

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Všeobecně

Vlastní organizace výstavby a postup prací je plně v kompetenci provádějící odborné stavební firmy včetně zajištění bezpečnosti práce. Při výstavbě musí být důsledně respektovány veškeré bezpečnostní předpisy, zejména pak vyhl. ČÚBP č. 48/1992 Sb., zákon 309/2006 Sb. a vyhl. 601/2006 Sb., a to v jejich platném znění. Odborný dodavatel stavby musí též průběžně udržovat pořádek na staveništi i mimo něj tak, aby nedocházelo ke znečišťování přilehlých komunikací. Z citovaných bezpečnostních předpisů je nutno dbát zejména těchto opatření:

- Možné zdroje ohrožení života a zdraví osob je povinen dodavatel stavebních prací zajisti tak, aby takové ohrožení bylo vyloučeno. Veškeré vstupy na staveniště musí být označeny bezpečnostními značkami a tabulkami se zákazem vstupu na staveniště pro neoprávněné osoby.
- Po celou dobu výstavby musí být účinným způsobem udržován bezpečný stav pracovních ploch i přístupových komunikací na staveništi (pracoviště).
- Před započatím zemních prací musí být provedeno vyznačení tras podzemních inženýrských sítí a jiných překážek.
- S druhem inženýrských sítí, jejich trasami, hloubkou uložení a s jejich ochrannými pásmy musí být seznámeni pracovníci, kteří budou zemní práce provádět. Toto platí i pro trasy inženýrských sítí v blízkosti staveniště, které by mohly být stavební činností narušeny. Nejméně 1m od vytýčených podzemních sítí se musí zahájit ruční výkop.

Ze stavebního hlediska a z hlediska organizace výstavby se jedná o běžné konstrukce s využitím současných technologií a mechanismů. Napojení na staveništní energie (voda, elektro) proběhne z určených míst investorem, a to s osazením podružného měření, jelikož náklady na energie hradí dodavatel. Postup stavby, lhůty, rozmístění ZS apod. je tedy plně v kompetenci odborného dodavatele stavby, a to po akceptaci investorem stavby a vzájemné dohodě, závislé samozřejmě též na celkové nabídce zhotovitele. Vlastní zařízení staveniště bude tvořeno mobilními buňkami (kanceláře, sklady, šatny apod.), ocelokolnami (skladování) a venkovními skládkami. Jako toalet je předpokládáno použití chemických WC – investorem nejsou žádné stávající dávány k dispozici stavbě.

Vjezd na staveniště bude realizován přímo z dotčené komunikace. Možnost zřízení ohrazení staveniště provizorním oplocením se ponechává na dodavatelské firmě (u liniových staveb je možno od oplocení staveniště upustit). Doprava na staveniště se předpokládá nákladní technikou, zejména ve fázi zemních prací nutno zajisti mytí vozidel, jako opatření proti znečišťování komunikací.

Dodavatel stavby je současně povinen průběžně udržovat pořádek na staveništi a zejména zajistit technologii mytí dopravních prostředků během celé stavby (zejm. při provádění zemních prací) tak, aby nedocházelo ke znečištění stávajících komunikací v okolí stavby. Dodavatel stavby může využít též samozřejmě mobilních zdrojů energií v případě své potřeby (např. elektrocentrály), každopádně je nutno počítat s instalací hygienických mobilních WC, dalších mobilních buněk, kontejnerů apod. Během stavby budou pravidelně

probíhat kontrolní dny na stavbě s respektováním připomínek investora a budou splněny veškeré ostatní zákonné předpisy při výstavbě včetně pečlivého vedení a kontroly stavebního deníku. Upozornit je nutno při provádění jakýchkoli zemních prací (i pro inženýrské sítě) na předchozí vyhledání (vypiskání) stávajících sítí v dotčených prostorech detektorem, jejich vytyčení a zajištění event. ochrany proti poškození.

Následně je tedy zařazena zmíněná schématická situace zařízení staveniště, která má však pouze doporučující charakter – je plně v kompetenci odborného dodavatele stavby. Tento dodavatel je mimo jiné povinen provést prohlídku staveniště již ve fázi nabídkového řízení.

