kamerový detekční systém*

Křižovatky s novou výstavbou SSZ a kamerového detekčního systému:

- I. *Jejkovská Brána x B. Václavka x S. Osovského x Soukenická*
 - a. *SSZ*
 - b. *Kamerový detekční systém*
- II. *Znojemská x Okrajová x Demlova*
 - a. *SSZ*
 - b. *Kamerový detekční systém*

Křižovatky s úpravou stávajícího SSZ – doplnění jednotky RSU pro systém C-ITS (C2X):

- III. *Purkyňovo nám.*
 - a. *SSZ – doplnění prvků preference MAD*
- IV. *Hrotovická x Spojovací*
 - a. *SSZ – doplnění prvků preference MAD*
- V. *Hrotovická x Kosmákova*
 - a. *SSZ – doplnění prvků preference MAD*
- VI. *Komenského náměstí – sever – u Podklášterského mostu*
 - a. *SSZ – doplnění prvků preference MAD*

Preference MAD

- SO 101 – Vybavení autobusů MAD a dispečerského pracoviště
- SO 102 – Zastávkové informační označníky

B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

Charakteristika stavebních prostor je převážně v zeleni, chodnících a komunikacích, pod kterými je převážně využito stávajících chodníků.

Před zahájením prací si stavebník zajistí návrh přechodného dopravního značení, které bude odsouhlaseno příslušným dopravním inspektorátem – jde především o bezpečné zastavení montážní plošiny na pozemní komunikaci v době stavby stožárů. Dále je nutné, aby řidiči brali na zřetel práce v blízkosti komunikace. Tomuto musí být rovněž nastaveno vhodné přechodné dopravní značení.

Výkopové práce v zatravněných plochách a v chodnících v blízkosti ostatních inženýrských sítí budou prováděny ručně. V místech, kde se nenachází ostatní inženýrské sítě, se mohou zemní práce provádět strojně.

V plánované trase se nachází ostatní inženýrské sítě, které se nesmí poškodit ani omezit jejich provoz. Je třeba maximálně respektovat vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí, které jsou přílohou tohoto projektu. Jedná se především o E.ON-Distribuce (kabely VN, NN), VAS (vodovody a kanalizace), CETIN (sdělovací kabely), GasNet (plynovod STL), Město Třebíč – VO, SSZ, MAN a První Telefonní (sdělovací vedení).

Seznam stavbou dotčených parcel, jejich vlastníků byl předmětem předchozího stupně PD - DUR.

Způsob zapravení ploch:

Výkop bude hutněn po vrstvě 25 cm a uveden do původního stavu. Osetí zeleně. Skladba horních vrstev chodníku: 1) Původní zámková dlažba; 2) Drcené kamenivo fr. 4-8 mm (vrstva 40 mm); 3) Štěrkodrt' fr 0-63 mm

Před finálním zapravením komunikace - zaasfaltováním - budou provedeny hutnicí zkoušky - dynamické i statické Výsledky budou dodány majiteli komunikace a na jeho rozhodnutí se dá souhlas k finálnímu zapravení, nebude-li dohodnuto jinak.

B.1.1 Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Ochrana technické infrastruktury – v území se uplatňují požadavky ochrany technické infrastruktury v rozsahu platné legislativy dle:

- Zák. č. 274/2001 Sb. v pl. znění – O vodovodech a kanalizacích
- Zák. č. 458/2000 Sb. v pl. znění - Energetický zákon
- Zák. č. 254/2001 Sb. v pl. znění – Vodní zákon
- Zák. č. 127/2005 Sb. v pl. znění - O elektronických komunikacích

Ochrana památkových zájmů - celé řešené území je klasifikováno jako území archeologického zájmu, tj. území s archeologickými nálezy ve smyslu Zák. č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů a prováděcí Vyhl. č. 66/1988 Sb. V souvislosti s prováděním výkopových a stavebních prací je nezbytné dodržet ust. §22 odst.2 výše uvedeného zák., ukládající stavebníkovi před zahájením stavební činnosti svůj záměr oznámit organizaci oprávněné.

B.1.2 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí

Záměr nepodléhá žádnému z řízení ve smyslu Zák.č. 100/2001 Sb. O posuzování vlivů na životní prostředí v pl. znění.

