

E. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

OZNAČENÍ STAVBY	:	Ověření vlastností tichých krytů vozovek na silnici III/32224, II/324 Pardubice“
OBJEDNATEL	:	Správa a údržba Pardubického kraje Doubravice 98 533 54 Pardubice IČ: 00085031 DIČ: CZ00085031
PROJEKTANT	:	Ing. Leoš Jelínek ČKAIT 0601929 tel: +420 724 338 636 leos.jelinek@prodin.cz Prodin, a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161



2. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

a) Vedení a řízení veřejného provozu, objížděky, dopravní značení.

Přechodné dopravní značení během provádění stavebních prací bude provedeno dle konkrétních podmínek dle TP 66 – „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“, jedná se především o základní schémata B/2, B/6, B/7, B/14.2, B/14.3, B/15, která jsou součástí této zprávy.

Je nutné respektovat požadavky vyjádření DPmP, především s ohledem na výluky a případné objížděné trasy vozidel MHD. Zastávky MHD a linkové dopravy, které se v úseku nacházejí, budou vždy dle místních podmínek, potřeb a postupu prací překládány a provizorně zhotovovány v místech dohodnutých s DPmP.

Podmínkou výstavby je také eliminace doby, kdy nebude možné najíždět k čerpacím stanicím přilehajícím k Hradecké ul. Příjezd k nim nebude možný pouze v době pokládky asfaltových vrstev a její přípravy.

Jednotlivé úseky stavby musí být realizovány vždy v mezikřižovatkových úsecích, aby byla zajištěna možnost objíždění místa uzavírky, i s ohledem na MHD a složky IZS:

- Úsek od mostu Pavla Wonky po křižovatku Hradecká x Studentská x Bělehradská; lze realizovat bez objížděných tras, vedením po polovině čtyřpruhové komunikace.
- Úsek od křižovatky Hradecká x Bělehradská po křižovatku Hradecká x Poděbradská; lze realizovat bez objížděných tras, vedením po polovině čtyřpruhové komunikace
- úsek od křižovatky Poděbradská x Hradecká po stykovou křižovatku Poděbradská x Kosmonautů; objížděná trasa Poděbradská, Hradecká, Bělehradská, Kosmonautů
- úsek od stykové křižovatky Poděbradská x Kosmonautů po miniokružní křižovatku Poděbradská x Trnovská x Bohdanečská (u Kalvodů); objížděná trasa Bohdanečská, Jiřího Potůčka, Na Vrškách (variantně Karla Šípka), Kosmonautů
- úsek od miniokružní křižovatky Poděbradská x Trnovská x Bohdanečská (u Kalvodů) po okružní křižovatku u Globusu; objížděná trasa Trnovská, Semtínská, napojení do okružní křižovatky u Globusu
- MOK Globus bude možné realizovatetopově, s částečným omezením provozu
- úsek od okružní křižovatky u Globusu po předpolí mostu přes silnici I/37; provoz bude zachován jen pro MHD a IZS vždy po jedné polovině komunikace, objížděná trasa bude vedena ulicí Nádražní (I37), Legionářská, Jiřího Potůčka, Bohdanečská, Poděbradská.

Při provádění stavby se počítá s lokálním omezením po dobu výstavby. Bude zužován jízdní profil, snižována rychlost, apod.

Dodavatel stavby musí zajistit taková opatření, aby bylo umožněno míjení protijedoucích vozidel, tj. pracovat po úsecích, které umožní průjezd. Dále je nutné umožnit přístup na staveniště a nekolizní provádění stavby (např. frézování).

Z důvodu provádění stavby při plném automobilovém provozu je kladen požadavek na uspořádání stavebních prací a tím omezení uzavírek a dopravních komplikací na co nejmenší dobu.

Veškeré výkopy a jiné části staveniště musí být patřičně označeny a zajištěny.

Návrhová rychlost pro provizorní jízdní pruhy se uvažuje 30 km/h, výjimečně 20 km/h..

V postupu výstavby je nutné zohlednit dopravní situaci v době realizace stavby s ohledem na možnosti případných objížděných tras, i s ohledem na kapacitní možnosti stavební firmy, aby byl minimalizován negativní dopad na plynulost provozu.



b) Věcný a časový postup prací, přesun hmot, skládka materiálů.

Vzhledem k technologii výstavby bude vhodnější provádět výstavbu, minimálně však pokládku obrusných vrstev, po jednotlivých úsecích za částečného, kde to bude možné plného vyloučení provozu. Obrusné asfaltové vrstvy je doporučeno pokládat s minimem napojovacích spár, které mohou být zdrojem budoucích poruch vozovky.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace, apod. Projektová dokumentace toto neřeší – je v plně kompetenci a především možnostech dodavatele.

c) Nakládání s odpady a ostatní vlivy na životní prostředí.

Po uvedení do provozu nebude mít stavba negativní vliv na dopravu.

Minimalizace účinků stavby na životní prostředí je zajištěna volbou materiálů šetrných k životnímu prostředí.

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

S ohledem na vliv stavby na životní prostředí během provádění stavebních prací, budou dodrženy hygienické limity hluku ze stavební činnosti dle NV o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací 148/2006 Sb. ze dne 15. března 2006.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů".

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečný odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

d) Popis staveniště včetně zajištění základních podmínek a označení pro bezpečné užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna.

S ohledem na umístění stavby je nutné zajistit i užívání bezbariérových tras, především pak přechodů pro chodce, pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.



e) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti stavby a ochrany zdraví při práci.

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

S ohledem na vliv stavby na životní prostředí během provádění stavebních prací, budou dodrženy hygienické limity hluku ze stavební činnosti dle NV o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací 148/2006 Sb. ze dne 15. března 2006.

V Pardubicích, červenec 2012

Vypracoval: Ing. Leoš Jelínek

Kontakt: Prodin, a.s.