Podzemní inženýrské sítě a zařízení a ochranná pásma

V zájmovém území se nachází stávající podzemní i nadzemní vedení inženýrských sítí orientačně zakreslených do situace. Proto je nutno z výše uvedených důvodů dodržet během výstavby následující podmínky :

- před zahájením stavby nechat veškerá vedení od jejich správců vytyčit
- dodržovat pokyny správců jednotliv. sítí
- při křížení a souběhu dodržovat příslušné normy a předpisy
- zemní práce v blízkosti vedení provádět s max. opatrností za dohledu správce

Pro potřeby případného budoucího uložení dalších inž. sítí jednotliví správci posoudí do doby zahájení stav. prací možnost osazení rezervních chrániček v místech křížení komunikací. Na základě jejich uvážení mohou být v prostoru trasy po dohodě uloženy rezervní chráničky z PVC potrubí, jejich případná realizace a poloha bude upřesněna při předání staveniště akce.

Plán kontrolních prohlídek stavby

Přesné termíny kontrolních prohlídek nejsou v dokumentaci uvedeny. Bude je možné určit až po získání stavebního povolení a stanovení předpokládaného termínu zahájení stavebních prací.

Upozornění

Investor stavby je ze zákona č. 20/1987 o památkové péči a následných platných změn obsažených v navazujících zákonech, povinen oznámit Archeologickému ústavu AV ČR nebo jím určeným oprávněným organizacím (např. Západočeské muzeum – oddělení záchranných archeologických výzkumů Plzeň), svůj záměr stavební činnosti a následně uzavřít dohodu o podmínkách, za nichž archeologické výzkumy mohou být provedeny.

PODMÍNKY PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ

Pokud bude doba výstavby delší než 30 pracovních dnů, anebo budou stavební práce vykonávány současně více než 20 pracovníky po dobu delší než 1 pracovní den, bude nutné pro realizaci stavby jmenovat odborně způsobilého koordinátora, který zpracuje Plán BOZP.

Plán BOZP je dokument vypracovaný ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb. určující pravidla, která budou přiměřeně zajišťovat bezpečnost pracovníků při pracích na staveništi a pravidla platná pro rozsah, typ a velikost stavby tak, aby vyhovoval potřebám BOZP. Vztahuje se na právnické a fyzické osoby zaměstnáváné dle zákona č. 262/2006 Sb. (zákoník práce) a osoby samostatně výdělečně činné dle zákona č. 455/1991 Sb., které jsou ve smluvním vztahu se zadavatelem, případně hlavním zhotovitelem stavby, ale nezbavuje tyto osoby povinnosti znát a dodržovat všechny platné předpisy, zákony, normy a nařízení potřebné k jejich činnosti pokud nejsou obsaženy v plánu BOZP. Plán je vypracován na základě projektové dokumentace, podle níž bude zpracováno zhodnocení rizik při činnostech, které vystavují fyzické osoby zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví. Plnění úkolů v BOZP při realizaci stavby zabezpečuje jmenovaný koordinátor BOZP ve smyslu zákona č. 309/2006 Sb. Zhotovitel určený k realizaci je povinen před nástupem na stavbu bez zbytečného odkladu vyzvat koordinátora a během výstavby zohledňovat jeho pokyny a úzce s ním spolupracovat. Povinností zhotovitele je bez prodlení upozornit koordinátora na jakékoliv změny technologií, pracovních postupů, časového plánu, harmonogramu prací. Dále pak na změny vzniklé po závažném pracovním úrazu, které by poukazovaly na další možná rizika při provádění pracovních činností na pracovišti.

Plán BOZP je neoddělitelnou součástí stavební dokumentace a jakákoliv změna musí být odsouhlasena koordinátorem BOZP.

Základní údaje stavby:

Situační plán (nákres) staveniště s rozkreslením buňkovišť, skladů, cest k dopravě materiálů, zaznamenání rozvodů elektrické energie s vymezením rizikového prostoru pro pohyb mechanizace a zaměstnanců v takovýchto prostorách (voda, svahy, elektrická energie, skladování chemických látek s ohledem na vodní toky a jejich možnou kontaminaci v případě provozní havárie) bude vypracován a dodán zhotovitelem spolu s časovým plánem a seznamem budoucích podzhotovitelů, případně dodavatelů technologií.