Řešení vlivu stavby, provozu nebo výroby na zdraví osob nebo na životní prostředí, popřípadě provedení opatření k odstranění nebo minimalizaci negativních účinků:

- stavba nemá provozní ani výrobní charakter - bez negativního vlivu na zdraví obyvatel a stav kvality životního prostředí;

Vliv stavby na ochranná pásma dopravní a technické infrastruktury - bez vlivu, stávající ochranná pásma tras TI budou respektována.

Řešení ochrany přírody a krajiny nebo vodních zdrojů a léčebných pramenů - stavbou nejsou dotčeny zájmy ochrany přírody, vodních zdrojů a léčebných pramenů.

Návrh ochranných a bezpečnostních pásem vyplývajících z charakteru realizované stavby - stavba má charakter technické infrastruktury. Jejich ochranná pásma se řídí příslušným zákonným ustanovením.

B.1.3 Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci řešeného území se nenachází žádné objekty ani zeleň ke kácení.

B.1.4 Požadavky na zábory ZPF a PUPFL

Stavbou nejsou dotčeny plochy ZPF ani PUPFL - pozemky staveniště jsou plochami ostatními a nejsou předmětem ochrany dle zákona č. 334/1992 Sb. v pl. znění, o ochraně zemědělského půdního fondu ani Zák. č. 289/1995 Sb. v pl. znění, Lesní zákon.

B.1.5 Územně technické podmínky, koordinace výstavby

Přístup na pozemky – po dobu výstavby bude stavba přístupná ze stávajících místních komunikací

Energie a voda - po dobu výstavby budou energie zajištěny z přenosných agregátů dodavatele. Voda ani jiná média nebudou potřeba.

Přeložky tras inženýrských sítí – nejsou vyžadovány.

Koordinace výstavby – každý SO bude realizován samostatně najednou. Koordinace jednotlivých SO bude zajištěna koordinátorem stavby.

Možnosti napojení staveb na technickou infrastrukturu

Napájení elektrickou energií bude provedeno z přípojky elektrické energie distribuční společnosti E.ON – jedná se o napájení SSZ a kamerového dohledového systému.

Zastávkové označníky budou připojeny buď na stávající rozvod veřejného osvětlení, nebo budou vybaveny akumulátorem, který bude dobíjen fotovoltaickým panelem.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

Stavba je rozdělena do několika stavebních objektů, které se mohou realizovat nezávisle na sobě navzájem. Vlastní koordinované propojení bude provedeno po realizaci díla – koordinace řízení dopravy SSZ apod.

SO C1 – *Bráfova x Nádražní x Jungmannova*

Páteční komunikací této křižovatky je silnice I/23 (Bráfova ulice), na kterou se napojuje ulice *Nádražní*, která napojuje *hlavní vlakové nádraží Třebíč*. Komunikace I/23 je dopravní tepnou města Třebíč. Právě zde vzniká příčina většiny dopravních komplikací a kolon.

Křižovatkou projíždí MAD, jež mimo jiné tvoří spojení k vlakovému nádraží.

Pro preferenci MAD je zde nutné udělat maximum z důvodu toho, že ulice *Bráfova* dopravně propojuje *Masarykovo nám.*, kde se mimo jiné nachází budova městského úřadu, *Kongresové centrum Pasáž*, *Fórum* a základní a střední školy. Správnou koordinací řadičů se značně přispěje k napojení *hlavního vlakového nádraží Třebíč*. Ulice *Bráfova* dále mimo jiné dopravně propojuje *Purkyňovo náměstí*, kde se nachází *nemocnice Třebíč* a *okresní soud*.

Křižovatka je momentálně řízena řadičem SSZ typu CROSS RS-1, který se již více jak 20 let nevyrábí. V rámci projektu preference MAD by bylo neekonomické doplňovat řadič novými komponenty tak, aby byla zaručena spolehlivá funkce jak SSZ, tak preference MAD. Na základě odborného posudku je hospodárnější instalovat nový řadič SSZ typu CROSS RS 4.

V rámci instalace nového řadiče SSZ pro zajištění systému C-ITS (C2X) a kamerového detekčního systému (KAM) je navržena nová potřebná technická infrastruktura (kabeláž). Soustava SSZ (kabeláž, stožáry a návěstidla) bude celkově rekonstruována. V rámci jedné prací pro SSZ a KAM (nutná koordinace obou SO) se docílí dostatečné technické vybavenosti celé křižovatky, která zajistí jak preferenci MAD, tak zvýšení bezpečnosti silničního provozu moderním systémem. Přejed pro chodce bude poptávkový, což je požadavek dopravního inspektorátu PČR. Přejed pro chodce bude vybaven akustickou signalizací pro nevidomé.

