


SO 103

VYPRACOVAL	PROJEKTANT	KONTROLOVAL	 PRIME-COM^{S.R.O.} Sladkovského 545/13 326 00 Plzeň Tel: +420 773 646 723 E-mail: info@prime-com.cz IČO: 07772769 DIČ: CZ07772769	
kolektiv	Ing. J. Bihary	Ing. J. Bihary		
OBEC, KRAJ: Vlkavov; Plzeňský kraj				
OBJEDNATEL: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.			STUPEŇ PD	PDPS
AKCE: II/195 PRŮTAH VLKANOV			DATUM	09/2022
			ČÍSLO ZAKÁZKY	20PC10
			MĚŘITKO	-
OBSAH: SO 103 – MÍSTNÍ KOMUNIKACE TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO PŘÍLOHY	PARÉ ČÍSLO
			D.103.1	

TECHNICKÁ ZPRÁVA

SO 103 – MÍSTNÍ KOMUNIKACE

OBSAH:

1.	Identifikační údaje	4
1.1.	Stavba	4
1.2.	Objednatel dokumentace	4
1.3.	Zhotovitel dokumentace	4
2.	Základní popis stavby	5
2.1.	Základní údaje o stavbě	5
2.2.	Navržené umístění	5
3.	Technické řešení	5
3.1.	Směrové vedení	6
3.2.	Výškové vedení	6
3.3.	Příčné klopení	6
3.4.	Konstrukce zpevnění a tvarovky	6
3.4.1.	Konstrukce vozovky	6
3.4.2.	Obrubníky, dlažby, tvarovky	7
3.5.	Zemní práce	7
3.6.	Odvodnění	8
3.7.	Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí apod.)	8
3.7.1.	Záchytná bezpečnostní zařízení	8
3.7.2.	Vodící bezpečnostní zařízení	8
3.8.	Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)	9
3.9.	Dopravní značení	9
3.9.1.	Svislé dopravní značení	9
3.9.2.	Vodorovné dopravní značení	9
4.	Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	9
5.	Provádění a dopravní opatření	10
6.	Vytyčení	10
7.	Bezpečnost práce a technických zařízení	10

1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Název stavby : **II/195 průtah Vlkanov**

Kraj : Plzeňský

Obec : Vlkanov

Katastrální území : Vlkanov u Nového Kramolína (707 971)

Druh stavby : rekonstrukce

1.2. Objednatel dokumentace

Název : **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace**

Adresa : Koterovská 462/162; 326 00 Plzeň

Zástupce : PhDr. M. Klimentová, LL.M., MBA

1.3. Zhotovitel dokumentace

Název : **Prime-com s.r.o.**

IČO : 077 72 769

Adresa : Sladkovského 545/13; 326 00 Plzeň

Zástupce : Ing. J. Bihary (HIP) (ČKAIT 0202301)

2. Základní popis stavby

2.1. Základní údaje o stavbě

Řešená lokalita se nachází na průtahu silnice II/195 obcí Vlkanov. Konkrétně se jedná o úsek provozního staničení km 29,860 – 30,449. Stávající silnice je vedena jako dvoupruhová, směrově nerozdělená silnice II. třídy. Dokumentace řeší stavební úpravy uličního prostoru silnice, kdy budou v rámci stavby upraveny i navazující plochy, které budou upraveny tak, aby vznikl podél silnice II/195 chodník. Stavební objekt 103 stavební úpravy místních komunikací v intravilánu obce.

2.2. Navržené umístění

Umístění stavby je dáno samotným umístěním silnice II/195 výše uvedeného provozního staničení. Stavba prochází katastrálním územím Vlkanov u Nového Kramolína (707 971).

3. Technické řešení

Stavební objekt 103 řeší stavební úpravy stávajících místních komunikací na jižní straně silnice II/195 v intravilánu obce. V rámci stavebního objektu bude stavebně upravena ještě účelová komunikace (osa 118), která se připojuje na místní komunikaci v pracovním staničení km 0,101 (osa 116). Celková délka osy 116 je cca 290 m, osy 118 cca 80 m.

