

REVIZE: PŘEDMĚT ZMĚNY:

VYPRACOVAL:

DATUM:

1
2
3

OBJEDNATEL:

Město Kolín

Karlovo náměstí 78
Kolín I, Kolín 280 02

ZHOTOVITEL:



www.afconsult.com

AF-CITYPLAN s.r.o.

MAGISTRŮ 1275/13
140 00 PRAHA 4tel.: +420 277 005 541
fax.: +420 224 922 072

www.af-cityplan.cz

MODERNIZACE AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ V KOLÍNĚ

NÁZEV PROJEKTU:

ČÁST / NÁZEV DOKUMENTU:

ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

STAVEBNÍ OBJEKT:

-

PŘÍLOHA:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:	D. PAULUS, DiS.		Č. ZAKÁZKY:	13-2-285	KOPIE Č.:
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	D. PAULUS, DiS.		STUPEŇ:	PDPS	
VYPRACOVAL:	M. RÝDL		ČÁST:	E.	
KONTROLA:	Ing. J. LAHODA		PŘÍLOHA Č.:	1	
MĚŘÍTKO:	POČET A4: 18	REVIZE:	-	DATUM: 02/2016	



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Zhotovitel:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Zastoupený:
Ing. Tomáš Nosek

Číslo zakázky
13-2-285

Autorský kolektiv
David Paulus, DiS.
Ing. Martin Hubáček

Kontrola:
David Paulus, DiS.

Objednatel:
Město Kolín, Karlovo náměstí 78, Kolín I, 28002 Kolín

Zastoupený

Mgr. Et. Bc. Vít Rakušan, starosta města (ve věcech smluvních)
Ing. Martin Tichý (ve věcech technických)

Modernizace autobusového nádraží v Kolíně - PD

AF-CITYPLAN s.r.o. Sídlo společnosti: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha, Česká republika
Obchodní rejstřík: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 25005
IČ: 47307218 DIČ: CZ47307218 ID datové schránky: wxnvyhk
Telefon: +420 277 005 500 Fax: +420 224 922 072 E-mail: cityplan@afconsult.com
Web: <http://www.afconsult.com> <http://www.af-cityplan.cz>



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Obsah

1	Identifikační údaje	4
1.1	Označení stavby	4
1.2	Stavebník (objednatel dokumentace)	4
1.3	Zhotovitel	4
1.4	Podzhotovitel	4
2	Popis staveniště	5
2.1	Charakteristika a celkové uspořádání staveniště včetně jeho odvodnění	5
2.2	Stanovení obvodu staveniště	5
2.3	Zařízení staveniště	5
2.4	Návrh postupu a provádění prací	6
2.5	Inženýrské sítě	6
2.5.1	Stávající inženýrské sítě	6
2.5.2	Ochranná pásma	7
2.6	Napojení staveniště na zdroje	8
2.7	Přístupy na staveniště	8
2.8	Požadavky na zabezpečení ochrany staveniště a jeho okolí	8
3	Předávání částí stavby do užívání	8
4	Nakládání s odpady	9
5	Dopravně inženýrská opatření	10
5.1	Etapy	10
5.1.1	Etapa Ia,b.	10
5.1.2	Etapa IIa.	11
5.1.3	Etapa IIb.	11
5.1.4	Etapa IIIa.	11
5.1.5	Etapa IIIb.	11
5.1.6	Etapa IVa.	11
5.1.7	Etapa IVb.	12
5.1.8	Etapa V, VI.	12
5.2	Označení staveniště	12
5.3	Požadavky na přechodné dopravní značení	12
5.3.1	Svislé dopravní značení	12
5.3.2	Vodorovné dopravní značení	13
5.4	Zásady dopravního opatření	13
6	Podmínky pro realizaci	15
6.1	Bezpečnost a ochrana	15
6.2	Bezpečnost při výstavbě	15
6.3	Bezpečnost provozu a ochrana proti vlivům prostředí	16
7	Vliv na životní prostředí	16



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8 Výskyt nálezů	16
9 Inženýrské sítě	17



1 Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Název:	Modernizace autobusového nádraží v Kolíně - PD
Kraj:	Středočeský kraj
Katastrální území:	Kolín (666858)
Obec:	Kolín (666858)
Charakter stavby:	Rekonstrukce
Stupeň PD:	PDPS

1.2 Stavebník (objednatel dokumentace)

Název:	Město Kolín
Sídlo:	Karlovo náměstí 78, Kolín I, 28002 Kolín
IČ:	00235440
Zastoupený:	Mgr. Et. Bc. Vít Rakušan, starosta města (ve věcech smluvních) Ing. Martin Tichý (ve věcech technických)

1.3 Zhotovitel

Název:	AF-CITYPLAN s.r.o.
Sídlo:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha
IČ:	47307218
Zpracovatelský útvar:	Středisko dopravních projektů
Zastoupený:	Ing. Milan Komínek – generální ředitel a jednatel
Autorský kolektiv:	David Paulus, DiS.

