

AKCE:

II/368 hranice Pardubického kraje - Chlum

OBJEDNATEL DOKUMENTACE:

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizaceŽerotínovo náměstí 449/3
602 00 Brno


ZHOTOVITEL DOKUMENTACE:

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Martin Řehulka

PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o.
OSOVÁ 20, 625 00 BRNOC
SO 101SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

PDPS

VEDOUcí PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 PRIS Projekční kancelář PRIS spol. s r.o. OSOvÁ 20, 625 00 BRNO tel. / fax 547 212 053, e-mail info@pris.cz	
ODPOVĚDNý PROJEKTANT	Ing. Dagmar KLAJMONOVÁ			
ZODPOVĚDNý PROJEKTANT	Ing. Tomáš NAVRÁTIL			
VYPRACOVAL	Ing. Tomáš NAVRÁTIL			
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ			
KRAJ JIHOMORAVSKý	INVESTOR Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace		DATUM	02/2021
NÁZEV AKCE II/368 hranice Pardubického kraje - Chlum SO 101 - Silnice II/368			FORMÁT	A4
			MĚŘITKO	-
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	20132
			ARCHIVNÍ ČÍS.	C101.1_TEZ.doc
NÁZEV PŘÍLOHY TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA C101.1

DOKUMENTACE
PDPS

II/368 hranice Pardubického kraje - Chlum

SO 101 Silnice II/368

TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2	TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM ŘEŠENÍ.....	4
2.1	VŠEOBECNĚ	4
2.2	SMĚROVÉ ŘEŠENÍ	4
2.3	VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ	4
2.4	PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ, KLOPENÍ	5
2.5	ZEMNÍ PRÁCE	5
2.6	BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ	5
2.7	KŘÍŽOVATKY, MOSTNÍ OBJEKTY	6
2.8	SJEZDY	6
2.9	VEGETAČNÍ ÚPRAVY, ZATRAVNĚNÍ.....	6
2.10	VYTYČENÍ OBJEKTU	6
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ	6
3.1	PRŮZKUM SÍTÍ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ	6
3.2	DIAGNOSTICKÝ PRŮZKUM VOZOVKY	7
3.3	DOTČENÉ GEODETICKÉ BODY	8
4	GEOTECHNICKÝ A HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM	8
5	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM	8
6	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH.....	8
7	ODVODNĚNÍ.....	9
8	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ	9
9	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	9
9.1	POSTUP VÝSTAVBY	9
9.2	BEZPEČNOST PRÁCE	10
9.3	POŽÁRNÍ OCHRANA	10
10	OBECNÉ POŽADAVKY	10

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	II/368 hranice Pardubického kraje - Chlum
Investor:	SÚS Jihomoravského kraje p.o. Žerotínovo náměstí 449/3 602 00 Brno IČO: 70932581
Zhotovitel dokumentace:	Projekční kancelář PRIS, s.r.o. Osová 20 625 00 Brno IČO: 46974806
Vedoucí projektant	Ing. Martin Řehulka AI: 1003412
Zodpovědný projektant	Ing. Tomáš Navrátil
Autorizovaný inženýr:	Ing. Radoslav Pučálka AI: 1006692
Okres:	Blansko
Kraj:	Jihomoravský kraj
Místo stavby:	Silnice II/368 od hranice pardubického kraje po křižovatku se silnicí II/372 v osadě Chlum.
Komunikace:	II/368
Staničení provozní:	km 59,017 – km 62,660
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

2 TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM ŘEŠENÍ

2.1 VŠEOBECNĚ

Silnice II/368 zajišťuje regionální spojení mezi městy Letovice v Jihomoravském kraji a Moravská Třebová v Pardubickém kraji.

Stávající silnice II/368 v řešeném úseku již svým technickým stavem nevyhovuje potřebám silnic II. tříd.

Předmětná stavba se nachází v Jihomoravském kraji v okrese Blansko v katastrálních územích Korbelova Lhota, Roubanina, Bezděčín u Velkých Opatovic, Chlum u Letovic. Stavba také okrajově zasahuje do Pardubického kraje, okresu Svitavy, katastrálního území Slatina u Jevíčka.

Řešený úsek komunikace se nachází z velké části v extravilánu. Část úpravy prochází intravilánem osad Roubanská a Chlum u Letovic.