Křižovatka bude vybavena novým kamerovým systémem, který bude detekovat průjezdy autobusových linek a jiných požadavků blíže specifikovaných v příslušném SO KAM této křižovatky. Příjezdové směry do křižovatky jsou vždy ve dvou pruzích.

SO D – Masarykovo náměstí

Páteční komunikací této křižovatky je silnice I/23 (*Masarykovo náměstí*), na kterou se napojuje ulice *Bedřicha Václavka*, která tvoří jedno ze dvou hlavních dopravních napojení *Karlova náměstí*. Komunikace I/23 je dopravní tepnou města Třebíč. Právě zde vzniká příčina většiny dopravních komplikací a kolon.

Křižovatkou projíždí MAD, jež mimo jiné tvoří spojení k hlavnímu vlakovému nádraží.

Křižovatka je momentálně řízena řadičem SSZ typu CROSS RS-1, který se již téměř 20 let nevyrábí. V rámci projektu preference MAD by bylo neekonomické doplňovat řadič novými komponenty tak, aby byla zaručena spolehlivá funkce jak SSZ, tak preference MAD. Na základě odborného posudku je hospodárnější instalovat nový řadič SSZ typu CROSS RS 4.

V rámci instalace nového řadiče SSZ pro zajištění systému C-ITS (C2X) a kamerového detekčního systému (KAM) je navržena nová potřebná technická infrastruktura (kabeláž). Soustava SSZ (kabeláž, stožáry a návěstidla) bude celkově rekonstruována. V rámci jedné prací pro SSZ a KAM (nutná koordinace obou SO) se docílí dostatečné technické vybavenosti celé křižovatky, která zajistí jak preferenci MAD, tak zvýšení bezpečnosti silničního provozu moderním systémem. Přejed pro chodce bude poptávkový, což je požadavek dopravního inspektorátu PČR. Přejedy pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

Křižovatka bude vybavena novým kamerovým systémem, který bude detekovat průjezdy autobusových linek a jiných požadavků blíže specifikovaných v příslušném SO KAM této křižovatky. Příjezdové směry do křižovatky jsou ve dvou pruzích směrem z Brna, ve třech pruzích směrem z Jihlavy a ve dvou pruzích z *ulice Bedřicha Václavka*.

SO E1 – Komenského náměstí - jih

Páteční komunikací této křižovatky je silnice I/23, na kterou se kolmo napojuje silnice II/351. Příjezdové směry do křižovatky jsou vždy ve dvou pruzích směrem z *Masarykova náměstí* a ze silnice II/351. Příjezdový směr z Jihlavy je pak ve třech pruzích. Křižovatkou projíždí autobusová doprava MAD i do příměstských částí – Račovice. V těsném sousedství se nachází hlavní autobusové nádraží.

Křižovatka je momentálně řízena řadičem SSZ typu CROSS RS-1, který se již téměř 20 let nevyrábí. V rámci projektu preference MAD by bylo neekonomické doplňovat řadič novými komponenty tak, aby byla zaručena spolehlivá funkce jak SSZ, tak preference MAD. Na základě odborného posudku je hospodárnější instalovat nový řadič SSZ typu CROSS RS 4.

V rámci instalace nového řadiče SSZ pro zajištění systému C-ITS (C2X) a kamerového detekčního systému (KAM) je navržena nová potřebná technická infrastruktura (kabeláž). Soustava SSZ (kabeláž, stožáry a návěstidla) bude celkově rekonstruována. V rámci jedné prací pro SSZ a KAM (nutná koordinace obou SO) se docílí dostatečné technické vybavenosti celé křižovatky, která zajistí jak preferenci MAD, tak zvýšení bezpečnosti silničního provozu moderním systémem. Přejezd pro chodce bude poptávkový, což je požadavek dopravního inspektorátu PČR. Přechody pro chodce budou vybaveny akustickou signalizací pro nevidomé.

Křižovatka bude vybavena novým kamerovým systémem, který bude detekovat průjezdy autobusových linek a jiných požadavků blíže specifikovaných v příslušném SO KAM této křižovatky. Příjezdové směry do křižovatky jsou ve dvou pruzích směrem z *Masarykova nám.*, ve třech pruzích směrem z Jihlavy a ve dvou pruzích ze silnice II/351.