1.4 Podzhotovitel

Geodetické zaměření:	Ing. Martin Appelt
----------------------	--------------------



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

2 Popis staveniště

2.1 Charakteristika a celkové uspořádání staveniště včetně jeho odvodnění

Záměrem projektové dokumentace je modernizace autobusového nádraží v Kolíně. Řešená oblast se nachází v zastavěném území jihovýchodně od historického centra města Kolín a je vymezena: ze západu obchodním centrem Futurum, ze severu budovami vlakového nádraží a budovami SŽDC, z východu budovou České Pošty a z jihu zástavbou podél stávajícího autobusového nádraží.

V současnosti je území využíváno jako oddělené terminály městské a regionální autobusové dopravy a parkovací plochy.

Území se nachází více než 0,5 km východně od Městské památkové rezervace Kolín. V území nejsou vyhlášeny chráněné krajinné oblasti (CHKO), přírodní rezervace ani národní parky či jiná území dle zákona č. 114/1992 Sb.

Stavba bude využívána jako veřejný prostor. Plochy budou z hlediska užívání plnit funkci pozemních komunikací, autobusového nádraží, odstavných ploch pro autobusy, parkovacích ploch pro automobily, chodníků a ploch zeleně.

Rozsah stavebních prací zahrnuje provedení bouracích prací, odstranění nevhodné náhradní výsadby, realizace vedení inženýrských sítí, realizace nových ohrub a zpevněných ploch, realizace zastřešení nádražního prostoru, realizace veřejného osvětlení, informačního, parkovacího a kamerového systému, dále realizaci sadových úprav a mobiliářů a následné zprovoznění a předání stavby do užívání.

Návrhové parametry řešení vycházejí z předpokládaných požadavků kladených na liniové stavby.

2.2 Stanovení obvodu staveniště

Obvod staveniště je vymezen následujícími parcelami:

2896, 1605/1, 1645/15, 2808/13, 2808/21, 2895/3, 3029/4, 3029/20, 3031/1, st. 458/5, st. 915, st. 917

Stavba zasahuje do následujícího katastrálního území:

- Kolín [668150]

2.3 Zařízení staveniště

Umístění zařízení staveniště se předpokládá v jiho-východní části zabrané plochy. Místo pro dočasnou deponii zvolí dodavatel stavby.

Zařízení staveniště bude vzhledem k charakteru stavebních prací sestávat z plochy pro mezideponie a pro odstavování mechanizace, umístění maringotky nebo buňky pro stavbyvedoucího a šatny pro zaměstnance. Sociální zařízení (WC) bude zajištěno jakožto mobilní chemické.

Zásobování staveniště elektrickou energií bude zajištěno generátorem.



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

2.4 Návrh postupu a provádění prací

Návrh stavby řeší modernizaci autobusového nádraží ve městě Kolín.

Stavba v sobě zahrnuje vybudování nového terminálu pro autobusovou dopravu, rekonstrukci ulic Rorejcova, Pod Hroby a Dukelských hrdinů, vybudování nového parkoviště a odstavných ploch pro autobusy, rekonstrukce prostoru před nádražím.

Stavba bude rozdělena do jednotlivých etap výstavby z důvodu lepší dopravní obslužnosti.

MHD a zásobování bude střídavě umožněn průjezd v jednom jízdním pruhu stavenišť pomocí etapizace výstavby, SSZ a přechodného dopravního značení dle TP66 - „Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Pro osobní a nákladní tranzitní dopravu bude během celé doby rekonstrukce zřízena objízdná trasa.

Před zahájením hlavních stavebních prací je nutné provést práce související s přípravou staveniště.

- Vytyčení a ohraničení staveniště
- Zřízení zařízení staveniště
- Vytyčení průběhu inženýrských sítí
- Úprava a vyznačení tranzitních objízdných tras, popř. dopravně-inženýrských opatření. Po odstranění staveniště musí být odstraněno i provizorní dopravní značení osazené během výstavby.
- Zabezpečení staveniště

Předpokládaným termínem pro zahájení stavby je rok 2017, pro dokončení pak druhá polovina roku 2018.

Před zahájením stavby je doporučeno provést pasportizaci souvisejících objektů.