Stavební objekt SO 101 – Silnice II/368 řeší rekonstrukci krytu v úseku mezi hranicí Pardubického kraje a křižovatkou se silnicí II/372 v osadě Chlum.

Rekonstrukce silnice II/368 začíná ve staničení km 59,017 (dle geoportálu ŘSD) a končí místě křižovatky se silnicí II/372 ve staničení km 62,660 (dle geoportálu ŘSD). Délka opravovaného úseku je 3643 m.

Rekonstrukce silnice II/368 bude rozdělena do dvou etap rozdělených křižovatkou se silnicí III/36830 v km 60,996 (dle geoportálu ŘSD).

Na silnici II/368 dojde k rekonstrukci krytu, která spočívá v první fázi ve vyrovnávce stávajícího profilu z ACL 16 a následně v pokládce nové obrusné vrstvy ACO 11+ v tl. 50 mm na stávající povrch komunikace. Převážně dojde k navýšení nivelety o 50 mm. Dále budou obnoveny krajnice, bude provedeno nové vodorovné značení a osazeny směrové sloupky.

V rámci tohoto stavebního objektu bude, kromě vlastní úpravy vozovky, upravena přilehlá nepevněná krajnice v šířce 0,50 m. Dále budou upraveny hospodářské sjezdy, sjezdy účelových komunikací a napojení k nemovitostem.

Dále bude nově zřízeno vodorovné dopravní značení V2b šířky 0,25 m (v křižovatce s III/38630) a V4 šířky 0,125 m a v extravilánu budou osazeny směrové sloupky ve vzdálenosti dle Koordinační situace.

Realizace stavebního objektu "SO 101 – Silnice II/368" bude v koordinaci s dalšími objekty stavby. Úprava komunikace bude probíhat v celé šíři.

Provoz bude odkloněn na objízdnou trasu.

2.2 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

Směrové vedení silnice II/368 vychází ze stávajícího stavu a zůstane neměnné.

Osa komunikace vychází ze stávajícího stavu a je tvořena přímými úseky a směrovými oblouky. Délka rekonstruovaného úseku krytu je 3643 m.

Detaily směrového vedení trasy jsou patrné z příloh 20132_B.2.1-4_Koordinační situace - část 1-4.

2.3 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškové vedení trasy vychází ze stávající nivelety.

Niveleta komunikace bude z velké části úpravy zvýšena o 50 mm.

Na začátku a konci úpravy a v odbočce na Bezděčín bude v délce 5,0 m provedeno proměnné frézování tak, aby nevznikla výšková hrana.

V intravilánu osad Roubanská a Chlum bude v blízkosti nemovitostí odstraněn stávající živičný kryt v tl. 50 mm v celé šířce komunikace kvůli plynulému napojení nemovitostí.

2.4 PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ, KLOPENÍ

Šířkové uspořádání vychází z šířkového uspořádání stávající silnice. Šířka vozovky je v celém předmětném úseku proměnná s šířkami vozovky mezi 4,90 – 6,40m. Průměrná šířka vozovky je cca 5,6 m a odpovídá tak přibližně kategorii S6,5 s rozšířením převážně v křižovatkách a obloucích a lokálním zúžením převážně v intravilánu osad.

Příčný sklon vozovky bude ponechán stávající s lokálním vyrovnáním nerovností. Sklon vozovky odpovídá směrovému uspořádání vozovky. V přímých úsecích a obloucích s velkým poloměrem je přibližně střechovitý. V obloucích s malým poloměrem se plynule překlápí podle osy ve sklon jednostranný.

2.5 ZEMNÍ PRÁCE

Na začátku a konci úpravy a v odbočce na Bezděčí bude v délce 5,0 m provedeno proměnné frézování tak, aby nevznikla výšková hrana.

Dále bude provedeno proměnné frézování u asfaltových sjezdů v délce 3,0 m.

Dále budou v rámci vyrovnání povrchu odfrézovány drobné nerovnosti (vyvýšeniny) v úhrnném množství cca 5,0 m³.

Likvidace odfrézovaného materiálu bude v režii zhotovitele, včetně odvozu, likvidace/recyklace, poplatku a uložení.