SO E2 – Komenského náměstí – výjezd z autobusového nádraží

Páteční komunikací této křižovatky je silnice I/23 (*Sucheniova ulice*), na kterou se napojuje *ulice Vítězslava Nezvala* (výjezd z autobusového nádraží). Komunikace I/23 je dopravní tepnou města Třebíče. Právě zde vzniká příčina většiny dopravních komplikací a kolon.

Křižovatka je momentálně řízena řadičem SSZ typu CROSS RS-2, který řídí křižovatku *Komenského náměstí – jih*. Rekonstrukce starého typu řadiče je obsahem SO E1.

V rámci instalace nového řadiče SSZ pro zajištění systému C-ITS (C2X) a kamerového detekčního systému (KAM) je navržena nová potřebná technická infrastruktura (kabeláž). Soustava SSZ (kabeláž, stožáry a návěstidla) bude celkově rekonstruována. V rámci jedné prací pro SSZ a KAM (nutná koordinace obou SO) se docílí dostatečné technické vybavenosti celé křižovatky, která zajistí jak preferenci MAD, tak zvýšení bezpečnosti silničního provozu moderním systémem. Přejezd pro chodce bude poptávkový, což je požadavek dopravního inspektorátu PČR. Přejezd pro chodce bude vybaven akustickou signalizací pro nevidomé.

Křižovatka bude vybavena novým kamerovým systémem, který bude detekovat průjezdy autobusových linek a jiných požadavků blíže specifikovaných v příslušném SO KAM této křižovatky. Příjezdové směry do křižovatky jsou uvažovány ve dvou pruzích směrem z Brna i z Jihlavy a v jednom pruhu směrem z autobusového nádraží.

SO F – Komenského náměstí – sever

Páteční komunikací této křižovatky je silnice II/351, ze které je možné odbočit na *Karlovo náměstí* či na *ulici Vítězslava Nezvala* k hlavnímu autobusovému nádraží. Křižovatka prošla rekonstrukcí společně s rekonstrukcí *Podklášterského mostu* (v roce 2016).

Křižovatkou projíždí autobusová doprava MAD i do příměstských částí – *Račovice*. V těsném sousedství se nachází *hlavní autobusové nádraží* a *Karlovo náměstí*.

Křižovatka bude vybavena novým kamerovým systémem, který bude detekovat průjezdy autobusových linek a jiných požadavků blíže specifikovaných v příslušném SO KAM této křižovatky. Příjezdové směry se uvažují ve dvou pruzích na komunikaci II/351 a z výjezdu z Karlova náměstí. Příjezd do křižovatky z ulice V. Nezvala je v jednom pruhu.

SO G – Znojemská x Kubišova x Družstevní

Páteční komunikací této křižovatky je *ulice Znojemská*, na kterou se napojují *ulice Kubišova* a *Družstevní*. Křižovatkou projíždí MAD, jež mimo jiné tvoří spojení k hlavnímu vlakovému nádraží ze *sídlště Horká-Domky* a z přilehlé *obce Strážec* a městské části *Slavice*.

Křižovatka je momentálně řízena řadičem SSZ typu RS-1, který se již téměř 10 let navyrábí. V rámci projektu preference MAD by bylo neekonomické doplňovat řadič novými komponenty tak, aby byla zaručena spolehlivá funkce jak SSZ, tak preference MAD. Na základě odborného posudku je hospodárnější instalovat nový řadič SSZ typu CROSS RS 4.

V rámci instalace nového řadiče SSZ pro zajištění systému C-ITS (C2X) a kamerového detekčního systému (KAM) je navržena nová potřebná technická infrastruktura

(kabeláž). Soustava SSZ (kabeláž, stožáry a návěstidla) bude celkově rekonstruována. V rámci jedné prací pro SSZ a KAM (nutná koordinace obou SO) se docílí dostatečné technické vybavenosti celé křižovatky, která zajistí jak preferenci MAD, tak zvýšení bezpečnosti silničního provozu moderním systémem. Přechody pro chodce budou poptávkové, což je požadavek dopravního inspektorátu PČR. Přechod bude navíc vybaven akustickou signalizací pro nevidomé.

Křižovatka bude vybavena novým kamerovým systémem, který bude detekovat průjezdy autobusových linek a jiných požadavků blíže specifikovaných v příslušném SO KAM této křižovatky. Příjezdové směry do křižovatky jsou v jednom pruhu v každém směru.

