

REKONSTRUKCE ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY STŘEDISKA TROLEJBUSY

SO 04 Zařízení staveniště



**Dokumentace pro ohlášení stavby uvedené v §104 odst. 1 písm. a) až e)
stavebního zákona nebo pro vydání stavebního povolení dle přílohy č. 12
k vyhlášce č.499/2006 Sb.**

Objednatel: Dopravní podnik Ostrava, a.s.
Poděbradova 494/2
702 00 Ostrava
IČ: 61974757

Zhotovitel: MR Design CZ, s.r.o.
Nábřeží SPB 457/30,
708 00 Ostrava – Poruba
tel. 605 258 711
IČO: 25388606
DIČ: CZ 25388606



Zodp. projektant: Roman Diehel, tel. 605 258 711

Vypracovala: Hana Graňáková

Datum zpracování: 05/2021

1. Identifikační údaje

1.1 Údaje o stavbě

a) název stavby,

Rekonstrukce administrativní budovy střediska trolejbusy

b) místo stavby – adresa, čísla popisná, katastrální území, parcelní čísla pozemků,

Katastrální území: Moravská Ostrava [713520]
Parcelní číslo: 1140/1, 1140/9, 1088

1.2 Údaje o stavebníkovi

Dopravní podnik Ostrava, a.s.
Poděbradova 494/2
702 00 Ostrava
IČ: 61974757

1.3 Údaje o zpracovateli společné dokumentace

MR Design CZ, s.r.o.,
Nábřeží SPB 457/30, 708 00 Ostrava – Poruba
IČ:25388606, DIČ: CZ 25388606
Ing. Roman Diehel,
autorizovaný inženýr ČKAIT pro pozemní stavby, číslo autorizace: 1201119

2. Popis

2.1 Popis území stavby

Řešené území se nachází ve městě Ostrava v katastrálním území Moravská Ostrava. Jedná se o administrativní objekt střediska trolejbusů společně s autoškolou, vše ve správě DPO. Administrativní budova se nachází v areálu vozovny trolejbusů. Dojde k rekonstrukci stávajícího objektu, kdy budou dvě části objektu odstraněny a nahrazeny novými přístavbami, zachovaná část budovy bude rekonstruovaná.

Stavbou budou dotčeny parcely p.č. 1088, 1140/1, 1140/9 v k.ú. Moravská Ostrava. Pro realizaci v předmětném území platí Územní plán města Ostravy. Navrhované umístění objektů je v souladu s územním plánem města.

Charakteristika řešeného území z hlediska přírodních podmínek

Klimatická charakteristika mírně teplé oblasti

MT3

Počet letních dní	20–30
Počet dní s prům. teplotou 10 °C a více	120–140
Počet dní s mrazem	130–160

Počet ledových dní	40–60
Prům. lednová teplota	-2 až -4
Prům. červencová teplota	16–17
Prům. počet dní se srážkami 1 mm a více	110–120
Suma srážek ve vegetačním období	350–450
Suma srážek v zimním období	250–300
Počet dní se sněhovou pokrývkou	60–100

Typickým klimatickým znakem:

Zájmové území se podle klimatologického členění Quitta (1971) nachází v mírně teplé oblasti MT 3, krátké, mírné až mírně chladné, suché až mírně suché léto, přechodné období je mírné, normálně dlouhé až delší jarem a podzimem. Zima je zde mírná až mírně chladná, suchá až mírně suchá, normálně dlouhá.

2.2 Celkový popis stavby

Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení

SO 01 A-D Rekonstrukce administrativní budovy střediska trolejbusy
p.č. 1088, 1140/1, 1140/9 k.ú. Moravská Ostrava

- SO 01-A Stávající objekt- stavební úpravy (p.č. 1088, 1140/1)
- SO 01-B Přístavba severozápadního objektu (p.č. 1088, 1140/1)
- SO 01-C Přístavba severovýchodního objektu (p.č. 1140/1, 1140/9)
- SO 01-D Dočasný objekt- Dispečink, ostraha (p.č. 1140/1)

SO 02 1-4 Zpevněné plochy
p.č. 1140/1 k.ú. Moravská Ostrava

- SO 02-1a Zpevněné plochy- chodníky- zámková dlažba (p.č. 1140/1)
- SO 02-1b Komunikace- asfaltová-neveřejná přístupová účelová komunikace k parkovacím stáním (p.č. 1140/1)
- SO 02-1c Parkovací stání- zámková dlažba (p.č. 1140/1)
- SO 02-2a Zatavnění, výsadba (p.č. 1140/1)
- SO 02-3a Nové oplocení- drátěné (p.č. 1140/1)
- SO 02-3b Nové oplocení- zděné (p.č. 1140/1)
- SO 02-3c Automatická závora s indukční smyčkou pro automatické otevírání (p.č. 1140/1)
- SO 02-4 Přístřešek na kola (p.č. 1140/1)

SO 03 – Rozvody a přeložky inženýrských sítí p.č. 1140/1,1084/3, 1151/1, 1096/22, 1092/5
k.ú. Moravská Ostrava

- SO 03-1 Areálová dešťová kanalizace, vsak 1-3 (p.č. 1140/1)
- SO 03-2 Areálová splašková kanalizace, lapák tuku- splašková kanalizace vedoucí do lapáku tuku (p.č. 1140/1)
- SO 03-3 Přípojka NN (p.č. 1140/1)
- SO 03-5 Přeložka sdělovacího vedení (p.č. 1140/1)
- SO 03-6 Přeložka veřejného osvětlení (p.č. 1140/1, 1096/22, 1092/5)
- SO 03-8 Přeložky trakčního vedení DPO (p.č. 1140/1, 1084/3, 1151/1)

SO 03-9 Areálové NN vedení- vzdušné- dočasné (p.č. 1140/1)
SO 03-10 Areálové vedení venkovního osvětlení (p.č. 1140/1)
SO 03-12 Sdělovací vedení (p.č. 1140/1)
SO 03-13 Trasa vlakové cesty (p.č. 1140/1)
SO 03-14 Nové připojení sdělovacího vedení (p.č. 1140/1)
SO 03-15 Sdělovací vedení-vzdušné-dočasné (p.č. 1140/1)

SO 03-7 Přeložka silového vedení VN

Není součástí projektové dokumentace. Je součástí projektové dokumentace společnosti ČEZ Distribuce, a.s.

SO 03-11 Nová svítidla veřejného osvětlení

Není součástí projektové dokumentace.