Identifikovaná rizika na staveništi s údaji o povaze těchto rizik. Rizika vyhledaná podle ustanovení § 102 zákona č. 262/2006 Sb. zákoník práce, jsou pro tuto stavbu zpracována jako příloha tohoto Plánu BOZP jako „Hodnocení pracovních rizik možného ohrožení bezpečnosti a zdraví zaměstnanců“ pro všechny předpokládané úseky, pracovní postupy jak pro možná rizika a nebezpečí, tak pro nutná bezpečnostní opatření. Na uvedené stavbě se nepředpokládají zvláštní bezpečnostní opatření.

Časový plán a harmonogram pro celou stavbu bude zpracován před vlastním zahájením stavby podle ustanovení § 300 zákon č. 262/2006 Sb. S časovým plánem budou seznámeni všichni dodavatelé, subdodavatelé a zhotovitelé. Časový plán bude zpracováván tak, aby nemohlo docházet k tlaku na pracovní tempo a zatížení zaměstnanců, vzniku stresových situací a aby jednotlivé fáze pracovních operací plynule navazovaly na technologické postupy pro jednotlivé pracoviště a pracovní postupy.

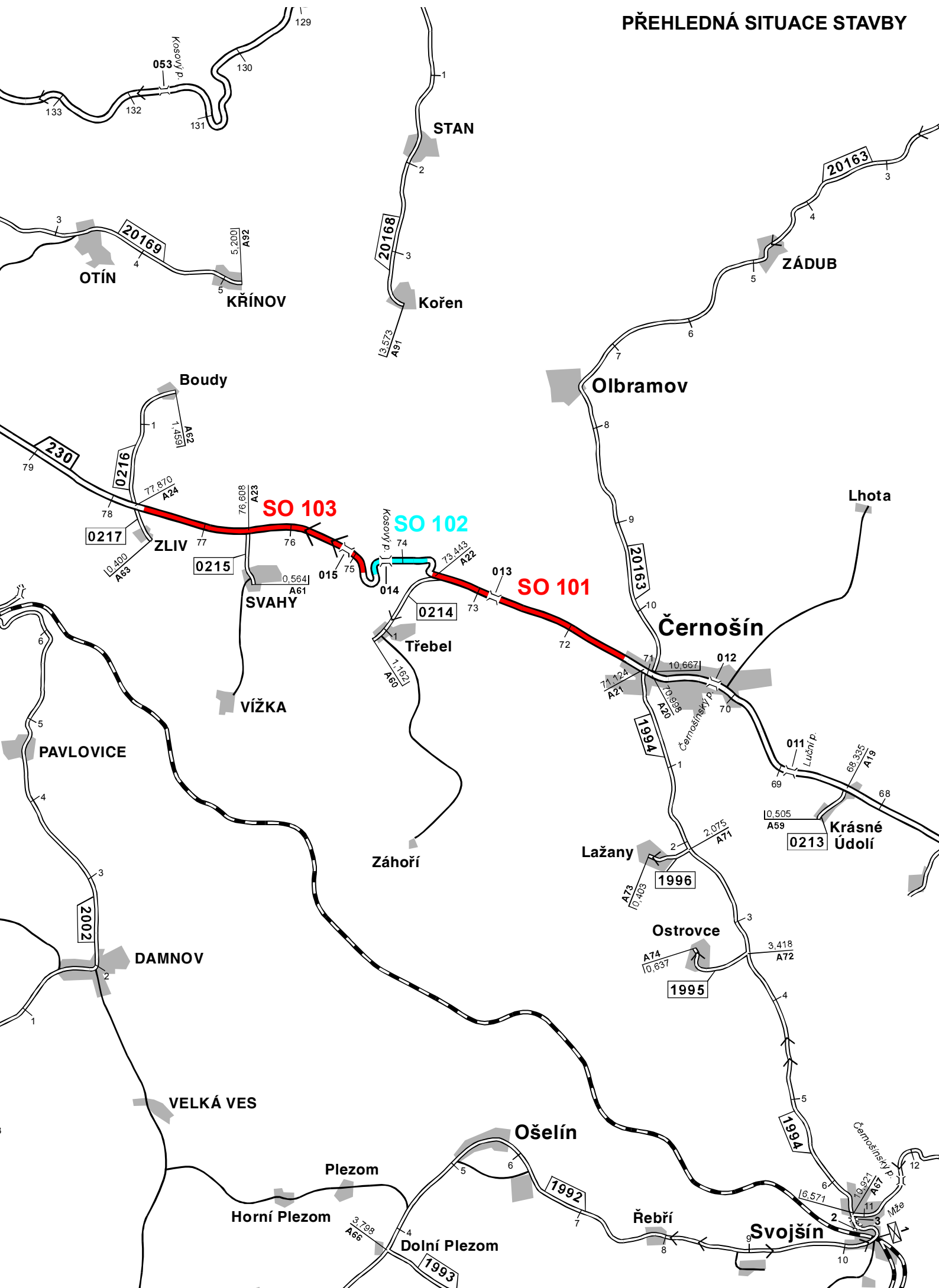
Předpokládaný počet zaměstnanců. Potřebné stavy zaměstnanců budou stanoveny před zahájením prací na základě zpracovaného časového plánu a stanovených termínů dokončení stavby.

