

B

Souřadnicový systém S-JTSK
Výškový systém Bpv

PDPS

OBJEDNATEL



Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

GENERÁLNÍ PROJEKTANT



Linio Plan, s.r.o.

Sochorova 23, 616 00 Brno

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

ING. TOMÁŠ JAKL

ČÍSLO ZAKÁZKY

L-020-048-000

ATELIER

S2

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

ING. TOMÁŠ JAKL

VYPRACOVAL

KATEŘINA HAVLOVÁ

KONTROLOVAL

ING. FRANTIŠEK KOKORSKÝ

KRAJ
JIHOMORAVSKÝ

OKRES
BRNO - MĚSTO

MÚ/OÚ
BRNO, ŠLAPANICE

PROJEKTANT SO



Linio Plan, s.r.o.

Sochorova 23, 616 00 Brno

AKCE

II/373 BRNO, UL. JEDOVNICKÁ

DATUM

9/2020

FORMÁT

MĚŘÍTKO

ČÁST

B - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUPEŇ

PDPS

ČÍSLO ZAKÁZKY

L-020-048-000

PŘÍLOHA

ČÍS. SOUPRAVY

ČÍS. PŘÍLOHY

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro provádění stavby na akci

II/373 BRNO, UL. JEDOVNICKÁ

Obsah

1. ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY	3
1.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	3
1.2 Předpokládaný průběh stavby.....	3
1.3 Vazby na regulační plány, územní plány	4
1.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití	4
1.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	4
1.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	4
2. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	5
2.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb.....	5
2.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	5
2.3 Zajištění přístupu na stavbu.....	6
2.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	6
3. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	6
4. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS.....	6
5. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	7
6. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	7
7. ZÁSADY STAVBY DO ÚZEMÍ	8
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	9
8.1 Technická zpráva.....	9
a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot	9
b) Odvodnění staveniště.....	9
c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	9
d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.....	9
e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	9

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	9
g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy	9
h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě	9
i) Ochrana životního prostředí při výstavbě	10
j) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	10
k) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	10
l) Zásady pro dopravní inženýrská opatření	10
m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby	11
n) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu	11
8.2. Výkresová část ZOV	11
8.3 Harmonogram výstavby	11
8.4 Schéma stavebních postupů	11
9. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	11
10. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	12
11. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	12
12. DALŠÍ POŽADAVKY	13

1. ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY

1.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci stávající komunikace II/373 a II/642 v intravilánu města Brna. Silnice II/373 je komunikace propojující Jihomoravský a Olomoucký kraj a plní tak nadregionální funkci. Silnice II/642 propojuje městské části Brno – Židenice, Líšeň a Vinohrady. Stavba se nachází ve třech katastrálních územích – Kanice (663000), Líšeň (612405) a Židenice (611115). Rozsah stavby je určen stávající polohou silnic II/373 a II/642.

Předmětný úsek na silnici II/373 má podle celostátního sčítání v roce 2016 následující dopravní zatížení:

- 10 812 vozidel/24hod – v délce celého úseku, z toho 558 TNV

Předmětný úsek na silnici II/373 má podle celostátního sčítání v roce 2016 následující dopravní zatížení:

- 17 355 vozidel/24hod – v délce celého úseku, z toho 996 těžkých vozidel

Z hlediska dopravní zátěže a počtu těžkých vozidel spadají obě komunikace do III. třídy dopravního zatížení (501 - 1500) pro návrhovou úroveň porušení D1 (silnice II. třídy).

Rekonstrukce zahrnuje výměnu asf. vrstev stávající silnice II/373 v provozním staničení 70,632 (ZÚ) – 72,628 (KÚ) a sil. II/642 v provozním staničení 2,315 (ZÚ) – 2,405 (KÚ).

V rámci stavby mimo rekonstrukce silnic II/373 a II/642 bude také provedena výměna obrub v celé délce stavby, která si vyžádá předláždění chodníků v šířce 0,5 m, změnu přechodu pro chodce v provozním staničení 1,258 dle normových hodnot a opatření tohoto přechodu chráničkou, která bude do budoucna určena pro nasvětlení tohoto přechodu. Projekt osvětlení přechodu pro chodce není součástí této projektové dokumentace.