SO 02-1d, 1e, 1f, 1g, 1h, 1i, SO 02-2b Zpevněné plochy, zatravnění nepodléhají vydání rozhodnutí o umístění stavby dle přílohy č.1 k vyhlášce č. 499/2006 Sb.,

SO 02-1d Stávající komunikace-asfaltová-veřejná přístupová účelová komunikace-
výměna povrchu

SO 02-1e Zpevněné plochy- chodníky- zámková dlažba- výměna povrchu (p.č. 1096/22)

SO 02-1f Zpevněné plochy- chodníky- zámková dlažba- úprava povrchu (p.č. 1096/22)

SO 02-1g Zpevněné plochy-chodníky-asfaltový-úprava povrchu (p.č.1096/22)

SO 02-1h Zpevněné plochy-komunikace-asfalt-úprava povrchu (p.č. 1096/22)

SO 02-1i Zpevněné plochy-chodníky-zámková dlažba-úprava povrchu (p.č.1140/1)

SO 02-2b Zatravnění-úprava povrchu (p.č.1092/5,1096/22, 1084/3)

Nepodléhá vydání rozhodnutí o umístění stavby dle přílohy č.1 k vyhlášce č. 499/2006 Sb.,

SO 04 – Zařízení staveniště (dočasná stavba) p.č. 1140/1 k.ú Moravská Ostrava

2.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

Řešené území se nachází ve městě Ostrava v katastrálním území Moravská Ostrava. Jedná se o administrativní objekt střediska trolejbusů společně s autoškolou, vše ve správě DPO. Administrativní budova se nachází v areálu vozovny trolejbusů. Dojde k rekonstrukci stávajícího objektu, kdy budou dvě části objektu odstraněny a nahrazeny novými přístavbami, zachovaná část budovy bude rekonstruována.

Stavbou budou dotčeny parcely p.č. 1088, 1140/1, 1140/9 v k.ú. Moravská Ostrava. Pro realizaci v předmětném území platí Územní plán města Ostravy. Navrhované umístění objektů je v souladu s územním plánem města.

SO01-A STÁVAJÍCÍ OBJEKT- STAVEBNÍ ÚPRAVY

Stávající objekt A je provedený v tradiční zděné technologii. Svislé nosné konstrukce jsou provedené v kombinaci stěnového a prutového systému. Nosné stěny jsou zejména obvodové cihelné a betonové podzemní. Prutové prvky jsou sloupy a průvlaky uvnitř dispozice. Vodorovné nosné konstrukce tvoří železobetonový trámový strop ve dvou krajních podélně orientovaných polích. Vnitřní chodbové stropní pole je provedené zřejmě jako deskové. Podzemní podlaží je betonové. Původní zastřešení

dřevěným krovem bude odstraněné. Nově je navržena plochá střecha s nosnou konstrukcí - trapézovým plechem. Založení objektu je stávající plošné na základových pásech. V další etapě projektování bude muset být staticky ověřena únosnost stávající stropní konstrukce na navrhované užité zatížení.

SO01-B PŘÍSTAVBA SEVEROZÁPADNÍHO OBJEKTU

Původní objekt B bude odstraněn postupným rozebíráním. Budou částečně ponechány stávající plošné betonové základy. Svislé nosné konstrukce dvoupodlažního objektu „Vrátnice – dispečinku“ jsou navrženy stěnové z keramických tvárnic. Prutové prvky jsou překlady a průvlaky. Vodorovné nosné konstrukce tvoří železobetonový monolitický strop uložený na obvodových stěnách. Nosnou konstrukci

ploché střechy je trapézový plech. Prostorovou tuhost doplňuje ztužující věnec v obou nadzemních podlažích. Založení je navržené plošné na mocné základové desce. Deska bude od stávajících plošných základů vodorovně dilatovaná. Dle archivního vrtu jsou základové poměry v základové spáře složité. Pod cca dvou metrovou navázkou se nachází vysoce platické jíly až do hloubky 3,5m. Jednak z tohoto důvodů a jednak z důvodů nepřetěžování základové spáry objektu A je deska uložena na rastru mikropilot. Hloubka mikropilot bude v rozmezí 3,5 až 6m ve šterkové vrstvě. Nové stropní konstrukce budou dimenzovány na užitná zatížení kategorie C3. Objekt B bude dilatován od objektu A.

SO01-C PŘÍSTAVBA SEVEROVÝCHODNÍHO OBJEKTU

Původní konstrukce objekt C bude odstraněný postupným rozebíráním včetně základových konstrukcí. Svislé nosné konstrukce třípodlažního objektu jsou navržené stěnové z keramických tvárnic v kombinaci prutovými prvky. To jsou železobetonové sloupy a průvlaky vnitřní dispozice. Vodorovné nosné konstrukce tvoří železobetonový monolitický strop uložený na obvodových stěnách a vnitřních průvlacích. Nosnou konstrukci ploché střechy je trapézový plech. Prostorovou tuhost doplňuje ztužující věnec ve všech nadzemních podlažích. Založení je navržené plošné kombinované základovými pásy a železobetonovou deskou. Deska bude od plošných základů objektu A svisle dilatovaná. Železobetonová deska a železobetonové základové pásy budou uloženy na mikropilotách. Hloubka mikropilot bude v rozmezí 3,5 až 6m ve šterkové vrstvě. Nové stropní konstrukce budou dimenzovány na užitná zatížení kategorie C3. Místnost s trenážerem bude navržena dle skutečného zatížení od zvoleného zařízení. Objekt C bude dilatován od objektu A

SO01-D DOČASNÝ OBJEKT- DISPEČINK. OSTRAHA

Jedná se o dočasný objekt dispečinku. Doba provozu bude 2 roky. Jedná se o dva mobilní kontejnery, které budou využívány pro dispečink a ostrahu. Rozměr této stavby 5x2,438x2,6 m. Objekt má plochou střechu. Okna jsou plastová.

SO02 ZPEVNĚNÉ PLOCHY

SO 02-1a Zpevněné plochy- chodníky

Jedná se o zpevněné plochy, které jsou provedeny ze zámkové dlažby a slouží k přemístění zaměstnanců po areálu střediska trolejbusů

SO 02-1b Komunikace- asfaltová

Jedná se o neveřejně přístupovou účelovou komunikaci, která je provedena z asfaltu a nachází se v areálu střediska trolejbusů

SO 02-1c Parkovací stání

Nově vybudované parkoviště o 44 stání, 3x parkovací stání slouží pro imobilní lidi, parkoviště je provedeno ze zámkové dlažby

SO 02-4 Přístřešek na kola

Přístřešek na kola- slouží k uložení a ochraně jízdních kol. Nosná konstrukce je z oceli. Stavba je zastřešena plochou střechou (ze skla). Výška přístřešku je 3 m.

SO 02-5 Přístřešek

Přístřešek slouží k ochraně vozidel. Nosná konstrukce je z oceli. Stavba je zastřešena plochou střechou (ze skla). Výška přístřešku je 3 m.