Údaje o prostorech pro dopravu. Všechna doprava na staveništi bude probíhat po staveništních komunikacích. Navážení těžké stavební techniky a její skládání pokud bude vyžadovat krátkodobé zastavení dopravy, bude prováděno s ohledem k situaci na staveništi a po přijetí takových technických a organizačních opatřeních, které eliminují jakákoliv rizika at' již pro provoz sám, nebo pro zaměstnance.

Údaje o bezpečnostních opatřeních. Za pořádek na staveništi odpovídá hlavní stavbyvedoucí, který pověří odpovědností na dílčích pracovištích odpovědné pracovníky podle rozsahu jejich funkcí. Bude provedeno seznámení s Plánem BOZP ostatní podzhotovitele v rámci seznámení s pracovištěm při příchodu na stavbu a on, nebo pověřená osoba provádí kontrolu zda zaměstnanci podzhotovitelů a dodavatelů ustanovení této směrnice dodržují a pořádek a úklid na pracovištích odpovídá požadovanému standartu.

Zhotovitel určený po výběrovém řízení k realizaci, je povinen před nástupem na stavbu bez zbytečného odkladu vyzvat jmenovaného koordinátora ke spolupráci.

PŘEHLEDNÁ SITUACE STAVBY



DOPRAVNĚ – INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ

A – Úvodem

Předpokládá se, že stavební práce na opravě krytu uvedené komunikace budou prováděny po polovinách šířky vozovky. Z toho vychází i návrh dopravně-inženýrského opatření. Navržené dopravní opatření uvedené v dokumentaci řeší provádění stavebních prací na opravě silnice za omezeného dopravního provozu.

B – Všeobecné údaje

Silnice II/230 vykazuje v předmětném úseku rozsáhlé poruchy krytu, způsobené zejména dopravním zatížením komunikace, povětrnostními vlivy a stářím vozovky se stávajícím živichým krytem na konci jeho životnosti. Kryt vozovky je na některých místech při okraji svěšen, v krytu se vyskytují příčné i podélné rozvětvené trhliny. Na základě uvedených skutečností byl úsek určen k opravě krytu.

C – Použité výchozí podklady

Pro návrh dopravního opatření během stavby bylo použito „Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích upravují podrobnosti o užití a umístění dopravních značek, světelných signálů a dopravních zařízení pro označení pracovních míst. Vychází zejména ze zákona č. 361/2000 Sb. a vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

D – Zásady označování pracovního místa

1. Označování pracovních míst se provádí podle vzorových schémat. Tato schémata je nutno přizpůsobit konkrétní situaci. To je možné provést při zachování funkčnosti řešení daného příslušným schématem.

2. Vedení provozu v oblasti pracovního místa má být pro účastníky provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné.

3. Dbá se, aby byla zaváděna jen taková opatření, která se pro označení pracovních míst považují za bezpečná a potřebná.

4. Značky, světelné signály a dopravní zařízení související s pracovním místem se umísťují až 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, světelné signály a dopravní zařízení nebyly viditelné z žádného jízdního směru.

5. Značky, které mají význam jen v časově omezené době (např. jen v pracovní době), musí být mimo tuto dobu (např. mimopracovní době) zrušeny škrtnutím, zakrytím nebo odstraněním.

6. Dopravní značení musí být odpovídajícím způsobem aktualizováno v souladu s postupem prací a po jejich ukončení neprodleně odstraněno.

7. Pokud je to možné, provádějí se práce spojené s označováním pracovního místa v době nízkých intenzit provozu, tj. mimo dopravní špičky.