2.5 Inženýrské sítě

Průběhy sítí jsou pouze orientační, přeneseny z podkladů získaných od jejich správců, **v žádném případě neslouží jako podklad pro přesné vytyčení.**

Před započítáním stavby je nutné nechat všechny sítě vytyčit a to včetně jejich hloubky uložení. V případě, že dojde během stavby ke střetu s některou z inženýrských sítí, bude tato skutečnost řešena ve vzájemné koordinaci a na základě diskuze s projektantem a správcem sítě.

2.5.1 Stávající inženýrské sítě

V zájmovém území se vyskytují následující inženýrské sítě:

- Kanalizace a vodovod (VODOS, s.r.o., Legerova 21, 280 02, Kolín III)
- Veřejného osvětlení (AVE Kolín s.r.o., Třídvorská 1501, 280 02, Kolín V)
- Elektrického vedení (nadzemní x podzemní) – (ČEZ Distribuce, a.s., Teplická 874/8, 405 02, Děčín IV – Podmokly; ČEZ ICT Services, a.s., Duhová 1531/3, 140 53, Praha 4)
- ČD Telematika (ČD Telematika, Servis kabelových sítí Praha, skupina ochrany a dokumentace, Pod Tábořem 369/8a, 190 00, Praha 9)
- sdělovací sítě (Telefonica O2, Za Brumlovkou 266/2, 140 22, Praha 4 – Michle)
- plynovod (RWE Distribuční služby, s.r.o., Plynárenská 499/1, 657 02 Brno)
- parovod (Veolia energie Kolín, a.s., Tovární 21, 280 63, Kolín V)



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

2.5.2 Ochranná pásma

Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou především ochranná pásma inženýrských sítí, (orientační průběhy IS jsou zpracovány v projektové dokumentaci).

Ochranná pásma sítí elektro

- Ochranné pásmo nadzemního vedení od 1 kV do 35 kV - 7,0 m od krajního vodiče

Ochranná pásma podél tras telekomunikačních sítí

Tyto ochranná pásma stanovuje zákon o telekomunikacích a příslušné prováděcí vyhlášky. V zastavěných územích platí vzdálenosti, hloubky a odstupy od ostatních vedení stanovené v ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

- Pro dálkové podzemní kabely je ochranné pásmo široké 2 m a probíhá po celé délce kabelové trasy. Hloubka ochranného pásma činí 3 m a výška též 3 m (měřeno od úrovně terénu).

- Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního

vedení.

Ochranná pásma plynovodů

NTL a STL plynovody a přípojky v zastavěném území obce od půdorysu na obě stran...1 m

Ostatní plynovody a plynovodní přípojky na obě strany od půdorysu plynovodu...4 m

Podmínky pro práci v ochranných pásmech jednotlivých inženýrských sítí jsou uvedena ve vyjádřeních těchto správců.

Ochranné pásmo tepelných sítí

Šířka ochranných pásem v blízkosti zařízení pro výrobu a rozvod tepla je stanovena v zákoně 458/200 Sb. a je vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách těchto zařízení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k obrysu zařízení a činí 2,5 m.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb.

U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

U kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně činí 1,5 m půdorysně od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu.

U kanalizačních stok nad průměr 500 mm činí 2,5 m půdorysně od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu.

U kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se výše uvedené vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Ochranná pásma u pozemních komunikací

silnice I. třídy a MK I. třídy 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu

silnice II., III. třídy a MK II. třídy 15 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Ochranná pásma dráhy

Zájmové území stavby se nachází v ochranném pásmu dráhy, které je vymezeno 60,0 m od osy krajní koleje.

Ochranné pásmo lesa

V zájmovém území se nenachází

Ochranné pásmo hřbitova

V zájmovém území se nenachází

Ochranné pásmo zvláště chráněných území přírody

V zájmovém území se nenachází

Kulturní památky

V zájmovém území se nenachází

Významné krajinné prvky a památné stromy

V zájmovém území se nenachází

2.6 Napojení staveniště na zdroje

Napojení staveniště na inženýrské sítě se nepředpokládá (s výjimkou možnosti napojení na rozvod elektrické energie – zajistí si případně sám zhotovitel stavby).

2.7 Přístupy na staveniště

Příjezd a přístup na staveniště bude umožněn přes přilehlé stávající místní komunikace, konkrétně přes ulici Rorejsovu a Dukelských hrdinů.

V rámci výstavby musí být zajištěn přístup IZS.