Jiráskova 169

530 02 Pardubice

tel. +420 724 338 636

leos.jelinek@prodin.cz



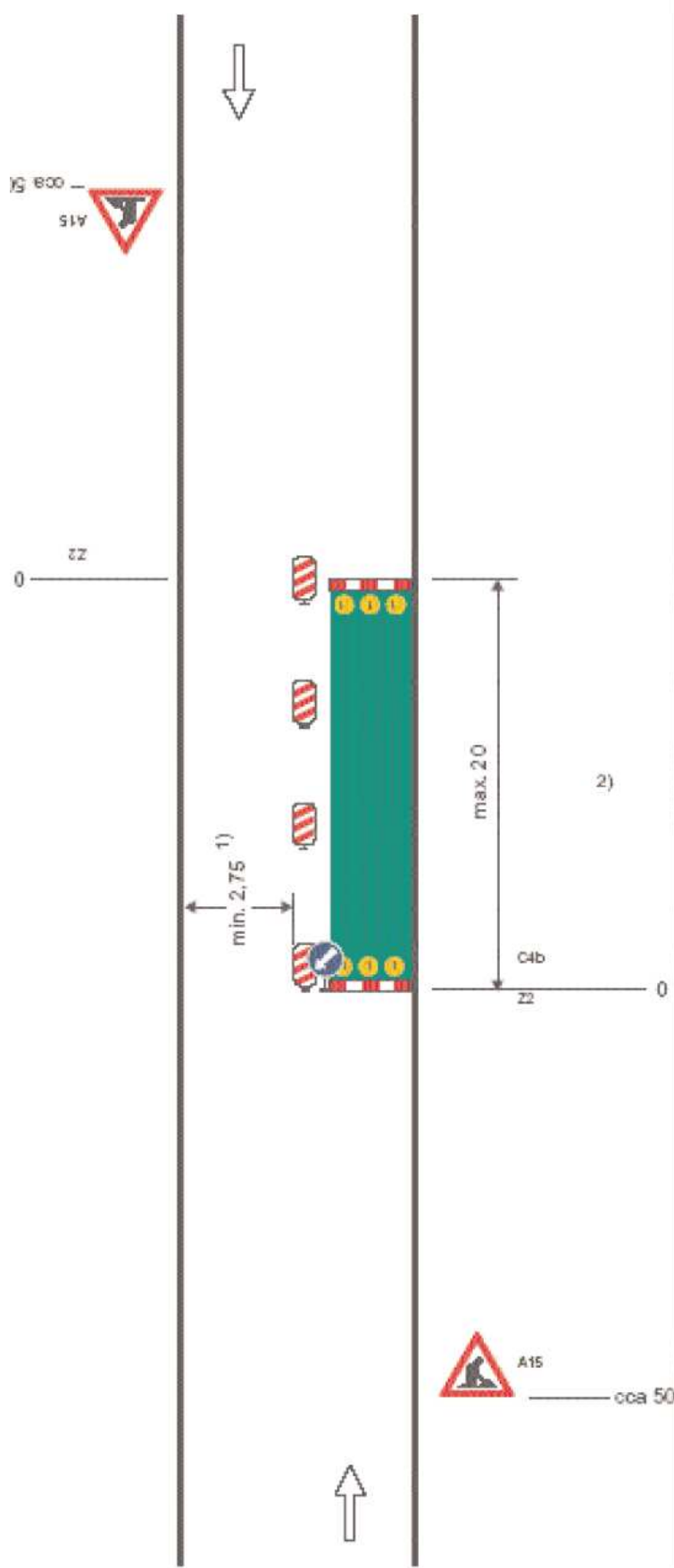


Schéma B/2

Standardní pracovní místo na pozemní komunikaci s malým dopravním zatížením. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh.

příčná uzavěra zábranou
minimálně 3 výstražná světla typu 1

podélná uzavěra oboustrannými směrovacími deskami
odstup max. 10 m

podélná uzavěra, zábradlí na straně chodníku/
stezky pro cyklisty

příčná uzavěra zábranou
minimálně 3 výstražná světla typu 1

1) může být ve výjimečných případech menší
(viz kap. 6.1.2.)

2) užití dopravních značek a dopravních zařízení v případě souběžných parkovacích pruhů, chodníků nebo stezek pro cyklisty podle schémat B/16 až B/20

vzdálenosti v metrech



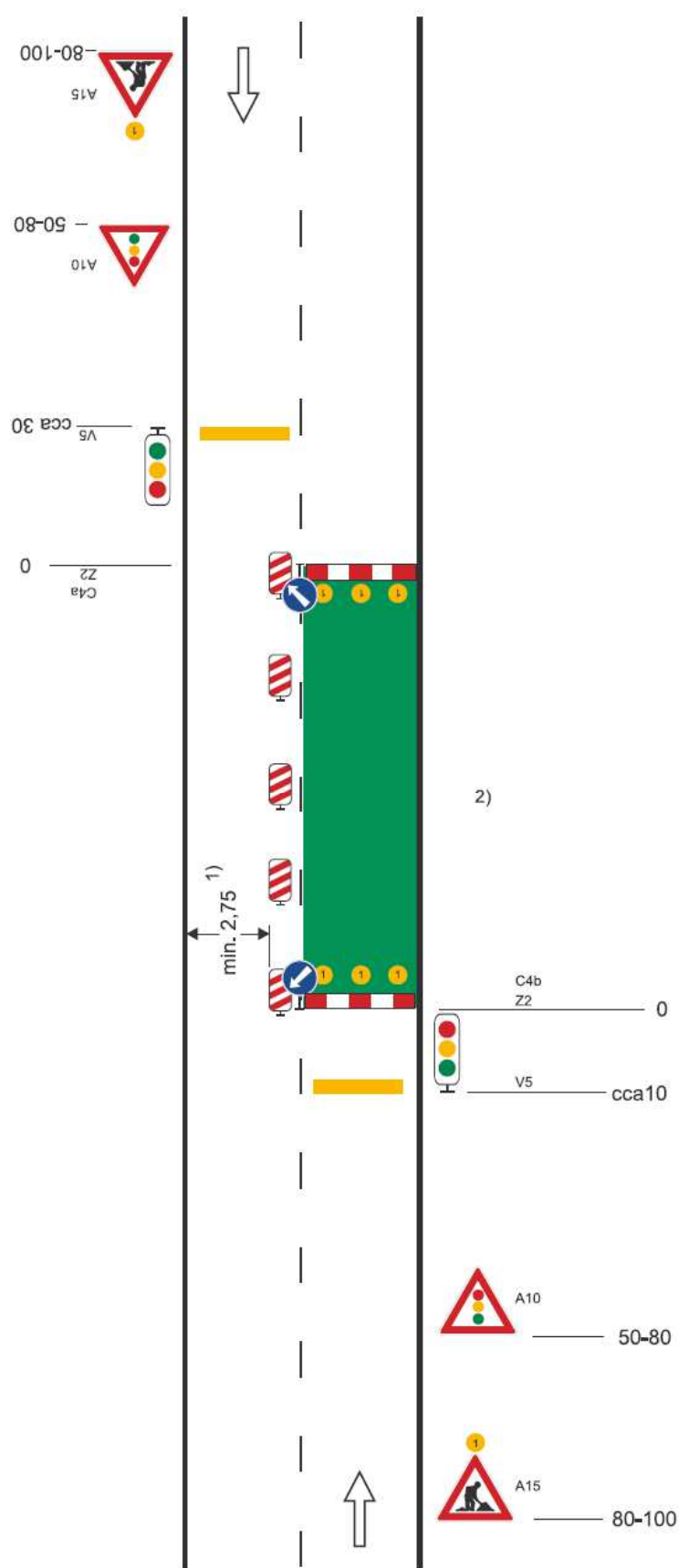


Schéma B/6

Standardní pracovní místo. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh. Řízení provozu světelnými signály.

výstražné světlo typu 1
nebo značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném podkladu, v protisměru shodně

příčná čára souvislá ze žluté fólie, dopravních knoflíků nebo barvy doporučena

příčná uzávěra zábranou
minimálně 3 výstražná světla typu 1

podélná uzávěra oboustrannými směrovacími deskami
odstup max. 10m

příčná uzávěra zábranou
minimálně 3 výstražná světla typu 1

příčná čára souvislá ze žluté fólie, značkovacích knoflíků nebo barvy doporučena

1) může být ve výjimečných případech menší (viz kap. 6.1.2.)

