

DOPRAVNÍ OSTRŮVEK NA SILNICI I/36, OBEC BUKOVKA

název stavebního záměru

E. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

část PD / druh dokumentu

zhotovitel PD

A / H

OBEC BUKOVKA

Bukovka 28, 533 41 Lázně Bohdaneč

Ing. Pavla Friedrichová Širůčková, starostka

stavebník

spolupráce

Ing. Aleš Hlavatý - IČ 88517021, DIČ:CZ7703283313

Projektování v oboru Dopravní stavby, ČA 701366

775 906 293 | Husova 1848, Pardubice-Bílé Předměstí, 53003

ales.hlavaty@projektantpardubice.cz | web: www.projektantpardubice.cz

obec Bukovka, k.ú. Bukovka, silnice I/36

místo stavby

Pardubický

kraj

ING. ALEŠ HLAVATÝ

odpovědný projektant

ING. ALEŠ HLAVATÝ

hlavní inženýr projektu

A. Hlavatý

kontroloval

ING. ALEŠ HLAVATÝ

vypracoval

A. Hlavatý

ZOV – TECHNICKÁ ZPRÁVA

název přílohy

—
měřítko

1812

číslo zak.

09/2018

datum

DSP+PDPS

stupeň PD

list

E.1

číslo přílohy

E1. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

TECHNICKÁ ZPRÁVA, obsah dle vyhl. 146/2008 Sb.

1. CHARAKTERISTIKA A CELKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVENIŠTĚ VČETNĚ JEHO ODVODNĚNÍ

umístění:	v intravilánu obce Bukovka, v extravilánu obce Bukovka (směr Rohovládova Bělá); v uličním prostoru průjezdního úseku sil. I/36
omezení dopravy:	<p>realizace si vyžádá dopravní omezení po dobu realizace stavby – to představuje omezení příjezdu na soukromé pozemky v době provádění stavby; je nutné zajistit příjezd k soukromým pozemkům pro vozidla záchranné služby, vozidel HZS, policie i vozidel pro svoz odpadu, a to po celou dobu trvání stavby</p> <p>po dobu stavby je nezbytné zajistit přístup pěších k RD a jejich bezpečný pohyb podél staveniště v souladu s platnou legislativou</p> <p>není předpoklad omezení veřejné autobusové dopravy</p> <p>po dobu stavby je ponechán obousměrný provoz dvěma jízdními pruhy min. šířky 2,75 m; podél středového ostrůvku je po dobu stavby zajištěna šířka JP min. 3,70; návrh by tak neměl omezit nákladní dopravu včetně nahodilého přesunu vojenských kolon (viz. stanovisko MO ČR 1665/68649/2018-1150-oÚz-PCE)</p>
objížděky:	stavba nevyvolá objížděky – nejsou navrženy
uvnitř staveniště, stav:	chodníky z asfaltobetonu, samostatné sjezdy na pozemky RD s ojediněle odstavenými vozidly; síť technické infrastruktury: VO, NN, VN, STL plynovod, kanalizace, vodovod, sdělovací kabely CETIN; keře, blízkost vzrostlých stromů
dotčená OP:	ochranná pásma inženýrských sítí; ochranné pásmo letištního radiolokátoru (celá ORP); částečně v současném ochranném pásmu silnice I. třídy zasahující 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu
zajištění staveniště:	užití mobilních chodníkových zábran pro zabezpečení aktuálních pracovních míst nebo úseků, dočasným dopravním značením v kombinaci s reflexní páskou s červenobílými pruhy
trvalé deponie:	nejsou uvažovány; skryté podorniči bude uložen mezideponii v místě určeném TDI/investorem; skrytá ornice bude uložena na určené pozemky dle rozhodnutí o odnětí ze ZPF a následně rozprostřena
mezideponie:	uvažovány pouze po dobu stavby; umístění uvnitř obvodu staveniště a na místě určeném správcem stavby /TDI; poloha v souladu s požadavky správců inženýrských sítí viz. část Doklady
staveništní PK:	nejsou uvažovány
přístup na staveniště:	po vozovce sil. I/36
pohyb veřejnosti uvnitř staveniště:	je předpokládán po celou dobu opravy – není jiná možnost pro zajištění přístupu na soukromé pozemky a zajištění dopravní obsluhy sousedních pozemků
konfigurace terénu:	rovinatý terén; dopravní plochy s podélnými sklony do 0,5 %, pouze lokálně do 6 %
materiály povrchu:	asfaltobeton

ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ

podzemní voda:	hladina podzemní vody není známa, v rámci IG posouzení nebyla podzemní ani podpovrchová voda zjištěna
stávající stav:	<p>chodníky jsou odvodněny do zelených pásů;</p> <p>silnice – intravilán; v dotčené ploše TRASA D jsou UV napojeny do odvodňovacího systému silnice</p> <p>silnice – extravilán: odvodnění vozovky do otevřených silničních příkopů; příkop podél jižní hrany je doplněn o UV/vtokové objekty napojené do svodného odvodňovacího potrubí sil. I/36, které je vyústěno do vodoteče</p> <p>stavebně-technický stav současných uličních vpustí a jejich přípojek není znám, většina stavební činnosti dotčených UV je navržena k odstranění a náhradě za nové podobrubníkové v nové poloze s využitím současných přípojek UV</p> <p>stav současných přípojek UV a potrubí odvodňovacího systému bude ověřen před zahájením stavebních prací a bude zapsán do stavebního deníku – projekt předběžně uvažuje s pročištěním současného odvodňovacího systému ve stavbou dotčeném úseku</p>
po dobu stavby:	<p>zhotovitel zajistí řádné odvedení povrchových a srážkových vod ze staveniště tak, aby nedošlo ke zhoršení fyzikálně-mechanických vlastností zemin na plochách staveniště – způsob odvodnění po dobu stavby je věcí zhotovitele; je možno využít současných přípojek UV např. pro napojení dočasné drenáže ...</p> <p>zhotovitel stavby musí zabránit kontaminaci podzemních vod škodlivými látkami vzniklými při realizaci stavby</p>

2. STANOVENÍ OBVODU STAVENIŠTĚ, JEHO ZDŮVODNĚNÍ A ÚDAJE O POZEMCÍCH STAVENIŠTĚ, VČETNĚ POZEMKŮ, KTERÉ ZAJIŠŤUJE STAVEBNÍK/OBJEDNATEL

Stanovení obvodu staveniště je provedeno na základě zadání a rozsahu navržených stavebních úprav; obvod staveniště vymezuje pouze nezbytně nutnou plochu – rozsah je definován hranicí stavby viz. příloha B.2

Dotčené pozemky jsou uvedeny v příloze B.3 Situace záborový elaborát; stavba zasahuje pozemky ve vlastnictví Ředitelství silnic a dálnic ČR, ve vlastnictví obce Bukovka a pozemky v soukromém vlastnictví pod ochrannou ZPF.