SO 02-A Zpevněné plochy- areálové komunikace-cementobetonový povrch- výměna povrchu

V rámci projektu je navržena obnova areálové komunikace střediska trolejbusy Ostrava. Stávající betonová a také z dlažebních kostek komunikace bude nahrazena novou s povrchem z cementobetonového povrchu. Budou vyměněny dvě vrstvy, spodní štěrková vrstva podkladu zůstane stávající. Komunikace bude od okolního terénu oddělena betonovým obrubníkem 15/30 v. 0,10 m, v místech připojených chodníků bude přejízdný betonový obrubník v. 0,00 m. Komunikace bude v úrovni stávajícího terénu. Sklon komunikace je směrem k vpusti.

SO 02-B Zpevněné plochy- chodníky-zámková dlažba

V rámci projektu je navržena obnova stávajících chodníků v areálu střediska trolejbusy. Chodníky budou provedeny nové s povrchem betonové dlažby lemované obrubníkem 10/25, přičemž na vyšší straně bude chodníku ve volném terénu obrubník tvořit vodící linii (v. obrubníku min. 0,06m). Podél komunikace je zdůvodu využití komunikace tento chodník navržen v úrovni povrchu komunikace. Chodníky budou výškově v úrovni stávajícího terénu. Příčný sklon chodníků bude jednostranný ve sklonu 2%. Minimální šířka chodníku je 1,5m.

SO 02-C Zpevněné plochy- chodníky-zámková dlažba

V rámci projektu je navržena obnova stávajících chodníků v areálu střediska trolejbusy. Chodníky budou provedeny nové s povrchem betonové dlažby lemované obrubníkem 15/30, přičemž na vyšší straně bude chodníku ve volném terénu obrubník tvořit vodící linii (v. obrubníku min. 0,06m). Chodníky ze zámkové dlažby budou výškově v úrovni stávajícího terénu. Kolem objektů bude vytvořen okapový chodník ze zámkové dlažby. Šířka okapových chodníků min 0,6m.

SO 02-I Zpevněné plochy- chodníky- zámková dlažba- úprava povrchu

V rámci projektu je navržena obnova stávajících chodníků v areálu střediska trolejbusy. Chodníky budou provedeny nové s povrchem betonové dlažby lemované obrubníkem 15/30, přičemž na vyšší straně bude chodníku ve volném terénu obrubník tvořit vodící linii (v. obrubníku min. 0,06m). Chodníky ze zámkové dlažby budou výškově v úrovni stávajícího terénu. Šířka chodníku min 1,5 m.

Zastavěná plocha:

SO 01-A Stávající objekt- stavební úpravy	376,70 m ²
SO 01-B Přístavba severozápadního objektu	134,55 m ²
SO 01-C Přístavba severovýchodního objektu	264,14 m ²
SO 01-D Dočasný objekt dispečink	2x12,06 m ²

SO 02-1a Zpevněné plochy-chodníky-zámková dlažba	284,70 m ²
SO 02-1b Komunikace-asfaltová-neveřejná přístupová účelová ko.	866,70 m ²
SO 02-1c Parkovací stání- zámková dlažba	537,30 m ²
SO 02-4 Přístřešek na kola	31,05 m ²
SO 02-5 Přístřešek	66,50 m ²

SO 02-A Zpevněné plochy-areálová kom.-cementobetonový povrch.	8 317,20 m ²
SO 02-B Zpevněné plochy-chodníky-zámková dlažba	111,85 m ²
SO 02-C Zpevněné plochy-chodníky-zámková dlažba	786,20 m ²
SO 02-I Zpevněné plochy-chodníky-zámková dlažba	47,00 m ²

Obestavěný prostor::

SO 01-A Stávající objekt- stavební úpravy	2549,45 m ³
SO 01-B Přístavba severozápadního objektu	997,69 m ³
SO 01-C Přístavba severovýchodního objektu	2782,71 m ³
SO 01-D Dočasný objekt dispečink	2x31,69 m ³

Užitná plocha:

SO 01-A Stávající objekt- stavební úpravy	
1.PP	317,42 m ²
1.NP	323,75 m ²
2.NP	323,75 m ²

SO 01-B Přístavba severozápadního objektu	
1.NP	107,83 m ²
2.NP	107,83 m ²

SO 01-C Přístavba severovýchodního objektu	
1.NP	226,66 m ²
2.NP	226,66 m ²
3.NP	226,66 m ²

SO 02-3a Nové oplocení- drátěné	164,00 m
SO 02-3b Nové oplocení- zděné	48,00 m

Počty zaměstnanců-návrh:**1.NP- SO 01-C**

Č.M. MÍSTNOSTI	POČET ZAMĚSTNANCŮ/KLIENTŮ
135 Kancelář vedoucí údržby	1
142 Kancelář ekonomky	2
143 Trenažer TRAM	1
144 Velín trenažer BUS	1

145 Velín trenažer TRAM	1
146 Trenažer BUS	1
147 Kancelář vedoucí řidičů trolejbusů	1

1.NP- SO 01-A

Č.M. MÍSTNOSTI	POČET ZAMĚSTNANCŮ	
114 Šatna muži	Max 35 zaměstnanců v každé směně	
118 Šatna ženy	Max 10 zaměstnanci v každé směně	
122 Kulturní místnost	Max 10 počet zaměstnanců	Tato místnost bude používána příležitostně
123 Odpočívárna	3	Bude využívána celodenně
126 Jídelna	Max 35 zaměstnanců v době výdeje obědů od 11:00 -14:00	
127 Výdej jídla	1	Výdej jídla 9:15 – 10:15, 11:00 - 14:00

1.NP- SO 01-B

Č.M. MÍSTNOSTI	POČET ZAMĚSTNANCŮ	
107 Denní místnost řidičů	Max 15 zaměstnanců	
108 Dispečink	2	
112 Vrátnice	2	

2.NP- SO 01-C

Č.M. MÍSTNOSTI	POČET ZAMĚSTNANCŮ/KLIENTŮ
217 Kancelář lektori	4
227 Kancelář lektori	6
235 Kancelář lektori	2

2.NP- SO 01-A

Č.M. MÍSTNOSTI	POČET ZAMĚSTNANCŮ/KLIENTŮ	
210 Trenažer skupiny B	1 lektor+ 1 student	
211 PC Místnost	1 lektor + 20 studentů	
212 Učebna angličtiny	1 lektor+18 studentů	
213 Kulturní místnost/učebna	Max 8 studentů	Tato místnost využita příležitostně
215 Zdravotnice	1	
222 Učebna	1 lektor+ 18 studentů	
223 Učebna	1 lektor+ 24 studentů	
224 Učebna	1 lektor+ 24 studentů	

2.NP- SO 01-B

Č.M. MÍSTNOSTI	POČET ZAMĚSTNANCŮ	
205 Pokladna	1	
207 Posluchárna	1 lektor+30 studentů	

3.NP- SO 01-C

Č.M. MÍSTNOSTI	POČET ZAMĚSTNANCŮ/KLIENTŮ
303 Kancelář vedoucí autoškoly	1
304 Kancelář ekonomky autoškoly	1
305 Kancelář	5
314 Kancelář odbory	1

Celkový počet stání

44 parkovacích stání (z toho 3x parkovací stání pro imobilní osoby)

3. Staveniště

3.1 Postup budování a likvidace staveniště

Prostor staveniště je majetkem investora. V současnosti je pozemek zastavěn. Zařízení staveniště se nachází na pozemku investora č. 1140/1 k. ú. Moravská Ostrava. Staveniště bude zbudováno týden před zahájením samotných prací na objektu a bude postupně budováno dle potřeby v průběhu výstavby. Likvidace zařízení staveniště bude uskutečněna taktéž dle postupu prací. Likvidace bude provedena tak, aby před definitivním vyčištěním objektu bylo zařízení staveniště zlikvidováno. Před začátkem stavebních prací investor zajistí vytyčení inženýrských sítí na stavebním pozemku.