2) užití dopravních značek a dopravních zařízení v případě souběžných parkovacích pruhů, chodníků nebo stezek pro cyklisty podle schémat B/16 až B/20

vzdálenosti v metrech



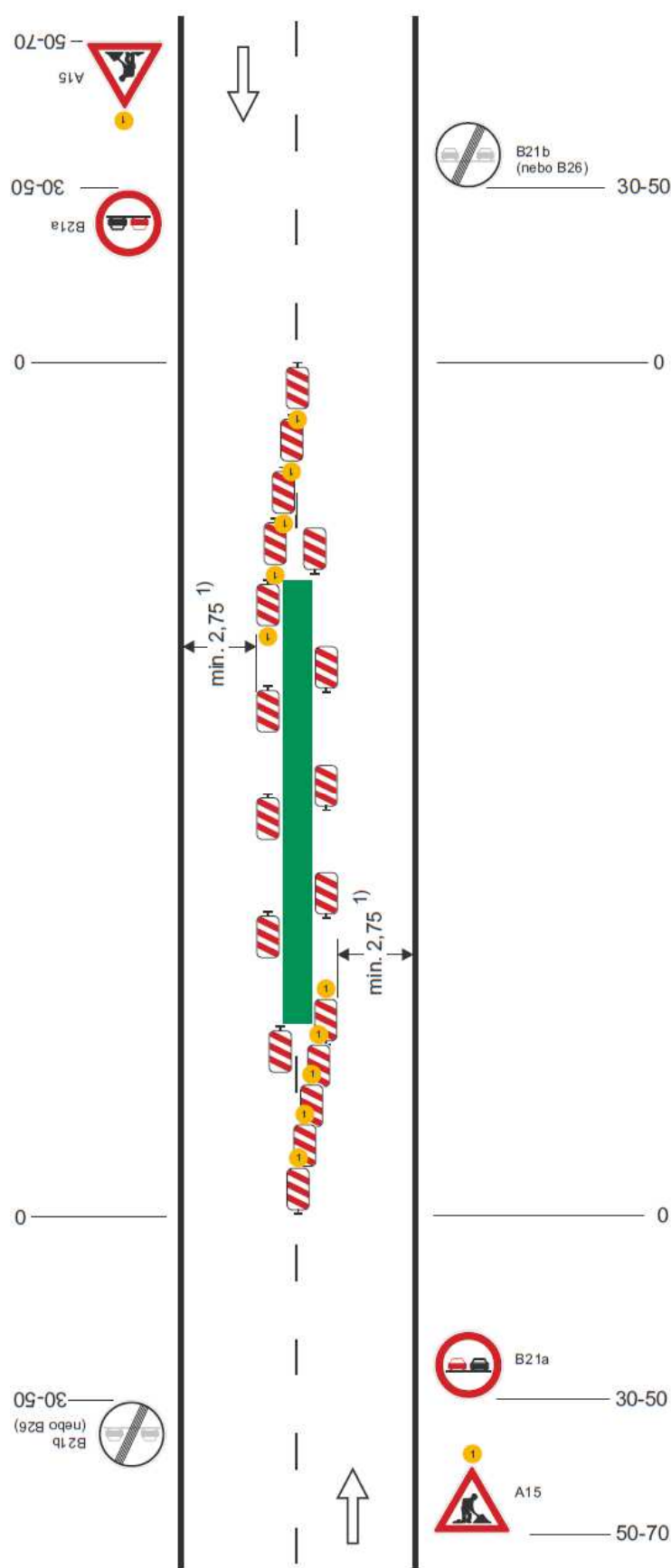


Schéma B/7

Standardní pracovní místo uprostřed vozovky.

výstražné světlo typu 1
nebo značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném podkladu, v protisměru shodně