2.8 Požadavky na zabezpečení ochrany staveniště a jeho okolí

Staveniště musí být vymezeno a vhodným způsobem označeno (dle ČSN ISO 3864) v noci a za snížené viditelnosti červeným výstražným světlem. Pěší komunikace v prostoru staveniště musí být bezpečně zajištěny. Veškeré výkopy musí být zajištěny proti pádu osob do výkopu. Veškeré výkopy hlubší než 0,5 m musí být zajištěny přechody přes výkopy s oboustranným jednotyčovým zábradlím, u výkopu hlubších než 1,5 m dvoutyčovým zábradlím se zarážkou. Veškeré obchozí trasy musí být upraveny pro pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba bude zabezpečena proti pádu vozidel do staveniště, v místech značných výškových rozdílů mezi stávající a novou niveletou vozovky při výstavbě. Vstupu nepovolaným osobám bude zabráněno mobilním stavebnicovým oplocením s výstražnými tabulkami „VSTUP DO STAVENIŠTĚ ZAKÁZÁN“ a „NEBEZPEČÍ ÚRAZU“. Jako nepřípustné je vymezení staveniště pružnou páskou.

3 Předávání částí stavby do užívání

Předpoklad průběhu stavebních prací zahrnuje možnost předčasného užívání jednotlivých stavebních objektů.



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Potřeba užívání jednotlivých částí stavby před jejím dokončením může být vyvolána nutností co nejvíce eliminovat dopad na dopravní obslužnost území. Rozhodnutí, které části a v jakém časovém horizontu budou užívány před dokončením stavby, závisí na dohodě mezi stavebníkem a zhotovitelem stavby.

4 Nakládání s odpady

Zhotovitel stavby si zajistí po dohodě s majiteli pozemků vhodnou plochu na dočasnou skládku. Vybouraný materiál z konstrukčních vrstev stávajících vozovek a případný komunální odpad bude odvezen na placenou skládku v okolí staveniště.

V rámci stavby vzniknou odpady spojené s likvidací stávajících dřevin. Rovněž vznikne stavební odpad spojený s odstraněním stávajících živičných a betonových povrchů a obrubníků. Veškeré odpady vznikající během výstavby tak i během provozu budou likvidovány v souladu s legislativními předpisy odpadového hospodářství ČR.

Betonové obrubníky a dlažba – vhodné budou znovu použity, nevhodné budou odvezeny na skládku.

Zemina a horniny – vytěžená nevhodná zemina bude použita na terénní úpravy.

Asfaltové plochy – asfalt bez dehtu – po odfrézování lze recyklovat a znovu použít (skutečnost, že asfalt neobsahuje dehet, je třeba ověřit zkouškou vylouhovatelosti).

Na stavbě se předpokládá výskyt následujících odpadů:

Katalogové č. odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
17 00	Stavební a demoliční odpad	
17 01 01	<i>Beton</i>	O
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina	
17 05 01	<i>Zemina a kameny</i>	O
17 06	Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu	
17 06 04	<i>Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03 (geotextilie apod.)</i>	O
20 02	Odpady ze zahrad a parků (včetně hřbitovního odpadu)	
20 02 01	<i>Biologicky rozložitelný odpad (z kácení zeleně)</i>	O
20 02 03	<i>Ostatní nekompostovatelný odpad (z kácení zeleně)</i>	O
20 03	Směsný komunální odpad	
20 03 01	<i>Směsné komunální odpady</i>	O
20 03 99	<i>Komunální odpady jinak blíže neurčené</i>	O

Katalogové č. odpadu	Název odpadu	Kategorie odpadu
17 03	<i>Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu</i>	
17 03 01	<i>Asfaltové směsi obsahují dehet (asfaltové kryty)</i>	N
17 03 02	<i>Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01</i>	O
17 05	Zemina (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina	
17 05 03	<i>Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky</i>	N
17 09	Jiné stavební a demoliční odpady	O
17 09 04	<i>Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 06 03</i>	N



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

5 Dopravně inženýrská opatření

Veškerá dopravní opatření vychází z „TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“.

Všechny přípravné práce a samotná realizace stavby musí zachovávat obslužnost domů pěšími.

Během všech etap bude osobní a nákladní doprava střídavě svedena do jednoho jízdního pruhu v dalších etapách potom i svedena do objízdné trasy.