V intravilánu osad Roubanská a Chlum bude v blízkosti nemovitostí odstraněn stávající živičný kryt v tl. 50 mm v celé šířce komunikace kvůli plynulému napojení nemovitostí. Jedná se o úseky v km 59,830-59,850; km 59,875-59,955 v osadě Roubanská a km 62,635-62,655 v osadě Chlum. Materiál z odbouraného krytu bude odvezen a uložen na skládku nebezpečného odpadu.

Vozovka po odfrézování bude očištěna.

Silnici II/368 křížují některé stávající sítě technického vybavení území (inženýrské sítě). Je nutné brát v potaz, že úprava vozovky bude prováděna v ochranných pásmech těchto sítí. Při výstavbě je nutné dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací v jejich blízkosti a zamezit jejich poškození.

V rámci úpravy bude v celém úseku sejmut drn ze stávající krajnice, předpokládaná tloušťka je 50 mm.

Humózní vrstvy:

Úprava silnice II/368 probíhá výhradně ve stávající trase stávající komunikace a nedochází tedy k dotčení zemědělsky obdělávaných pozemků (ZPF) a tím k potřebě snímání humózních vrstev z těchto ploch.

2.6 BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

Silniční záchytné systémy

Do této kategorie patří především svodidla a zábradlí. V rámci stavby nejsou navržena žádná nová svodidla ani zábradlí, ani v současnosti se v řešeném úseku taková nenacházejí.

Vodící bezpečnostní zařízení

Mezi vodící bezpečnostní opatření patří mj. vodící čáry vodorovného dopravního značení nebo směrové sloupky.

Vodorovné dopravní značení bude nově zřízeno dle TP 133, kap. 4.1. Vozovka bude opatřena vodorovným dopravním značením v podobě vodících čar š. 0,125 m. Vodorovné značení bude na vozovce vyznačeno stříkaným nehluchým strukturovaným plastem. V prostoru křižovatky se silnicí III/36830 bude provedena přerušovaná čára šířky 0,25 m.

V rámci stavby budou v extravilánu osazeny nové směrové sloupky - u sjezdů červené, podél komunikace bílé v rozestupech dle Koordinační situace.

2.7 KŘIŽOVATKY, MOSTNÍ OBJEKTY

Součástí úpravy silnice je úprava křižovatky se silnicí III/36830

V křižovatce bude provedeno plynulé napojení vozovky proměnným frézováním v délce 5,0 m.

V místě napojení bude provedena řezaná spára vyplněná asfaltovou zálivkou typu N1.

2.8 SJEZDY

Na silnici II/368 je napojeno několik samostatných hospodářských sjezdů, sjezdů účelových komunikací a sjezdů k nemovitostem v osadách Roubanská a Chlum, viz. koordinační situace.

Sjezdy budou upraveny z důvodu zvýšení nivelety vozovky za účelem zajištění jejich plynulého napojení.

V případě asfaltových sjezdů bude povrch sjezdu očištěn, odfrézovány nerovnosti a provedena vrstva asfaltového betonu ACO 11+ v tl. 50 mm na spojovacím postřiku. Mezi komunikací a sjezdem bude provedena řezaná spára vyplněná asfaltovou zálivkou typu N1.

V případě nezpevněných sjezdů je navrženo odstranění stávajícího materiálu v tloušťce do 50 mm a provedení nové hutněné vrstvy v tloušťce 150 mm provedení nové hutněné vrstvy v tloušťce 150 mm ze šterkodrti ŠDb. Sjezdy je možno provést i z recyklovaného materiálu v kvalitě dle požadavku investora.

2.9 VEGETAČNÍ ÚPRAVY, ZATRAVNĚNÍ

Součástí stavby není provedení náhradní sadové výsadby. V rámci stavby nedojde ke kácení lesní, ani mimolesní zeleně.

2.10 VYTYČENÍ OBJEKTU

Pro návrh stavby bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření zájmového území.

Výpočet projekční osy komunikace byl proveden v souřadnicovém systému S-JTSK, osa byla navržena pouze orientačně – pro vlastní provedení rekonstrukce krytu nemá význam a nelze ji ani použít pro identifikaci přesného středu vozovky, tj. pro určení přesné polohy střední dělicí čáry – toto bude provedeno po dokončení rekonstrukce krytu povrchu vozovky na místě samém dle konkrétních šířek vozovky.