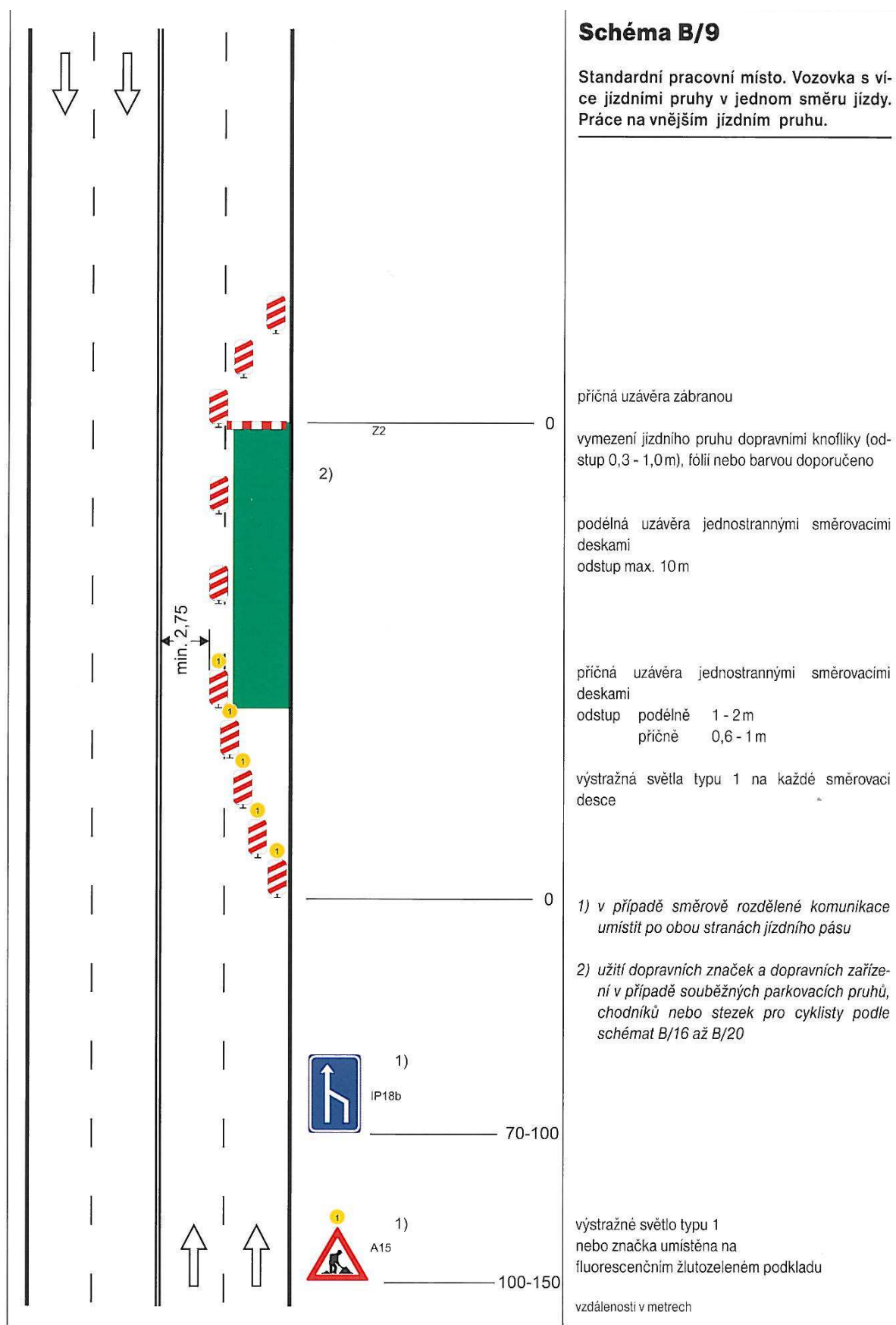
příčné uzávěry jednostrannými směrovacími deskami
odstup podélně 1 - 2m
příčně 0,6 - 1m
výstražná světla typu 1 na každé směrovací desce

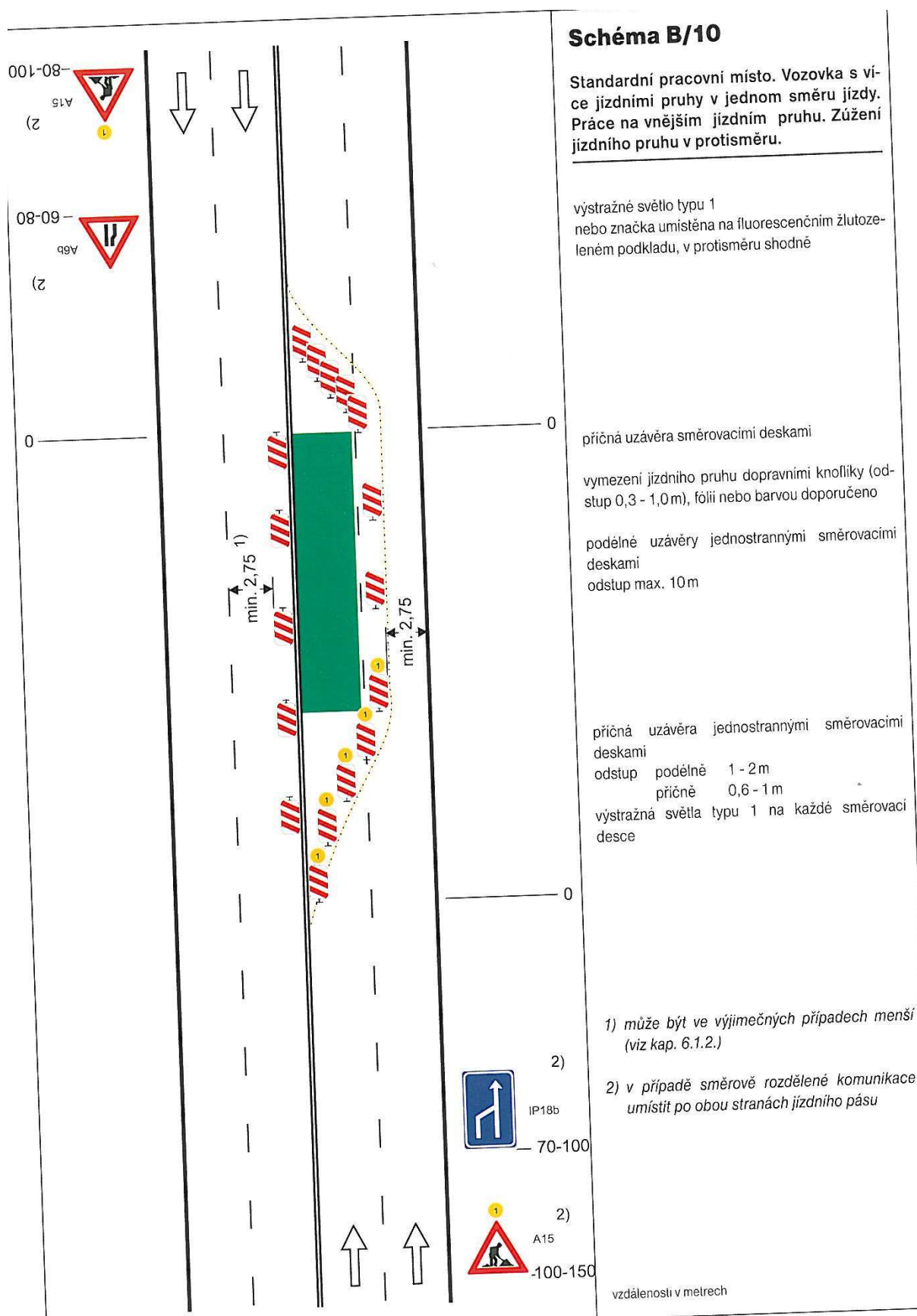
podélné uzávěry jednostrannými směrovacími deskami
odstup max. 10 m

1) může být ve výjimečných případech menší
(viz kap. 6.1.2.)