8. Při umisťování jednotlivých značek, světelných signálů 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.

9. S pracemi, pro něž je pracovní místo zřizováno, smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení.

10. Značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být po celou dobu prací udržovány ve funkčním stavu a v čistotě a správně umístěny.

E – Přechodné dopravní značení

Při realizaci přechodného dopravního značení je nutno vycházet z TP 66 Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích. Při umisťování dopravních značek a dopravních zařízení postupovat dle TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Stavební práce na opravě krytu budou prováděny za omezeného provozu. Je nutné dbát na zabezpečení dopravního značení během provádění prací (označení práce na silnici dle schématu, řízení provozu odpovědnými osobami). Toto značení vč. instalace zajistí dodavatel stavby.

Dopr. značení při provádění staveb. prací na silnici je stanoveno a vychází ze Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Pracovní úsek bude označen dopravními zařízeními - směrovacími deskami (Z 4) nebo přenosnými kužely (Z 1), a to min. 4x před a 3x za úsekem. Délka pracovního úseku bude volena dle použité technologie co nejdelší, avšak za předpokladu řízení provozu odpovědnými osobami při vzájemné komunikaci a dorozumívání radiovými stanicemi. Musí zůstat zachován bezpečný průjezd v jednom jízdním pruhu.

Značky budou osazeny dle schématu při dodržení předepsaných vzdáleností. Po skončení prac. doby bude doč. dopr. značení odstraněno a komunikace bude průjezdná bez omezení. V případě potřeby bude osazena dopr. značka A 7a (nerovnost vozovky) a B 20a (nejvyšší dovolená rychlost).

Svislé dopravní značky

Pro označení pracovních míst se užívají dle konkrétních podmínek stálé nebo přenosné svislé značky. Při jejich umisťování se postupuje podle TP 65. V rámci pracovního místa se smí užívat značek jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost provozu. Dopravní značení musí vystihovat skutečnou situaci v oblasti pracovního místa a poskytovat jednoduché, včasné a jednoznačné informace. Provádí se podle „Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“ se zřetelem na intenzitu provozu, stavební a dopravně-technický stav pozemní komunikace.

Značky užívané pro označení pracovního místa musí odpovídat vyhlášce č. 30/2001 Sb., ČSN EN 12899-1, TP 143, VL 6.1, VL 6.2 a Zásadám pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Svislé značky mohou být doplněny, resp. zvýrazněny výstražným světlem nebo zvýrazněny umístěním na retroreflexním žlutozeleném fluorescenčním podkladu a v odůvodněných případech i osvětleny. Technické provedení značek musí odpovídat příslušným technickým předpisům (ČSN 01 8020 a ČSN 73 1401).

Značky užívané k označení pracovních míst musí být provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál svislých značek užitých na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a místních komunikacích I. třídy musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R2, na ostatních pozemních komunikacích minimálně třídy R1 dle ČSN EN 12899-1.

Rozměry svislých značek stanoví VL 6.1 a VL 6.2. Není dovoleno užívat svislých značek zmenšené velikosti. Svislé značky zvětšené velikosti se užívají na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla a případně na dalších dopravně významných (zejména směrově rozdělených) pozemních komunikacích. Svislé značky základní velikosti se užívají na ostatních komunikacích. V rámci jednoho pracovního místa se smí užívat svislých značek pouze jedné velikosti.

Dopravní kužele (Z 1)

Dopravní kužele se používají jako uzávěrová zařízení. Slouží především pro zřizování příčných a podélných uzávěr v rámci pracovního místa.

Dopravní kužely umístěné v řadě za sebou mají význam podélné čáry souvislé. Lze jimi také vymezovat plochu, do které je zakázáno vjíždět.

Pro dálnice a silnice pro motorová vozidla se používají dopravní kužele výšky 0,75 m v celoretroreflexním provedení minimálně třídy R1. Dopravní kužel je rozdělen pěti střídavě červenými a bílými pruhy tak, aby základna a vrchol byly červené. Kužel musí být vyroben z netřítivého plastu nebo pryže. Základna a díly složeného kuželu musí být provedeny tak, aby se kužel při převrácení nemohl kutálet po vozovce.

Směrovací deska (Z 4a, Z 4b)

Směrovací deska usměrňuje provoz ve směru sklonu šikmých pruhů. Užívá se zpravidla sestavy směrovacích desek. Směrovacími deskami se provádí příčná i podélná uzávěra v rámci pracovního místa a převádí provoz do a z protisměrného jízdního pásu vícepruhové pozemní komunikace. Směrovací desky slouží pouze k usměrňování provozu (podélná a příčná uzávěra).