V dokladové části je doložen souhlas vlastníků soukromých pozemků s provedení stavby na těchto pozemcích. Stavebník, tj. obec Bukovka nechala vypracovat geometrický plán pro oddělení stavbou dotčených soukromých pozemků, tento GP však doposavad nebyl vložen do KN.

3. ZÁSADY NÁVRHU ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

V ploše budoucích staveniště se v současné době nenachází žádné stávající objekty využitelné pro zařízení staveniště. Pro případné zařízení staveniště budou využity pouze a jen plochy uvnitř hranic obvodu staveniště. Konečná podoba a umístění zařízení staveniště bude upřesněno zhotovitelem stavby před započítáním stavby dle jím zpracovaného plánu ZOV a musí být odsouhlaseno stavebníkem.

Předpoklad zařízení staveniště:

- ✓ sociální zařízení staveniště bude umístěno v rámci zařízení staveniště – bude dimenzováno pro celkový počet pracovníků na staveništi, předpoklad 6 osob – zajistí dodavatel stavby
- ✓ šatny a sociální zařízení budou řešeny formou mobilních buněk umístěných na staveništi – na stavbě budou umístěny chemické záchody TOI
- ✓ v objektech zařízení staveniště nebo na jiném vhodném místě, je zhotovitel povinen zřídit a zajišťovat provoz prostorů pro výkon technického dozoru stavebníka – rozsah, druh a vybavení prostorů a úhradu nákladů určuje SoD mezi zhotovitelem a investorem stavby.

Zařízení staveniště a stavební vybavení (včetně všech strojů a zařízení), jakož i postup vybudování zařízení staveniště a

jeho provozování, udržování a likvidace, je záležitostí zhotovitele, který však musí v této věci respektovat případné podmínky SoD, této PD a stavebního povolení, rovněž požadavky správců inženýrských sítí uvedených v jejich vyjádřeních, příslušné právní a technické předpisy.

4. NÁVRH POSTUPU A PROVÁDĚNÍ VÝSTAVBY

Předložený projekt stavby dopravního ostrůvku a úpravy dopravního prostoru v úseku sil. I/36 je první stavební fází projektu „STEZKA PODÉL SILNICE I/36 A VJEZDOVÝ OSTRŮVEK, OBEC BUKOVKA“ (PD-DSP+PDPS, stavebník obec Bukovka, zpracoval Ing. Aleš Hlavatý, IČO: 88517021, 06/2018). Na stavbu bylo vydáno zemní rozhodnutí č.j. MULB/01312/2018, nabylo právní moci 4.5.2018, probíhá stavební řízení. Stavba stezky v místě ostrůvku přechází přes vozovku. Snížením nadbytečné šířky vozovky vzniká prostor pro umístění připravované stezky pro pěší a cyklisty. Původně měl být projekt ostrůvku a stezky řešen v rámci jednoho stavebního řízení vedeného SSÚ OD MMP – v průběhu projednání PD-DSP však ODaSH PKr ve svém vyjádření k projektu č.j. KrÚ 48805/2018 ze dne 13.7.2018 informoval, že je nutné stavbu rozdělit a vjezdový ostrůvek s nezbytnou úpravou vozovky sil. I/36 řešit samostatným stavebním řízením vedeným ODaSH PKr.

Navržená stavba bude řešena najednou jako celek v celém navrženém rozsahu.

Při realizaci ostrůvku je předpoklad provedení SO v tomto pořadí:

SO 401 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ, tj. nasvětlení uličního prostoru sil. I/36

SO 405 PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO KABELU CETIN

SO 101 DĚLÍČÍ OSTRŮVEK, ÚPRAVA VOZOVKY, ODVODNĚNÍ SILNICE

a dále pak:

- úprava trasy trubního odvodnění podél jižní hrany silnice I/36 v dl. 78 m, provedení z železobetonového potrubí DN 300 a 4x revizní šachta DN 800 pro kontrolu a čištění systému; úprava začíná za podélným trubním propustkem se sjezdem na pole a končí revizní novou šachtou Š4 na současném odvodňovacím potrubí
- zasypání příkopu podél severní hrany vozovky v ploše 69 m², je doplněno nové odvodňovací potrubí PE-HD DN 250 SN 8 v délce 55 m doplněné o 3x kontrolní šachta PE DN 315 s PE poklopem s hradícím dnem s lapačem písku; odvodňovací potrubí je napojeno na konec současného odvodňovacího potrubí s UV v příkopu za severní hranou silnice na začátku obce

DĚLÍČÍ OSTRŮVEK NA VJEZDU DO OBCE BUKOVKA

Projektant prověřoval možnost provádění dělíčí ostrůvku tzv. „po půlkách“ kdy 1. polovina současné vozovky by byla využita k výstavbě ostrůvku vč. rozšíření vozovky a 2. polovina by sloužila pro průjezd dopravy po sil. I/36. Současná šířka vozovky vč. zpevněné krajnice v místě budoucího ostrůvku je cca. 9,60 m. Poloviční šířka vozovky 4,80 m neumožňuje dočasné obousměrné vedení dopravy ve dvou jízdních pružích tj. min. 2 x 2,75 m bez rozšíření. Možností by bylo řízení dopravy semafor v rámci obousměrného provozu v jednom jízdním pruhu nebo rozšíření současné vozovky o min. 1,0 m po dobu realizace stavby ve zbývajících polovině vozovky.