3.2 Zásady organizace výstavby

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

Před zahájením zemních prací je nutné vytyčit všechny stávající podzemní sítě. Na stavbu bude postupně navážen materiál v množství odpovídajícím typu a velikosti stavebních úprav.

Voda – pro potřeby se vybuduje přípojka z místní veřejné vodovodní sítě.

Kanalizace – odvod vody z provozního zařízení bude zajištěn přípojkou napojenou na hlavní kanalizační řád.

Elektrická energie – zajištěno provizorní přípojkou napětí z veřejné sítě

b) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Staveniště bude přístupné z ulice Sokolská třída, materiál na stavbu bude dopravován přes budovu stávajícími vstupy. Staveniště bude napojeno na technickou infrastrukturu stávající stavby: vodovodní řád a elektroinstalaci.

c) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Během stavby nebude docházet k ohrožování a obtěžování okolí, zejména hlukem a prachem, nad limitní hodnoty stanovené jinými právními předpisy, k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo

pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

d) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,

Prostor stavby bude zajištěn tak, aby nedošlo k ohrožení okolí. Stavba bude prováděna v pracovních dnech v rozmezí 6-19 hod. Vstup na staveniště bude třetím osobám zakázán.

Před výstavbou je nutno celé staveniště oplotit s využitím systému mobilního oplocení do výše 2 m. Tím bude zamezeno možnosti zranění a ohrožení zdraví nepovolané veřejnosti.

Je nutno provést v rámci možností seznámení s rozsahem staveniště okolní majitele pozemků a řádně je upozornit na zvýšený pohyb osob, mechanismů a těžkých dopravních prostředků.

Výstavba naruší provoz na komunikaci před stavbou a je nutno případné označení zákazu parkování před vjezdem na staveniště.

Zachované dřeviny budou v nadzemní i podzemní části chráněny před poškozováním a ničením. Bude přihlédnuto k ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Ochrana kořenového prostoru při výkopech rýh nebo stavebních jam - V prostoru kořenové zóny dřevin musí být výkop prováděn ručně a vnější hrana výkopu od paty kmene musí být čtyřnásobkem obvodu kmene ve výšce 1 m, nejméně však 2,5 m. Při výkopu se nesmí přetínat kořeny s průměrem nad 2 cm. Kořeny je nutno chránit před poraněním, popřípadě je nutno kořeny ošetřit, tzn. hladce seříznout do neroztřepené části a zamazat prostředky na ošetření ran.

Ochrana kořenové zóny při navážce zeminy – Výkopovou zeminu je nutno uložit mimo kořenovou zónu dřevin, tj. mimo plochu půdy pod korunou stromu (okapová linie koruny) rozšířenou do stran o 1,5 m. V kořenové zóně stromu rovněž nesmí být prováděna žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu.

Ochrana stromů před mechanickým poškozením – Stromy rostoucí v blízkosti stavby musí být chráněny před mechanickým poškozením. K ochraně před mechanickým poškozením (např. pohmoždění a potrhání kůry, dřeva a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a ostatními postupy je nutno stromy v prostoru stavby chránit plotem, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu. Za kořenovou zónu se považuje plocha půdy pod korunou stromu (okapová linie korun) rozšířená do stran 1,5 m u sloupovitých forem o 5 m. Jestliže z prostorových důvodů nelze chránit celou kořenovou zónu, má být chráněna plocha co největší, a má zahrnovat zejména nezakrytou plochu půdy. Není-li to ve výjimečných případech možné, je nutno opatřit kmen vypolštářkováním bedněním z fošen vysokým nejméně 2 m. Ochranné zařízení je třeba připevnit bez poškozování stromu. Nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy. Korunu je nutno chránit před poškozením stroji a vozidly, popřípadě vyvázat ohrožené větve vzhůru. Místa uvázání je nutno rovněž vypolštářovat.

Ochrana kořenového prostoru stromů při dočasném zatížení – Kořenový prostor je třeba chránit i při dočasném zatížení. Kořenový prostor nesmí být zatěžován soustavným přecházením, pojížděním, odstavováním strojů a vozidel, zařízeními staveniště a skladováním materiálů. Nelze-li se v kořenovém prostoru vyhnout dočasnému zatížení, musí být zatěžovaná plocha co nejmenší. Plochu je nutno pokrýt geotextilií rozdělující tlak a nejméně 20 cm tlustou vrstvou z vhodného drenážního materiálu, na kterou je třeba položit pevnou konstrukci z fošen nebo podobného materiálu. Opatření má být jen krátkodobé. Pominou-li důvody tohoto opatření, je nutno zakrytí neprodleně odstranit, a poté půdu, při šetrném zacházení s kořeny, ručně mělce nakypřit.

e) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Na parcele stavby 1140/1, bude umístěno zařízení staveniště (dočasné), materiál na stavbu bude dopravován přes budovu stávajícími vstupy.

f) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,

Stavební úpravy a nový výtah objektu budou realizovány a provozovány v maximálním ohledu na ochranu životního prostředí.

Ochrana krajiny a přírody – zachována

Emise z dopravy – Přejíždění zhoršení životního prostředí po dobu realizace stavby bude eliminováno činností stavebního dozoru investora.

Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků ve výstavbě - Dodavatel musí dodržet:

- zákon 309/2006 Sb. (zákon o zjištění dalších podmínek ochrany zdraví při práci)
- nařízení vlády 591/2006 Sb. (o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví).

Nad rámec zákonných předpisů nejsou další požadavky.

Nakládání s odpady :

Při stavební činnosti budou vznikat odpady. Místo a způsob uložení odpadu bude následně určeno dodavatelem stavby. Odpad bude uložen na řádných skládkách s ohledem na druh odpadu. V rámci kolaudačního řízení budou stavebnímu úřadu předloženy veškeré doklady prokazující, že s odpadem , vznikajícím během stavby všem zúčastněným původcům odpadu, bylo nakládáno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb. v platném znění, o odpadech a o změně některých dalších zákonů, včetně prováděcích předpisů k tomuto zákonu.