Směrovací deska může být provedena jako jednostranná nebo jako oboustranná a obsahuje pět pruhů. Horní pruh musí být barvy červené. Sklon pruhů směrovací desky musí směřovat do směru nebo jízdního pruhu, do kterého má řidič směřovat.

Směrovací deska má výšku 1,20 – 1,30 m a šířku 0,25 – 0,35 m. Šířka pruhů je 0,15 – 0,25 m a sklon pruhů je 45°.

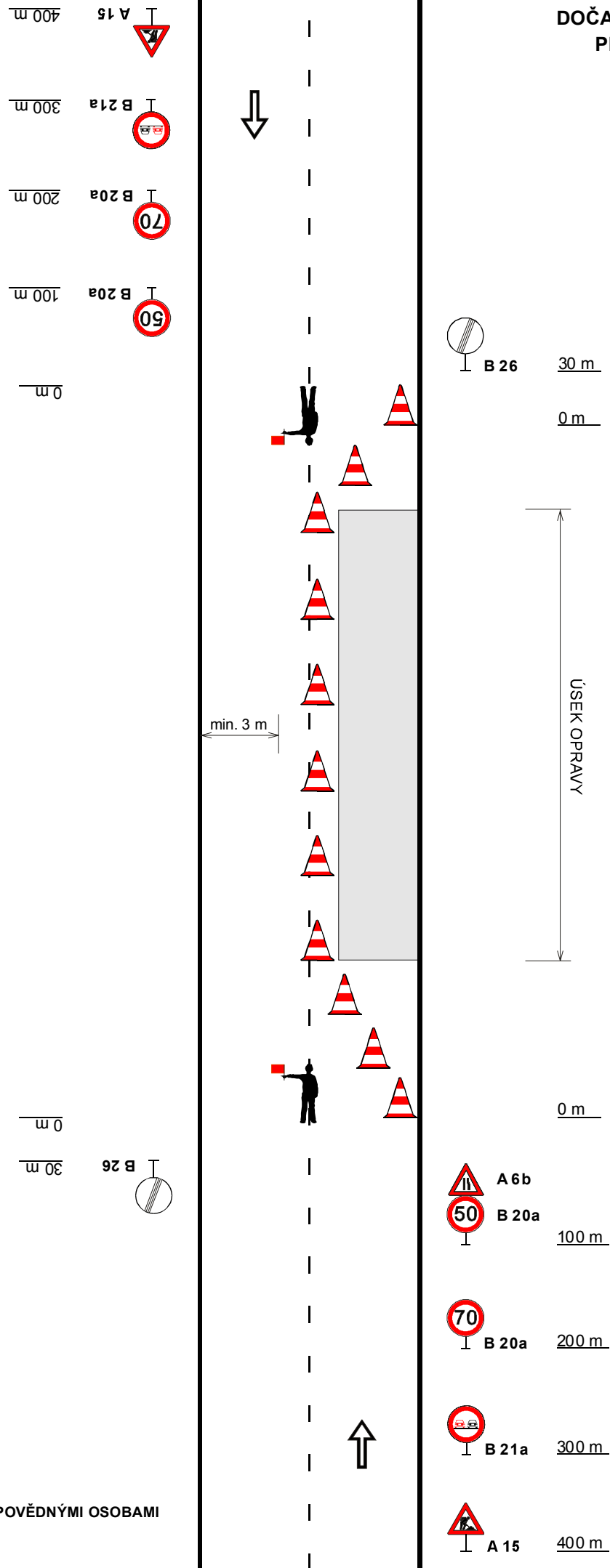
Činná plocha směrovací desky musí být provedena z retroreflexní fólie minimálně třídy R1. Je vyrobena obvykle z plastu, popř. pozinkovaného plechu nebo hliníku. Barva zadní stěny musí být bílá, šedá nebo hliníková, omezující oslnění či oslepení.

Je povoleno užívání pouze schválených typů směrových desek.