SO I – Jejkovská Brána x B. Václavka x S. Osovského x Soukenická

Křižovatka tvoří jeden ze dvou hlavních výjezdů / vjezdů z *Karlova náměstí*. Hlavní komunikace vede z ulice *S. Osovského* na ulici *B. Václavka*. Křižovatka je dopravně velmi frekventovaná (centrum města, Česká Pošta...). Pro linky MAD vyjíždějící z *Karlova náměstí Jejkovskou Bránou* je velmi obtížné vyjet. Ve velké většině případů musí řidiči MAD minimálně omezit dopravu na hlavní komunikaci postupným vjetím do komunikace, což často vyvolá agresivní reakce ostatních řidičů. MAD zde nabírá nekontrolované zpoždění, což deprimuje všechny cestující.

Nově je na předmětné křižovatce navržen nový řadič SSZ pro zajištění systému C-ITS (C2X), stožáry, LED návěstidla a kabeláž dle nejnovějších požadavků k zajištění bezpečné dopravy a preference MAD v Třebíči. Přechody pro chodce jsou navrženy poptávkové s vybavením pro akustickou signalizaci pro nevidomé.

Zájmová křižovatka *SO I* bude vybavena novým kamerovým systémem, který bude detekovat průjezdy autobusových linek a jiných požadavků blíže specifikovaných v příslušném SO KAM této křižovatky.

SO II – Znojemská x Okrajová x Demlova

Páteční komunikací této křižovatky je ulice *Znojemská*, na kterou se napojují ulice *Okrajová* a *Demlova*. Křižovatkou projíždí MAD, jež mimo jiné tvoří spojení k hlavnímu vlakovému nádraží ze *sídliště Horká-Domky* a z přilehlé obce *Střítež* a městské části *Slavice*.

Křižovatka je dopravně velmi frekventovaná. Pro linky MAD jedoucí z vedlejších ulic *Okrajová* a *Demlova* je velmi obtížné z těchto ulic vyjet a najet na hlavní ulici *Znojemská*. Ve velké většině případů musí řidiči MAD minimálně omezit dopravu na hlavní komunikaci postupným vjetím do komunikace, což často vyvolá agresivní reakce ostatních řidičů. MAD zde nabírá nekontrolované zpoždění, což deprimuje všechny cestující.

Nově je na předmětné křižovatce navržen nový řadič SSZ pro zajištění systému C-ITS (C2X), stožáry, LED návěstidla a kabeláž dle nejnovějších požadavků k zajištění bezpečné dopravy a preference MAD v Třebíči. Z nového řadiče v předmětné křižovatce je navržen nový koordinační kabel do řadiče na křižovatce se SSZ *Znojemská x Družstevní x Kubišova* (SO G). Díky tomuto koordinačnímu propojení budou křižovatky v koordinaci a MAD bude moci projíždět takřka bez omezení. Přechody pro chodce jsou navrženy poptávkové s vybavením pro akustickou signalizaci pro nevidomé.

Zájmová křižovatka *SO I* bude vybavena novým kamerovým systémem, který bude detekovat průjezdy autobusových linek a jiných požadavků blíže specifikovaných v příslušném SO KAM této křižovatky.

SO III – Purkyňovo nám.

Páteční komunikací této křižovatky je ulice *Bráfova*, která pokračuje v ulici *Sportovní*. Křižovatkou projíždí MAD, jež tvoří spojení k hlavnímu vlakovému nádraží.

Na křižovatce je zbudovaný nový dobře fungující systém SSZ včetně řadiče, stožárů, kabeláže i návěstidel. V rámci preference MAD je nutné křižovátku vybavit jednotkou RSU systému C-ITS (C2X) za účelem realizace projektu C-ROADS CZ a vlastní preference MAD.

SO IV – Hrotovická x Spojovací

Páteční komunikací této křižovatky je silnice II/351 (*ulice Hrotovická*), na kterou se napojuje sil. II/360 (*ulice Spojovací*).

Na křižovatce je zbudovaný nový dobře fungující systém SSZ včetně radiče, stožárů, kabeláže i návěstidel. V rámci preference MAD je nutné křižovatku vybavit jednotkou RSU systému C-ITS (C2X) za účelem realizace projektu C-ROUDS CZ a vlastní preference MAD.