Výškové poměry jsou řešeny ve výškovém systému B.p.v.

V rámci stavby budou vytyčeny pouze body na začátku a konci úpravy a v křižovatce se silnicí III/36830. Souřadnice těchto bodů jsou vyznačený v příloze koordinační situace.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

3.1 PRŮZKUM SÍTÍ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ

Úkolem průzkumu bylo zjistit u příslušných správců či vlastníků jednotlivých sítí průběh podzemních i nadzemních zařízení technického vybavení území v prostoru budoucí stavby. Od všech správců inženýrských sítí bylo získáno písemné či elektronické vyjádření o existenci (či neexistenci) jednotlivých sítí, včetně originálního zákresu buď v námi dodané situaci zájmového území stavby, nebo situačního podkladu příslušných správců. Tyto zákresy jsou uloženy u projektanta akce a všechny inženýrské sítě, vyskytující se v prostoru stavby, jsou překresleny do koordinační situace stavby. Většina inženýrských sítí byla navíc získána v jejich digitální podobě, která rovněž byla přenesena do koordinační situace stavby.

Před vlastní stavbou je nutné veškeré inženýrské sítě vytyčit a určit jejich skutečnou polohu! U všech sítí, u nichž se nepředpokládají úpravy (což jsou u této stavby prakticky všechny sítě), musí být zajištěna jejich ochrana před poškozením. Jakékoliv práce v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutné projednat s jejich správci.

U některých inženýrských sítí není, dle sdělení správců, možné určit zcela přesně jejich polohu, proto je nutné, aby před zahájením výstavby došlo k opětovnému vytýčení sítí, a především při vlastní výstavbě byla zjištěna jejich skutečná poloha.

Přehled vyskytujících se funkčních inženýrských sítí a jejich správců:

vedení ZVN nadzemní	Čeps
vedení VN nadzemní	E.ON
vedení NN nadzemní	E.ON
síť elektronických komunikací	CETIN
středotlaký plynovod	GasNet
vodovod	Vodárenská akciová společnost
kanalizace	Vodárenská akciová společnost

V průběhu výstavby dojde v místech křížení s inženýrskými sítěmi k zásahu do jejich ochranného pásma. Stavební činnosti v blízkosti podzemního vedení nebo pod nadzemním vedením je nutné provádět podle obecně platných předpisů a podle podmínek jednotlivých správců uvedených v jejich vyjádřeních – viz dokladová část projektu.

3.2 DIAGNOSTICKÝ PRŮZKUM VOZOVKY

Předmětem této projektové dokumentace je návrh rekonstrukce krytu stávající silnice II/368. Návrh skladby vozovkového souvrství silnice II. třídy vychází z požadavku investora stavby. Navržená obrusná vrstva z ACO 11+ odpovídá požadavkům TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Trasa rekonstruované komunikace jak směrově tak výškově kopíruje stávající stav. Niveleta komunikace bude z velké části úpravy zvýšena o 50 mm. Rekonstrukce krytu je navržena v celé stávající šířce vozovky.

Návrh rekonstrukce krytu:

Technologický postup:

- **Trasa rekonstruované komunikace jak směrově tak výškově tak šířkově kopíruje stávající stav. Niveleta komunikace bude z velké části úpravy zvýšena o 50 mm.**
- Na začátku a konci úpravy a v odbočce na Bezděči bude v délce 5,0 m provedeno proměnné frézování tak, aby nevznikla výšková hrana.
- V intravilánu osad Roubanská a Chlum bude v blízkosti nemovitostí odstraněn stávající živičný kryt v tl. 50 mm v celé šířce komunikace kvůli plynulému napojení nemovitostí.
- V první fázi bude provedeno lokální vyrovnání stávající asfaltové vrstvy z ACL 16 proměnné tl. na spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m².
- **Následně bude v celé délce úpravy proveden spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m².**
- **Následně bude v celé délce úpravy provedena pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11+ tl. 50 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.**

Návrh rekonstrukce sjezdů a krajnic:

- Bude provedena úprava stávajících hospodářských sjezdů a sjezdů účelových komunikací tak, aby napojení bylo pro provedení navýšení nivelety plynulé bez výškové hrany.
- V případě asfaltových sjezdů bude povrch sjezdu očištěn, odfrézovány nerovnosti a provedena vrstva asfaltového betonu ACO 11+ v tl. 50 mm na spojovacím postříku. Mezi komunikací a sjezdem bude provedena řezaná spára vyplněná asfaltovou zálivkou typu N1.

