A DSP+PDPS

OBJEDNATEL:

MĚSTO TŘEBÍČ
Karlovo náměstí 55, 674 01 TŘEBÍČ

Linio Plan, s.r.o.
Sochorova 23, 616 00 Brno

HIP	Ing. Martin Vacek	
Zodp. projektant	Ing. František Kokorský	
Vypracoval	Ing. František Kokorský	
Kontroloval	Ing. Tomáš Jakl	

Autorizační razítko

Název stavby :
Most, ev.č.590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon

Kraj : VYSOČINA

Stavební objekt
ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Název dokumentu
Zásady organizace výstavby

Formát	
Datum	5/2017
Číslo střediska	AT. S2
Měřítko	

Č. .zakázky :	Č. objektu :	Stupeň:	Členění :	Č. výkresu :	Č. paré :
L-11-028-600		DSP+PDPS	A	6.1	

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

k projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS) na akci

Most, ev.č.590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon

OBSAH:

2. CHARAKTERISTIKA A CELKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVENIŠTĚ 2
3. STANOVENÍ OBVODU STAVENIŠTĚ 3
4. ZÁSADY NÁVRHU ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ 4
5. NÁVRH POSTUPU A PROVÁDĚNÍ VÝSTAVBY 4
6. OBJEKTY PŘEDČASNÉHO UŽÍVÁNÍ 7
7. MOŽNÉ NAPOJENÍ NA ZDROJE 7
8. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY 8
9. PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ 9
10. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ OCHRANY STAVENIŠTĚ A OKOLÍ 9
11. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY 9
12. NÁVRH ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY 10
13. PODMÍNKY PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI 11

2. CHARAKTERISTIKA A CELKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ STAVENIŠTĚ

Místní komunikace Poušov je součástí silniční sítě města Třebíč, která zajišťuje dopravní obslužnost daného území a v předmětné části rekonstrukce leží na území města Třebíč. Stávající místní komunikace Poušov slouží jako důležité propojení předměstských částí Třebíče – Podklášteří – Borovina či Řípov. V komunikačním systému města je spojnicí mezi západní a severní částí města a propojuje silnice III/02324 (do místní části Řípov) a silnici II.třídy číslo 351 (Třebíč – Čechtín) s napojením na ulici Račerovická.

Zájmové území stavby rekonstrukce místní komunikace a mostů leží v západní části města Třebíč v území jen částečně zastavěném. Staveniště je prostorově vymezeno ve směru od odpojení ze silnice III/02324 (směr od ulice Pražská či části Řípov) začátkem úpravy v místě cca 150m před mostkem přes náhon k malé elektrárně. Konec úpravy je pak v km 0,45043 staničení stavby v místě křižovatky s místní komunikací za mostem přes řeku Jihlavu. V úseku intravilánu se stavba nachází v pruhu kolem stávající místní komunikace Poušov proměnné šířky. Území stavby prochází územím jen částečně zastavěným (několik obytných domů, autokemp, rybářství) prakticky po stávající místní komunikaci včetně dvou mostků přes vodoteče (náhon a řeka Jihlava) bez potřeby demolic pozemních objektů a s částečným dopadem na okolní dopravní prostor včetně napojení místních a účelových komunikací. V okolí se nachází nemovitosti (zahrady a rybníky). V oblasti se vyskytuje také hodně mimolesní zeleně. Rozsah staveniště je určen převážně stávajícím zemním tělesem komunikace, polohou stávajících mostků a záborem pro úpravu a rozšíření komunikace a nový chodník či nástupiště autobusové zastávky na pravé straně. Na levé straně je rozsah staveniště omezen stávajícím oplocením přilehlých nemovitostí (Rybářství, zahrady) a na pravé straně polohou zástavby Autokempu Poušov.

Z hlediska morfologie území ho lze charakterizovat jako mírně pahorkovité, jen částečně zastavěné území s výraznou výškovou změnou v průběhu trasy, rozdíl výšky začátku a konce trasy je cca 7,3m. Oblast upravované komunikace se nachází v území nadmořské výšky mezi 407,3 a 397,1 m, ve výškovém systému Bpv, s výškovým rozdílem do 10,5 m. Nejnižší místo je ve dvou třetinách úseku před mostem přes Jihlavu. Na konci úseku stavba navazuje na pokračování místní komunikace Poušov, která zde má již z hlediska morfologie hornatý charakter.

Záměrem stavby obecně je rekonstrukce místní komunikace Poušov a dvou mostků přibližně v části trasy mezi náhonem k malé vodní elektrárně a řekou Jihlavou v celkové délce 450,43m. Stavba zahrnuje obecně kompletní rekonstrukci vozovky místní komunikace včetně drobných prostorových úprav vedení trasy a šířkových parametrů (spojené s homogenizací šířkového uspořádání) s vyřešením vazeb na okolní komunikace (úprava napojení místních a účelových komunikací v minimálním nutném rozsahu) a výměnou celé kce vozovky s úpravou podloží i zřízení autobusové zastávky v nové poloze a dobudování okolního dopravního prostoru zahrnující krátké úseky jednostranného chodníku, úpravu sjezdů k okolním nemovitostem, zřízení opěrných zdí podél komunikace a také dopravní značení. V rámci stavby nedojde ke změně stávajícího systému odvodnění komunikace (bez zřízení nové dešťové kanalizace a nových uličních vpustí). Rekonstrukce místní komunikace si vyžádá i přeložky či úpravy stávajících inženýrských sítí. Součástí stavby a PD jsou objekty kácení vzrostlé zeleně a náhradní výsadby za skácené vzrostlé dřeviny. Součástí stavby a PD

je dále rekonstrukce stávajícího mostu ev.č.590266 přes řeku Jihlavu a mostku ev.č. 590266-M-03 přes náhon k malé vodní elektrárně.