Použité přechodné svislé dopravní značení pro vyznačení objízdných tras:

2x B1 - „Zákaz vjezdu všech vozidel“

1x B24b - „Zákaz odbočení vpravo“

1xC2b - „Příkaz směru jízdy vpravo“

2x E3a - „Vzdálenost“

1x E9 - „Druh vozidla“

2x E13 - „Text (Mimo ČP + smluvní podavatelé, Bioenergo, KBK)“

2x IP10a - „Slepá pozemní komunikace“

5x IP22 - „Změna místní úpravy (ulice Rorejcova průjezd omezen)“

2x IP22 - „Změna místní úpravy (ulice Pod Hroby průjezd omezen)“

4x IP22 - „Změna místní úpravy (ulice Pod Hroby a Dukelských hrdinů průjezd omezen)“

4x IP22 - „Změna místní úpravy (ulice Dukelských hrdinů průjezd omezen)“

6x IS11c - „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“

Během výstavby musí být zajištěn přístup na přilehlé pozemky a průjezd složek IZS.

5.1 Etapy

Stavba bude rozdělena celkem na devět etap. Během prvních 2 etap dojde k realizaci rekonstrukce vodovodu společnosti VHS a přeložky VTA společnosti CETIN. Zhotovitel stavby poskytne nezbytnou součinnost, tak aby mohlo dojít k souběhu prací.

5.1.1 Etapa Ia,b.

Během první etapy bude provedena rekonstrukce ulice Rorejcova. Etapa je rozdělena na dvě části tak. V první části bude uzavřena kompletně vozovka včetně chodníků podél zástavby. Plnou uzavírkou by mělo dojít ke zkrácení výstavby. Jakmile bude dokončena rekonstrukce komunikace, přesune se stavba na rekonstrukci zpevněných ploch. V tu dobu bude již ulice Rorejcova pojížděna pro veřejnou dopravu.

Autobusové nádraží je bez omezení provozu, stejně tak možnost parkování v prostoru před nádražím (u české pošty). Zásobování je dále umožněno po stávající trase.

Od etapy Ib. budou kloubové autobusy obsluhovány v novém dlouhém zálivu v ulici Rorejcova.



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

5.1.2 Etapa IIa.

Po realizaci ulice Rorejcova se stavba přesune do ulice Pod Hroby. Z důvodu zajištění zásobování české pošty, Bioenerga a dalších objektů je nutné v první fázi upravit poloměr pro vyjíždění ze stávajícího autobusového nádraží do ulice Pod Hroby směr česká pošta. Proto bude uzavřena polovina profilu ulice Pod Hroby v úseku od autobusového nádraží až na konec upravovaného úseku. Příjezd bude umožněn po stávající trase (z ulic Dukelských Hrdinů a Rorejcova) a bude řízen SSZ.

Současně s úpravou bude probíhat rušení dělicího ostrůvku u zastávky MHD, aby v dalších etapách mohla být vedena doprava tímto prostorem.

Autobusové nádraží bude stále fungovat s omezením na výjezdu. Bude nutné zrušit nástupní ostrůvky prvních tří nástupišť. Zastávka MHD je umístěna na stávající autobusové nádraží / záliv v ulici Rorejcova.

5.1.3 Etapa IIb.

Bude řešen úsek mezi ulicí Dukelských Hrdinů a výjezdem z autobusového nádraží. V této fázi je již doprava pro zásobování české pošty a dalších objektů v ulici Pod Hroby řešena přes stávající autobusové nádraží. Provoz z ulice Pod Hroby směrem do Rorejcovy je řešen jako jednosměrný.

Autobusové nádraží bude stále fungovat s omezením na výjezdu. Bude nutné zrušit nástupní ostrůvky prvních tří nástupišť. Zastávka MHD je umístěna na stávající autobusové nádraží / záliv v ulici Rorejcova.

5.1.4 Etapa IIIa.

Bude prováděna realizace nového autobusového nádraží, bez koridoru pro pěší. Doprava bude vedena jako před rekonstrukcí, zásobování bude probíhat ulicí Pod Hroby.

Autobusové nádraží bude stále fungovat s omezením na výjezdu. Znovu se obnoví tři zrušená odjezdová stání, na kterých bude odbaveno MHD. V této etapě je potřeba využít maximálně kapacitu plochy stávajícího autobusového nádraží, jelikož je zde odbavena i MHD.

5.1.5 Etapa IIIb.

Výstavba koridoru pro pěší. Doprava omezena na vjezdu pro zásobování – šířka v nejužším místě je 3,25 m. Doprava je řešena světelnou signalizací.

Autobusové nádraží bude stále fungovat s omezením na výjezdu.

5.1.6 Etapa IVa.

Rekonstrukce ulice Dukelských Hrdinů – pravá strana. Doprava je řešena jednosměrným provozem od nádraží směrem k okružní křižovatce.