SO V – Hrotovická x Kosmákova

Páteční komunikací této křižovatky je silnice II/351 (*ulice Hrotovická*), na kterou se napojuje *ulice Kosmákova*.

Na křižovatce je zbudovaný nový dobře fungující systém SSZ včetně radiče, stožárů, kabeláže i návěstidel. V rámci preference MAD je nutné křižovatku vybavit jednotkou RSU systému C-ITS (C2X) za účelem realizace projektu C-ROADS CZ a vlastní preference MAD.

SO VI – Komenského náměstí – sever

Páteční komunikací této křižovatky je silnice II/351, ze které je možné odbočit na *Karlovo náměstí* či na *ulici Vítězslava Nezvala* k hlavnímu autobusovému nádraží. Křižovatka prošla rekonstrukcí společně s rekonstrukcí *Podklášterského mostu* (v roce 2016).

Křižovatkou projíždí autobusová doprava MAD i do příměstských částí – *Račovice*. V těsném sousedství se nachází *hlavní autobusové nádraží* a *Karlovo náměstí*.

Na křižovatce je zbudovaný nový dobře fungující systém SSZ včetně radiče, stožárů, kabeláže i návěstidel. V rámci preference MAD je nutné křižovatku vybavit jednotkou RSU systému C-ITS (C2X) za účelem realizace projektu C-ROADS CZ a vlastní preference MAD.

SO 101 – Vybavení autobusů MAD a dispečerského pracoviště

Vybavení autobusů MAD Třebíč:

V rámci preference MAD budou autobusy vybaveny jednotkami OBU systému C-ITS (C2X) za účelem realizace projektu C-ROUDS CZ a vlastní preference MAD.

Vybavení dispečerského pracoviště:

Vybavení dispečerského pracoviště bude mimo jiné spočívat v instalaci HW a SW dopravní řídicí ústředny, subsystémem dispečerského dohledu (interaktivní mapa), subsystém správy systému a mobilním SW aplikace zajišťující monitorování a ovládání připojení SSZ (mobilní platforma pro monitorování a řízení technologie preference MAN města Třebíče).

Monitorování pohybu MAD je navrženo tak, aby byl systém připraven k využití systému Galileo.

Dispečer bude získávat detailní přehled o dopravním dění díky nově zbudovanému kamerovému systému. Kamerový systém je navržen tak, že nad každým ramenem křižovatky budou umístěny alespoň dvě kamery ve vzájemné opozici - jedna kamera bude snímat dopravu „ze zadu“ (vidí na průjezdy na červenou – auta snímá ze zadu) a druhá kamera bude snímat dopravu „ze předu“ (vidí příježdějící automobily z jejich čela).

Dále je na každé křižovatce navržena dohledová kamera, tzv. PTZ kamera. Tato kamera je otočná dle potřeb dispečera, který tímto získá přehled o dopravní situaci a dění na komunikacích.

SO 102 – Zastávkové informační označníky

Projekt řeší osazení elektronických označníků na vybraných zastávkách MAD a hlavním vlakovém nádraží, díky čemuž se podpoří užívání železniční dopravy. Tyto označníky přispějí k informovanosti cestujících především o aktuálním dění v dopravě, které jim dispečer může poskytnout na základě výše zmíněného technického vybavení křižovatek (C-ITS, SSZ a kamerového systému).

V rámci dostatečné informovanosti cestujících, kteří využívají MAD a vlakové spoje, budou nově instalovány informační zastávkové označníky, které budou mimo jiné vzbaveny

jednotkami podporující systém C-ITS (C2X) za účelem realizace projektu C-ROADS CZ a vlastní preference MAD.

Všechny výše uvedené křižovatky budou plně podporovat hendikepované či jinak znevýhodněné účastníky provozu například v přístupu k aplikacím nebo jiným službám. Na elektronických označnicích budou hendikepovaným poskytnuty informace o snížených spojích apod. Další výhodou bude poskytnutí aktuálních informací.