- V případě nezpevněných sjezdů je navrženo odstranění stávajícího materiálu v tloušťce do 50 mm a provedení nové hutněné vrstvy v tloušťce 150 mm ze štěrkodrti ŠDb. Sjezdy je možno provést i z recyklovaného materiálu v kvalitě dle požadavku investora.
- Součástí všech oprav bude úprava nezpevněných krajnic v šířce 0,50 m. Úprava krajnic bude spočívat v odstranění drnu v tl. do 50 mm a provedení nové hutněné krajnice z štěrkodrti ŠDb. Krajnice je možno provést i z recyklovaného materiálu v kvalitě dle požadavku investora.

3.3 DOTČENÉ GEODETICKÉ BODY

V okolí stavby se nachází nivelační, zhušťovací či trigonometrické body.

4 GEOTECHNICKÝ A HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM

V rámci rekonstrukce obrusné vrstvy vozovky není geotechnický a hydrogeologický průzkum nezbytný. Případné ohrožení podzemních vod po dobu výstavby je možné pouze případnou havárií přivlastní výstavbě.

5 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM

Návrh úpravy silnice II/368 představuje, minimálně co se počtu stavebních objektů týká, poměrně jednoduchou stavbu spočívající v převážně v povrchové úpravě stávající komunikace.

Z toho důvodu jsou pro tuto stavbu navrženy pouze stavební objekt přímo související s navrhovanou úpravou SO 101 – Silnice II/368 a objekt dopravně inženýrských opatření SO 182.

6 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Na silnici II/368 dojde k rekonstrukci krytu, která spočívá v první fázi ve vyrovnávce stávajícího profilu z ACL 16 a následně v pokládce nové obrusné vrstvy ACO 11+ v tl. 50 mm na stávající povrch komunikace. Převážně dojde k navýšení nivelety o 50 mm.

Konstrukce vozovky je navržena:

Asf. beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj postřik z kat. asf. emulze	PS-C		ČSN 73 6129
Asf. beton pro ložno vrstvu	ACL 16	PROM. TL.	ČSN EN 13108-1
<u>Spoj. postřik z kat. asf. emulze</u>	<u>PS-C</u>	<u>0,4kg/m²</u>	<u>ČSN 73 6129</u>
Celkem		MIN. 50 mm	

Součástí všech oprav bude úprava nezpevněných krajnic v šířce 0,50 m. Úprava krajnic bude spočívat v odstranění drnu v tl. do 50 mm a provedení nové hutněné krajnice z štěrkodrti ŠDb. Krajnice je možno provést i z recyklovaného materiálu v kvalitě dle požadavku investora.

Další ustanovení:

Příčné spáry budou ošetřeny modifikovanou asfaltovou zálivkou a dle potřeby případně profrézováním či proříznutím.

Stejně bude případně ošetřena případná podélná spára v druhé etapě (za odbočkou na Bezděčích).

7 ODVODNĚNÍ

Silnice II/368 je odvodněna podélným a příčným spádem vozovky, přes nezpevněné krajnice do stávajícího odvodňovacího zařízení.

Podzemní vodní zdroje nebudou navrženou stavbou nijak ohroženy, nepočítáme-li možnost případné havárie při výstavbě, již musí řešit zhotovitel stavby dle platných předpisů.

8 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ

Vozovka bude opatřena vodorovným dopravním značením v podobě vodících čar š. 0,125 m. Vodorovné značení bude na vozovce vyznačeno stříkaným nehluchým strukturovaným plastem. V prostoru křižovatky se silnicí III/36830 bude provedena přerušovaná čára šířky 0,25 m. Stávající svislé dopravní značky budou ponechány.

V extravilánu budou osazeny nové směrové sloupky. Budou použity plastové sloupky s plochým profilem. Vzdálenost sloupků dle přílohy Koordinační situace.