Zásobování – nákladní doprava, je vedena přes staré autobusové nádraží, malé nákladní vozy/osobní automobily mohou jezdit ulicemi Rorejcova – Pod Hroby.

Autobusová doprava využívá nové autobusové nádraží.



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

5.1.7 Etapa IVb.

Rekonstrukce ulice Dukelských Hrdinů – levá strana. Doprava je řešena jednosměrným provozem od nádraží směrem k okružní křižovatce.

Zásobování z ulice Dukelských Hrdinů je vedena přes staré autobusové nádraží, případně z ulice Rorejцова, ale pouze přímo do ulice Pod Hroby. Směr do ulice Dukelských Hrdinů je umožněn pouze osobním automobilům. Křižovatka ulic Rorejцова x pod Hroby je řešena pomocí SSZ.

Autobusová doprava využívá nové autobusové nádraží.

5.1.8 Etapa V, VI.

Výstavba řeší rekonstrukci parkoviště a stávajícího autobusového nádraží. Doprava funguje po nově zrekonstruovaných ulicích, autobusové nádraží již plně funguje. Rekonstrukce stávajícího autobusového nádraží bude rozdělena tak, aby vždy mohla část fungovat jako plocha pro odstavy autobusů. Předpokládá se, že v první části bude probíhat rekonstrukce plochy pro autobusy a to po dvou polovinách, aby byl zajištěn odstav pro autobusy. V druhé části bude probíhat rekonstrukce parkoviště.

5.2 Označení staveniště

Charakter stavby je modernizace autobusového nádraží v Kolíně včetně rekonstrukce povrchů ulic Rorejцова, Pod Hroby a Dukelských hrdinů a ostatních přilehlých ploch.

5.3 Požadavky na přechodné dopravní značení

Osazení a velikost SDZ a jejich umístění na pozemní komunikaci je dáno ustanoveními dle TP 66 a TP 143.

Požadavky na přenosné SDZ a jejich hodnocení vychází z „ČSN EN 12 899-1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky“, „TP 118 Systém hodnocení reflexních svislých dopravních značek“ a ze vzorových listů „VL 6.1. Svislé dopravní značky“.

Jako nosné konstrukce značek jsou používány profily jákl 40 x 40 x min. 1,5mm nebo trubky o průměru 60 x nejméně 2mm, ocelové pozinkované nebo z hliníkové slitiny. Podkladní desky nebo stojany musí být odzkoušeny.

Provedení značek musí být v souladu s příslušnými ustanoveními ČSN EN 12 899-1 a se vzorovými listy „VL 6.1 Svislé dopravní značky“.

Výrobce nebo dovozce je povinen umístit na zadní stranu přenosné SDZ štítek nebo nálepku s označením výrobce značky, měsícem a rokem výroby, číslem schvalovacího dokumentu dle MP RSJ PK a dále druhem a životností použité retroreflexní folie. Provozovatel přenosných SDZ je povinen umístit na zadní stranu SDZ svůj identifikační štítek.

Každá dodávka přenosných reflexních svislých dopravních značek musí být výrobcem nebo dovozcem doložena prohlášením shody, nebo certifikátem shody dle MP k RSJ-PK v oblasti 2.3.2. – ostatní výrobky (MDS čj. 23621/98-120 ze 7. 7. 1998 ve znění pozdějších změn) a povolením MDS k používání značek na pozemních komunikacích.

5.3.1 Svislé dopravní značení

Dopravní značky užívané k zabezpečování pracovních míst musí být provedeny výhradně jako retroreflexní.



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Retroreflexní materiál těchto značek užitých na dálnicích, rychlostních silnicích a místních komunikacích funkční třídy A musí splňovat vlastnosti minimálně třídy 2, pro užití na ostatních pozemních komunikacích minimálně třídy 1 podle ČSN EN 12 899-1. Rozměry dopravních značek stanoví ČSN EN 12 899-1. V rámci pracovního místa není dovoleno užívat značek zmenšené velikosti.

Značky zvětšené velikosti se užívají v rámci pracovního místa na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla a na ucelených tazích dalších dopravně významných (zejména směrově rozdělených) silnic.

Značky základní velikosti se užívají v rámci pracovního místa na ostatních silnicích. V rámci jednoho pracovního místa na silnici se smí užívat pouze dopravních značek jedné velikosti.

Na dlouhých pracovních místech se doporučuje dopravní značky v přiměřených intervalech opakovat (300 - 1 000 m podle typu silnice).

Dopravní značky se v rámci pracovních míst umísťují co nejblíže pravému, resp. levému okraji silnice ve směru jízdy vozidla (viz TP 65 kap. 5).