Šířka vozovky osy 116 je navržena min. 3,5 m mezi obrubami. Lokálně se vozovka rozšiřuje kvůli návaznosti na okolní zástavbu. Počítá se zachováním obousměrného provozu. Po délce komunikace je několik míst, kde je možné, aby se protijedoucí vozidla vyhnula. Jedná se buď o vjezdy na okolní pozemky, křižovatkové prostory nebo místa k tomu určená (prostor u parkovacích stání u obytného domu v km 0,145-0,172). Sklon vozovky je navržen jednostranný 2,0 %. Podélný sklon víceméně respektuje stávající stav, pouze vyrovnává lokální nerovnosti. Povrch vozovky je navržen z asfaltového betonu, u osy 118 z penetračního makadamu s dvouvrstvým nátěrem. Parkovací stání budou realizována z betonové vodopropustné dlažby. V místech, kde je očekáván pohyb zemědělské techniky, popř. vozidel pro svoz dřeva je navržena únosnější konstrukce vozovky. V místech připojení místní komunikace vedoucí k nově vznikající obytné zóně (SO 104) v pracovním staničení osy 116 km 0,190 je navržena zvýšená křižovatková plocha. Před obytným domem a obecním úřadem je navrženo celkem 16 kolmých parkovacích stání a 3 podélné parkovací stání. Parkovací stání budou veřejně přístupnými a nevztahují se k jednotlivým sousedním nemovitostem.

Vozovka komunikace bude vymezena silničními obrubami, popř. nezpevněnou krajnicí v místech, kde je potřeba dešťové vody odvádět do navazujícího potoka. Materiály a rozměry jednotlivých obrub jsou uvedeny v čl. 3.4.2. Signální pásy na vjezdu do obytné zóny budou realizovány v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Šířkové uspořádání účelové komunikace, která je definována osou 118 a geometrie stykové křižovatky v místech připojení na osu 116 bude upravena tak, aby vyhověla na průjezd referenčním vozidlem, které v tomto případě vozidlo s návěsem pro svoz dřeva. Na základě vlečných křivek byla vozovka osy 118 rozšířena v místech připojení na šířku 4,5 m. Stejně tak dojde k rozšíření vozovky osy 116. Rozšíření vozovek sebou nese vykácení několika tují, které ve stávajícím stavu vymezují vozovku. Rozsah kácení je blíže specifikován ve výkresových přílohách.

V rámci tohoto stavebního objektu bude upravena i plocha nádvoří místního obecního úřadu, kde dojde k výstavbě nové vozovky a plochy pro nádoby na tříděný odpad. V prostoru nádvoří obecního úřadu bude před stavebními úpravami demontován objekt před vchodem do OÚ. Demontážní práce budou provedeny ještě před zahájením stavebních prací v rámci tohoto projektu na náklady obce.

Konstrukce vozovky účelové komunikace, která je v dokumentaci označována jako osa 118, je navržena z penetračního makadamu s dvouvrstvým nátěrem. Směrové a výškové vedení osy 118 bude zachováno. Podél komunikace je veden mělký a zanešený příkop. Ten bude strojně pročištěn a osazen betonovou příkopovou žlabovkou. Na konci příkopu se nachází propustek, který bude v rámci stavby nahrazen železobetonovou troubou DN 300 a vtokovým objektem v podobě betonové prefabrikované horské vpusti o rozměrech 1500 x 880 mm. Ve směrovém lomu trouby bude osazena kanalizační šachta. Vtok a výtok potrubí bude realizován jako šikmé čelo s obkladem z lomového kamene. Celková délka potrubí je 25,3 m. V místech rozšíření zemního tělesa osy 118 se nachází oplocení pozemku parc. č. 44, které se nachází na pozemku obce. Pro potřeby stavby bude oplocení rozebráno na náklady vlastníka soukromého pozemku.

Na plochách určených k ozelenění bude rozprostřena ornice tl. 100 mm a plocha bude oseta travním semenem.