Význam stavby spočívá ve zlepšení stávajícího stavu při využití odpovídajících návrhových prvků šířkového uspořádání a vylepšení směrového a výškového vedení trasy což povede ke zkvalitnění silničního spojení v západní části města v úseku mezi mosty přes náhon k elektrárně a přes řeku Jihlavu (v budoucnu má rekonstruovaná komunikace také sloužit jako objízdná trasa pro případ realizace dopravních staveb event. oprav na komunikacích v centru města). Nový kryt vozovky bude mít příznivý vliv na snížení hluku i emisí v okolí komunikace v oblasti oddychové zóny města.

Zájmové území rekonstruované místní komunikace Poušov v intravilánu města je protkáno několika trasami inženýrských sítí. Zvolený způsob rekonstrukce vozovky komunikace, úprava jejího šířkového uspořádání, rekonstrukce stávajících mostů a dobudování části okolního dopravního prostoru si vyžádá úpravu či přeložku několika stávajících dotčených inženýrských sítí. Zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu se v malé míře vyskytne - tam, kde bude díky úpravám rozšířena komunikace. Jeho rozsah bude však vzhledem celkovému objemu stavby malý.

Trasa rekonstrukce místní komunikace Poušov včetně všech souvisejících stavebních objektů nezasahuje do žádného zvlášť chráněného území. Do prostoru stavby nezasahují žádná pásma hygienické ochrany vodních zdrojů, rovněž národní kulturní památky se v blízkosti stavby nenacházejí. Prakticky celé zájmové území se nachází v záplavové oblasti řeky Jihlavy. Výška hladiny Q100 je dle „Stanovení záplavového území významného vodního toku Jihlava v kraji Vysočina v úseku říční kilometr 86,500-154,915 (Útvar hydroinformatiky – Ing. Vladislav Gimun v roce 2006)“ 385,35 m.n.m..

3. STANOVENÍ OBVODU STAVENIŠTĚ

Velikost staveniště byla stanovena s ohledem na potřeby realizace stavby. Rekonstrukce místní komunikace Poušov se nachází na pozemcích vedených jako ostatní plochy-ostatní komunikace nebo ostatní plochy-sportoviště a rekreační plocha ve vlastnictví města Třebíč. V menší míře pak na pozemcích vedených jako orná půda, ostatní plochy–neplodná půda, zahrada a trvalý travní porost ve vlastnictví města Třebíč, dále jako ostatní plocha-manipulační plocha ve vlastnictví Moravského rybářského svazu, lesní pozemek ve vlastnictví soukromé osoby a v minimální míře pak na pozemcích vedených jako vodní plocha-koryto vodního toku, které jsou ve vlastnictví Povodí Moravy.

Stavba se bude realizovat jako rekonstrukce stávajícího tělesa komunikace na stávajících pozemcích maximálně s menšími úpravami.

Vlastní staveniště zahrnuje plochy trvalého a v minimální míře i dočasného záboru do jednoho roku, obvod staveniště byl stanoven jako vnější hranice záborů trvalých a dočasných. Obvod staveniště respektuje v maximální možné míře (pokud je to reálné) soukromé pozemky a je dán rozsahem nezbytných úprav směrového a především šířkového uspořádání.

Trvalý zábor je dán technickým řešením stavebních objektů trvalého charakteru.

Dočasný zábor do jednoho roku zahrnuje plochy úprav koryta vodotečí u mostů a plochy přeložek inženýrských sítí. Manipulační pruhy podél trvalých záborů nejsou uvažovány.

4. ZÁSADY NÁVRHU ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

Lokalita hlavního stavebního dvora a ploch zařízení staveniště nebyla v průběhu zpracování DSP určena, ale je doporučeno, jako hlavní stavební dvůr použít plochy města Třebíč, na jehož území se stavba nachází. Plocha HSD se kromě buněk zařízení staveniště uvažuje s využitím i pro skládky kusového materiálu. Předpokládá se, že výroba živičných směsí bude prováděna v centrálních výrobnách.

Plochy potřebné pro zařízení staveniště budou předmětem nabídky uchazečů na zhotovení stavby. Bude však nutné, aby zhotovitel zajistil nebo zřídil meziskládku na uložení kubatury sejmutého humusu a ornice pro další využití na stavbě a kubatury odkopaného materiálu pro zpětné použití např. materiál z podkladních vrstev rušené stávající konstrukce vozovky na násypy chodníků nebo na dosypávku nezpevněných krajnic. Tuto skládku a dále např. kusového materiálu apod. je nutno omezit na nejnutnější dobu. Pro skládky lze v menší míře využít i silničního pozemku, pokud to bude reálné. Projednání a pronájem jiných ploch potřebných pro zařízení staveniště a skládky si zajistí zhotovitel stavby a náklady zahrne do své cenové nabídky.

Vyfrézovaný materiál se na stavbě nevyskytuje (stávající rušená vozovka se nebude frézovat).