vzdálenosti v metrech







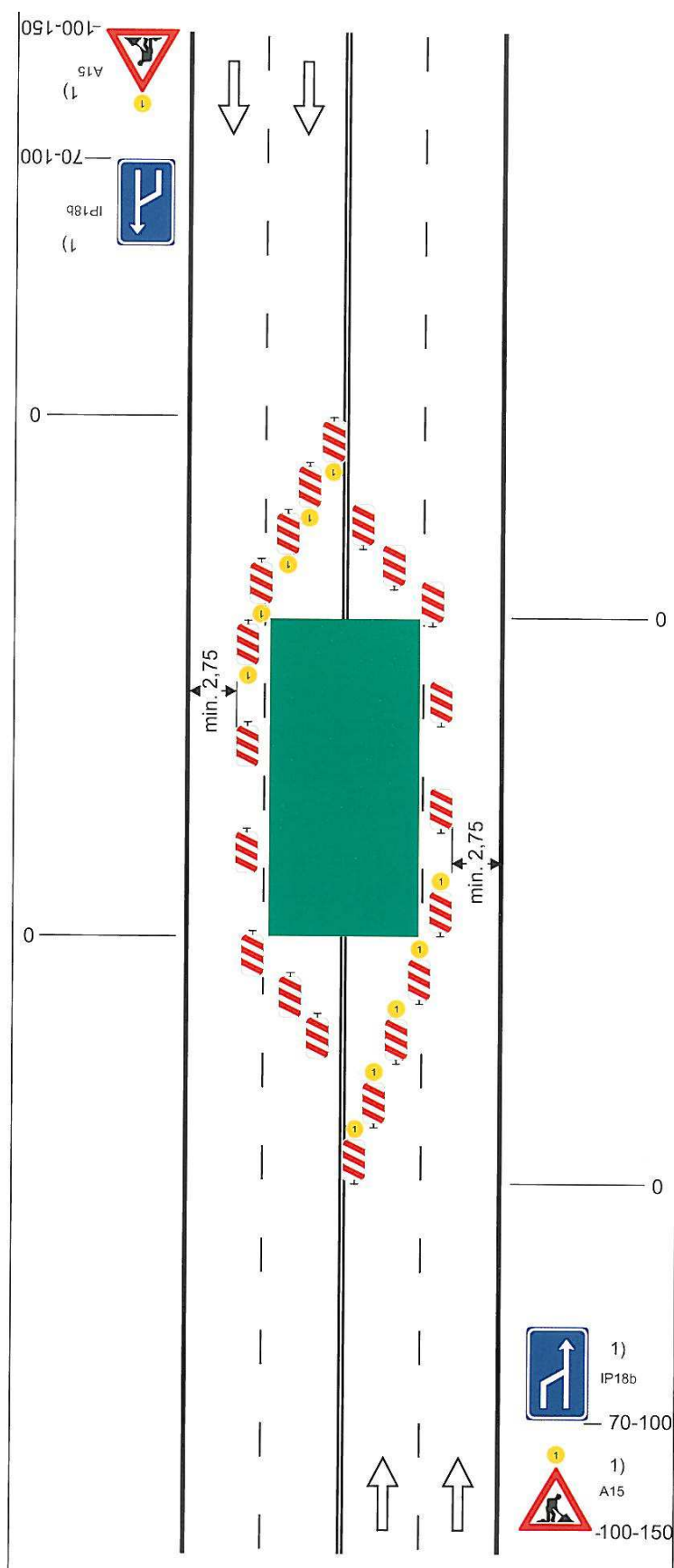


Schéma B/11

Standardní pracovní místo. Vozovka s více jízdními pruhy v jednom směru jízdy. Práce na vnitřních jízdních pruzích.

příčná uzavěra jednostrannými směrovacími deskami
odstup podélně 1 - 2 m
příčně 0,6 - 1 m
výstražná světla typu 1 na každé směrovací desce

podélné uzavěry jednostrannými směrovacími deskami
odstup max. 10 m

vymezení jízdních pruhů dopravními knoflíky (odstup 0,3 - 1,0 m), fólií nebo barvou doporučeno

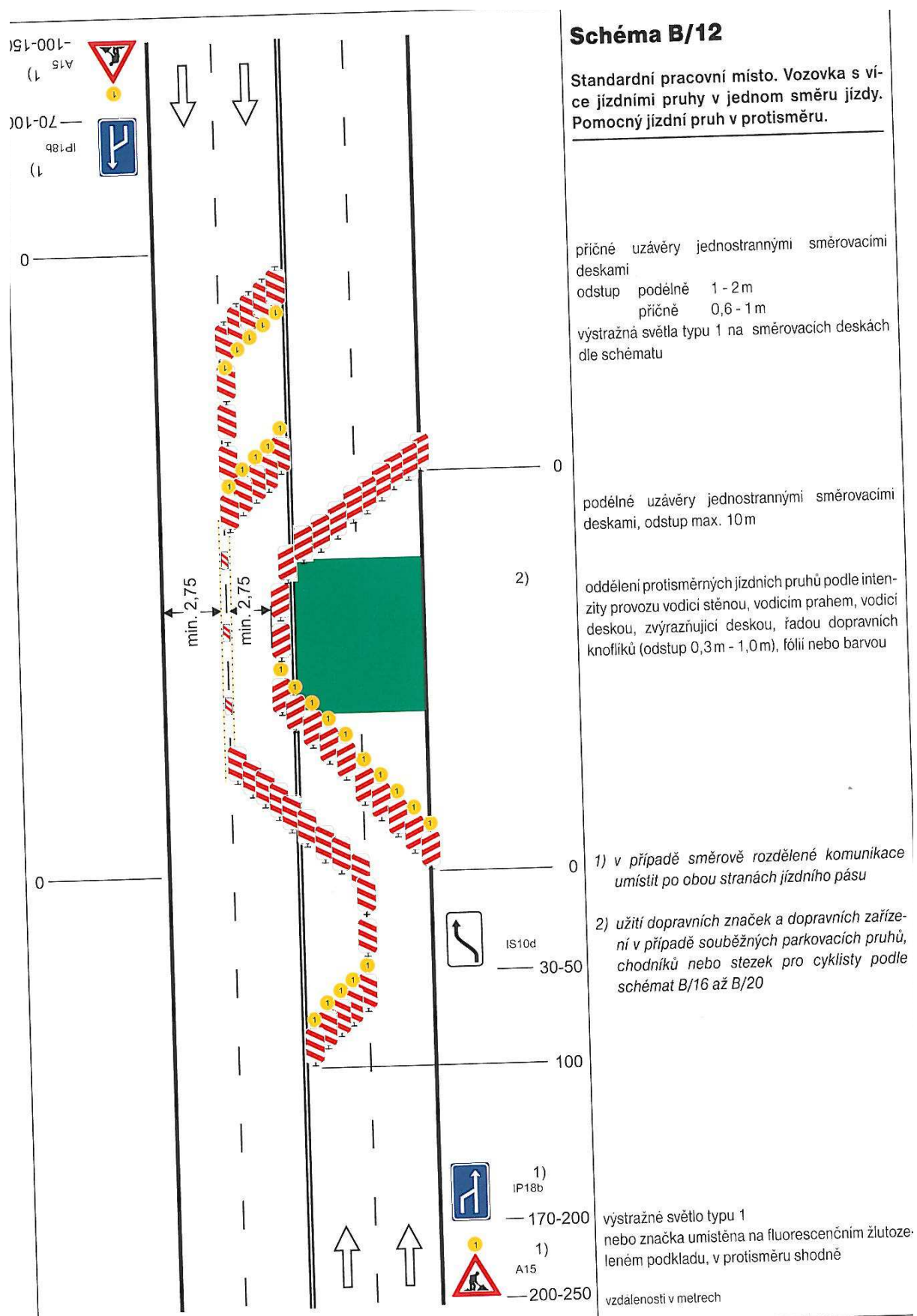
příčná uzavěra jednostrannými směrovacími deskami
odstup podélně 1 - 2 m
příčně 0,6 - 1 m
výstražná světla typu 1 na každé směrovací desce