Jedná se o zastávky (45 ks):

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| - Račerovická (2 ks) | - Demlova (1 ks) |
| - M. Majerové (2 ks) | - Kubišova (1 ks) |
| - Gen. Svobody (2 ks) | - U Lípy (2 ks) |
| - Míčova (2 ks) | - Znojemská (2 ks) |
| - Benešova (2 ks) | - Na Holečku (2 ks) |
| - A. Kratochvíla (2 ks) | - Modřínová (2 ks) |
| - Dřevařské závody (2 ks) | - Lavického (1 ks) |
| - Karlovo náměstí (2 ks) | - Družstevní (1 ks) |
| - Žerotínovo náměstí (2 ks) | - Nemocnice (2 ks) |
| - Revoluční (2 ks) | - Sucheniova (1 ks) |
| - U Kapličky (2 ks) | - Nová (2 ks) |
| - Cyrilometodějská (2 ks) | - Hotel Atom (2 ks) |
| - ZŠ Na Kopcích (1 ks) | - ZŠ Kpt. Jaroše - u školy (1 ks) |

B.3 ZEMNÍ PRÁCE

Před zahájením zemních prací musí být provedeno vytýčení všech ostatních inženýrských sítí! CETIN – vedení SEK, VAS – vodovody a kanalizace, EON-Distribuce – kabely VN, NN a uzemnění, GasNet – plynovody, město Třebíč – MAN, SSZ, VO, ÚZSVM – MAN, První Telefonní (SEK) a další.

Trasa kabelového vedení je dobře patrna ze situačního výkresu v příloze. Parametry výkopů jsou vyznačeny ve výkresových přílohových částech. Zemní práce v zeleni budou prováděny ručně s ohledem na ostatní inženýrské sítě.

Pro vzájemný styk s inženýrskými sítěmi platí ČSN 73 6005 „Prostorová úprava sítí technického vybavení“, podle které je nutno postupovat. Dále se musí respektovat vyjádření jednotlivých správců sítí, obzvláště způsoby provádění prací v blízkosti cizích zařízení.

B.4 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Stavbou nedojde k negativnímu vlivu na životní prostředí. PD respektuje stávající vegetaci. Zhotovitel stavby musí v maximální míře přihlížet ke stávající veřejné zeleni, keřům a stromům.

Zbylý materiál z prostřihů a odpady vč. šrotového materiálu bude vytríděn na základní materiálové druhy. Nepoužitelný materiál bude zhotovitelem zlikvidován a odpad předán oprávněné osobě ke sběru nebo výkupu odpadů dle §4 zákona 185/2001 Sb. Výnos z těchto materiálů zůstává zhotoviteli.

Kovový šrot, barevné kovy, hliníkové a měděné vodiče z předmětné stavby dopraví zhotovitel přímo do výkupu surovin. S ohledem na skutečnost, že se jedná o nové zařízení, výnos zůstává majetkem zhotovitele. Případně je uzamkne na bezpečné místo.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat barevným kovům a zabránit jejich ztrátě v době stavby. Demontovaný materiál k opětovnému použití bude uložen na skládku zhotovitele, který s ním bude zacházet dle platné legislativy.

B.5 BEZPEČNOST PŘI PROVÁDĚNÍ A UŽÍVÁNÍ STAVBY

- Provádění stavby musí vyhovovat požadavkům na bezpečnost a ochranu zdraví jak způsobem provedení, tak použitými stavebními materiály, pomůckami a zařízeními. Stavba bude prováděna v souladu s platnými technologickými a bezpečnostními předpisy (Zák. 309/2006 Sb. v pl. znění a NV 591/2006 Sb.) Stavba se bude řídit všemi platnými předpisy a zákony. Elektrická zařízení musí vyhovovat ČSN 341010 a ČSN 341440, bude vybavena informativními a výstražnými tabulkami;
- Realizace stavby bude prováděna dodavatelským způsobem, prováděním bude smluvně zavázán zhotovitel stavby (ve smyslu § 160 zák. č.183/2006 Sb. v pl. znění);
- Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správci předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce. Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m. Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím - dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními;
- Před zahájením provádění prací na staveništi **zajistí zadavatel** (ve smyslu § 15, odst. 2 zák. č.309/2006 Sb. v pl. znění) zpracování plánu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci – dále jen Plán BOZP;
- Zadavateli stavby vzniká **povinnost doručit oznámení o zahájení prací** na staveništi oblastnímu inspektorátu práce dle místa staveniště;
- V případě, že na staveništi budou působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby - **zadavatel stavby je povinen určit koordinátora BOZP na staveništi**;
- Při realizaci stavby budou dodržovány platné předpisy pro ochranu zdraví a bezpečnost práce, budou používány ochranné pracovní pomůcky, prostředky a technické konstrukce zajišťující bezpečný výkon práce. Všichni zaměstnanci zhotovitele budou prokazatelně proškoleni z oblasti BOZP odpovídající druhu jimi vykonávané práce;
- Pro oblast dodržování zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) je nutné dodržovat veškeré předpisy a nařízení, vydané v oblasti BOZP, zejména:
 - **NV č.101/2005 Sb.** o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí,
 - **NV č.11/2002 Sb.** v pl. znění **dle NV č.405/2004 Sb.** o vzhledu a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů,
 - **NV č.163/2002 Sb. v pl. znění** kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky,
 - **NV č.176/2008 Sb. v pl. znění** o technických požadavcích na strojní zařízení,
 - **NV č.361/2007 Sb. v pl. znění**, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci,
 - **NV č.362/2005 Sb.** o bližších požadavcích na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky,
 - **NV č.378/2001 Sb.** o bližších požadavcích na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí,
 - **NV č.201/2010 Sb. v pl. znění** o způsobu evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu,