Cílem je zlepšení stávajícího technického stavu komunikace a dosažení lepších protihlukových vlastností vozovky. Hygienický limit hluku, který je stanoven nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

1.2 Předpokládaný průběh stavby

Vzhledem k rozsahu stavby se předpokládá realizace v jednom časovém období. Při současných dostupných informacích lze uvažovat s následujícími časovými termíny:

Výběr zhotovitele	12/2020
Realizace	3/2021

Doba prací se předpokládá maximálně 32 týdnů. S ohledem na rozsah stavby a rychlost dokončení bude stavba prováděna v 10 etapách. Podrobně jsou jednotlivé etapy řešeny v rámci SO 901 Dopravní opatření.

Definitivní průběh realizace včetně časového harmonogramu provádění prací a dopravních opatření si určí až zhotovitel stavby po dohodě s objednatelem a Policií ČR.

Stavba bude vybudována jako jeden celek a rozdělena do 10 etap. Podrobný popis jednotlivých etap a délka jejich provedení je uvedena v příloze SO 901 Dopravní opatření.

1.3 Vazby na regulační plány, územní plány

Stavba má charakter rekonstrukce stávající komunikace v intravilánu bez dopadu na územně plánovací dokumentaci.

1.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Silnice II/373 je silnice II. třídy v Jihomoravském kraji, která propojuje Olomoucký a Jihomoravský kraj. Po směru staničení se silnice napojuje na silnici I. třídy I/50 a dále na dálnici D1. Silnice II/642 propojuje v dané lokalitě celkem tři městské části (Líšeň, Vinohrady a Židenice) a pokračuje dále směrem k centru města, kde se napojí na sil. I/42 (VMO).

Z hlediska směrového a výškového vedení není ve stávající trase nutné něco měnit a ani vzhledem k zadání projektové dokumentace to není přípustné. Z tohoto důvodu není žádný zásah do směrového a výškového vedení trasy navržen. Staveniště je prostorově omezeno stávající polohou komunikací a křižovatkami.

Stavba je umístěna na pozemcích druhu „ostatní plocha“ s využitím jako silnice. Zájmové území se nachází pouze na pozemcích ve vlastnictví České republiky (Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových), Jihomoravského kraje (SÚS), města Brna, Mendlovy univerzity Brno a soukromých vlastníků.

V místě stavby se nachází poměrně velké množství inženýrských sítí, které ale nebudou stavbou nijak dotčeny. Je však nutné dbát na ochranná pásma těchto inženýrských sítí. Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území nemění.

1.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Svým technickým řešením budou mít údržbové práce příznivý vliv na životní prostředí, neboť přispějí ke snížení hlukové zátěže odstraněním četných nerovností vozovky, míst s poškozením, a především protihlukovými vlastnostmi nově položeného krytu.

Umístění stavby odpovídá hlediskům péče o životní prostředí a obecným technickým požadavkům na výstavbu v souladu s vyhláškami č. 137/1998 Sb. a č. 501/2006 Sb. i předpisům, které stanoví hygienické a protipožární podmínky.

1.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Stavba nepředstavuje významný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci stávajícího povrchu vozovky komunikace ve stávající trase a niveletě.

V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při odstranění konstrukce stávající vozovky. Dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je vzhledem k celkovému rozsahu stavby minimální. Realizace stavby bude probíhat v 10 etapách o celkové délce prací 32 týdnů. Podrobněji jsou jednotlivé etapy řešeny v rámci *SO 901 Dopravní opatření*.

2. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

2.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb

V rámci projekčních prací byla zjištěna věcná a časová návaznost na související stavbu „II/373 Brno, ul. Jedovnická“ – Chodníky (stavba jiného investora).

2.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizace bude rozdělena do 10 etap. Vzhledem k umístění stavby v intravilánu města jsou etapy naplánovány tak, aby umožnily alespoň částečný průjezd vozidel v době výstavby. Začátek realizace bude v místě křižovatky II/373 a II/642. V rámci etapy 1 – 4 bude provedena výměna vozovkových vrstev na sil. II/642. V etapách 5 – 10 bude provedena rekonstrukce asf. vrstev sil. II/373. Jednotlivé etapy jsou uzpůsobeny tak, aby mohl být na zachován alespoň částečný průjezd. V rámci těchto etap se počítá i s předlážděním okolních ploch chodníků případně znovu osazení zeleně. Podrobněji jsou jednotlivé etapy řešeny v rámci *SO 901 Dopravní opatření*.

V počátku prací bude instalováno přechodné dopravní značení s vymezením uzavírek a omezením dopravy vlivem stavby.