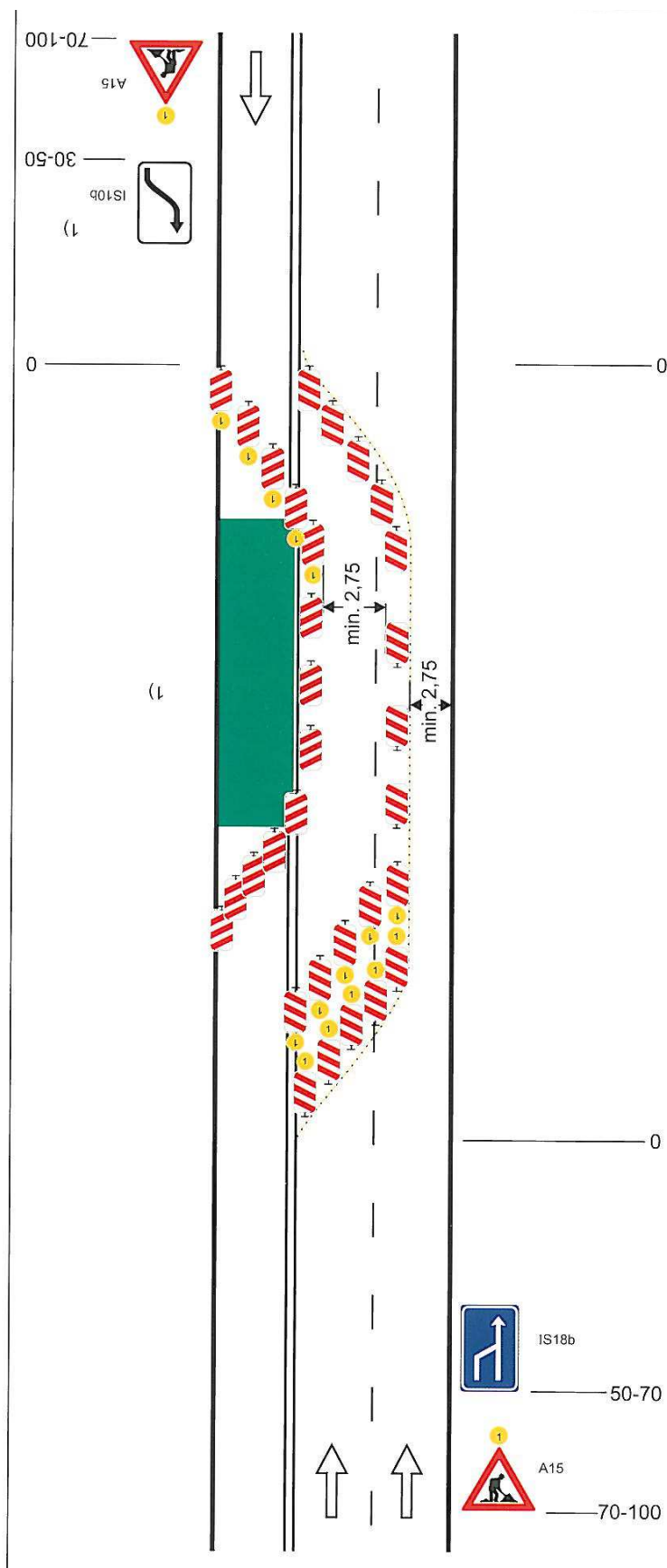
1) v případě směrově rozdělené komunikace umístit po obou stranách jízdního pásu

výstražné světlo typu 1
nebo značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném podkladu, v protisměru shodně

vzdálenosti v metrech





**Schéma B/13**

Standardní pracovní místo. Vozovka se třemi jízdními pruhy. Práce na jízdním pruhu. Dva pomocné jízdní pruhy.

vymezení jízdního pruhu dopravními knoflíky (odstup 0,3 - 1,0 m), fólií nebo barvou doporučeno

příčné uzávěry jednostrannými směrovacími deskami

odstup podélně 1 - 2 m

příčně 0,6 - 1 m

výstražná světla typu 1 na směrovacích deskách dle schématu

podélné uzávěry

- na straně pracovního místa jednostrannými směrovacími deskami

odstup max. 10 m

- mezi protisměrnými jízdními pruhy oboustrannými směrovacími deskami

odstup max. 10 m

1) užití dopravních značek a dopravních zařízení v případě souběžných parkovacích pruhů, chodníků nebo stezek pro cyklisty podle schémat B/16 až B/20

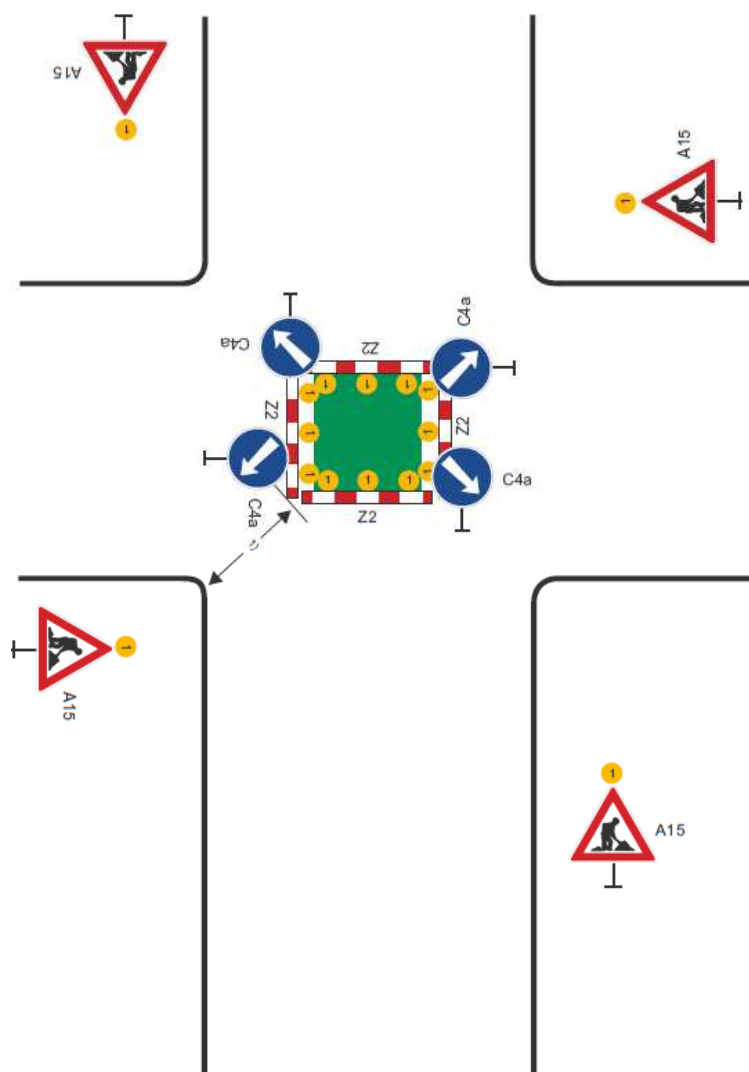
výstražné světlo typu 1
nebo značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném podkladu, v protisměru shodně