Na plochu pro meziskládku sejmutého drnu (humózní horizont) a ornice bude vytypována a městem odsouhlasena plocha v katastru města. Drn (sejmutý humózní horizont) či ornice budou zpětně využity pro potřeby stavby v celé kubatuře. Zbývající nedostatek kubatury zajistí dodavatel stavby na své náklady (město Třebíč nemá potřebnou kubaturu k dispozici).

Příjezd na stavbu bude zajištěn po místní komunikaci Poušov z obou možných směrů v závislosti na stavu rekonstrukce obou mostů přes vodoteče a výjimečně po stávajících veřejných místních komunikacích v městě Třebíč, pokud to bude reálné.

5. NÁVRH POSTUPU A PROVÁDĚNÍ VÝSTAVBY

S ohledem na poměrně velký rozsah stavby a požadavek na co největší zkrácení zrušeného příjezdu k jednotlivým nemovitostem v průběhu výstavby je doporučeno stavbu realizovat v dílčích etapách tvořenými úseky se stavbou jednotlivých mostů přes vodoteče.

Vzhledem k rozsahu stavby se nepředpokládá realizace v jednom časovém období, stavbu bude nutné rozdělit do dvou časových etap (investor rovněž předpokládá etapizaci stavby – cca na tři roky vzhledem k finančním prostředkům). Stavba by se měla realizovat v jednotlivých etapách v součinnosti s rekonstrukcí mostů přes náhon a řeku Jihlavu. Část stavby (dostavba okolního dopravního prostoru) se může teoreticky realizovat ve stejném časovém období nebo později, zde bude záležet na finančních možnostech města v době realizace stavby.

Při současných dostupných informacích lze uvažovat s následujícími časovými termíny:

Odevzdání změnové PD – DSP + PDPS	05/2017
Vydání změny stavby před dokončením	08/2017 (odhad)
Zahájení stavby	09/2017 (odhad)
Doba realizace	cca 9 měsíců

Tyto termíny nejsou závazné a mohou se měnit v závislosti na zajištění finančních prostředků na výstavbu, zajištění stavebního povolení, navržené etapizaci stavby atd.

Realizace stavby bude probíhat při úplném vyloučení dopravy a úplné uzávěře s předpokládaným odkloněním dopravy na objízdné trasy a při zachování omezené místní veřejné dopravy. Tranzitní doprava je zde minimální a bude odkloněna. Realizaci stavebních úprav bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byla zajištěna alespoň provizorní dostupnost dané lokality pro místní dopravu, hasiče, policii a zdravotní záchranou pomoc například po místních komunikacích města v okolí s možností krátké vzdálenosti pro dojití.

Doporučený (nezávazný) návrh postupu výstavby:

Stavba se předpokládá realizovat ve dvou samostatných časových etapách.

1.etapa: rozsah realizace v této etapě se předpokládá v úseku od km 0,000 (ZÚ) – 0, 240.

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce stavby 1. etapy a provedena příprava území (tu lze provést pro obě etapy zároveň). V rámci přípravných prací se provede sejmutí ornice a humózního horizontu, odstraněny budou stavbou dotčené objekty – ploty, drobné předměty, odstraněny silniční obruby podél komunikace a smýceny dotčené keře a živé ploty. Kácení vzrostlých stromů bude provedeno v předstihu v období vegetačního klidu. Jako první z hlavních objektů je navržena demolice mostku přes náhon. Následovat bude vlastní realizace mostu přes náhon (SO 201) včetně zřízení provizorního přemostění náhonu. Po jeho dokončení se provede odstranění stávající vozovky v celé šířce a v tloušťce podle navrženého technologického postupu a zahájí se výstavba přeložek inženýrských sítí, výkopy pro vsakovací drenáže a poté se budou realizovat objekty komunikace (SO 101), úpravy sjezdů (SO151) a chodníků (SO141). Objekty přeložek IG sítí stejně jako VO bude na konci trasy etapy (km cca 0,240) provizorně přepojeno na stávající vedení sítí. V závěru stavby 1.etapy se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice za vyloučeného provozu, zabezpečí se provizorní napojení na konci úpravy první etapy na stávající stav a budou provedeny dokončovací práce spočívající v nezbytné úpravě okolního dotčeného dopravního prostoru včetně dotčených ploch pro veřejnou zeleň a úpravy svislého dopravního značení. Poté se tento úsek komunikace předá do provizorního užívání do doby než bude dokončena stavba 2.etapy.

2.etapa: rozsah realizace v této etapě se předpokládá v úseku od km 0,240 – 0,54043 (KÚ).

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce stavby 2. etapy a provedena příprava území (pokud již nebyla provedena v 1.etapě). Jako první z hlavních objektů je navržena realizace přeložky vodoteče za mostem přes řeku Jihlavu (SO 381). Následovat by měly přípravné práce pro zabezpečení provedení rekonstrukce mostu přes řeku Jihlavu tak, aby byl umožněn příjezd těžké techniky k mostu, objekt demolice stávajícího mostu, zrušení stávajícího VO a zabezpečení ostatních stávajících kabelových vedení IG sítí (před jejich vlastní přeložkou či úpravou). Dále se provede přeložka vodovodu. Po dokončení přeložky se bude realizovat objekt mostu a po skončení hlavních stavebních prací by se provedla realizace opěrných zdí (SO 211 a 212). Po dokončení zdí se uzavře pro veškerý provoz zbytek úseku v této etapě (stejně jako příjezd do Autokempu) a po odstranění stávající konstrukce vozovky se budou realizovat ostatní objekty přeložek