Technologický postup SO 101:

- Odfrézování stávajícího krytu vozovky (tl. 150 mm)
- Výšková úprava dešťových vpustí, osazení kalového koše, zaústění do stávající kanalizace
- Rekonstrukce ostrůvků (výměna obruby, předláždění)
- Napojení chodníku na nové obruby (litý asfalt nebo CB dlažba)
- Sanace případných trhlin dle TP 115, vysprávka plošných poruch
- Nanesení spojovacího postřiku a pokládka podkladní vrstvy
- Nanesení spojovacího postřiku a pokládka ložné vrstvy
- Nanesení další vrstvy postřiku a pokládka obrusné vrstvy
- Nástřik vodorovného dopravního značení

V rámci výměny asfaltových vrstev může dojít k porušení stávajících uličních vpustí atd. V takových případech budou tyto prvky opraveny po případě vyměněny. Podrobněji jsou veškeré postupy zobrazeny v příloze *SO 101.4 Vzorový příčný řez*.

Technologický postup SO 102:

- Odfrézování stávajících asf. vrstev vozovky
- Odstranění stávajících pokladních vrstev (do hl. 940mm)
- Pokládka nových vrstev (paraplán 400 mm a podkladní vrstvy ŠD 350mm)
- Nová konstrukce ostrůvků (vč. nových obrub)
- Výšková úprava dešťových vpustí, osazení kalového koše, zaústění do stávající kanalizace
- Nové obruby

- Nanesení spojovacího postřiku a pokládka podkladní vrstvy
- Nanesení spojovacího postřiku a pokládka ložné vrstvy
- Nanesení další vrstvy postřiku a pokládka ohrusné vrstvy
- Nástřik vodorovného dopravního značení

Na začátku a konci rekonstruovaného úseku silnice II/373a II/642 a při napojení na stávající stav bude provedeno proříznutí a vybourání stávající ohrusné (1,00m) a ložné vrstvy (0,50m).

2.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající sil. II/373 a II/642, případně po místních komunikacích.

2.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Dopravní omezení a případné objížd'né trasy řeší SO 901 Dopravní opatření.

3. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Stavbu lze předat do užívání dle jednotlivých fází výstavby nebo lze stavbu předat jako celek. Způsob předání stavby bude řešit zhotovitel během provádění.

4. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci v šířce dvou jízdních pruhů v každém směru a případného rozšíření v místě křižovatek. V rámci stavby se zasáhne do přilehlých ploch chodníků, zeleně a sjezdů. V případě chodníků dojde k napojení nové obruby na stávající chodník, zeleně a dlažba v místě ostrůvků bude uvedena do původního stavu.

SO 101 řeší výměnu asf. vrstev v tl. 150 v celkové délce úseku 1,996 km, SO 102 řeší provedení nové konstrukce v tl. 940 mm vč. parapláně (400 mm). V obou stavebních objektech budou vyměněny silniční obruby, předlážděna část chodníků, vyměněny nebo výškově upraveny uliční vpusti a nově položeny indukční smyčky v místě vzájemného křížení.

Konstrukce vozovky je patrná z přílohy *SO 101.4 a SO 102.4 Vzorové příčné řezy*.

Součástí stavby a PD nejsou žádné přeložky či změna stávajících inženýrských sítí (podzemního ani nadzemního vedení). Dojde pouze k osazení nové chráničky v místě přechodu pro chodce v km 1,258. Při rekonstrukci vozovky bude provedeno výškové vyrovnaní poklopů a šoupat. V rámci rekonstrukce dojde k výměně indukčních smyček a to v rámci SO 101 i SO 102.

5. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro zpracování PD byly provedeny následující průzkumy:

1. Projektová dokumentace II/373 Brno, ul. Jedovnická – DSP, zpracovaná firmou IM – PROJEKT, s.r.o., září 2018
2. Stanovení obsahu PAU v asfaltových směsích, IMOS Brno a.s, srpen 2020
Průzkumem asfaltových směsí nebyly v konstrukcích vozovek zjištěny žádné dehty s obsahem benzoapyrenu a zatřídění těchto směsí spadá do třídy T1 a nejedná se tak o nebezpečná odpad.
3. Geodetické zaměření
Podkladem pro projektovou dokumentaci bylo zaměření provedené v rámci dokumentace DSP.
4. Fotodokumentace celé trasy stavby, července 2020
Projektant (Linio Plan) provedl v rámci přípravy k PD II/373 Brno, ul. Jedovnická-PDPS pochůzku celé trasy.
5. Vyjádření správců jednotlivých inženýrských sítí, červenec – srpen 2020
V rámci této PD byla firmou Linio Plan aktualizována vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí.

6. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba se nachází v intravilánu v k.ú. Kanice (663000), Líšeň (612405) a Židenice (611115). Stavba je bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter údržby současného stavu a nezasahuje do žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parků. Zátopových území se stavba nedotýká. Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa. Stavbou mohou být dotčena ochranná pásma následujících IS:

- Ochranná pásma elektrických vedení dle zákona č. 458/2000 Sb.

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

- | | |
|----------------------------------|-----|
| 1. pro vodiče bez izolace | 7 m |
| 2. pro vodiče s izolací základní | 2 m |
| 3. pro závěsná kabelová vedení | 1 m |

Nadzemní vedení o napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně:

- | | |
|----------------------------------|------|
| 1. pro vodiče bez izolace | 12 m |
| 2. pro vodiče s izolací základní | 5 m |

Nadzemní vedení o napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně 15 m

Nadzemní vedení o napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně 20 m

Závěsné kabelové vedení do 110kV 2 m

Podzemní vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně 1 m

Podzemní vedení elektrizační soustavy nad 110 kV 3 m

OP venkovních vedení NN se nestanovuje

Ochranná pásma se měří od krajního vodiče vedení na každou stranu. Pásmo je vymezeno svislou rovinou.

- Ochranná pásma plynovodů dle zákona č. 458/2000 Sb., novelizované znění k 1.1.2016

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, který činí:

- a) u plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany,
- b) u plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m na obě strany,
- c) u plynovodů nad 40 bar 4 m na obě strany,
- d) u technologických objektů 4 m na každou stranu od objektu,
- e) u sond zásobníku plynu 30 m od osy jejich ústí,
- f) u zásobníků plynu 30 m vně od jejich oplocení,
- g) u zařízení katodické protikoroze ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence, 1 m na obě strany.

- Ochranná pásma vodovodů a kanalizací

OP do průměru 500 mm	1,5 m od okraje potrubí
OP nad průměr 500 mm	2,5 m od okraje potrubí
OP nad průměr 200 mm s dnem pod 2,5m hloubky se zvyšují o 1 m	

- Ochranná pásma podzemních kabelů sítí elektronických komunikací

OP kabelu	1,5 m po stranách krajního vedení
-----------	-----------------------------------

Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v ochranných pásmech, se řídí příslušnými zákony a předpisy, a může být prováděna pouze se souhlasem správce zařízení, ke kterému ochranné pásmo přísluší.

7. ZÁSADY STAVBY DO ÚZEMÍ

Stavba nepředstavuje výrazný zásah do území, protože se jedná o údržbu komunikací ve stávající trase a niveletě. V rámci SO 102 dojde výměně konstrukčních vrstev, ale nedojde ke změně rozsahu komunikace a oba stavební objekty tak zůstanou ve stávající trase a výškovém uspořádání.

Vlivem předmětných prací nedojde vedle pozemků investora k zásahu do okolních pozemků.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot

Veškeré nutné materiály v požadované kvalitě a v potřebném množství si zajistí zhotovitel stavby. Jejich množství je patrné z přílohy *Soupis prací a rozpočet*.

b) Odvodnění staveniště

Základní způsob odvodnění staveniště je plně v kompetenci zhotovitele stavby.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající sil. II/373 a II/642, případně po místních komunikacích.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Okolní stavby a pozemky nesmí být stavební činností poškozeny.

e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Při provádění stavby musí být dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy a nařízení za účelem ochrany osob při provádění stavebních činností. Všechny přístupy na stavbu budou označeny informační tabulí o provádění stavby. V průběhu demolice, překopu vozovky, asanace i výstavby budou tato místa zajištěna vhodnými bezpečnostními opatřeními.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba bude probíhat pouze na pozemcích ve vlastnictví České republiky (Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových), Jihomoravského kraje (SÚS), města Brna, Mendlovy univerzity Brno a soukromých vlastníků, stejně jako při současném stavu.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

V km 1,258, v místě přechodu pro chodce bude nově položena kromě šedé betonové dlažby také reliéfní dlažba červené barvy. Při výměně obrub v celé délce stavby bude provedeno také předláždění v šířce 0,5 m. Při rekonstrukci chodníku bude zabezpečen bezpečný pohyb osob.

h) Maximální produkováná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě

Původcem odpadů budou firmy provádějící demolici a vlastní výstavbu. Tyto firmy mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu s platným zákonem a souvisejícími vyhláškami a předpisy.