Návrh předběžně uvažuje v ponechání obousměrné dopravy ve dvou jízdních pružích 2 x 2,75 m s tím, že v místě ostrůvku jsou pruhy osazeny na osu současné vozovky. Rozšíření vozovky pak probíhá současně po obou stranách silnice. Řešení umožní provádění úprav odvodnění silnice, přeložky CETIN, přípravu rozvodů VO vč. protlaku pod silnicí, přípravu aktivní zóny v místech rozšíření vozovky současně po obou stranách, realizaci konstrukčních vrstev po podkladní vrstvu krytu z asfaltobetonu vč. pokládky kamenných obrubníků.

V další fázi je předpoklad uzavření pouze střední části vozovky pro doplnění středního dělíčího ostrůvku, kdy doprava využívá rozšíření ostrůvku v obou směrech s šířkou jízdního pruhu min. 3,75 m. Po dokončení středního ostrůvku je předpoklad provedení pokládky ložní a obrusné vrstvy živičného krytu tzv. po půlkách, kdy bude obousměrná doprava řízena SSZ/semafor v jednom jízdním pruhu rozšíření ostrůvku.

Následně bude totéž provedeno po 2. polovině ostrůvku a pokládka AB krytu bude po pracovní spáru napojení na středu vozovky. Byly prověřeny šířky jízdních pruhů a způsob dočasného dopravního značení dle uvedeného postupu realizace středního dělíčího ostrůvku viz. výkres B.2.1 SITUACE, PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.

Před zahájením prací je nezbytné vytyčit inženýrské sítě; informovat DOSS, správce TI i majitele sousedních pozemků o termínu zahájení prací a o HMG stavby; stavba může být započata až po splnění všech požadavků a podmínek DOSS uvedených ve vyjádřeních, povoleních, rozhodnutích atd.; musí být vytyčena hranice staveniště; vyznačena přechodná místní úprava DZ na silnici I/36 na podkladě návrhu schváleném Policií ČR a stanovení vydaného OD MmP; bude vymezen prostor pro mezideponie materiálu a prostor pro zařízení staveniště; zahájení stavby proběhne protokolárním předáním stavby zhotoviteli.

TECHNOLOGICKÝ POSTUP PROVÁDĚNÍ

V rámci stavby není navržena žádná technologie úpravy podloží ani konstrukčních vrstev zpevněných ploch. Je uvažováno s výměnou materiálu aktivní zóny za nový materiál v rozšíření vozovky v místě ostrůvku v tl. 500 mm, více viz. TZ C.1.1.

Zvýšené požadavky na postup provádění klade zejména prostor rozšíření vozovky v místě středního dělicího ostrůvku včetně napojení nových konstrukčních vrstev vozovky na stávající.

OBECNÉ ZÁSADY

Povinností zhotovitele je v předstihu informovat uživatele přilehlých objektů, městský úřad, Policii ČR, Záchranou službu a Hasičský záchranný sbor o postupu prací vč. termínů a plánovaných omezení dopravy.

Před zahájením stavby zhotovitel stavby předloží návrh označení úseků a pracovních místa k odsouhlasení zástupcům Policie, HZS a příslušnému odboru dopravy. Následně bude stanovena dočasná úprava silničního provozu. Označení pracovních míst na sil. I. třídy bude vyznačeno dle situace B.2.1 nebo dle zásad schémat, která jsou vložena na konci této zprávy.

Řešeným územím prochází stávající sítě technické infrastruktury, poloha a typ sítí viz. výkres B.2. Před zahájením stavebních prací je nezbytné nechat vytyčit všechny podzemní sítě s protokolárním zápisem příslušných správců. V případě jakýchkoliv pochybností musí být poloha podzemních vedení ověřena ručně kopanými sondami. Poloha inženýrských sítí uvedených ve výkresu B.2 a C.1.2 je pouze orientační.

Při provádění zemních prací v blízkosti IS je nutné dbát zvýšené opatrnosti a je nezbytné dbát požadavků správců IS dle jejich vyjádření. Zhotovitel je povinen si ověřit u správců technické infrastruktury existenci případných nově položených sítí v období po dokončení dokumentace stavby.

5. OBJEKTY, KTERÉ JE NUTNÉ UVÉST SAMOSTATNĚ DO PROVOZU (PŘEDČASNÉ UŽÍVÁNÍ)

SO 401 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

SO 402 POSUN STOŽÁRU PRO PŘISVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE

SO 405 PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO KABELU CETIN

ZDŮVODNĚNÍ POTŘEB UŽÍVÁNÍ STAVBY PŘED DOKONČENÍM je zajištění bezpečnosti všech účastníků provozu, uživatelů veřejného prostoru. Zajištění funkce sdělovacího vedení.

6. MOŽNÉ NAPOJENÍ NA ZDROJE (VODA, ELEKTRICKÁ ENERGIE, PŘÍPADNĚ PLYN, TELEKOMUNIKACE)

Zdroje energií a médií budou v případě potřeby zajišťována mobilně. Napojení staveniště na zdroje vody, elektřiny bude zajištěno pomocí elektrocentrál, cisteren, kompresorů, souprav s tlakovými lahvemi pro sváření apod.

Elektrická energie: stavba neklade nárok na trvalé zajištění elektrické energie po uvedení do provozu; po dobu stavby není předpokládáno zajištění dočasného přívodu elektrické energie dočasným připojením na stávající technickou infrastrukturu.

Telekomunikace: stavba neklade nároky na zajištění telekomunikačního připojení a služeb.

Vodní hospodářství: stavba klade nároky na zajištění odvodu povrchových dešťových vod, bude využit současný odvodňovací systém pozemní komunikace ve vlastnictví a správě obce Bukovka; po dobu realizace stavby není

předpokládána potřeba dočasného napojení stavby na stávající vodovod.

Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování: stavba neklade nároky na připojení na dopravní infrastrukturu a parkování. Možnosti napojení na technickou infrastrukturu nebyly doposud předjednány s dotčenými správci, protože tato potřeba doposud není. Pokud se zhotovitel rozhodne napojit na energetické sítě, pak musí být poloha a podmínky napojení projednány a odsouhlaseny správcem dotčené inženýrské sítě.

7. MOŽNOSTI NAKLÁDÁNÍ S ODPADY Z VÝSTAVBY (JESTLIŽE NENÍ SAMOSTATNÝ PROJEKT NAKLÁDÁNÍ S ODPADY)

Odpadní stavební materiály a prvky budou vytrženy podle povahy a buď odvezeny na skládku stavební suti nebo k recyklaci. Veškerý odpad ze stavební činnosti při realizaci stavby bude důsledně zařazen podle druhu a kategorie dle zák. č. 185/2001Sb. Zákon o odpadech. Odpad bude vytržěn a zneškodněn odpovídajícím vhodným způsobem. Odpad bude předán a následně likvidován pouze oprávněnou osobou k odpadům dle jejich povahy. Původce odpadu vytrhne odpad tak, aby bylo možné jeho maximální množství předat k recyklaci.

Materiálové využití odpadů má dle zákona č. 185/2001 Sb. (zákon o odpadech) přednost před jejich likvidací. Čistý stavební odpad bude předán k recyklaci v plném rozsahu. Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001Sb. Po dobu výstavby je za původce odpadu ve smyslu zákona považován dodavatel stavby. Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat podle vyhl. 93/2016, o Katalogu odpadů a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů.

Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného okresního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 383/2001 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Níže je uveden předběžný výčet odpadů vzniklých při provádění a provozu stavby. Odpady budou likvidovány v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech. Odpad je zařazen dle katalogů odpadů vyhlášky MŽP ČR č. 381/2001 Sb., je uveden návrh jejich zneškodnění:

17 01 01 Beton

betony budou odvezeny na skládku stavební suti, případně na drtičku.

17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01

asfaltové materiály budou zlikvidovány v rámci tříděného odpadu s asfaltovými materiály

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené od číslem 17 05 03

vytěžená zemina a kamení budou odváženy na řízenou skládku

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03

vytěžené směsné stavební a demoliční odpady budou odváženy na řízenou skládku

8. PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ (VJEZDY A VÝJEZDY)

Vjezd a výjezd na staveniště bude po vozovce silnice I/36.

9. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ OCHRANY STAVENIŠTĚ A JEHO OKOLÍ

V průběhu stavby bude zabráněno vstupu nepovolaných osob na staveniště. Po obvodu staveniště, dílčích pracovních míst (úseků), bude zřízeno dočasné oplocení na výšku min. 1,8 m nebo jiný typ vymezení staveniště. Obvod staveniště bude náležitě označen bezpečnostními tabulkami „Zákaz vstupu nepovolaným osobám“. Ohrazení nebo oplocení staveniště zasahující do veřejné komunikace bude za snížené viditelnosti osvětleno v čele překážky výstražným červeným světlem. Zhotovitel je povinen po celou dobu stavby oplocení nebo ohrazení udržovat. Konstrukce zábran a oplocení

musí odpovídat požadavkům kap.11 a 12 TKP. Okolí stavby musí být zajištěno tak, aby nedošlo ke škodě na okolních pozemcích a objektech. Možné zdroje ohrožení např. jámy, otvory, nestabilní konstrukce musí být vždy označeny výstrahou. Veškeré vstupy na staveniště musí být označeny bezpečnostními tabulkami.

10. ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY, KTERÉ VYŽADUJÍ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

Stavba neklade požadavky na zvláštní provádění stavby vyžadující bezpečnostní opatření.

11. NÁVRH ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM REALIZACE STAVBY

Motorová doprava bude využívat jízdní pruhy na silnici I/36, v dotčených úsecích bude snížena šířka jízdních pruhů na min. 2x 2,75 dle výkresu B.2.1. Cyklisté se budou pohybovat v jízdních pruzích společně s motorovou dopravou. Pěší budou užívat převážně chodník podél jižní hrany komunikace s tím, že po dobu stavby bude zpřístupněno území i vstupy do objektů podél severní strany komunikace.

Není předpoklad omezení veřejné autobusové dopravy.

Realizace si vyžádá dopravní omezení po dobu realizace stavby – představuje omezení příjezdu na soukromé pozemky v době provádění stavby; je nutné zajistit příjezd k soukromým pozemkům pro vozidla záchranné služby, vozidel HZS, policie i vozidel pro svoz odpadu, a to po celou dobu trvání stavby. Po dobu stavby je nezbytné zajistit přístup pěších k RD a jejich bezpečný pohyb podél staveniště v souladu s platnou legislativou

Návrh řešení dopravy během realizace stavby je popsán i v kap. 4.

PŘÍSTUPOVÉ A PŘEPRAVNÍ TRASY budou vedeny po silnici I/36.; velikost a charakter stavby neklade nároky na předem definované přístupové a přepravní trasy.

ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE realizací stavby dojde k dotčení silničního pozemku silnice I/36; z důvodu uložení inženýrských sítí do silničního pozemku musí být vydán souhlas se zvláštním užíváním silnice I. třídy.

UZAVÍRKY nejsou uvažovány

OBJÍŽDKY nejsou uvažovány

VÝLUKY nejsou uvažovány

12. ZAJIŠTĚNÍ ZÁKLADNÍCH PODMÍNEK A OZNAČENÍ PRO SAMOSTATNÝ A BEZPEČNÝ POHYB OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE NA VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍCH A PLOCHÁCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM

Po dobu stavby je nezbytné zajistit přístup pěších k RD, dále pak pohyb pěších v rámci stavebně upravovaném úseku komunikace, jejich bezpečný pohyb podél staveniště v souladu s platnou legislativou; proto je nezbytné vymezit pěší trasy nebo koridory pro pěší po dobu stavby; na pěších trasách musí být zajištěn samostatný, bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých v souladu s požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb. Bude zajištěn přístup k dočasným zastávkám veřejné dopravy.

13. STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ, PLÁN BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI PODLE ZÁKONA Č. 309/2006 SB., O ZAJIŠTĚNÍ DALŠÍCH PODMÍNEK BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví

Realizací stavby jsou dotčeny pěší trasy vedené podél silnice I/36. Z hlediska zajištění bezpečnosti dopravy musí být pěším věnována zvýšená pozornost. Po dobu realizace stavby je předpokládán výskyt chodců v těsné blízkosti stavby, ale i ve vozovce. Proto je nutné realizovat opatření pro bezpečný provoz chodců:

- zajistit osvětlením komunikací,
- povrchy ploch užívanými chodci musí být schůdné a bezpečné,

- stavební jámy a rýhy v těsné blízkosti pěších tras musí být náležitě zabezpečeny,
- bezpečnost musí být podpořena i snížením nejvyšší dovolené rychlosti po dobu výstavby,
- na případný provoz chodců ve vozovce nebo po dočasných pěších komunikacích by mělo být upozorněno DZ,
- při realizaci stavby za provozu musí být pracovní místa náležitě označena a zajištěna proti pádu pěších.

Níže uvedené činnosti by měli přispět k zvýšení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi. Jedná se zejména o:

- zabezpečení staveniště, vymezení a označení dílčích pracovních míst či úseků v rámci staveniště,
- pro zvýšení bezpečnosti současně prováděných prací jsou nezbytné koordinační schůzky zhotovitelů těchto prací za účasti koordinátora BOZP-práce musí být uspořádány v rámci části staveniště tak, aby nebyly prováděny současně v rámci jednoho pracovního místa,
- seznámení zaměstnanců s místními podmínkami na pracovišti, se zázemím pracoviště, místem první pomoci, provozním řádem staveniště – seznámení s činnostmi, které se budou na staveništi provádět, s osobou odpovědnou za provádění činností, pracovními a technologickými postupy pro danou činnost, s riziky a opatřeními, která se musí dodržovat,
- zajištění dohledu nad prováděním prací vedoucími pracovníky, odborně způsobilými osobami – důsledné vyhledávání, organizování a řízení rizik při pracovní činnosti – organizovat pracovní a výrobní procesy tak, aby na sebe logicky navazovaly,
- dodržování pracovních a technologických postupů – dodržování návodů k obsluze při užití strojů a aplikaci materiálů, nástřiků, nátěrů atd.,
- zajištění provádění prací pracovníky s odpovídající odborností a kvalifikací – pracovníci musí být řádně zaškoleni a zacvičeni,
- zajistit obsluhu strojů pouze zaškolenými pracovníky s platným osvědčením, kontrola užívání vozového sešitu nebo provozního deník u každého stroje,
- užívání strojů a zařízení s platnou revizí, schválenou technickou způsobilostí, stroje musí být vybaveny v souladu s požadavky platné legislativy např. vybavení schváleným zvláštním světelným zařízením,
- je nutné klást důraz na užívání předepsaných OPP,
- zajištění kázně a pořádku na pracovišti.

Při provádění stavby je nezbytné zajistit ochranu zdraví a bezpečnosti pracovníků v souladu s platnou legislativou vztahující se k bezpečnosti a ochraně zdraví při práci. Zejména se jedná o:

zák. 262/2006 Sb.	Zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů
zák. 309/2006 Sb.	Upravení dalších požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
NV 591/2006 Sb.	O bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
NV 362/2005 Sb.	Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při nebezpečí pádu
NV 101/2005 Sb.	O podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
zák. 258/2000 Sb.	O ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
NV 495/2001 Sb.	Stanovení rozsahu a bližších podmínek poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků
NV 361/2007 Sb.	Stanovení podmínek ochrany zdraví při práci
NV 378/2001 Sb.	Stanovení bližších požadavků na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí
NV 168/2002 Sb.	Stanovení způsobu organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
NV 361/2007	Stanovení podmínek ochrany zdraví při práci
NV 361/2007 Sb.	Stanovení podmínek ochrany zdraví při práci

PLÁN BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI PODLE ZÁKONA Č. 309/2006 SB., O ZAJIŠTĚNÍ DALŠÍCH PODMÍNEK BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI (DÁLE JEN PLÁN BOZP)

Pán BOZP identifikuje a popisuje předpokládaná nebezpečí a rizika, která budou vznikat v důsledku provádění prací současně nebo v těsné návaznosti na technologických postupech.

Vyhodnocení nutnosti zpracování plánu BOZP dle zákona 309/2006 Sb. § 15

Podmínky dle § 15 odst. 1 a) zák. č. 309/2006 Sb. nejsou splněny – nevzniká povinnost zpracování plánu BOZP.

Podmínka dle § 15 odst. 1 b) zák. č. 309/2006 Sb. není splněna – nevzniká povinnost zpracování plánu BOZP.

Podmínka dle § 15 odst. 2 zák. č. 309/2006 Sb. je splněna – na staveništi budou vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví dle přílohy 5 NV č. 591/2006 Sb. Jedná se „o práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě zařízení technického vybavení“ – **dle § 15 odst. 2 vyplývá povinnost zpracování plánu BOZP.**

§ 15 odst. 2 dále uvádí:

Zadavatel stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby.

Vyhodnocení nutnosti určení koordinátora na staveništi dle zákona 309/2006 Sb. § 14

Je předpoklad, že na staveništi budou působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, či jeho podzhotovitele. Proto dle § 14 odst. 2 zák. 309/2006 Sb. **vyplývá povinnost určit koordinátora bezpečnosti** a ochrany zdraví při práci na staveništi.

14. HARMONOGRAM VÝSTAVBY S NÁVRHEM VĚCNÉHO A ČASOVÉHO POSTUPU PRACÍ V PODROBNOSTECH PODLE SLOŽITOSTI A ROZSÁHLOSTI STAVBY

Stavbu lze charakterizovat jako technicky jednoduchou stavbu s menším rozsahem stavebních prací. Návrh věcného postupu prací je stanoven jako předběžný v kap. 4. NÁVRH POSTUPU A PROVÁDĚNÍ VÝSTAVBY.