inženýrských sítí v rozsahu celého úseku první etapy. Následovat budou objekty komunikace (SO 101), úpravy sjezdů (SO151) a chodníků (SO141). Nová konstrukce vozovky se bude realizovat jako součást objektu komunikace. Souběžně budou provedeny výkopové práce pro vsakovací drenáže. Stavba se bude realizovat po úsecích tak, aby byla minimalizována doba omezení příjezdu k jednotlivým nemovitostem v okolí stavby, především aby se zajistila obslužnost areálu Autokempu Poušov na co nejdelší dobu výstavby. Pohyb chodců v průběhu výstavby bude pouze částečně omezen v příslušném úseku realizace stavby, kde bude veden v zúženém profilu podél komunikace nebo po v rámci stavby zřízených provizorních komunikacích pro pěší. Po dobu výstavby bude zajištěna provizorní funkce stávajícího veřejného osvětlení. V závěru stavby 2.etapy se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice za vyloučeného provozu, provede se úprava napojení na stávající stav v křižovatce v KÚ a budou provedeny dokončovací práce spočívající v nezbytné úpravě okolního dotčeného dopravního prostoru včetně dotčených ploch pro veřejnou zeleň a úpravy svislého dopravního značení.

Po ukončení rekonstrukce všech ploch komunikací se odstraní přechodné dopravní značení a bude provedeno kompletní vodorovné dopravní značení v celém předpokládaném rozsahu stavby.

V objektu 101 (MK s kompletní výměnou konstrukce vozovky) se obecně po odstranění krátkého úseku stávajících obrub provede v každém dílčím úseku stavby vybourání stávající vozovky v tloušťce cca 45cm (dle tloušťky nové konstrukce). Po provedení výkopových prací budou vybudovány případné další úpravy stávajících inženýrských sítí pod vozovkou místní komunikace (pokud ještě nebudou provedeny). Provede se sanace podloží vozovky (nejprve se prověří její opodstatněnost), zřízení násypového tělesa komunikace včetně aktivní zóny, zřídí se podélné vsakovací drenáže a pokládka a zhutnění ochranné vrstvy štěrkodrti v tloušťce 0,15m. Poté bude navazovat realizace konstrukce vozovky komunikace až po ložnou vrstvu živice vozovky (včetně) a vybudování s komunikací přímo souvisejících objektů (chodníky a napojení místních komunikací a sjezdů) včetně úpravy dotčených povrchových znaků stávajících inženýrských sítí. Po zhotoviteli stavby je požadováno minimalizovat dobu staveništního i případného veřejného provozu po nově vybudované vozovce před pokládkou horní, obrusné vrstvy živice.

Postup výstavby jednotlivých částí stavby a objektů bude stanoven tak, aby bylo možno dodržet následující podmínky:

- realizace rekonstrukce komunikace a mostů přes vodoteče, jejich uvedení do užívání v termínech umožňujících plynulé provádění stavebních prací na místní komunikaci Poušov
- postupné provádění rozhodujících objektů a činností z důvodu optimálního využití techniky a počtu pracovníků
- dodržení požadavků na zabezpečení veřejné dopravy, tzn. postupná realizace rekonstrukcí mostů a komunikací při dodržení navržených způsobů vedení tras veřejné dopravy
- využití vybouraného materiálu v rámci stavby, na skládku bude odvážen pouze nepoužitelný odpadový materiál.

- ukládání vytěžené zeminy využitelné dále na stavbě bez zbytečného mezideponování, minimalizovat rozvozné vzdálenosti

Realizace prací na objektech komunikací je obecně podmíněna dokončením realizace rekonstrukce mostních objektů a objektů opěrných zdí, dále také přeložkami inženýrských sítí pod vozovkou komunikace či v místě křížení.

Podrobný časový harmonogram postupu realizačních prací a rozdělení stavby na jednotlivé etapy a úseky stavby bude zpracováno dodavatelem stavby až na základě domluvy vybraného dodavatele stavebních prací a investora tj. zástupců města Třebíč dle možností a schopností vybraného dodavatele a požadavků jednotlivých účastníků stavby s ohledem na umožnění provizorního přístupu k jednotlivým nemovitostem a areálům. Základní předpoklad je realizace ve dvou etapách s rozhraním v prostoru zahrady před domem č.p.345 v km cca 0,240. Stavbu je možné dále dělit i na kratší úseky a podetapy.

6. OBJEKTY PŘEDČASNÉHO UŽÍVÁNÍ

Objekt rekonstrukce mostu ev.č.590266 přes řeku Jihlavu a mostu přes náhon bude realizován v rámci dané etapy jako první a bude předán do užívání bezprostředně po realizaci kromě konstrukce vozovky, ta bude předána v součinnosti s vozovkou silnice mimo mostní objekt.

Rekonstrukce místní komunikace Poušov v rozsahu hlavního objektu 101 (intravilán) v příslušné etapě po dokončení objektu rekonstrukce mostu není ničím omezená a může být zrealizována po dokončení veškerých zbývajících objektů podzemních inženýrských sítí nebo v souběhu s jejich realizací. Úpravy a přeložky dotčených inženýrských sítí budou v rámci jednotlivých etap uváděny do provozu postupně tak, aby nedošlo ke kolizi s objekty komunikací.