Kategorizace odpadů (při stavebních pracích) dle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 93/2016 Sb.

Odpady budou uloženy na skládku dle rozhodnutí dodavatele stavebních prací. Místo skládky bude upřesněno před zahájením výstavby.

KÓD DRUHU ODPADU	NÁZEV DRUHU ODPADU	ZPŮSOB	KATEGORI
	LIKVIDACE		E
15	Odpadní obaly		
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	2	O
15 01 02	Plastové obaly	2	O

15 01 03	Dřevěné obaly	2	O
17	Stavební a demoliční odpady		
17 01	Beton, cihly, tašky a keramika		
17 01 01	Beton	1,2	O
17 01 02	Cihly	1,2	O
17 02	Dřevo, sklo a plasty		
17 02 01	Dřevo	1,2	O
17 02 02	Sklo	1,2	O
17 02 03	Plasty	1,2	O
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)		
17 04 02	Hliník	1,2	O
17 04 05	Železo a ocel	1,2	O
17 04 07	Směsné kovy	1	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	1	O
17 05	Zemina		
17 05 04	Zemina a kamení	1	O
	neuvedené pod 17 05 03		
17 06	Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu		
17 06 04	Izolační materiál neuvedené	1	O
	pod čísly 17 06 01 a 17 06 03		
17 09	Jiné stavební a demoliční odpady		
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady	1	O
	neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03		
20	Komunální odpady		
20 03	Ostatní komunální odpady		
20 03 01	Směsný komunální odpad	1,3	O

1 - separovány a likvidovány skládkováním

2 - recyklací či regenerací nebo jiným druhotným využitím

3 - spalováním

N – nebezpečný odpad O – ostatní odpad

Uvedená množství jsou převzata z rozpočtu stavby a budou upřesněna při realizaci stavby dodavatelem stavebních prací.

Třídění odpadů bude probíhat přímo na staveništi. Skládkování bude provedeno na zabezpečené skládce, odděleně výkopové materiály a směsný staveništní odpad. Zneškodnění těchto odpadů ze stavební výroby bude zajišťovat dodavatelská stavební firma, popř. stavebník sám. Odpady, které nebudou po dobu výstavby tříděny, budou shromažďovány ve velkoobjemovém kontejneru, který bude dle potřeby odvážen na skládku nebezpečných odpadů. Výkopové zeminy bez příměsí budou použity na terénní úpravy a na srovnání terénních nerovností stávajícího pozemku. Odhadované množství odpadu jsou 2 % z celkového obestavěného prostoru.

g) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

V místě nového bude nejprve sejmut stávající zpevněná plocha. Zemina vytěžená při výkopech pro základy bude uložena na skládce.

h) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Hluk

Lze konstatovat, že vlivem realizace stavby v chráněném venkovním prostoru staveb, definovaném v souladu se zákonem 362/2005 Sb., nedojde k překročení nejvyšší ekvivalentní hladiny dopravního hluku v denní nebo v noční době, nebo se jedná o

minimální dopravní zátěž Předložená projektová dokumentace odpovídá požadavkům zákona č. 362/2005 Sb., o ochraně veřejného zdraví a souvisejících předpisů.

Staveništní hluk je nutno kompenzovat a plánovat práce v době pracovních dnů Po-Pá, a to v rozmezí hodin od 7 do 18.

Nejvyšší přípustné hladiny hluku stanoví hygienické předpisy Ministerstva zdravotnictví a předpisy související. Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku a provádět opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku. Zhotovitel je také povinen vybavit pracovníky strojů ochrannými pomůckami proti hluku apod. Orgán hygienické služby může v závazném posudku stanovit podmínky pro provádění stavby s ohledem na hluk. Případné kontrolní měření hladin hluku provádějí orgány hygienické služby dle příslušných ČSN.

Dočasným liniovým zdrojem hluku během výstavby bude provoz nákladních vozidel na odvozových a dovozových trasách. Budou se používat převážně nákladní vozidla do 3,5t.

Opatření pro snížení hluku jsou taková, že se bude používat výhradně strojů s minimální emisí hluku. Stroje, které i přesto budou produkovat nadměrný hluk budou zabezpečeny pasivní ochranou (krytu, akustické zástěny apod.), aby hladinu hluku byla v daných mezích, které jsou stanoveny normami a hygienickými předpisy. Budou se dodržovat limitní hodnoty ekvivalentních hladin hluku: doba: 7:00 – 18:00

..... 65 bd,

Stavební práce, při nichž budu docházet ke vzniku nadměrné hladiny hluku se budou provádět pouze v denní dobu nebo se použijí technická opatření ke snížení hlučnosti na přijatelnou hladinu.

Vibrace

Maximální přípustné hladiny vibrací jsou stanoveny v nařízení vlády 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Při výstavbě nejsou předpokládány nadměrné vibrace.

Emise

Problematika emisí je zajištěna ustanoveními v zákoně č.86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů.

Prašnost a znečišťování komunikace

V průběhu provádění bouracích prací je zhotovitel povinen provádět opatření, které zabezpečí snížení prašnosti. V případě vzniku nadměrné prašnosti na veřejných komunikacích, zajistí dodavatel jejich pravidelné čištění po dobu výstavby. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování ploch a komunikací. Suť bude ukládána do kontejneru přistaveného na příjezdové ploše. Doprava této suti do kontejneru bude zajištěna shozem a bude zajištěno, aby při dopravě suti nevznikala prašnost (kropení, zakrytí plachtou atd.) a neznečišťovala tak okolí. Případné znečištění komunikací musí být okamžitě odstraňováno.

Povrchové a podzemní vody

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečištění povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Dodavatel musí dodržovat zejména ustanovení dána nařízením vlády č. 61/2003 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech.

i) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Veškeré zdroje nebezpečí a bezpečnostní zařízení budou ve shodě s příslušnými normami, zejména ČSN ISO 3864 (018010), Při provádění stavebních prací je zapotřebí dodržet ustanovení nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích. Vyskytnou-li se mimořádné podmínky v průběhu stavebních prací, určí dodavatel stavebních prací, případně ve spolupráci s projektantem, potřebná opatření k zajištění bezpečnosti práce. S určenými opatřeními musí dodavatel stavebních prací seznámit pracovníky, kterých se tato opatření týkají.

Na základě stavebně technického průzkumu staveniště nebyly zjištěny žádné kolizní podmínky, které by mohly v průběhu výstavby ohrozit zdraví pracovníků.

Při výstavbě budou respektovány požadavky dle nař. vl. č. 362/2005 Sb. provádění bude probíhat školenou subdodavatelskou firmou, která vlastní oprávnění a je řádně proškolená. Firma nese plnou odpovědnost BOZP svých zaměstnanců. Lešení bude použito normované a má standardně osazeno zábradlí ve v=1,1m proti přepadnutí.

