

# **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

## **k zásadám organizace výstavby** **Modernizace silnice II/324, Pardubice - Staré Hradiště**

Jedná se o stávající krajskou silnici II/324 v rozsahu od křižovatky v Pardubicích-Polabinách (křižovatka s ul. Poděbradská – silnice III/322 24) po okružní křižovatku ve Starém Hradišti (ukončení bude před křižovatkou). Úsek v prostoru plánovaného křížení s Severovýchodním obchvatem Pardubic v délce cca 450m je z modernizace vypuštěn (bude řešen v rámci Severovýchodního obchvatu Pardubic).

Rozsah modernizace je mezi silničním kilometrem 60,578 a 62,340 tedy v délce 1.762m, vlastní stavební práce jsou ovšem pouze v délce cca 1.511m (bez úseku křížení s obchvatem). Stávající využití území – jedná se o stávající krajskou silnici II/324, která je součástí vybrané silniční kostry Pardubického kraje. Silnice je důležitým dopravním přivaděčem do města Pardubice a to ve směru od severovýchodu. Do budoucna se bude jednat o jedno z nejdůležitějších dopravních propojení na plánovaný severovýchodní obchvat. V prostoru podél silnice (oboustranně) se nachází množství firem, které jsou na silnici dopravně napojeny. Všechny stávající křižovatky s MK, i jednotlivé sjezdy, budou zachovány.

V rozsahu plánované modernizace jsou uloženy stáv. inž. sítě, které budou stavbou sice dotčeny, ale stavebními pracemi nebudou zasaženy, neboť se vyskytují v hloubkách, kterých nebude stavební činností dosaženo.

Osvětlení silnice bude stávající. Pouze v prostoru modernizace stáv. úrovnového přechodu (u rozvodny EOP v Cihelně – ul. K Rozvodně) bude realizováno nové prosvětlení přechodu.

Přístup na staveniště bude možný jednak ve směru od Pardubic, tak i od Starého Hradiště (dle potřeby zhotovitele). S ohledem na zvolenou technologii modernizace (zvýšení únosnosti vozovky se navrhuje za použití geomříže a výměny vrchních živičných vrstev – podkladní vrstvy nevykazují objemové změny, pokládka živičných vrstev po půlce šířky silnice), tak se nepředpokládá plná uzavírka silnice. Projektant předpokládá, po celou dobu výstavby, jednosměrný provoz ve směru od Starého Hradiště (zde bude vyčleněn jízdní pruh v šířce 3,50m. Objízdná trasa pro směr do Starého Hradiště bude ve směru Trnová – MUK Dražkovice (III/32224) – I/37 – MUK Stéblová – Srch (III/0373) – Hradiště na Písku (III/0373). Návrh objízdny trasy pro BUS a MHD je přes Ohrazenice do Starého Hradiště (III/0362).

Podrobněji jsou dopravní opatření řešena v rámci DIO, jejich upřesnění bude projednáno až před zahájením vlastní realizace modernizace, neboť v tomto čase (v době zpracování PD pro provádění stavby) je to zatím bezpředmětné (není znám údaj o zahájení stavby).

Výše uvedeným skutečnostem odpovídá návrh DIO po dobu výstavby (návrh upřesní a projedná vybraný zhotovitel před zahájením realizace). Návrh DZ po dobu výstavby uvedený v rámci toho ZOV je doplňkový k návrhu DIO.

Objízdny trasy jsou vedeny jednak po krajských silnicích III. tříd a jednak po státní silnici (I/37). Uvedené silnice, objízdny tras, jsou v dobrém stavu, a tudíž nebude třeba jejich oprav.

Příjezd (i odjezd) k jednotlivým firmám v trase modernizace silnice bude, po dobu realizace, nepřerušen, pouze bude jednosměrný, shodný s navrženou trasou jednosměrného provozu.

**Pokud se týče provozu IZS, tak tento bude možný (pokud si to bude nezbytně nutně vyžadovat situace), po dobu modernizace úseku, obousměrný!!**

Dopravní značení po dobu výstavby (v rámci tohoto ZOV) je navrženo jako vzorové a bude upřesněno a projednáno (vč. DIO) vybraným zhotovitelem před zahájením realizace stavebních prací. Zhotovitel taktéž získá Stanování dočasného DZ. Předkládaný návrh provizorního DZ byl pouze předběžně konzultován s jednotlivými dotčenými orgány.

Zhotovitel poté zajistí patřičné DZ jak částečné uzavírky, tak i značení objížděky a bude po celou dobu výstavby dbát na jeho funkčnost.

Celá trasa silnice bude po dobu výstavby hlavní staveniště (obvod staveniště je dán vlastnickými hranicemi pozemků - hranice silničního pozemku). Celé staveniště je víceméně uvolněné a tudíž stavebním pracím nebude nic bránit. Inženýrské sítě jsou uloženy jak souběžně, tak i napříč silnicí. Tyto inž. sítě ovšem nebudou stavební činností zasaženy. Skutečná poloha podzemních sítí je orientačně známa a je zakreslena v situaci. Vybraný zhotovitel nechá polohu inž. sítí vytýčit jejich jednotlivými správci.