Veškerý vybouraný materiál musí být recyklován nebo odvezen na řízenou skládku příslušné skupiny. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel.

Původci odpadů, kteří nakládají s odpady, jsou povinni vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi v souladu s § 39 zákona o odpadech a § 21, § 22 vyhl. MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Očekávané množství odpadů je stanoveno v soupisu prací. Přesné množství vzniklých odpadů bude známo až v průběhu provádění stavby.

i) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Zhotovitel stavby musí přijmout taková opatření, aby během realizace údržbových prací nedošlo k ohrožení životního prostředí. Při náhlých prudkých bouřích je nutno počítat s rizikem vyplavení stavenišť.

j) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Stavba musí být prováděna v souladu s platnými bezpečnostními předpisy a normami pro silniční pozemní komunikace.

Před a během stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

Pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování.

Zákon 309/2006 Sb. nařizuje investorům povinnost zajistit činnost koordinátora BOZP na stavbách, na nichž se zároveň pohybují pracovníci více než jednoho zhotovitele. Koordinátor BOZP je kvalifikovaná osoba, jejímž úkolem je zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při přípravě a realizaci stavby, navrhopvat a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci.

Z hlediska bezpečnosti, požadavků civilní obrany a požární ochrany nedojde rekonstrukcí silnice k podstatným změnám oproti současnému stavu.

k) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavbou nejsou dotčeny žádné jiné stavby, které by vyžadovaly dodatečné úpravy pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V souběhu se stavbou II/373 Brno, ul. Jedovnická bude prováděna výstavba části chodníků v režii jiného investora (městská část Brno – Líšeň). Tyto dvě stavby se v rámci realizace musí zkoordinovat, aby byl zajištěn bezpečný pohyb osob v místě stavby.

l) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Vzhledem k umístění stavby v intravilánu města Brna bude provoz v průběhu výstavby částečně zachován. Křižovatky budou prováděny po částech, aby byl možný průjezd vozidel. Podrobněji jsou jednotlivé etapy realizace, uspořádání dopravy během výstavby a případné objízdné trasy řešeny v SO 901 Dopravní opatření.

m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Nestanovují se.

n) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Skladovací a pracovní plochy včetně potřebných ploch pro skládky kusového materiálu je vhodné podle možností umístit na silničním pozemku v nejbližším okolí staveniště, tj. na přilehlých úsecích rekonstruované komunikace. Zařízení staveniště a případný pronájem jiných pozemků bude zřízeno na náklady zhotovitele.

8.2. Výkresová část ZOV

Zákres staveniště, přístupu na staveniště a organizace dopravy na staveništi si s ohledem na použité stavební mechanismy zajistí zhotovitel stavby.

8.3 Harmonogram výstavby

Veškeré práce budou provedeny v předpokládané době výstavby 32 týdnů.

8.4 Schéma stavebních postupů

Schémata stavebních postupů, pokud budou nutná, budou zpracována zhotovitelem stavby v rámci zpracování jednotlivých technologických předpisů.

9. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Vzhledem k umístění stavby v zastavitelném území se veškeré druhy energií, telekomunikace a vodního hospodářství nacházejí v její blízkosti, stejně jako možnosti připojení na dopravní infrastrukturu. Připojení stavby na potřebné sítě v okolí stavby bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

Skladovací a pracovní plochy včetně potřebných ploch pro skládky kusového materiálu budou podle možností umístěny na silničním pozemku v nejbližším okolí staveniště. Zařízení staveniště a případný pronájem jiných pozemků bude zřízeno na náklady dodavatele.

Odpady budou vznikat v souvislosti s přípravou území (demolice stávajících konstrukcí vozovek). Odfrézované asfaltové vrstvy budou nabídnuty k odkoupení zhotoviteli. Stavební odpady a nevyužitelná část materiálů vzniklých na stavbě budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny v okolí stavby. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel stavby.

Při výstavbě budou v místě stavby vznikat zejména odpady související s hlavními stavebními pracemi, jejichž množství bude minimalizováno požadavkem na ekonomickou efektivnost stavby. Množství těchto odpadů bude známo až při vlastním provádění stavby.

10. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba nepředstavuje nový negativní zásah do životního prostředí. Během údržby dojde ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hlučnosti z důvodu stavebních prací (zdrojem hluku v období výstavby budou zejména práce spočívající v odstranění stávajícího krytu vozovek – frézování). Realizace nového krytu vozovky naopak přinese dlouhodobé zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu a nový kryt vozovky s protihlukovou asfaltovou vrstvou povede ke snížení hluku a množství emisí.