Postup realizace stavby není pevně stanovena a může se odvíjet i od výše zajištění financování. Níže uvedené termíny jsou pouze předběžné, jsou zvoleny dle představy projektanta.

Termín zahájení: 2019; termín dokončení: 2019.

Vzhledem k předmětu stavebních prací je doporučeno stavbu provádět převážně v letních, teplých měsících a vyvarovat se chladnějších období s výskytem srážek.

15. DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ (DÁLE JEN DDZ)

Vychází z předpokladu projektanta k ZOV, viz. příloha E. – konečný návrh ZOV a způsob označení pracovního místa (DIO) stanoví zhotovitel stavby dle jím uvažovaného postupu výstavby; návrh ZOV musí zhotovitel souhlasně projednat s DI Policie ČR.

Předběžný návrh dopravního značení dle představy projektanta je doložen v příloze B.2.1 SITUACE, PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.

Návrh předběžně uvažuje v ponechání obousměrné dopravy ve dvou jízdních pruzích 2 x 2,75 m s tím, že v místě ostrůvku jsou pruhy osazeny na osu současné vozovky. Rozšíření vozovky pak probíhá současně po obou stranách silnice. Řešení umožní provádění úprav odvodnění silnice, přeložky CETIN, přípravu rozvodů VO vč. protlaku pod silnicí, přípravu aktivní zóny v místech rozšíření vozovky současně po obou stranách, realizaci konstrukčních vrstev po podkladní vrstvu krytu z asfaltobetonu vč. pokládky kamenných obrubníků.

V další fázi je předpoklad uzavření pouze střední části vozovky pro doplnění středního dělicího ostrůvku, kdy doprava využívá rozšíření ostrůvku v obou směrech s šířkou jízdního pruhu min. 3,75 m. Po dokončení středního ostrůvku je předpoklad provedení pokládky ložní a obrusné vrstvy živičného krytu tzv. po půlkách, kdy bude obousměrná doprava řízena SSZ/semafor v jednom jízdním pruhu rozšíření ostrůvku. Následně bude totéž provedeno po 2. polovině ostrůvku a pokládka AB krytu bude po pracovní spáru napojení na středu vozovky. Byly prověřeny šířky jízdních pruhů a způsob dočasného dopravního značení dle uvedeného postupu realizace středního dělicího ostrůvku viz. výkres B.2.1 SITUACE, PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.

Projektant prověřoval možnost provádění dělicí ostrůvku tzv. „po půlkách“ kdy 1. polovina současné vozovky by byla využita k výstavbě ostrůvku vč. rozšíření vozovky a 2. polovina by sloužila pro průjezd dopravy po sil. I/36. Současná šířka vozovky vč. zpevněné krajnice v místě budoucího ostrůvku je cca. 9,60 m. Poloviční šířka vozovky 4,80 m neumožňuje dočasné obousměrné vedení dopravy ve dvou jízdních pruzích tj. min. 2 x 2,75 m bez rozšíření. Možností by bylo řízení dopravy semaforem v rámci obousměrného provozu v jednom jízdním pruhu nebo rozšíření současné vozovky o min. 1,0 m po dobu realizace stavby ve zbývajících polovině vozovky.

Je uvažováno s provedením DDZ dle zásad schéma B/3 Standardní pracovní místo – zúžení jízdního pruhu, C/3 Standardní pracovní místo – práce v jízdním pruhu – dva pomocné jízdní pruhy, B/7 Standardní pracovní místo uprostřed vozovky dle TP/66 se zajištěním obousměrných jízdních pruhů min. šířky 2,75 m na sil. I/36. Při okraji zúžené vozovky bude vytvořena podélná uzávěra oboustrannými směrovacími deskami Z4a v odstup max. 10 m. Je cíleno především na zajištění bezpečnosti při vjezdu do Bukovky od obce Rohovládova Bělá postupným snižováním rychlosti s doplněním výstražných světél v úseku bez nasvětlení současným VO. Plynulost dopravy na sil. I/36 by tak neměla být realizací stavby významně ovlivněna.

Realizace stavby si dle představy projektanta žádá řízení provozu světelným signalizačním zařízením po dobu pokládky AB krytu v dělicím ostrůvku, protože šířka rozšíření 5,05 neumožňuje obousměrné vedení vozidel ve dvou JP šířky 2x2,75 m + rozšíření v obloucích.

Předpoklad uvažuje s užitím těchto značek:

	doba trvání výstavby - předpoklad	3 měsíce
A 15	Práce na silnici	2 ks
	značka umístěna na fluorescenčním žlutozeleném podkladu, v protisměru shodně	
E3a	Vzdálenost	2 ks
Z 2	Příčná uzávěra zábranou	6 ks
Z 4	Směrovací deska	47 ks
	podélná uzávěra oboustrannými směrovacími deskami odstup max.10 m	
S 7	Výstražná světla	6 ks
	typu 1 na směrovací desce	
B20a	Nejvyšší dovol. rychlost „30“	1 ks
B20a	Nejvyšší dovol. rychlost „40“	1 ks
B20a	Nejvyšší dovol. rychlost „60“	1 ks
B20a	Nejvyšší dovol. rychlost „80“	1 ks
B21a	Zákaz předjíždění	2 ks
IS10c	Návěst změny směru jízdy před překážkou	2 ks
C4a	Příkazný směr objíždění vpravo	2 ks
V1a	Plná čára „žlutá“	1560 m
	mobilní chodníková zábrana	10 ks
	PROVIZORNÍ KOMUNIKACE A LÁVKY PRO PĚŠÍ	
	mobilní přechodová lávka	6 ks