- NV č.495/2001 Sb. o rozsahu a bližších podmínkách poskytování OOPP, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků,
- NV č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništích,
- vyhl. č.268/2009 Sb. v pl. znění o technických požadavcích na stavby,
- vyhl. č.19/1979 Sb. v pl. znění určující vyhrazená zdvihací zařízení a stanovující některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti,
- vyhl. č.499/2006 Sb. v pl. znění o dokumentaci staveb,
- vyhl. č.50/1978 Sb. v pl. znění o odborné způsobilosti v elektrotechnice,
- zák. č.174/1968 Sb. v pl. znění o státním odborném dozoru nad bezpečností práce,
- zák. č.183/2006 Sb. v pl. znění o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon),
- zák. č.22/1997 Sb. v pl. znění o technických požadavcích na výrobky,
- zák. č.251/2005 Sb. v pl. znění o inspekci práce,
- zák. č.262/2006 Sb. v pl. znění zákoník práce,
- zák. č.309/2006 Sb. v pl. znění o zajištění dalších podmínek BOZP,
- zák. č.465/2006 Sb. v pl. znění úplné znění zákona č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

B.6 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Přístup na pozemky – po dobu výstavby bude stavba přístupná ze stávajících místních komunikací.

Významné sítě technické infrastruktury - na staveništi se nacházejí sítě technické infrastruktury, před zahájením stavebních prací bude provedeno ověření jejich existence a vytýčení. Dodavatel stavby zajistí jejich ochranu v průběhu stavebních prací.

Energie a voda - po dobu výstavby bude elektrická energie zajištěna z přenosných agregátů dodavatele stavby. Voda ani jiná média nebudou stavbou vyžadována.

Přeložky tras inženýrských sítí – nejsou v rámci stavby *Preference* vyvolány ani potřeba.

Koordinace výstavby – realizace stavby bude probíhat v rámci vlastních SO.

Deponie výkopové zeminy budou zřízeny do vzdálenosti 10 km od staveniště. Přesné místo určí investor stavby.

Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace - ochrana třetích osob před případným úrazem v prostoru staveniště bude zajištěna řádným označením stavby a umístěním výstražným tabulí se zákazem vstupu cizích osob a také dočasným mobilním oplocením.

Řešení zařízení staveniště - dokumentace zařízení staveniště bude vypracována dodavatelem stavby s ohledem na jeho provozní požadavky a kapacity a bude před zahájením stavby odsouhlasena investorem.

Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví (podrobný plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi) - podrobný plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi bude vypracován koordinátorem BOZP, kterého zajistí investor.

Podmínky pro ochranu životního prostředí při výstavbě - realizace výstavby neklade zvýšené nároky na ochranu životního prostředí. Provádění stavby bude šetrným způsobem s ohledem na životní prostředí.

B.7 ZÁVĚR

Zadavatel si vyhrazuje právo vyžádat si předvedení jakýchkoliv funkcionalit SSZ uvedených v PD, a to včetně zařízení systému C-ITS, které hodlá implementovat do autobusů MAD Třebíč (jednotky OBU), na dispečerské (dohledové) pracoviště a do řízení křižovatek SSZ. Funkční zkouška bude probíhat ve Městě Třebíč za běžného provozu v dohodnutý den za fyzické účasti investora a jeho poradců, servisní firmy stávajícího SSZ a jeho techniků v Třebíči a jiných oprávněných osob.