Požadavky dle nař. vl. 101/2005 Sb. – Dle tohoto zákona budou splněny všechny požadavky na pracoviště a pracovní prostředí uvedené především v §3 tohoto zákona. Ochranná pásma pro tuto stavbu nejsou stanovena.

Požadavky zák. č. 22/1997 Sb. v pl. znění a příslušných prováděcích nařízení vlády. Budou dodrženy veškeré technické požadavky na výrobky dle č. 22/1997 Sb. v platném znění.

j) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

Při zásobování staveniště bude respektován provoz veřejné dopravy a chodců.

V průběhu výstavby sjezdu budou provedeny opatření – dopravní značení, které zajistí dodavatel.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Veškeré zdroje nebezpečí a bezpečnostní zařízení budou ve shodě s příslušnými normami, zejména ČSN ISO 3864 (018010), Při provádění stavebních prací je zapotřebí dodržet ustanovení nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích. Vyskytnou-li se mimořádné podmínky v průběhu stavebních prací, určí dodavatel stavebních prací, případně ve spolupráci s projektantem, potřebná opatření k zajištění bezpečnosti práce. S určenými opatřeními musí dodavatel stavebních prací seznámit pracovníky, kterých se tato opatření týkají.

Na základě stavebně technického průzkumu staveniště nebyly zjištěny žádné kolizní podmínky, které by mohly v průběhu výstavby ohrozit zdraví pracovníků.

Při výstavbě budou respektovány požadavky dle nař. vl. č. 362/2005 Sb. provádění bude probíhat školenou subdodavatelskou firmou, která vlastní oprávnění a je řádně proškolená. Firma nese plnou odpovědnost BOZP svých zaměstnanců. Lešení bude použito normované a má standardně osazeno zábradlí ve v=1,1m proti přepadnutí.

Požadavky dle nař. vl. 101/2005 Sb. – Dle tohoto zákona budou splněny všechny požadavky na pracoviště a pracovní prostředí uvedené především v §3 tohoto zákona.

Ochranná pásma pro tuto stavbu nejsou stanovena.

Požadavky zák. č. 22/1997 Sb. v pl. znění a příslušných prováděcích nařízení vlády. Budou dodrženy veškeré technické požadavky na výrobky dle č. 22/1997 Sb. v platném znění.

m) zásady pro dopravně inženýrské opatření,

Stanovení zásad při práci a chování osob na středisku trolejbusů a pravidla bezpečné práce na zařízeních a vozidlech. Upozorňuje na možná rizika a předpisuje chování a postupy na minimalizaci rizik

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby- provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

• VŠEOBECNĚ

- Základní bezpečnostní předpis pro obsluhu a práci na el. zařízení stanoví norma ČSN EN 50110-1 ed.2. Veškerá nařízení pro práci a obsluhu na el. zařízení nebo pobyt osob v jejich blízkosti musí být v souladu s normou ČSN EN 50110-1 ed.2 a ČSN 34 3112.
- Všichni pracovníci musí nosit vhodný přiléhavý pracovní oděv a pracovní obuv, dle platné směrnice pro poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, aby nedošlo k úrazu zachycením oděvu nebo vlasů.
- Každý pracovník musí mít prokazatelné znalosti první pomoci při úrazech el. proudem.
- Pokud se při obsluze a práci na el. zařízení používají ochranné a pracovní prostředky, musí být tyto vždy v dobrém stavu. Před každým použitím těchto prostředků je nutno se přesvědčit o jejich řádném stavu. Ochranné a pracovní prostředky musí být podle příslušných norem nebo předpisů v předepsaných lhůtách zkoušeny a o provedených zkouškách musí být vedeny záznamy. Pro práci a obsluhu je nutno volit takové ochranné a pracovní prostředky, aby zabezpečovaly osoby a věci.
- Světelná signalizace označující stav napětí v troleji musí být udržována v bezporuchovém stavu. Zjištěné závady jsou pracovníci trolejbusových garáží povinni nahlásit službukonajícím směnovým mistrům, kteří jsou odpovědní za činnost „zapínání a vypínání odpojovačů jednotlivých úseků 1,3 a 4 haly střediska“ V případě vzniku poruchy nahlásí zaměstnanci, uvedeni v odstavci II. 2 a II. 3 závadu na energetický dispečink, telefon: 59740 kl.1330 nebo kl.1332.
- Trakční vedení 600V DC celého objektu vozovny je samostatně napájené rychlovypínačem N2 přes odpojovač se zemnicími noži, který je umístěn na stožáru 501/8 v těsné blízkosti trolejbusové měnárny U-XII. Tento odpojovač – uzemňovač 0,6 kV slouží pro bezpečné /viditelné/ odpojení a uzemnění trakčního vedení VOZOVNY a je označen jako HLAVNÍ ODPOJOVAČ VOZOVNY. S uvedeným odpojovačem – uzemňovačem VOZOVNY lze manipulovat jen bez proudového zatížení tj. po předchozím vypnutí rychlovypínače N2 měnárny energodispečerem II. CENTRA – dálkového řízení a se souhlasem energodispečera I. EDDP. Objekt vozovny, který je napájen prostřednictvím odpojovače NB 501/8 je chráněn zemní ochranou. Tento se

nachází v objektu haly II v přízemí u místnosti elektroniků. Zemní ochrany vozovny TB působí na vypínací cívku rychlovypínače N2/vozovna/.V případě přepnutí rychlovypínače N2 na rezervní rychlovypínač, je zemní ochrana mimo funkci. V případě, že po výpadku N2 nejde tento zapnout, je povinností energodispečera nechat zkontrolovat zemní ochranu. S odpojovačem – uzemňovačem 501/8 VOZOVNY mohou manipulovat jen pracovníci tím pověřeni a po předchozí dohodě se službu konajícím dispečerem energetického dispečinku, č. tel. 59740 kl.1330 nebo 1332 viz ČSN 34 3112 čl. 6. V případě nebezpečí z prodlení /úraz, požár/ lze nařídit přímo energodispečerovi CENTRA dálkového řízení měnění vypnutí trakčního vedení VOZOVNY a v krajním případě lze vypnout přímo i odpojovač – uzemňovač VOZOVNY viz ČSN 34 3112 čl. 23.