obr. - mobilní přechodová lávka



obr. mobilní chodníková zábrana



OBEČNÉ ZÁSADY OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍHO MÍSTA

Označení pracovního místa bude provedeno dle DOSS odsouhlaseného návrhu ZOV (DIO) a stanovení přechodné úpravy silničního provozu v souladu s podmínkami a vzorovými schématy TP 66. Označení pracovního místa musí být pro účastníky provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné. Značky a dopravní zařízení související s pracovním místem budou umístěny bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím nebo jiným vhodným způsobem tak, aby značky a dopravní zařízení nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Dopravní značení musí být odpovídajícím způsobem aktualizováno v souladu s postupem prací a po jejich ukončení neprodleně odstraněno. Pokud je to možné, provádějí se práce spojené s označováním pracovního místa v době nízkých intenzit provozu, tj. mimo dopravní špičky. Při umísťování jednotlivých značek a dopravních zařízení se postupuje ve směru pohybu dopravního proudu. Při odstraňování pracovního místa je lze odstraňovat ve směru pohybu dopravního proudu, a to až poté, kdy jsou všechny jízdní pruhy v tomto směru volně průjezdné. S pracemi, pro něž je pracovní místo zřizováno, smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny značky a dopravní zařízení. Značky a dopravní zařízení musí být po celou dobu prací udržovány ve funkčním stavu a v čistotě a správně umístěny.

DOPRAVNÍ ZNAČKY

Značky užívané pro označení pracovního místa musí odpovídat vyhlášce č. 294/2015 Sb., ČSN EN 12899-1, ČSN EN 12966-1+A1, TP 143, TP 70, VL 6.1, VL 6.2 a TP 66. Svislé značky mohou být v odůvodněných případech doplněny, resp. zvýrazněny výstražným světlem nebo zvýrazněny umístěním na retro reflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu i osvětleny. Technické provedení značek musí odpovídat příslušným technickým předpisům.

Značky užívané k označení pracovních míst musí být provedeny jako retro reflexní minimálně třídy RA1 dle ČSN EN 12899-1. Vodorovné dopravní značky musí splňovat požadavky ČSN EN 1436+A1 a musí být retro reflexní – ty však nejsou předmětem návrhu DIO.

Rozměry značek stanoví VL 6.1 a VL 6.2. Není dovoleno užívat svislých značek zmenšené velikosti. Budou užity svislé značky základní velikosti. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje stálé značky nebo její nosné konstrukce od vnějšího okraje zpevněné části krajnice nebo od obrubníku je 0,50 – 2,00 m. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje přenosné značky od jízdního nebo pomocného pruhu je 0,50 – 4,00 m. Výškové umístění bude provedeno dle zásad uvedených v TP 65. Přenosné značky se umísťují spodním okrajem ve výšce nejméně 0,6 m nad úroveň vozovky a pokud možno v jednotné výšce v rámci pracovního místa. Značky určené pro řidiče budou umístěny kolmo ke směru jízdy.

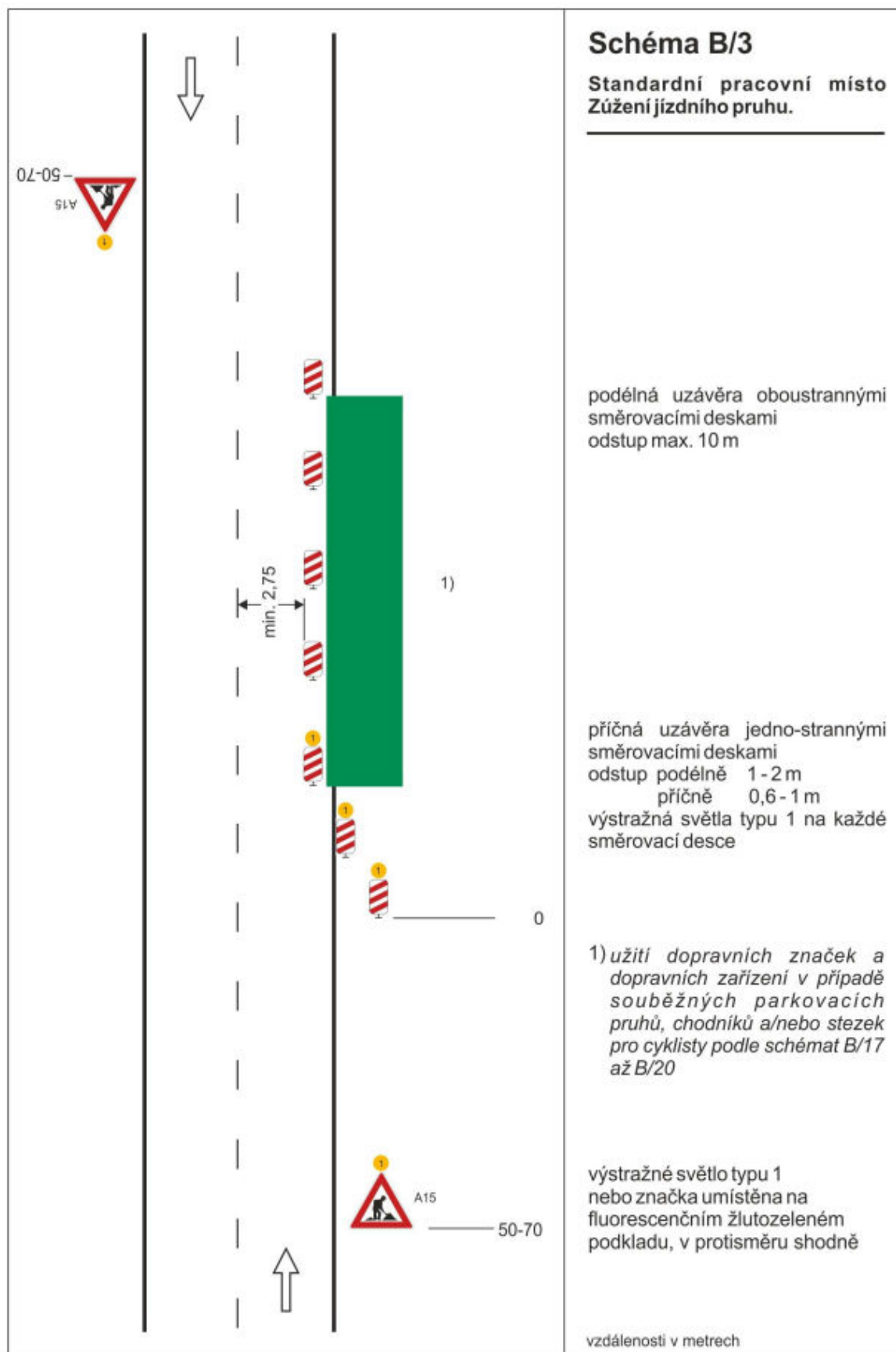
Pro zajištění požadované stability a snadné čitelnosti dopravního značení bude na jednom sloupku umístěny jedna značka (včetně případné dodatkové tabulky); jednotlivé značky v rámci pracovního místa se budou umísťovat samostatně.