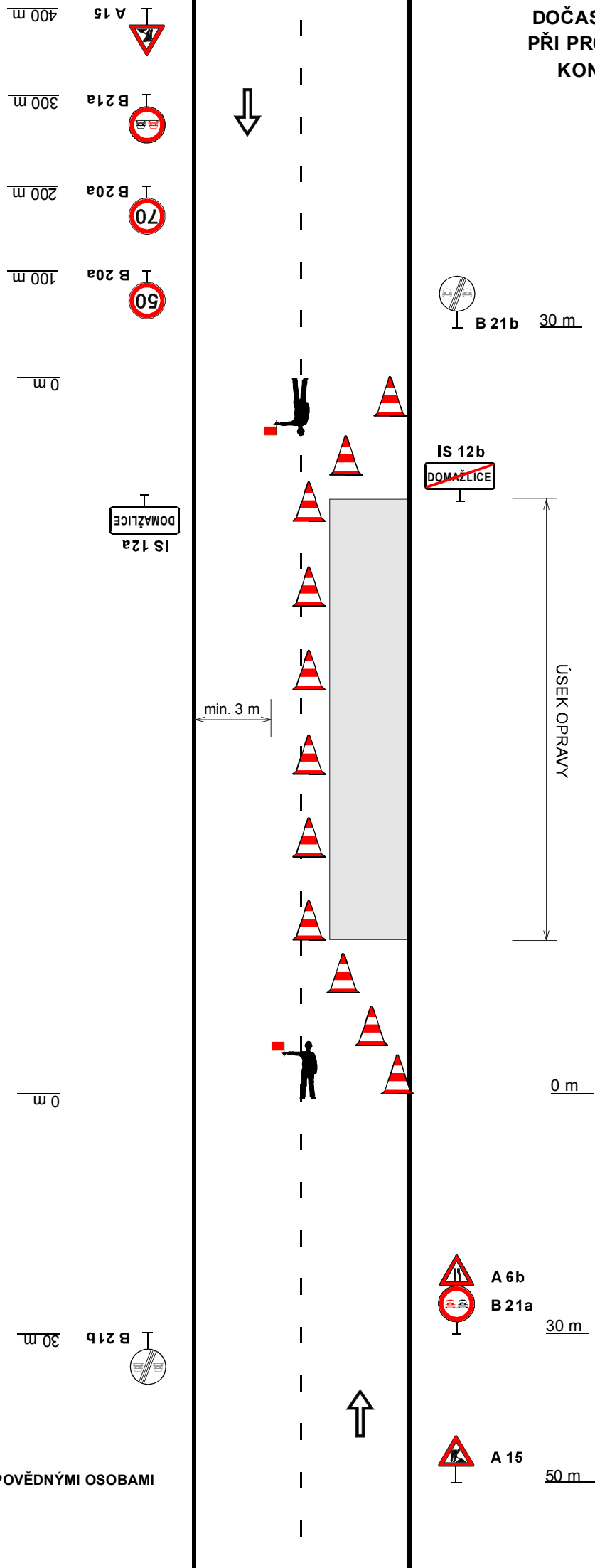
F – Bezpečnost provozu

Při provádění stavebních prací na opravě vozovky je nutné respektovat směrnice pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích při provádění prací za provozu. Dále je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy a výnosy při provádění vlastních stavebních prací.

**DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
PŘI PROVÁDĚNÍ PRACÍ
MIMO OBEC**



DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
PŘI PROVÁDĚNÍ PRACÍ V MÍSTĚ
KONCE (ZAČÁTKU) OBCE

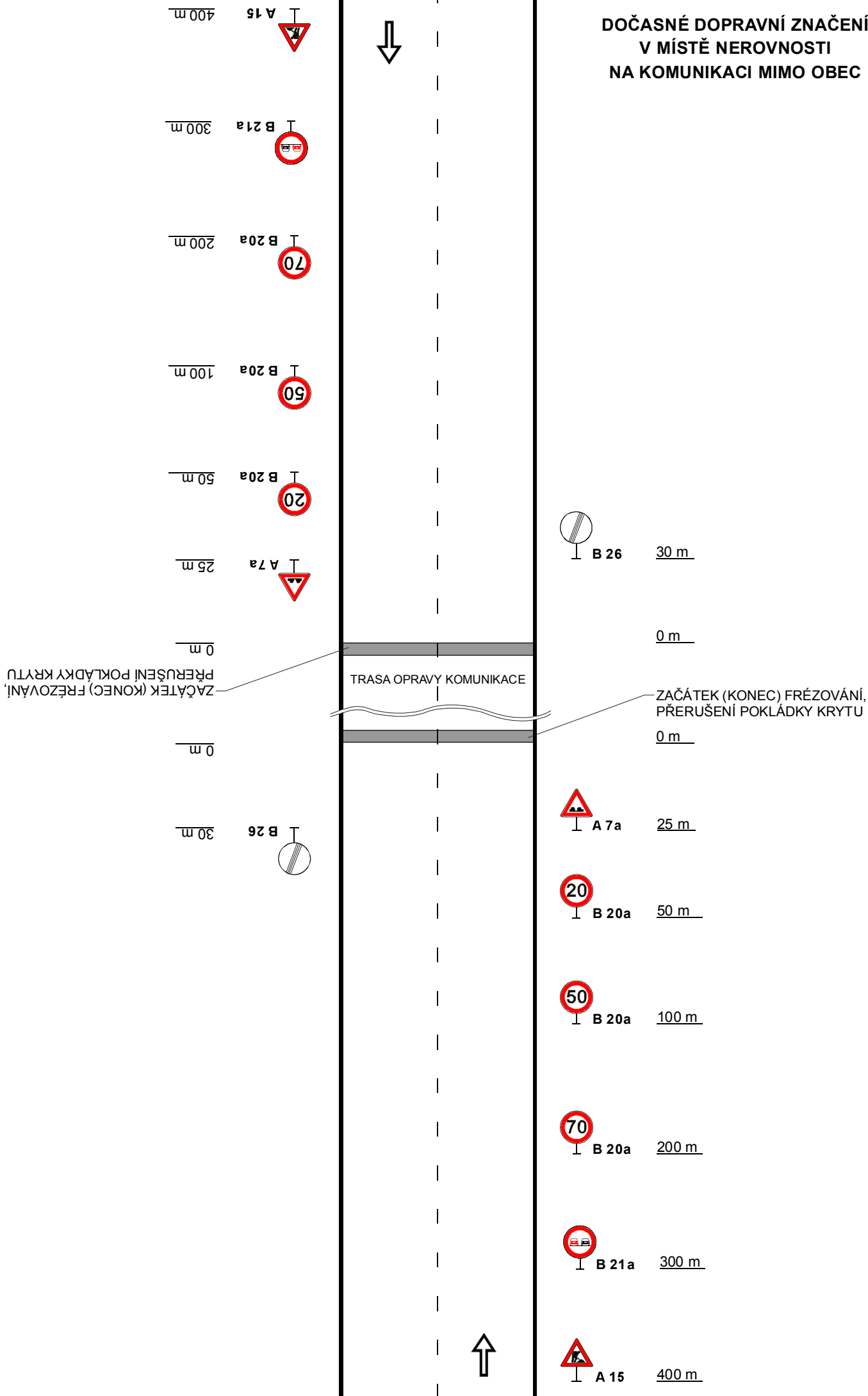


LEGENDA:



ŘÍZENÍ PROVOZU ODPOVĚDNÝMI OSOBAMI

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ NEROVNOSTI
NA KOMUNIKACI MIMO OBEC



DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ VODOROVNÉHO
DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
(POHYBLIVÉ PRACOVNÍ MÍSTO)



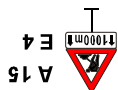
PRACOVNÍ VOZIDLO
S POJÍZDNOU UZAVÍRKOVOU
TABULÍ TYPU II



OBLAST POHYBLIVÉHO PRACOVNÍHO MÍSTA (max. 800m)

0 m

~200 m



~200 m

0 m

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ VODOROVNÉHO
DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ
(POHYBLIVÉ PRACOVNÍ MÍSTO)



B 21b

30 m

PRACOVNÍ VOZIDLO
SE SVĚTELNÝMI ŠÍPKAMI
TYPU B

0 m

OBLAST POHYBLIVÉHO PRACOVNÍHO MÍSTA (max. 800m)

0 m

~200 m



A 15

E 4

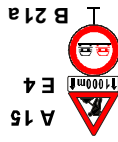
B 21a



min. 2.5 m



~200 m



A 15

E 4

B 21a

0 m

0 m

30 m



B 21b

DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
V MÍSTĚ KŘÍŽOVATKY
S MÍSTNÍ KOMUNIKACÍ



MÍSTNÍ KOMUNIKACE