- Odpojovače se zásadně vypínají při běžném provozu bez zatížení. Při místní obsluze těchto zařízení je nutno použít ochranné rukavice dielektrické, pokud není provedena dvojitá izolace celého zařízení nebo jiné rovnocenné zabezpečení viz ČSN 34 3112 čl. 22. Každá manipulace s odpojovači musí být nahlášena službu konajícímu energodispečerovi.
- Manipulační prostory a přístupové cesty k ovladačům odpojovačů 0,6 kV musí být trvale volné a nesmějí být omezovány viz. ČSN 34 3112 čl. 24.
- Zajištění odpojovačů v poloze vypnuto musí být provedeno visacími zámky a výstražnými tabulkami „NEZAPÍNAT“, přičemž vypnutý stav trakčního vedení v hale 1,3 a 4 je signalizován opticky zeleným světlem a zapnutý stav světlem červeným. V případě, že zelená signalizace nesvítí, i když je vedení vypnuté a zajištěné, nutno považovat trakční vedení ve smyslu ČSN 33 3516 ed.2/97 čl.4.6.6 jako by bylo pod napětím. Klíče od zámků odpojovačů jsou u mistra směny pracoviště vozovny /zámků odpojovačů č. 1 – 9/.
- Práce v blízkosti zařízení a vedení pod napětím dle ČSN 34 3112 čl. 112 lze povolit v minimální vzdálenosti 1 m od živých částí trakčního zařízení, ať již materiálem, nářadím, strojem nebo kteroukoliv částí těla. Jedná se o práce prováděné pod nebo v úrovni trakčního vedení nebo zařízení haly I, II, III, IV pracovníky alespoň poučenými. Pokud se jedná o práce nad trakčním vedením – zařízením, nebo o práce s menšími vzdálenostmi od živých částí než 1 m, **NESMÍ BÝT V PRÁCI DÁLE POKRAČOVÁNO!** /jedná se např. o opravu osvětlovacích těles, čištění světlíků, nátěry konstrukce a jinou nedovolenou činnost/. Dle ČSN 34 3112 čl. 113a je nutné považovat lano převěsu mezi první a druhou izolací za živou část / tj. za část pod napětím/, Výše uvedené práce nad trakčním vedením nebo v úrovni trakčního vedení mohou provádět jen pracovníci vrchního vedení střediska MDV. Trolej musí být bez napětí, práce provádět z izolovaných pracovních plošin nebo izolačních žebříků ve smyslu ČSN 34 3112.
- Při práci na střeše vozidla jsou pracovníci povinni používat osobní ochranné pracovní prostředky pro práci ve výškách / zachycovací postroj/, kterými se bezpečně upevní. Pro uchycení zachycovacího postroje je nutno využít speciální konstrukci pro zachycení pracovníků., Po celou dobu práce na střeše trolejbusu musí být pracovník takto zajištěn i v případě, kdy se přemísťuje z jednoho místa na druhé. Práce na střeše mohou vykonávat pouze pracovníci

s příslušnou odbornou a zdravotní způsobilostí. Samozřejmostí je použití průmyslové ochranné přílby.

- Vybíjení superkapacitorů na trolejbusích se superkapacitory
Při vypínání vozu dojde automaticky k vybití superkapacitorů na úroveň napětí vhodnou pro odstavení superkapacitorů (tj. cca 70% maximálního napětí). To je nutné kvůli zachování životnosti superkapacitorů. Při vypínání vozu je třeba vždy ponechat zapnutý spínač OVLADAČ VSTUPNÍCH STYKAČŮ, (vozidlo musí být připojeno k troleji.) Po vypnutí vozu spínačem HLAVNÍ VYPÍNAČ 24 V dojde k časové prodlevě do vypnutí, po kterou probíhá vybíjení superkapacitorů (tento proces trvá maximálně 12 sekund). Obsluha je na obrazovce na přístrojové desce informována textem ČEKEJTE NA VYBITÍ SC a po tuto dobu nesmí být vypnut ruční odpojovač baterie 24 V. Následně dojde automaticky k vypnutí vozidla.
Před provedením údržby nebo servisního zásahu na obvodech nebo v blízkosti obvodů 600 V, je třeba superkapacitory zcela vybit.
Vybití se provede aktivací spínače VYBITÍ SUPERKAPACITORŮ se současně aktivovaným spínačem OVLADAČ VSTUPNÍCH STYKAČŮ, (vozidlo nemusí být připojeno k troleji). Během procesu vybíjení je obsluha na obrazovce informována textem „PROBÍHÁ VYBÍJENÍ SC“ a po tuto dobu nesmí být vozidlo vypnuto. O ukončení procesu vybíjení je obsluha na obrazovce informována textem SC VYBITÝ OBSLUHOVAT a rozsvícením zelené kontrolky SUPERKAPACITORY VYBITY na bočním pultu. Před započatím prací na nebo v blízkosti obvodů 600 V je třeba externím měřicím přístrojem ověřit bezpečné dotykové napětí na živých částech obvodů.

Základní bezpečnostní pokyny:

- Nikdy se nedotýkejte elektrických svorek, protože modul může být nabitý a může způsobit smrtelné zranění elektrickým proudem.
- Vždy si ověřte, zda je modul zcela vybitý, než s ním budete manipulovat.
- Neprovozujte jednotku nad stanoveným napětím.
- Neprovozujte jednotku nad stanovenou hodnotou teploty.
- Nedotýkejte se svorek s vodiči, když je modul nabitý. Může dojít k vážným popáleninám, úrazu elektrickým proudem nebo roztavení materiálu.
- Chraňte okolní elektrické součásti před náhodným kontaktem.
- Zajistěte dostatečnou elektrickou izolaci při práci nad 50 V DC.
- Před instalací a vyjmutím z vozidla nebo zařízení je povinné modul zcela vybit, aby byla zaručena bezpečnost osob.
- Přečtěte si podrobné pokyny uvedené níže, kde je uveden postup manuálního vybití.

Podrobné pokyny pro manuální vybití superkapacitorů

Zcela vybitý modul může obnovit své napětí, pokud je uskladněn bez zkratovacího vodiče připojeného ke svorkám + a -. Toto obnovení napětí ve 125 V modulu může dosahovat hodnoty až 15 V, což stačí na způsobení nebezpečných úrazů elektrickým proudem.

Při vybíjení modulu postupujte následovně.

1. Pomocí voltmetru změřte napětí mezi 2 svorkami
2. Pokud je napětí nad 2 V, bude zapotřebí mezi svorky připojit rezistor (není součástí modulu).
3. Pokud bude napětí pod 2 V, připojte ke svorkám + a – zkratovací vodič poskytovaný společností Maxwell uložený v kanceláři směnového mistra.
4. S modulem lze nyní bezpečně manipulovat. Za všech okolností však ponechte zkratovací moduly připojeny, dokud nebude nainstalován modul do vozidla a nebudou připojeny elektrické kabely.

- **Trakční akumulátory**

Trakční akumulátory jsou uloženy ve vozidlech Škoda TR26 Solaris ve dvou kontejnerech umístěných v zadní části vozidla za zadním víkem karoserie ve dvou kovových uzavřených kontejnerech umístěných nad sebou a shlazených pomocí nuceného rozvodu vzduchu poháněného elektrickým ventilátorem. Baterie slouží k pohonu vozidla mimo zatrolejovanou část trolejbusové dráhy nebo pohybu pod trolejí bez napětí.