Technické a fyzikální vlastnosti stavebních materiálů, konstrukcí a prací pro všechny veřejně přístupné pozemní komunikace jsou požadovány v rozsahu odpovídajícímu SJ-PK (systém jakosti v oboru pozemních komunikací), zveřejněného ve věstníku dopravy v platném znění. Základní požadavky na vlastnosti jsou uvedeny ve výkresových přílohách. Nejsou-li tyto v některých přílohách blíže popsány, vyplývají minimální požadavky z platných oborových ČSN, TP (technické podmínky) a TKP (technicko-kvalitativní podmínky) zahrnutých do SJ-PK.

Náklady na průkazní a kontrolní zkoušky včetně vedlejších nákladů (např. opravy a uvedení do původního stavu), které jsou jmenovitě požadovány v jednotlivých kapitolách TKP nebo ZTKP, zahrnuje dodavatel do položkových cen soupisu prací. (TKP kap. 1, čl. 1.6.1.3, písm. e) Náklady na zkoušky nestanovené smlouvou o dílo (např. průkazní, kontrolní nebo rozhodčí zkoušky neuvedené v TKP a ZTKP) včetně všech vedlejších výdajů (např. opravy a uvedení do původního stavu) hradí ten smluvní partner, v jehož neprospěch vyzněl její výsledek. Přejímací zkoušky se rozpočtují jako samostatné položky soupisu prací, pokud v jednotlivých kapitolách TKP nebo ZTKP není stanoveno jinak.

3.1. Směrové vedení

Směrové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz *D.103.2 - Situace stavby*). Směrové vedení zcela respektuje stávající stav.

3.2. Výškové vedení

Výškové vedení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz *D.103.3 - Podélné profily*). Niveleta vozovky je v principu zachována dle stávající stavu s přihlédnutím k potřebě vyrovnání lokálních nerovností a odstranění lokálních stavebních vad.

3.3. Příčné klopení

Příčné klopení je přehledně doloženo ve výkresových přílohách (viz *D.103.4 - Vzorové příčné řezy*, *D.103.5 - Charakteristické příčné řezy*). Základní příčný sklon vozovky je navržen $p=2,0\%$.

3.4. Konstrukce zpevnění a tvarovky

Navrhované konstrukce a povrchy jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz *Vzorové příčné řezy*). Konstrukce vozovky principiálně vycházejí z TP 170, navrhování vozovek pozemních komunikací.

3.4.1. Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovek byly voleny dle očekávaných intenzit automobilové dopravy, návrhové úrovně porušení a charakteru dopravy.

Pro osu 116 - úsek km 0,000 – 0,094 40 a 0,262 55 – KÚ (TDZ VI, NÚP D2) – konstrukce vozovky „B“:

ACO 16 50/70	60 mm	asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ČSN EN 13108-1
PI-E	1,00 kg/m ²	spojovací postřik asf. emulzí	ČSN 73 6129
R-MAT	60 mm	r-materiál	TP 209
min. ŠD _B 0/32	250 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
Celkem	370 mm		

Pro osu 116 – úsek km 0,094 40 – 262 55 (TDZ V, NÚP D1) – konstrukce vozovky „A“:

ACO 16 50/70	50 mm	asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ČSN EN 13108-1
PS-E	0,30 kg/m ²	spojovací postřik asf. emulzí	ČSN 73 6129
ACP 16+ 50/70	60 mm	asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ČSN EN 13108-1
PI-E	1,00 kg/m ²	infiltrační postřik asf. emulzí	ČSN 73 6129
MZK 0/32	150 mm	mechanicky zpevněné kamenivo	ČSN 73 6126-1
min. ŠD _B 0/32	200 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
Celkem	460 mm		

Pro osu 118 (TDZ VI, NÚP D2) – konstrukce vozovky „C“:

DV	20 mm	dvouvrstvý nátěr	ČSN 73 6129
PMH	100 mm	penetrační makadam	ČSN 73 6126-1
ŠD _B 0/32	250 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
Celkem	370 mm		

Pro parkovacího stání a plocha pro tříděný odpad v areálu obecního úřadu je navržena následující konstrukce:

DL	80 mm	betonová dlažba	ČSN 73 6131
L	40 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
ŠD _B 0/32	250 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
Celkem	370 mm		

Parkovací stání jsou navrženy z betonové, vodopropustné dlažby výšky 80 mm, šedé barvy (např. dlažba akvagrass, výrobce Best). Oddělení jednotlivých park. stání bude provedeno dlažbou stejného typu v červeném barevném provedení. V místech parkovacího stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a stání pro kontejnery na tříděný odpad bude povrch parkovacího stání realizován z betonové zámkové dlažby výšky 80 mm.