Úseky rekonstrukce místní komunikace Poušov v jednotlivých etapách (předpokládá se dvě hlavní etapy výstavby) budou společně s objekty podmiňujícími jejich provoz zprovozněny pro místní dopravu jako celek až před dokončením celé stavby v dané etapě. Některé části komunikace lze uvést do předčasného provozu v předstihu aspoň pro provizorní dopravu. Ostatní přímo související objekty stavby budou předávány k užívání po skončení prováděných prací a ve vzájemné časové koordinaci s rekonstrukcí bezprostředně související komunikace místní komunikace Poušov. Pro veškerou (i tranzitní) dopravu bude komunikace předána do užívání jako celek bezprostředně po dokončení všech jejích částí (tedy obou etap), případně po dokončení 1.etapy, pokud 2.etapa nebude časově hned následovat.

7. MOŽNÉ NAPOJENÍ NA ZDROJE

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

Pro komunikaci v průběhu realizace stavby je uvažováno s využíváním mobilních telefonů. V případě potřeby se předpokládá napojení plochy ZS na veřejnou telefonní síť.

Zemník pro stavbu se předpokládá (především materiál na chybějící kubatury násypů, kdy se předpokládá, že nejde použít materiál z výkopu v trase). Lokalita nebyla určena, bude součástí nabídky zhotovitele. Pro drobné násypy u objektu chodníků, zásypy a vyrovnání terénu bude jako materiál použit přednostně materiál z výkopu podloží (výměna). Pro dosypávku krajnic se využije materiál z podkladních vrstev rušené vozovky (vhodnost jeho použití však podléhá schválení geologa stavby). Pro předpokládanou úpravu podloží a aktivní zónu násypu se použije nakupovaný materiál z nejbližšího lomu.

8. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

V tomto oddílu jsou shrnuty odpady, jejichž vznik se očekává v rámci realizace jednotlivých stavebních objektů. Nakládání s odpady je zpracováno na základě dokumentace pro stavební povolení (DSP), jejich očekávané množství je stanoveno v soupisu prací. Přesné množství vzniklých odpadů bude známo až v průběhu provádění stavby při předávání jednotlivých odpadů k využití, odstranění nebo při předávání osobě oprávněné ke sběru nebo výkupu odpadů. Původcem odpadů budou firmy provádějící přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak budou mít povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství (zák. č. 185/2001 Sb a související vyhlášky a předpisy) a v souladu s „Plánem odpadového hospodářství Kraje Vysočina“. Odpadní materiály (odpady), jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Odpadovými materiály jsou:

a) kryty a podklady stmelené asfaltem - sejmuté živičné vrstvy budou určeny k odkoupení zhotoviteli (předpoklad je odvoz na skládku)
b) podklady vozovek nestmelené – budou přednostně využity na dosypávku zemních krajnic a na dodatečné násypy a zásypy či jiné úpravy terénu. Materiál by se měl částečně zužitkovat na stavbě.
c) beton, lomový kámen – recyklace, na skládku
d) betonové obrubníky – k opětovnému použití nebo na skládku
e) smýcené křoviny – uloží se na vytypovaný pozemek města a spálí se
f) zemina – pro zpětné využití na stavbě pro drobné násypy a zásypy, nedostatek ze zemníku
g) humózní horizont (sejmutá vrstva zatravnění v tl.0,1m) - k opětovnému použití
h) ornice (sejmutá vrstva v tl.0,2m na vytypovaných pozemcích) - k opětovnému použití
i) ocelové konstrukce - (např. zábradlí u mostu) odkoupí zhotovitel

V ekonomicky dostupném širším okolí stavby (v rámci Kraje Vysočina) je řada firem oprávněných ke sběru a výkupu odpadů nebo provozujících zařízení k využívání a odstraňování odpadů na základě zákona o odpadech č.185/2001 a dalších zákonů. Tak lze veškeré odpady, které vzniknou při výstavbě předmětné stavby využít nebo odstranit již v průběhu výstavby bez dalšího rizika ohrožení životního prostředí v území stavby a jejího okolí.

9. PŘÍSTUPY NA STAVENIŠTĚ

Stavba se nachází v území intravilánu města Třebíč. Hlavní přístup na stavbu bude zajištěn po stávající místní komunikaci Poušov v obou směrech tj. ze směru od silnice II/351 (ulice Račerovická) nebo ze směru od silnice III/02324 (do ulice Pražská či části Řípov). Místní komunikace Poušov je hlavní přístupovou cestou na staveniště.

Mimo výše uvedené není v celé trase rekonstrukce místní komunikace Poušov žádné další napojení silnice III. třídy a vyšší, pouze účelové komunikace, které jsou však šířkově pro staveništní dopravu nevhodné.

Hlavní staveništní provoz se navrhuje vést přímo v trase rekonstrukce místní komunikace Poušov s tím, že lze výjimečně a se souhlasem města využít i některé okolní zpevněné místní či účelové komunikace ve městě Třebíč (pokud to šířkové parametry dovolí).

10. POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ OCHRANY STAVENIŠTĚ A OKOLÍ

Staveniště a jeho okolí z hlediska dopravního bude zajištěno přechodným dopravním značením.