Vzdálenost hrany vodicích a směrovacích desek od jízdního pruhu, resp. vozovky, má činit 0,25m.

Nemohou-li být tyto podmínky z důvodu potřebné stability dopravních značek nebo prostorových poměrů dodrženy a je-li nezbytné jejich umístění na vozovce, je třeba tyto dopravní značky zabezpečit stejně jako pracovní místo, resp. zřídit pomocné jízdní pruhy (vodorovným dopravním značením).

V oblasti pracovních míst se dopravní značky umísťují spodní hranou ve výšce nad vozovkou takto:

- minimálně 1,00m na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a na vícepruhových, zejména směrově rozdělených silnicích,
- minimálně 0,60m na ostatních silnicích v obci i mimo obec.

Dopravní značky se umísťují tak, aby světelný paprsek světlometu vozidla vyvolal největší retroreflexní účinek na vzdálenost přibližně 100m dle ČSN EN 12 899-1.

Pro zajištění požadované stability a srozumitelnosti (dopravně-psychologické hledisko) se doporučuje dopravní značky v rámci pracovního místa umísťovat samostatně.

Po zrušení pracovního místa musí být přechodné svislé značení neprodleně odstraněno.

5.3.2 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné dopravní značky jsou vyznačeny barvou nebo jiným srozumitelným způsobem (knoflíky, nalepené pásy apod.). Pro účely vedení provozu v oblasti pracovních míst se zřizuje přechodné vodorovné dopravní značení. Toto značení je oranžové a musí být retroreflexní. Platnost trvalého vodorovného dopravního značení, které je v rozporu se značením přechodným, se zruší jeho odstraněním nebo překrytím, pokud by jeho ponechání mohlo být matoucí a nebezpečné.

Přechodné vodorovné dopravní značení si musí zachovat dostatečné vodicí účinky po celou dobu trvání pracovního místa podle ČSN EN 12 899-1.

Po zrušení pracovního místa musí být přechodné vodorovné značení neprodleně odstraněno.

5.4 Zásady dopravního opatření

Přechodné dopravní značení pro označení prací v komunikaci v souvislosti s touto stavbou bude označeno dle „TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“.



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Pro zajištění nezbytného provozu po dobu stavebních prací bude pro dopravní značení jednotlivých dopravních omezení využito konkrétních schémat obsažených v příslušných technických podmínkách (TP 66).

Veškeré dopravní značení budou prováděny jako reflexní, standardní velikosti. Umístěné budou na samostatných sloupcích. Svojí plochou ani nosnou konstrukcí nesmí zasahovat do průjezdného profilu komunikace s minimálním odstupem od okraje jízdního pásu 50cm. Spodní okraj nejnižše osazené značky musí být min 2m od úrovně terénu. Všechny značky budou provedeny jako nepřenosné.

Během stavby musí být zajištěna jejich směrová stálost, stabilita a čitelnost. V případě znečištění resp. poškození je nutno provést očištění resp. opravu či výměnu.

Při provádění Dopravně-inženýrských opatření na pracovních místech je nutno dbát následujícího:

Vedení dopravy v oblasti pracovního místa musí být pro účastníky silničního provozu snadno a jednoznačně rozeznatelné a pochopitelné.

Mohou být zaváděna jen taková opatření, která jsou pro bezpečné označení pracovních míst nutná.

Dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem mohou být instalovány teprve bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li toto možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím nebo jiným vhodným způsobem tak, aby symbol dopravní značky nebyl viditelný z žádného jízdního směru.

DI opatření na pracovních místech, která jsou potřebná jen v pracovní době, musí být v mimopracovní době zrušena.

DI opatření musí být odpovídajícím způsobem aktualizována v souladu s postupem prací a po jejich ukončení neprodleně zrušena.

Zavádění DI opatření na pracovních místech musí probíhat ve směru pohybu dopravního proudu, jejich rušení pak proti směru jeho pohybu.

S pracemi na pracovním místě smí být započato teprve tehdy, až jsou instalovány všechny dopravní značky a dopravní zařízení.

Dopravní značky a dopravní zařízení používané při DI opatřeních na pracovních místech musí odpovídat ustanovením zásad a příslušných souvisejících předpisů a norem.

Dopravní značky musí být v bezvadném stavu, tj. nepoškozeny a udržovány v čistotě.

Dopravní značky musí být správně umístěny a dobře připevněny.

Termín zahájení prací a zavedení DI opatření je třeba neprodleně nahlásit kompetentnímu úřadu a též zaznamenat ve stavebním deníku.