Chodník a schodiště před obytným domem parc. č. st. 94 bude realizováno z následující konstrukce:

DL	60 mm	betonová dlažba	ČSN 73 6131
L	30 mm	lože z kameniva	ČSN 73 6131
ŠD _B 0/32	150 mm	šterkodrt'	ČSN 73 6126-1
Celkem	240 mm		

3.4.2. Obrubníky, dlažby, tvarovky

Navrhované prvky jsou přehledně doloženy ve výkresových přílohách (viz D.103.4 – Vzorové příčné řezy).

Pro vymezení vozovky je navržen betonový silniční obrubník 150/250/1000 mm (š/v/d) v betonovém loži z betonu C20/25n-XF4 s přísadou zpomalovače tuhnutí a boční opěrou (tvar lože dle vzorových listů pozemních komunikací). U obrub určených pro přejíždění je možné použít silniční obrubník 150/150/1000 mm. Základní výška nášlapu silniční obruby je požadována +120 mm (vozovka), +100 mm (parkovací stání).

Hrany komunikace v místech, kde na vozovku navazuje nezpevněná krajnice a výškové lomy u přejížděných prahů (resp. zvýšených křižovatkových ploch) budou vymezeny betonovou obrubou 80/250/500 mm (š/v/d) uložené do bet. lože C20/25n-XF4.

Na rozhraní parkovacích stání a vozovky s povrchem z asf. betonu, a po obvodu parkovacích stání z bet. dlažby v km 0,145-0,172 osy 116 bude osazena betonová silniční obruba 80/250/500 mm (š/v/d) uložené do bet. lože C20/25n-XF4 bez výškového nášlapu. U parkovacích stáních v km 0,220 – KÚ bude bet. silniční obruba 80/250/500 mm pouze na rozhraní bet. dlažby a povrchu z asf. betonu. Vnější hrana parkovacích stání bude vymezena betonovým silničním obrubníkem 150/250/1000 mm (š/v/d) v betonovém loži z betonu C20/25n-XF4 s přísadou zpomalovače tuhnutí a boční opěrou s výškou nášlapu +100 mm.

V místech vjezdu do obytné zóny bude signální pás šířky 0,8 m, povrch dlažby bude realizován z reliéfní dlažby červené barvy tl. 80 mm. Parkovací stání jsou navržena z betonové, vodopropustné dlažby výšky 80 mm, šedé barvy (např. dlažba akvagrass, výrobce Best).

V části úseku příkopu podél osy 118 bude zpevněno dno příkopu betonovou příkopovou žlabovkou o rozměrech 590/67/330 mm (š/v/d). Důvodem je zamezení erozivní činnosti vody při průtoku korytem příkopu. Betonová žlabovka bude osazena do bet. lože C20/25n-XF4.

3.5. Zemní práce

Požadované hodnoty únosnosti jednotlivých vrstev konstrukce vozovky a rozsah jejich použití je přehledně doložen ve výkresových přílohách (viz D.103.4 - Vzorové příčné řezy).

V místě konstrukce vozovky „A“ je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=45$ MPa. Na ochranné vrstvě konstrukce je požadována hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=80$ MPa, na podkladní pak $E_{def2}=130$ MPa. V úseku konstrukce vozovky „B“ je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=30$ MPa. Na podkladní pak $E_{def2}=60$ MPa. V úseku konstrukce vozovky „C“ je na zemní pláni požadována minimální hodnota modulu přetvárnosti $E_{def2}=30$ MPa. Na podkladní pak $E_{def2}=70$ MPa.