vzdálenosti v metrech



Schéma B/14.2

Standardní pracovní místo v prostoru křižovatky.



vedení provozu (užití značek č. C 4 a až č. C4 c) závisí na konkrétním umístění pracovního místa v prostoru křižovatky, případně se pro určitý směr zřizuje objížďka

příčné uzávěry zábranou minimálně 3 výstražná světla typu 1

výstražné světlo typu 1
nebo značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném podkladu, u ostatních vjezdů shodně

1) minimální šířka se zjišťuje pomocí vlečných křivek

Pozn.: Pro usměrnění provozu v prostoru křižovatky lze užít směrovacích desek (č. Z4a až č. Z4c) dle konkrétní situace

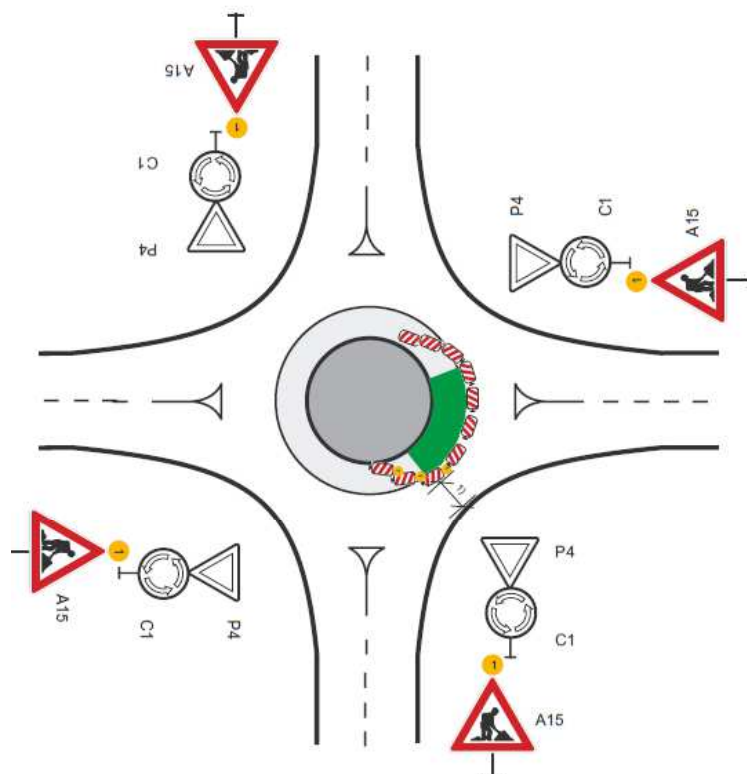
vzdálenosti v metrech



Schéma B/14.3

Standardní pracovní místo v prostoru okružní křižovatky.

případně se zřizuje objížďka



příčná uzávěra jednostrannými směrovacími deskami
odstup podélně 1 - 2m
příčně 0,6 - 1m
výstražná světla typu 1 na každé směrovací desce

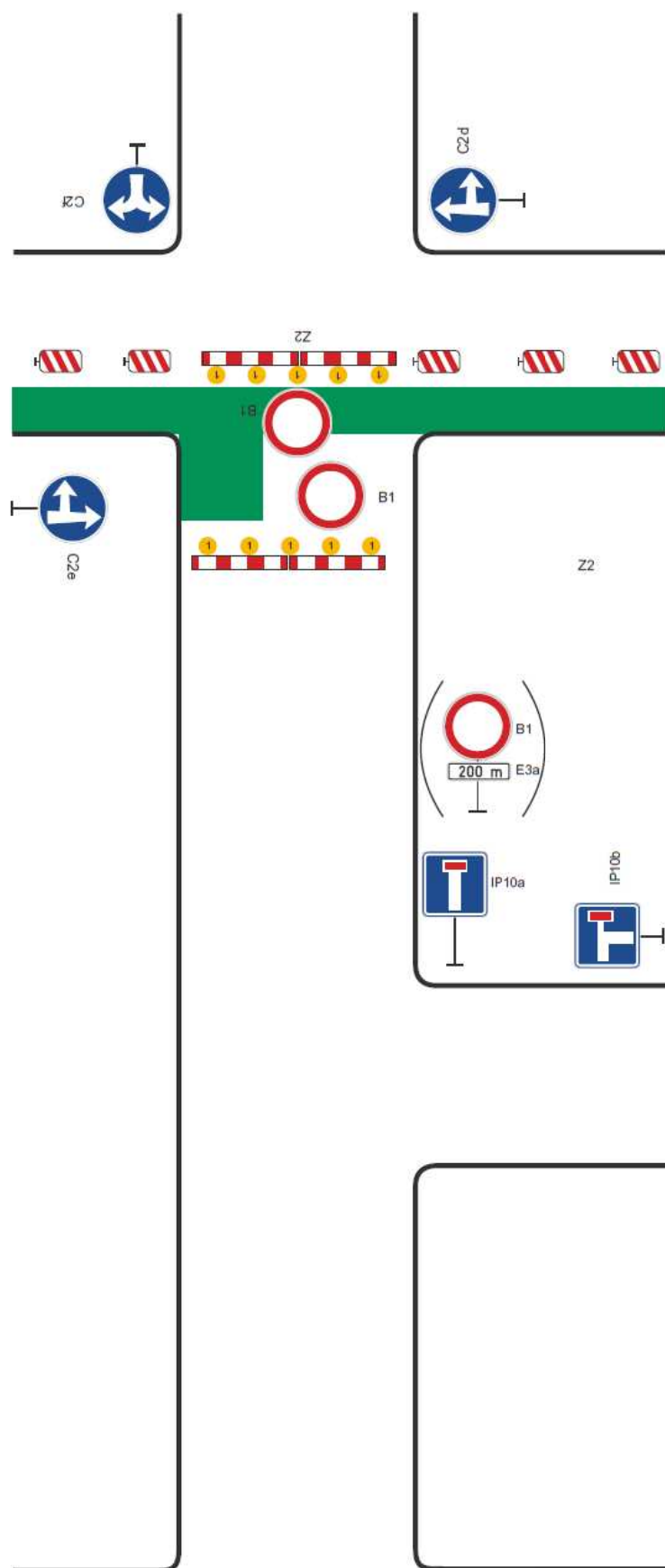
podélná uzávěra jednostrannými směrovacími deskami
odstup max. 10m