Spolupráce příslušných úřadů, orgánů, správců a zhotovitelů, Silniční správní úřady, správy silnic, policie, zhotovitelé stavebních prací a dopravních opatření se musí včas před začátkem prací na silnicích dohodnout o zavedení odpovídajících dopravně-inženýrských opatřeních.

Kompetence pro vydávání povolení v souvislosti se stavebními pracemi v prostoru silnice se řídí podle §8(1) a §11(7), uzavírky a objížďky podle §7(1) a §10(7).



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Na pracovních místech nesmějí být umístovány žádné reklamy, s výjimkou reklamy zhotovitele stavebních prací, resp. zhotovitele dopravních opatření.

Pro zajištění bezpečnosti a z důvodu uvedení přechodného dopravního značení do provozu bude zajištěna spoluúčast Policie ČR.

6 Podmínky pro realizaci

6.1 Bezpečnost a ochrana

Prováděné práce budou klasického charakteru a nevyžadují žádná mimořádná bezpečnostní opatření proti klasickým podmínkám bezpečnosti a ochrany zdraví. Zvýšené opatrnosti je potřeba dbát při všech zemních pracích v blízkosti inženýrských sítí.

6.2 Bezpečnost při výstavbě

V průběhu stavebních prací je nutno dodržet požadavky příslušných bezpečnostních předpisů a nařízení. Jedná se zejména o tyto vyhlášky a zákony:

- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- Nařízení vlády č. 178/2001 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

- nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti
- Vyhláška stavebního úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti ve znění vyhl. 552/1990 Sb.
- Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 20/1979 Sb., kterou se stanoví vyhrazená elektrická zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, ve znění vyhl. č. 553/1990 Sb.
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 20/1989 Sb., o Úmluvě o bezpečnosti a zdraví pracovníků a o pracovním prostředí
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění vyhlášky č. 601/2006 Sb. a vyhlášky č. 207/1991 Sb. – novela o zajištění bezpečnosti práce a tech. zařízení (č. 48/1982)
- vyhláška 207/1991 Sb., vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se mění a doplňuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění vyhlášky č. 601/2006 Sb.
- Vyhláška 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.
- Vyhláška 601/2006 Sb., kterou se zrušuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění vyhlášky č. 363/2005 Sb. a vyhláška č. 363/2005 Sb., kterou se mění vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích

Stavba neohrožuje bezpečnost. Požární bezpečnost je zajištěna možností příjezdu požárních vozidel.

6.3 Bezpečnost provozu a ochrana proti vlivům prostředí

Bezpečnost provozu je dána konstrukcí použitých zařízení a bezpečnostními a provozními předpisy uživatele.

Ochrana proti vlivům prostředí je zajištěna konstrukcí použitých zařízení, jejich povrchovou úpravou a způsobem uložení.

7 Vliv na životní prostředí

Objekt v běžném provozu negativně neovlivňuje životní prostředí a ani jinak nekoliduje s ostatními hledisky ochrany životního prostředí.

8 Výskyt nálezů

Výskyt nálezů podléhá § 23 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a prováděcí vyhlášky č. 66/1988 Sb., k uvedenému zákonu. Archeologickým nálezem je věc (soubor věcí), která je dokladem nebo pozůstatkem života člověka a činnosti od počátku jeho vývoje do novověku a zachovala se zpravidla pod zemí.



ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

O archeologickém nálezu, který byl učiněn při provádění stavebních prací, musí být učiněno oznámení Archeologickému ústavu nebo nejbližšímu muzeu buď přímo, nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nálezu došlo.

Oznámení o archeologickém nálezu je povinen učinit nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací, při nichž došlo k archeologickému nálezu, a to nejpozději druhého dne po archeologickém nálezu nebo potom, kdy se o archeologickém nálezu dověděl.

Archeologický nález i naleziště musí být ponechány beze změny až do prohlídky archeologickým ústavem nebo muzeem, nejméně však po dobu pěti pracovních dnů po učiněném oznámení. Archeologický ústav nebo oprávněná organizace učiní na nalezišti všechna opatření nezbytná pro okamžitou záchranu archeologického nálezu, zejména před jeho poškozením, zničením nebo odcizením.

9 Inženýrské sítě

Je třeba dbát zvýšené opatrnosti při výskytu inženýrských sítí.

Před započatím prací je nutno veškeré inženýrské sítě vytýčit, případně vypípat, a řádně označit např. kolíky nebo reflexní páskou.

Vytýčení je potřeba ověřit u příslušných správců daných inženýrských sítí.