9 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

9.1 POSTUP VÝSTAVBY

Při stanovení délky výstavby je nutné vycházet především z potřeby provádění vlastní úpravy komunikace a současně potřeby vedení veřejného provozu po etapách.

Celková délka výstavby je stanovena na dobu 6 týdnů. V optimálním případě, zejména při vhodných klimatických podmínkách a vhodné organizaci výstavby a dopravy, je možné navrženou dobu výstavby zkrátit. Konkrétní termín, ve kterém bude stavba prováděna, určí objednatel stavby v rámci smlouvy se zhotovitelem.

Rekonstrukce silnice II/368 bude rozdělena do dvou etap rozdělených křižovatkou se silnicí III/36830 v km 60,996 (dle geoportálu ŘSD).

Stavba v etapě I a II bude probíhat za vyloučeného provozu na silnici II/368. Transzitní doprava bude vedena po objízdě trase. Průjezd stavbou pro autobusovou linkovou dopravu a obyvatele a zásobování osad Roubanská a Klen bude umožněn. Vjezd pro obyvatele a zásobování bude individuálně umožněn na základě povolenky, kterou vystaví zhotovitel stavby.

Pro první etapu bude vrchní živičná vrstva položena bez podélné středové spáry za úplné uzavírky (vč. BUS) v průběhu víkendu.

Pro druhou etapu se zhotovitel pokusí zajistit rovněž úplnou uzavírku na jeden víkend pro pokládku vrchní živičné vrstvy. V opačném případě bude pokládka probíhat po polovinách, podélná středová spára bude zapravena.

Konečné řešení etapizace výstavby, resp. vedení veřejného provozu zajistí zhotovitel stavby, včetně stanovení místní a přechodné úpravy provozu před zahájením stavby.

Přesný postup výstavby si s ohledem na použité technologické postupy, klimatické i jiné vlivy určí zhotovitel stavby. Nad dodržováním postupů výstavby a prováděním technologických řešení bude dohlížet technický dozor objednatele akce.

Dodržení plynulosti a koordinovanosti stavby je povinen zajistit zhotovitel stavby. Podrobný harmonogram prací pro celou stavbu bude zpracován zhotovitelem v dostatečném předstihu před zahájením stavby. S tímto časovým plánem budou seznámeni všichni dodavatelé, subdodavatelé a zhotovitelé. Harmonogram bude zpracován tak, aby nemohlo docházet ke zvýšenému tlaku na pracovní tempo a zatížení zaměstnanců a aby jednotlivé fáze pracovních postupů plynule navazovaly, a bude pravidelně aktualizován s ohledem na skutečný postup prací.

9.2 BEZPEČNOST PRÁCE

Při provádění montážních a zemních prací je nutné dodržovat všechny platné montážní a bezpečnostní předpisy a platné ČSN. Všechny podzemní inženýrské sítě musí být vytyčeny a během stavby viditelně označeny. Při všech souběžích a kříženích s jinými inženýrskými sítěmi je nutno dodržet ČSN 73 6005.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat:

- Zákoník práce č. 262/2006 Sb. v platném znění
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5 v platném znění
- Nařízení vlády č. 362/2006 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky v platném znění
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění

Při pracích v blízkosti vedení inženýrských sítí je nutné dodržovat veškeré podmínky pro ochranná a bezpečnostní pásma, které stanoví zákon 458/2000 Sb. v platném znění.

Případné zajištění koordinátora BOZP na stavbě bude v režii zhotovitele.

9.3 POŽÁRNÍ OCHRANA

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů v platném znění:

§ 5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob

§ 15 - dokumentace požární ochrany

§ 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně

Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti v platném znění:

§ 3, 9 - umístění hasících přístrojů, hasící přístroje

§ 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce

§ 30 - 40 dokumentace požární ochrany

Vyhláška MV č. 87/2000 Sb. v platném znění, kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách

§ 3 - podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

10 OBECNÉ POŽADAVKY

Dokumentace je zpracována v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb.

Dokumentace respektuje obecné technické požadavky na komunikaci definované v části páté vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a v ní citovaných technických normách a také splňuje požadavky dotčených orgánů a vlastníků technické infrastruktury umístěných v prostoru stavby.

V Brně, únor 2021

Ing. Tomáš Navrátil