výstražné světlo typu 1
nebo značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném podkladu, u ostatních vjezdů shodně

1) minimální šířka se zjišťuje pomocí vlečných křivek

vzdálenosti v metrech



**Schéma B/15**

Standardní pracovní místo. Uzavírka pozemní komunikace s objížděnou.

podélná uzávěra oboustrannými směrovacími deskami

odstup max. 10 m

příčné uzávěry v oblasti pracovního místa zábrany

minimálně 5 výstražných světel typu 1

užití značky č. B 1 s dodatkovou tabulkou č. E 3a v případě potřeby vyznačit vzdálenost k začátku uzavírky (např. při větší vzdálenosti k tomuto místu)

Pozn.: V případě vyznačení objížděkové trasy, umístění značek č. IS 11a až č. IS 11d dle místních podmínek

vzdálenosti v metrech



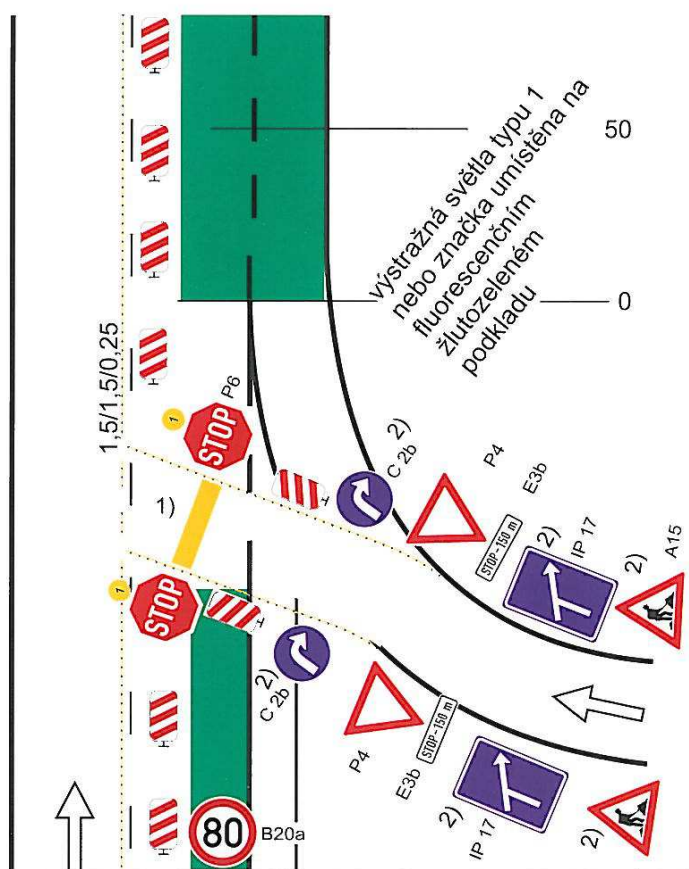
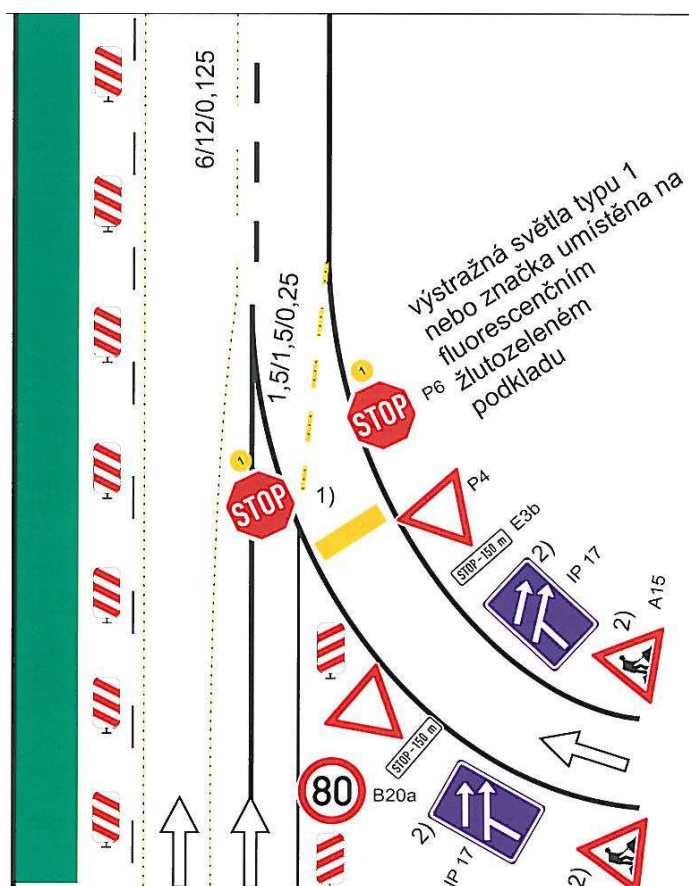


Schéma D/9

Standardní pracovní místo.
Vedení provozu v prostoru připojovací
větvě křižovatky.

Vjezdy. *

* jen pro výjimečné případy, kdy není možno ani zachovat nebo přestavět připojovací pruh, ani větev křižovatky uzavřít

vymezení jízdních pruhů dopravními knoflíky (odstup 0,5 -1m) nebo VDZ doporučeno

vymezení jízdních pruhů dopravními knoflíky (odstup 0,5 -1m) nebo VDZ doporučeno

1) příčná čára souvislá

2) umístění značek stanovit na základě místní situace, umístění po obou stranách jízdního pruhu doporučeno

v oblasti rozhledu vjezdové části větve příp. nahradit směrovací desky vodicími prahy s vodicími deskami

vzdálenosti v metrech