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak budou mít povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu s platným zákonem a souvisejícími vyhláškami a předpisy.

Odpady z provozu na komunikacích se nepředpokládají, běžná údržba a zneškodnění případných odpadů budou prováděny správci jednotlivých komunikací.

Hlavním potenciálním rizikem z hlediska možných havárií s přímým dopadem na životní prostředí jsou dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné látky. Jedná se zejména o ropné produkty, jejichž četnost a objemy přepravy jsou, v poměru k ostatním pro životní prostředí nebezpečným látkám, zřejmě nejvyšší. Dalším možným rizikem je manipulace s odpady ze stávajících asfaltových vrstev vozovky obsahujících dehet. Obsah dehtů ve stávajících asf. vrstvách však zkouškou nebyl prokázán.

11. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Navržená stavba splňuje veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

Zákonem č. 13/1997 o pozemních komunikacích v platném znění

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Dosažení požadovaných užitných a funkčních vlastností je podmíněno dodržením platných EN, ČSN, technických kvalitativních podmínek, technických podmínek, vzorových listů a oborového třídníku stavebních konstrukcí staveb pozemních komunikací.

Požárně bezpečnostní řešení

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Stavba je provedena z materiálů, které nevyžadují požární zabezpečení.

Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 08 02 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Přístup vozidel HZS do dané lokality bude nadále zajišťován ze silnice II/373, II/642 a přilehlých ulic.

- V průběhu výstavby posuzovaných objektů musí být zajištěn příjezd požární mobilní techniky ke stávajícím stavebním objektům umístěných kolem posuzovaných objektů. Realizací předmětných stavebních prací rovněž nedojde ke změně přístupu při požárním zásahu.
- Dopravní omezení a uzavírky budou hlášeny v předstihu na Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje.

12. DALŠÍ POŽADAVKY

Aby nedocházelo k oslabení případně destrukci zbývajících vrstev po odfrézování, je požadováno po zhotoviteli stavby minimalizovat dobu provozu po odfrézované vozovce.

Před zahájením údržbových prací je potřebné vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí. Během prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

V případě, že se při realizaci bude provádět odfrézování na mostech nebo nad propustky bude postup odstraňování asfaltových vrstev následující: před zahájením frézování vozovky na mostě je doporučeno provést vrtanou sondu za účelem ověření tl. asfaltových vrstev na mostě (počet sond se stanoví s ohledem na velikost mostu po dohodě s investorem).

- Vlastní frézování provádět po vrstvách tl. cca 1 cm (s ohledem na provedené sondy).
- Po odstranění obrusné vrstvy provést kontrolu stavu podkladních asfaltových vrstev a na základě stavu rozhodnout o pokračování frézování.
- V žádném případě neodstraňovat ochrannou vrstvu izolace (vrstva tl. cca 3 cm nad izolací).
- V případě, že dojde k poškození izolace, je nutno okamžitě zastavit práce a informovat investora, nepokoušet se o opravu izolace.
- V oblasti dilatačních závěrů postupovat až po dohodě s investorem.
- V oblasti podél říms po provedení nových asfaltových vrstev obnovit spáru dle VL4 (s předtěsněním).
- U frézování vozovky na mostech bude přítomná vždy zodpovědná osoba zhotovitele.

Obecné zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci uvádí zákon č.262/2006 Sb. zákoník práce a na něj navazující předpisy. Jedná se zejména o zákon č.309/2006 Sb., nařízení vlády č.591/2006 Sb. a č.362/2005 Sb. a vyhlášku č.48/1982 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení ve znění vyhlášek č.324/1990 Sb., č.207/1991 Sb. a č.192/2005 Sb.

Při pracích v blízkosti vedení inženýrských sítí je nutné dodržovat veškeré podmínky pro ochranná a bezpečnostní pásma, které stanoví následující zákony: č. 458/2000 Sb. energetický zákon (elektrická zařízení a sítě, plynovody), č.127/2005 Sb. o elektronických komunikacích (komunikační vedení) a č.274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích (vodovod a kanalizace).

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko-kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce. Veškeré materiály použité při stavbě musí odpovídat všem platným právním předpisům, TKP, ČSN a ČSN EN. Zásady zkoušení jsou podrobně v těchto TKP specifikovány.

Zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky.

Změny oproti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem a investorem stavby.

V Brně, září 2020

Kateřina Havlová