Ochrana staveniště bude zajišťována obdobně jako u jiných liniových staveb obdobného rozsahu. Vstupy na staveniště budou opatřeny informativními tabulkami s upozorněním na probíhající stavbu. Nebezpečná místa stavby, kde by mohlo dojít k úrazu, je nutno chránit před vstupem nepovolaných osob oplocením, popř. jiným vhodným opatřením. Uskladněný materiál je nutno zabezpečit proti odcizení. Odstavené pracovní mechanismy budou zajištěny proti zneužití. Při provádění odvodnění komunikace musí být zajištěn provizorní přístup k jednotlivým nemovitostem. Přes výkopy budou osazeny lávky pro pěší. Výkopy v těchto místech musí být denně po dokončení prací ohraničeny a osvětleny. Komunikace v okolí nesmí být znečišťovány stavebními mechanismy, případně dodavatel zajistí včasné odstranění nečistot. Při provádění rekonstrukce mostu musí být zajištěna možnost náhradního přechodu přes náhon k malé vodní elektrárně a řeku Jihlavu alespoň v dostupném okolí stavby.

Při provádění prací, které mají dopad na obyvatelstvo, je nutno v předstihu zajistit informování místních obyvatel prostřednictvím úřadu města. Pokud si to vyžádá charakter prováděných prací, je nutno zajistit ochranu staveniště prostřednictvím k tomu určených osob.

11. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY

Před začátkem stavby je nutné zřídit vytyčovací síť, ze které bude možno vytýčit obvod staveniště a rovněž veškeré stavební objekty.

Podmínky pro výstavbu:

- před zahájením zemních prací je nutné informovat správce dotčených inženýrských sítí a požádat o jejich vytyčení
- při práci v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutno dodržovat platné zákony, bezpečnostní předpisy a normy a podmínky dané správcem příslušné sítě
- při provádění zemních nebo jiných prací v blízkosti inženýrských sítí je stavebník povinen učinit patřičná opatření, která by zabránila poškození sítí a jejich zařízení
- během výstavby je nutné zabránit znečistění vod, zejména nesmí dojít ke znečistění vod ropnými látkami. Používané mechanizační prostředky musí být v dobrém stavu a

musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případných úkapů či úniku ropných látek

- v době výstavby je nutné provádět údržbu příjezdových komunikací. V letním a podzimním období bude věnována pozornost omezení sekundární prašnosti formou čistění a případně kropení komunikace

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.

Zhotovitel předloží certifikáty na použité matriály a výrobky.

Eventuelní práce na inženýrských sítích ve správě třetích organizací budou prováděny odbornými specializovanými zhotoviteli podle platných předpisů. V případě požadavků správců sítí budou prováděny za jejich odborného dozoru.

12. NÁVRH ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY

Stavba rekonstrukce místní komunikace Poušov v celé trase (intravilán města Třebíč) bude realizována za úplného vyloučení dopravy. Tranzitní (dálková) doprava je na dané komunikaci nevýznamná a bude po dobu výstavby trvale odkloněna a navedena na vytypovanou objízdnou trasu. Stejná objízdná trasa bude využívána i pro místní dopravu případně budou využívány místní a účelové komunikace v okolí stavby kombinované s pěší docházkou. Výluková autobusová doprava nebude řešena, po dobu výstavby bude linka městské hromadné dopravy do dané lokality zrušena. Během provádění stavebních prací bude stavba zabezpečena tak, aby byl v co nejdelším časovém období umožněn omezený místní veřejný provoz a hlavně zajištěn alespoň provizorní vjezd do dané lokality pro vozidla záchranné služby, hasičského sboru, policie a zásobování přímo nebo po místních komunikacích v okolí uzavřené komunikace s možností krátké vzdálenosti pro dojití. Dodavatel stavebních prací zajistí, aby úplná uzávěra byla časově omezená na nejnutnější dobu. Úplná uzávěra musí být v souvislých ucelených úsecích a obyvatelstvo o omezení místní dopravy dostatečně a v předstihu informováno. Stavba rekonstrukce vozovky silnice a mostů je v celé délce trasy v jen velmi mírně zastavěném obytném území. Pohyb chodců není velký a v průběhu výstavby bude částečně omezen. Pro zajištění pěší dopravy nebudou zřízeny provizorní lávky přes oba vodní toky a pěší trasy budou využívat stávající lávky a mosty v blízkém okolí stavby. Průchozí prostor chodců do nemovitostí v bezprostředním okolí stavby může být místy zúžen hranicemi stavby a opatřeními pro zajištění bezpečnosti chodců. Předpokládá se, že při realizaci některého dílčího úseku bude pěší doprava svedena na jednu stranu stavby, kde se vytvoří podmínky pro provizorní vedení pěší dopravy a na opačné straně bude zajištěn provizorní přístup k jednotlivým nemovitostem. Po dobu výstavby musí být zajištěna funkce stávajícího veřejného osvětlení.

Podrobný harmonogram a rozsah dopravních omezení, objížděk či výluk dopravy si zajistí dodavatel stavby při její realizaci. Podrobnější popis je uveden v objektu SO 191.

13. PODMÍNKY PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI

Při práci na staveništi je třeba dodržovat nařízení vlády č. 591/2006., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Všechny přístupy na stavbu budou označeny informační tabulí o provádění stavby. V průběhu výstavby budou veškeré překopy vozovky zajištěny přemostěním se zábradlím a při práci mechanizmů odkloněna pěší doprava do místa bezpečí. Výkopy budou označeny zákazem vstupu chodců.

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, navrhovat a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci. Pro danou stavbu byl zpracován plán BOZP.

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 předpisů, TKP, ČSN a ČSN EN.

Zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky.