Prostor skládek, resp. zařízení staveniště, je navržen v rámci hlavního staveniště, ale mimo trasu modernizované silnice (zpevněné plochy podél silnice). Skládky betonových dílů resp. kamenných krajníků budou ohraničeny provizorním drátěným oplocením umístěným na přenosných sloupcích (ocel. sloupek zabetonován do beton. základku). Celková plocha skládek (cca 1.400 m<sup>2</sup>) je více než dostatečná pro tuto stavbu.

Získaný frézinger, mimo množství potřebné na dosyp krajnic (to bude ponecháno na staveništi), bude ihned po odfrézování odvážen na skládku SÚS do Doubravic.

Staveniště nebude možno připojit na zdroje el. energie, vody, ... proto musí zhotovitel počítat s vlastními zdroji (elektro centrála, cisterna s vodou, ...). Odvodnění staveniště je přirozeným spádem silnice a není počítáno s nějakým speciálním řešením.

Úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace budou třeba pouze v prostoru modernizace stáv. úrovněného přechodu (ul. K Rozvodně). Zde zhotovitel bude realizovat náhradní trasu pro chodce (bude ukončena i CS) a to mimo prostor modernizace přechodu. Přes silniční příkopy budou realizovány dřevěné lávky s oboustranným zábradlím. Lávky budou napojeny na stáv. úpravu smíšené CS zpevněním ze živičného frézingeru (vše po dokončení bude odstraněno a terén upraven do původního stavu vč. zatravnění nezpevněných ploch). S ohledem na jednosměrný provoz vozidel bude nutné dopravně (provizorně) označit přechod pro chodce (VDZ – žlutě, i SDZ).

Stavba z hlediska veřejných zájmů nepotřebuje žádné speciální uspořádání, pouze je nutná zvýšená opatrnost stavební činnosti při styku s veřejnou dopravou. Pokud bude třeba, tak jednosměrný provoz po staveništi bude řídit patřičně vyškolená osoba zhotovitele.

Vybouraný materiál (živičný frézinger) bude odvezen na skládku SÚS Pk do Doubravic a zde uložen. Na staveništi bude ponechán pouze frézinger potřebný pro dosyp krajnic, resp. nájezdů k jednotlivým napojením (cca 75t na krajnice a 15t na sjezdy). Na skládku materiálu SÚS Pk budou taktéž odvezeny svislé DZ (vč. sloupků) a funkční mříže UV vč. rámců.

Vybouraná stavební suť (betonová i živičná) bude odvezena, a uložena, na skládku (drtičku) do vzdálenosti 4km.

Přebytek získané zeminy (zemní nános krajnic, obnova odvodňovacích zařízení – příkopů, ...) bude odvezen na skládku do 5km a zde uložen.

S ohledem na charakter stavby není nutno řešit detailně zařízení staveniště, potřebný stavební materiál možno skladovat v trase realizace silnice – dle potřeby zhotovitele. Toto se týká i umístění mobilních WC a stavební buňku pro potřeby stavby. Tyto požadavky je možno splnit bez potřeby stavebního ohlášení.

Charakter stavby nevyžaduje stanovení žádných speciálních podmínek pro provádění. Plně bude postačovat skutečnost proškolení jednotlivých pracovníků v rámci bezpečnostních školení ve firmě jejich zaměstnavatele. Pracovníci pracující na stavbě musí být oblečeni ve výstražných reflexních vestách, dále budou nosit ochranné helmy a pracovní bezpečnou obuv. Projektant upozorňuje pouze na skutečnost, že stavební práce budou prováděny, sice za omezeného, ale veřejného provozu.

Stavební činností tohoto rozsahu, za dodržení obecně platných zákonů, vyhlášek a norem, nebude negativně ovlivněno životní prostředí. Zhotovitel je povinen pravidelně (neprodleně) čistit vozovku po jejím znečištění, resp. provádět čištění vyjíždějících vozidel stavby.

Vybraný zhotovitel zpracuje, a při předání staveniště předloží, zpracovaný plán BOZP na tuto stavbu v souladu se zákonem 309/06Sb.

Lhůta výstavby se předpokládá cca 2,5 – 3 měsíce od zahájení stavebních prací. Lhůta výstavby (harmonogram stavebních prací) bude součástí podmínek výběrového řízení na zhotovitele, a teprve potom bude stanovena definitivně. Projektantem navržený harmonogram stavebních prací je pouze informativní (projektantův harmonogram je doložen na konci této TZ).

Kolaudace bude po dokončení stavby.

Pardubice, září 2016

Jiří Stránský  
projekce dopravních staveb