V případě nedostatečné únosnosti zemní pláně je požadováno zřízení sanační vrstvy v tl. 250 mm. Ta bude realizována z vrstvy přírodního drceného kameniva PDK 0/125 o mocnosti 250 mm. Zlepšení aktivní zóny je podmíněno předložením prokazatelných zkoušek a předchozím souhlasem TDS.

3.6. Odvodnění

V zájmovém území se realizací stavby nemění princip odvodnění. Dešťové vody jsou příčným a podélným sklonem odváděny z povrchu vozovky do nezpevněných ploch, popř. nedalekého potoka.

Na hraně vjezdu na pozemek parc. č. 21 v pracovním staničení osy 116 v km 0,030 vlevo bude osazen odvodňovací žlab š. 130 mm s krycím roštem z tvárné litiny v zátěžové třídě C 250 kN celk. délky 5,68 m, který bude zaústěn do dešťové kanalizace pomocí přípojky z PVC DN 110, SN 8.

V pracovním staničení osy 116 v km 0,049.5 vlevo bude přerušena silniční obruba v délce 1,0 m z důvodu odvodu dešťových vod z povrchu vozovky. Navazující krajnice bude zpevněna lomovým kamenem do betonu.

Pro zamezení vtékání dešťových vod do vjezdu v km 0,074 vlevo bude průběžná silniční obruba zvýšena na výšku nášlapu +20 mm.

Uliční vpusti budou napojeny do stávající dešťové kanalizace, která se nachází v pásu zeleně mezi vozovkou a přilehlými nemovitostmi, resp. jejich oplocením. Uliční vpusti je požadováno provést skládané z prefabrikovaných betonových dílců. Uliční vpusti jsou požadovány mělké se sedimentačním prostorem, bez pachové uzávěry (sifon) a s kalovým (bahenním) košem. Důvodem pro použití mělkých uličních vpustí je hloubka uložení stávající dešťové kanalizace. Hloubka uložení uličních vpustí je 1,165 m (podrobněji v příloze D.101.4 – Vzorové příčné řezy).

Mříže uličních vpustí jsou požadovány litinové s pantem o rozměrech 500x500 mm, třídy D400 odpovídající ČSN EN 124, resp. DIN 19583. Kalový (bahenní) koš je požadován tvaru B1 dle DIN 4052, výšky přibližně 250 mm. Přípojky jsou navrženy PVC DN 150 SN8.

Pro odvodnění pláně vozovky v úseku osy 116 v km 0,215 – 0,290 je navržena podélná drenáž z tuhé drenážní trubky HDPE DN 100, kruhové tuhosti SN 8 kN/m², perforací 220°. Obsyp drenáže bude realizován ze ŠDb 8/16, podkladní vrstva ŠDb 0/22 tl. 60 mm. Podélná drenáž bude po celém svém obvodu obalena filtrační geotextilií o plošné hmotnosti 100 g/m² a bude zaústěna do šachty dešťové kanalizace.

Propustek v km 0,099.8 (osa 116) bude nahrazen železobetonovou troubou DN 300, která je součástí zatrubněného příkopu celk. délky 25,3. Ve směrovém lomu potrubí je navržena kanalizační revizní šachta. Stávající příkop bude osazen betonovou příkopovou žlabovkou, která bude zaústěna do vtokového objektu v podobě betonové prefabrikované horské vpusti o rozměrech 1,5 x 0,88 m a hloubce 1,53 m. Vtok a výtok zatrubněného příkopu budou realizovány s obkladem z lomového kamene, výtok bude realizován jako šikmé čelo.

V pracovním staničení km 0,125 (osa 116) vlevo bude zachycen dešťový svod do plastového lapače střešních splavenin a dešťové vody budou svedeny přípojkou PVC DN 110 do jednotné kanalizace.

Na ploše nově budované vozovky budou výškově upraveny poklopy kanalizačních revizních šachet a zařízení na vodovodním řadu (hrnečky, hydranty apod.).

3.7. Bezpečnostní a ochranná zařízení (svodidla, zábradlí apod.)

3.7.1. Záchytná bezpečnostní zařízení

Na ploše stavby se nevyskytují a nejsou navrhována.