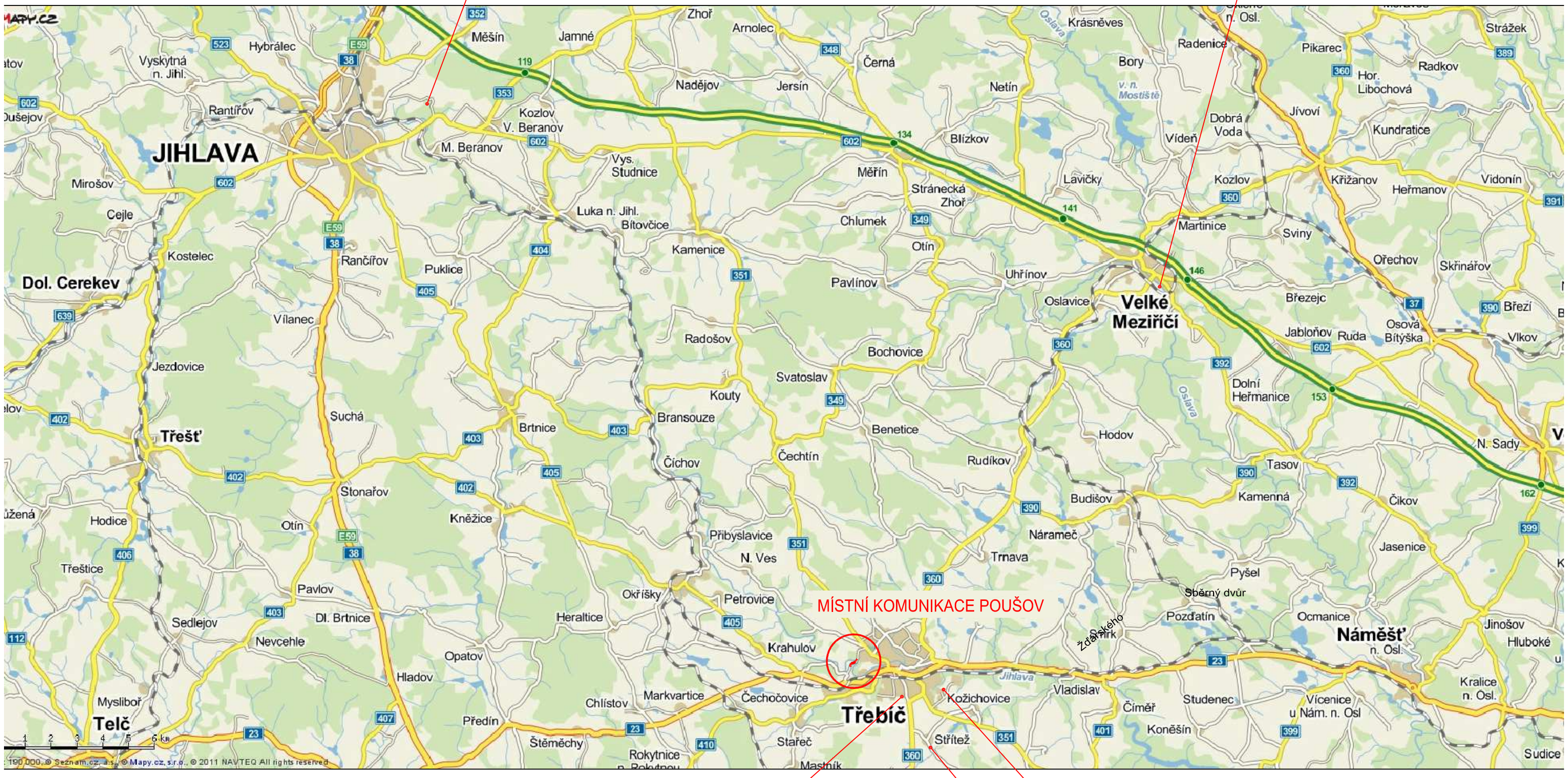
V Brně, květen 2017 Ing. František Kokorský

Most, ev.č.590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon

SITUACE SKLÁDEK 1:20 000

SLUŽBY MĚSTA JIHLAVY s.r.o
Henčov ~28 km
Beton, cihly, zemina a kamení, asfaltové směsi, směsné stavební a demoliční odpady, dřevo

Technické služby VM s.r.o.
K Novému nádraží 736, Velké Meziříčí ~20 km
Beton, cihly, zemina a kamení, asfaltové směsi, směsné stavební a demoliční odpady



GEVIN - Kovošrot, s.r.o
Znojemská 1326-HD, Třebíč ~2,5 km
Železo a ocel

ESKO-T s.r.o. Zařízení S-OO3
Petrůvky ~4,5 km
Směsné stavební a demoliční odpady

OVO - IMONT Třebíč, spol. s r.o.
Žďárského 205, Třebíč ~4 km
Beton, cihly, zemina a kamení, asfaltové směsi, směsné stavební odpady, dřevo, železo a ocel

ORIENTAČNÍ NÁVRH POSTUPU PRACÍ

k projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS) na akci

Most, ev.č.590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon

1. ETAPA

rozsah realizace v této etapě se předpokládá v úseku od km 0,00000 – 0,24000.