Pro zvýraznění (zdůraznění) významu vybrané značky se tato doplňuje výstražným světlem typu 1. Světlo se umísťuje nad příslušnou značku a musí odpovídat ČSN EN 12352.

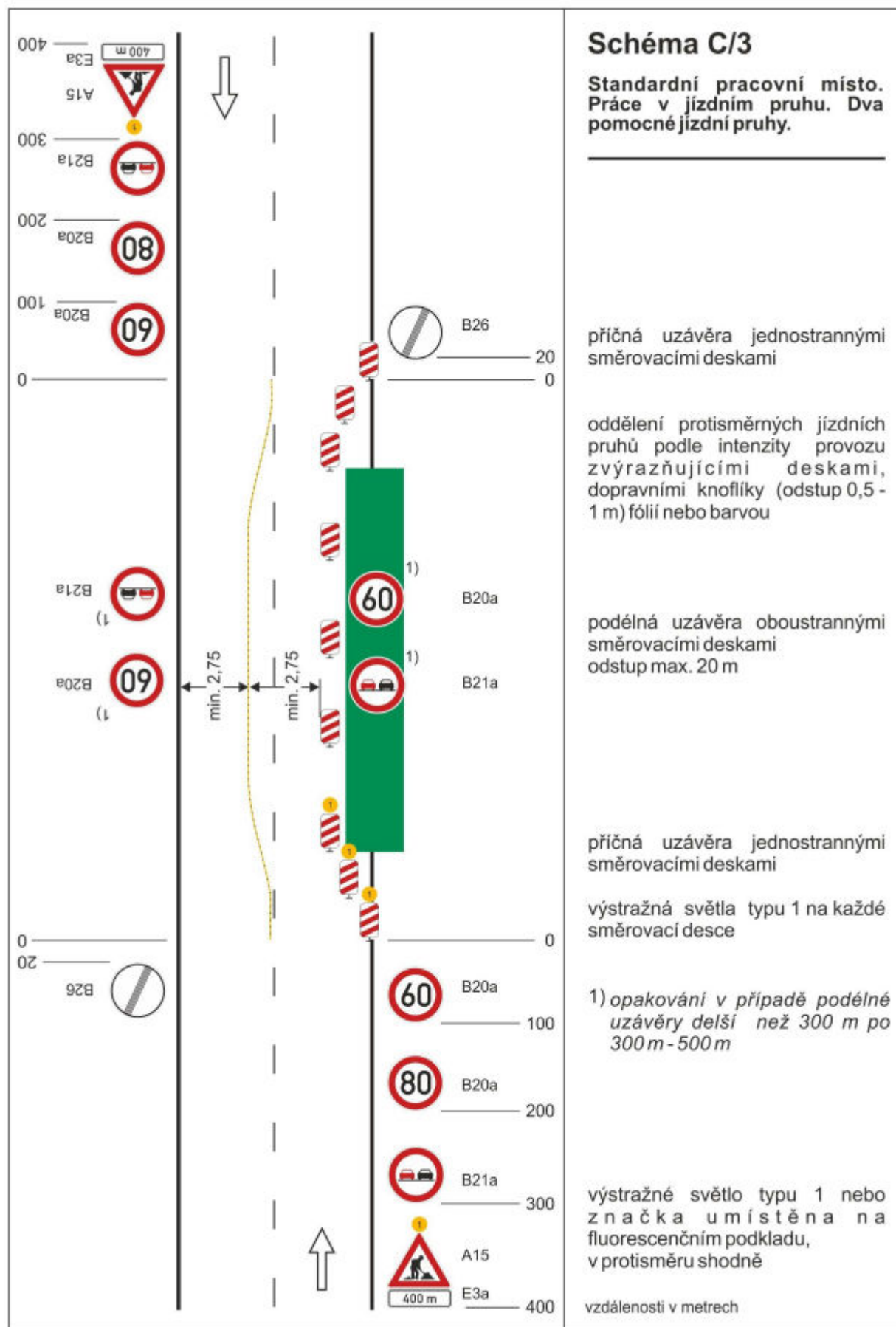
Dočasná neplatnost značky bude provedena škrtnutím nebo překrytím oranžovo-černým pruhem. Neplatnost celé značky se zpravidla vyznačuje minimálně křížovým škrtnutím nebo zakrytím celé značky. Tímto způsobem však nemůže být vyjádřena neplatnost svislé značky upravující přednost. Pro zrušení některého údaje na značce je nutno provést překrytí údaje tak, aby byl dostatečně zakryt. Páska s oranžovo-černým pruhem je v šířce min. 50 mm. Tato úprava musí být účinná i za snížené viditelnosti a nesmí se poškodit při jejím odstraňování činná plocha stávající značky.

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA PŘENOSNÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY velikost DZ: základní; retro reflexe: min. třída RA1; koloritu: třída CR2; otvory v činné ploše: třída P3; ochrana hran štítu: třída E2 nebo E3; koroze štítu: třída SP1 nebo SP2; zatížení štítu větrem: třída WL2 – TDB6; stabilita sestavy přenosné značky včetně podpěrné konstrukce musí odolat při osazení v obci tlaku větru $W_I = 0,25 \text{ kN/m}^2$.

B/3 Standardní pracovní místo - zúžení jízdního pruhu dle TP/66



C/3 Standardní pracovní místo – práce v jízdním pruhu – dva pomocné jízdní pruhy dle TP/66



B/7 Standardní pracovní místo uprostřed vozovky dle TP/66