3.7.2. Vodící bezpečnostní zařízení

Tento stavební objekt neobsahuje vodící bezpečnostní zařízení.

3.8. Městský mobiliář (lavičky, koše, stojany, atd.)

V pracovním staničení osy 116 v km 0,145 – 0,172 a 0,180 – 0,210 budou v nezpevněné krajnici osazeny dřevěné sloupky do betonu. Dřevěné sloupky budou kruhového průřezu průměru 140 mm délky 1,2 m, mezi kterými bude natažen pozinkovaný ocelový řetěz. Typ řetězu bude odsouhlasen zástupcem obce. Dřevěné sloupky budou osazeny tak, aby jejich výška nad terénem byla min. 0,8 m. Toto opatření má zamezit vjezdu vozidel mimo vyhrazené parkovací stání a zároveň upozornit na navazující koryto potoka. Rozteč dřevěných sloupků je navržena 2,5 - 2,75 m.

3.9. Dopravní značení

Součástí stavebního objektu je nezbytná úprava dopravního značení vyplývající z navržených stavebních úprav a změn organizace dopravy. Druh a umístění dopravního značení je uvedeno ve výkresových přílohách.

Provedení dopravního značení je požadováno dle:

- TKP 14 dopravní značky a dopravní zařízení
- ČSN EN 12899-1, stálé svislé dopravní značení - část 1: stálé dopravní značky
- ČSN EN 12899-3, stálé svislé dopravní značení - Část 3: směrové sloupky a odrazky
- ČSN EN 1436-1, vodorovné dopravní značení - požadavky na dopravní značení
- ČSN EN 12767, pasivní bezpečnost podpěrných konstrukcí zařízení na pozemní komunikaci - požadavky a zkušební metody
- TP 70, zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK
- TP 65, zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133, zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- vzorové listy VL 6.1 a VL 6.2, vybavení pozemních komunikací

3.9.1. Svislé dopravní značení

V rámci stavby bude svislé dopravní značení upraveno pro potřeby nového stavebně technického uspořádání. Jejich umístění je uvedeno v příloze C.3 – *Situace dopravního značení*. Provedení svislého značení je požadováno dle PPK-SZ, požadavky na provedení a kvalitu stálých svislých dopravních značek, a PPK-FOL, tabulka pro identifikaci třídy folie pro stálé svislé dopravní značky.

Rozměry, barva, provedení a mechanické vlastnosti SDZ podrobněji upravuje ČSN EN 12899, stálé svislé dopravní značení, a vzorové listy VL 6.1 a VL 6.2, vybavení pozemních komunikací. Podpěrné konstrukce svislého dopravního značení musí vyhovovat ČSN EN 12767.

Použité svislé dopravní značení je pro vozovku základní velikosti reflexní třídy min. R2. Vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky od hrany zpevněné krajnice je min. 0,5m a max. 2,0m.

3.9.2. Vodorovné dopravní značení

V tomto stavebním objektu není navrhováno.

4. Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Z hlediska plnění požadavků vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů, je stavba posuzována jako stavba občanského vybavení pro veřejnou dopravu. V prostoru místních komunikací je očekáván pohyb chodců.

Na vjezdech do obytné zóny bude realizován signální pás z reliéfní dlažby šířky 800 mm. Podrobně je řešení doloženo ve výkresových přílohách (viz D.103.2 - *Situace stavby*).

5. Provádění a dopravní opatření

Dopravně inženýrská opatření související se stavbou jsou zpracována v příloze E – *Zásady organizace výstavby*. Realizace navržených stavebních úprav si vyžádá částečnou uzavírku místní komunikace, kdy bude do prostoru stavby zamezen vjezd vozidlům, mimo vozidel stavby. Z důvodu zachování obslužnosti území bude realizace tohoto stavebního objektu rozdělena na 2 etapy. V první etapě by byly realizovány stavební úpravy na ose 116 (staničení km 0,000 – 0,185) a osa 118. Ve druhé etapě by byly realizovány stavební práce na ose 116 ve zbývajícím úseku. Toto řešení by mělo zajistit minimalizaci dopadů stavby na dopravu v zájmovém území a umožnit obyvatelům odstavovat vozidla v pěším dosahu jejich nemovitostí.