1. SO 191 – Dopravní opatření - v rozsahu stavby se uzavře celý úsek 1.etapy. Provoz areálu Autokempu Poušov je možný, obsluha bude po stávající komunikaci přes stávající most na řece Jihlavě
2. SO 001 – Příprava území - přípravu území lze provést v celém rozsahu stavby bez ohledu na etapizaci výstavby (kácení by mělo být provedeno v předstihu v době vegetačního klidu)
3. SO 003 - Demolice mostku přes náhon
4. SO 201 - Provizorní přemostění náhonu
5. SO 201 - Mostek přes náhon
6. SO 101 - Místní komunikace Poušov – v rozsahu 1. etapy
7. SO 141 - Chodníky – v rozsahu 1. etapy
8. SO 151 - Úpravy sjezdů – v rozsahu 1. etapy
9. SO 451 - Veřejné osvětlení – provede se pouze v rozsahu etapy 1
10. SO 461 - Přeložka opt. a metal. kabelů Telefónica – provede se pouze v rozsahu etapy 1 s provizorním napojením na stávající stav nebo ji lze provést v celém rozsahu (části s ukončením za mostkem přes náhon, ale s překopem stávající komunikace v etapě 2) Body 6, 7, 8, 9 a 10 je nutno vzájemně zkoordinovat
11. V závěru stavby 1.etapy se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice (SO101)
12. SO 802 - Náhradní výsadba - budou provedeny dokončovací práce spočívající v nezbytné úpravě okolního dotčeného dopravního prostoru včetně dotčených ploch pro veřejnou zeleň (SO802) a úpravy svislého dopravního značení (SO101). Práce v bodu 12 budou provedeny jen v případě, že mezi realizací 1. a 2.etapy bude větší časová prodleva.

2. ETAPA

rozsah realizace v této etapě se předpokládá v úseku od km 0,24000 – 0,54043 (KÚ).

1. SO 191 – Dopravní opatření - přechodné dopravní značení s uzavírkou

V rozsahu stavby se uzavře jen úsek za vjezdem do Autokempu po konec úpravy, aby byl co nejdéle možný případný provoz areálu Autokempu Poušov (po novém mostě přes náhon).

2. SO 001 – Příprava území - přípravu území v rozsahu 2.etapy, pokud již nebyla provedena v etapě 1
3. SO 381 – Úprava vodoteče
4. Stávající most přes náhon se provizorně podepře z důvodu zesílení nosnosti tohoto mostu - důvodem je umožnění vjezdu těžších stavebních mechanizmů do prostoru mezi oba mosty v oblasti (stroje pro vrtání pilot, bagry apod.)
5. SO 004 - Demolice mostu přes řeku Jihlavu
6. Odstranění stávajícího VO (minimálně v úseku od vjezdu do areálu Autokempu po konec úpravy)
7. Vyvěšení a ochrana (zabezpečení) stávajících dotčených kabelových vedení O2 a ostatních sítí v oblasti 1. etapy minimálně v úseku od vjezdu do areálu Autokempu po konec úpravy (konečná přeložka je možná až po realizaci nového mostu a silnice v oblasti 1. etapy)
8. SO 351 - Přeložka vodovodů (vhodné při omezení provozu Autokempu)
9. SO 202 - Most, ev.č.590266-TR-Kemp01 přes řeku Jihlavu
10. SO 211 - Opěrná zeď vpravo v km 0,300 - 0,361
11. SO 212 - Opěrná zeď vlevo v km 0,345 - 0,361

    Realizace zdí je nutno provádět v koordinaci s odstraněním stávající konstrukce vozovky (SO101) v úseku od v jezdu do areálu Autokempu po most přes Jihlavu a v úseku za řekou Jihlavou (pokud již nebude odstraněna pro objekt mostu).
12. Nutnost uzavření jakéhokoliv provozu na zbývající části komunikací v 2.etapě včetně uzavření provozu Autokempu Poušov
13. SO 101 - Místní komunikace Poušov – v celém rozsahu 2. etapy
14. SO 141 - Chodníky – v rozsahu 2. etapy
15. SO 151 - Úpravy sjezdů – v rozsahu 2.etapy (včetně úpravy brány do autokempu)

    Body 12 a především 13, 14 a 15 je nutno vzájemně zkoordinovat. Body 13~15 se mohou realizovat zároveň
16. SO 451 - Veřejné osvětlení – v rozsahu 1. etapy (už je postaven nový most přes náhon, lze dokončit celou přeložku VO)
17. SO 431 – Zabezpečení kabelů NN - E.ON
18. SO 461 - Přeložka opt. a metal. kabelů Telefónica – v rozsahu 2. etapy
19. V závěru stavby 1.etapy se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice (SO101)
20. Budou provedeny dokončovací práce spočívající v nezbytné úpravě okolního dotčeného dopravního prostoru včetně dotčených ploch pro veřejnou zeleň (SO802) a úpravy svislého dopravního značení (SO101).

Podrobný časový harmonogram postupu realizačních prací a rozdělení stavby na jednotlivé etapy a úseky stavby bude zpracováno dodavatelem stavby až na základě domluvy vybraného dodavatele stavebních prací a investora tj. zástupců města Třebíč dle možností a

schopností vybraného dodavatele a požadavků jednotlivých účastníků stavby s ohledem na umožnění provizorního přístupu k jednotlivým nemovitostem a areálům. Základní předpoklad je realizace ve dvou etapách s rozhraním v prostoru zahrady před domem č.p.345 v km cca 0,240. Stavbu je možné dále dělit i na kratší úseky a podetapy.

V Brně, květen 2017 Ing. František Kokorský