Navržené DIO jsou pouze orientační. Konkrétní návrh je nutné po výběru dodavatele stavby a stanovení konkrétního termínu realizace závazně projednat. Na základě projednání zajistí dodavatel stavby u příslušného silničního správního úřadu stanovení přechodné úpravy silničního provozu a povolení uzavírky.

Žádost o uzavírku je nutné podat nejpozději 30 dní před zahájením prací (dle vyhlášky č. 104/1997 Sb., §39 odst. 3). Nejpozději současně se žádostí o uzavírku / zvláštní užívání dodavatel požádá o stanovení přechodné úpravy provozu.

Přístupy na staveniště jsou možné ze silnice II/195. Doba výstavby stavebního objektu je odhadována na cca 3,0 měsíce. Odhad vychází z předpokladu příznivých klimatických podmínek po celou dobu výstavby.

Prostor pro zařízení staveniště si zajistí zhotovitel stavby sám. Stavební materiál bude po dobu stavby kontinuálně odvážen. Podrobnosti viz ZOV.

6. Vytyčení

Zaměření zájmového území je provedeno v globálním systému S-JTSK a výškovém systému BpV. Umístění stavby je dáno polohou stávajících komunikací.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytyčení inženýrských sítí v prostoru stavby jejich správci. Poloha sítí technického vybavení zakreslených ve výkresových přílohách je pouze orientační a neslouží jako vytyčovací výkres!

7. Bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění stavby je nutné dodržovat základní podmínky pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které jsou dány NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů a z tohoto vyplývajících předpisů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci se dále řídí zákonem č. 309/2006 Sb., o dalších požadavcích 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), ve znění pozdějších předpisů a zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Bude-li stavba prováděna více dodavateli / zhotoviteli, musí zadavatel stavby (stavebník, investor) určit koordinátora BOZP (dle §14 odst.1 výše uvedeného zákona).

Přesáhne-li stavba:

- svojí celkovou předpokládanou dobu trvání prací a činností více než 30 pracovních dní, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den

nebo

- celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne dobu 500 pracovních dní v přepočtu na jednu fyzickou osobu

je zadavatel stavby (stavebník, investor) povinen doručit oznámení o zahájení prací na příslušný Oblastní inspektorát práce nejpozději 8 dní před předáním staveniště dodavateli stavby (§15 odst.1 výše uvedeného zákona). (Vzor formuláře pro oznámení je uveden v NV č. 591/2006 Sb., příloha č.4)

Stavebník je povinen dbát na řádnou přípravu a provádění stavby, tato povinnost se týká i terénních úprav a zařízení. Přitom musí mít na zřeteli zejména ochranu života a zdraví osob nebo zvířat, ochranu životního prostředí a majetku, i šetrnost k sousedství. Tyto povinnosti má i u staveb a jejich změn nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení nebo u jiného obdobného záměru.

Je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy při provádění zemních a bouracích prací, při zdvihání břemen, svařování a řezání plamenem a při pracích s elektrickými stroji a zařízeními, eventuálně při práci v ochranném pásmu (např. dráhy, pozemní komunikace, vodovodů, kanalizací, plynovodů, elektrických rozvodů, apod.).

Jednotlivé práce mohou vykonávat pouze pracovníci, kteří jsou řádně vyškoleni a jsou poučeni o příslušných bezpečnostních předpisech. Při práci na strojích a práci se zařízeními musí mít pracovníci příslušná oprávnění k jejich obsluze.

Před zahájením stavebních prací je dodavatel stavby povinen ověřit stav inženýrských sítí, podzemní sítě vytýčit a práce provádět tak, aby nedošlo k jejich poškození. Jakékoliv práce v ochranném pásmu sítí technického vybavení je nutné předem dohodnout se správcem sítě, a práce v tomto pásmu provádět za jeho dozoru a dle jeho pokynů. Maximálně 14 dní před zahájením prací si dodavatel stavby ověří platnost vyjádření jednotlivých správců.

Vypracoval: Ing. J. Bihary