Nabíjení trakční baterie

K nabíjení trakční baterie dochází automaticky během provozu vozidla na trolejovém vedení. Max. úroveň nabití baterie za provozu je 100 %. Aby se zamezilo poškození trolejového vedení a sběrací hlavice, je za stání vozidla omezen odebíraný proud z troleje na 80 A. Nabíjení trakční baterie tak může být omezeno, případně zcela zablokováno v závislosti na odběru ostatních zařízení vozidla.

Trakční baterii lze také nabít v režimu tzv. „Nočního nabíjení“ aktivací spínače **NOČNÍ NABÍJENÍ TRAKČNÍ BATERIE**. Nabíjení probíhá sníženým výkonem (cca 18 KW, cca 30 A) trolejového proudu až do 100 % kapacity baterie a tento režim je určen pro nabíjení odstaveného vozidla bez přítomnosti řidiče. Po nabití trakční baterie dojde automaticky k vypnutí vozidla. Jakýkoliv tok energie do baterie, ať už rekuperací brzděné energie nebo běžným nabíjením, je na displeji řidiče signalizován piktogramem.

Po stisknutí přepínače **OVLADAČ VSTUPNÍCH STYKAČŮ (D2)** do dolní polohy dochází k připojení trakčních baterií a možnosti jízdy na trakční baterie.

Signalizace nabití trakčních baterií

Aktuální stav kapacity trakční baterie je zobrazen sloupcovým grafem na displeji řidiče. Při kapacitě trakční baterie < 10 % je řidič upozorněn na nízký stav kapacity baterie zobrazením piktogramu **NÍZKÝ STAV NABITÍ TRAKČNÍ BATERIE** na displeji řidiče a svítí žlutá kontrolka **VAROVÁNÍ** bez akustického signálu.

Při kapacitě trakční baterie ≤ 5 % začne zobrazovaný piktogram **NÍZKÝ STAV NABITÍ TRAKČNÍ BATERIE** blikat, svítí žlutá kontrolka **VAROVÁNÍ** a současně se vypíná měnič vozové klimatizace a topná jednotka.

Noční (statické) nabíjení trakční baterie z troleje

Noční nabíjení TB se spustí aktivací tlačítka **NOČNÍ NABÍJENÍ TRAKČNÍ BATERIE**

Podmínky:

- vozidlo zabrzděno parkovací brzdou
- zvolen směr jízdy „Neutrál“ N
- vozidlo připojeno sběrači na trolejové vedení

- ovladač vstupních střídačů do horní polohy, režim „Trolej“
- V průběhu režimu „Noční nabíjení trakční baterie“:
- Všechny pomocné pohony vypnuté s výjimkou chlazení trakčních baterií, případně chlazení střešní jednotky, musí běžet i nabíječ baterie 24 V.
 - Odběr z troleje při funkci „Noční nabíjení trakční baterie“ je omezen standardně na 30 A.
 - Na displeji řidiče se zobrazí obrazovka noční dobíjení trakční baterie
 - Na konci procesu nabíjení probíhá automatické vyvažování napětí článků trakční baterie. Noční nabíjení trakční baterie zajišťuje dostatek času k vyvážení článků trakční baterie.
 - Pokud v rámci nočního nabíjení nedochází k automatickému ukončování tohoto procesu z důvodu stále rozvážených článků, pak je třeba provést v rámci údržby delší proces nabíjení.

Balancování trakční baterie:

V případě rozbalancování článků trakční baterie se na displeji řidiče zobrazuje piktogram. Vozidlo může být provozováno až do konce směny, i když je piktogram stále aktivní. Pokud je piktogram stále aktivní i na konci směny, musí být provedeno vybalancování trakční baterie.

Dobijte trakční baterii, aby byl na displeji řidiče stav nabití pokud možno 100 %. Poté už není nutné mít připojené dobíjení trakční baterie, ale je třeba mít zapnuto 24 V napájení, dokud nezmizí z displeje řidiče piktogram. Pokud je piktogram stále aktivní i po 3 dnech zapnutého vozidla při plně nabití trakční baterii (stav nabití na displeji řidiče musí být stále minimálně 90 %), potom je třeba kontaktovat výrobce vozidla.

Ochrana proti úrazu elektrickým proudem.

Při normálním provozu je skříň kontejneru izolována od trakčních obvodů. Při poruše pracovní izolace bateriových modulů se může objevit trakční napětí na skříni kontejneru. Skříň bateriového kontejneru je uložena izolačně vůči karoserii vozidla a tím je zajištěna přídatná izolace bateriového kontejneru. Skříň bateriového kontejneru společně se skříni tlumivky je mezi potenciálem dvojité izolace. Celkový izolační stav baterie (resp. celého vozidla) a stav izolace jednotlivých vrstev dvojité izolace baterie je průběžně monitorován měřičem izolačního stavu vozidla. Porucha izolačního stavu kontejneru je signalizována na pracovišti řidiče.

Úkony údržby:

- provést vizuální kontrolu všech bateriových modulů (silových spojů, vytékání elektrolytu, vzhled modulů a trakčních vývodů oproti normálu, opálení nebo vyhrátí kontaktů, kontrola stahovacích pásek, kontrola abnormálního zápachu)
- zkontrolovat zda nejsou opáleny či uvolněny silové spoje na jednotlivých bateriových modulech, případně dotáhnout (max. 6 Nm)
- zkontrolovat stav kabeláže (poškození izolace, apod.)
- zkontrolovat stav vnějších připojovacích konektorů X11(X12) a X21(X22)
- zkontrolovat zajištění konektorů na jednotkách LMU
- zkontrolovat zda nejsou opáleny či uvolněny silové spoje na pojistkách v kontejneru, případně dotáhnout (max. 12 Nm)
- zkontrolovat zda nejsou opáleny či uvolněny silové spoje na stykačích v kontejneru, případně dotáhnout (max. 10 Nm)
- zkontrolovat stav komponent v kontejneru podle míry znečištění vyfoukat

nečistoty uvnitř kontejneru (včetně rozvaděče) stlačeným vzduchem

BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

- POZOR! Trakční baterie trolejbusu jsou stále pod napětím (476 - 770 V DC), i při vypnutém trolejbusu a vypnutých stykačích trakční baterie!
- Odpojení kontejnerů trakčních baterií od obvodů trolejbusu se provede odpojením připojovacích konektorů X11(X12) a X21(X22).
- POZOR! Při práci pod napětím na trakční baterii (při výměně pojistek trakční baterie), je nutno používat osobní ochranné prostředky, např. dielektrické rukavice, a speciální nářadí, určené k práci na elektrickém zařízení pod napětím!
- Při práci si sundejte všechny řetízky, hodinky a jiné kovové předměty!
- Je nutno dodržovat místní bezpečnostní předpisy pro práci pod napětím!
- Při práci pod napětím s nářadím a nástroji je nutné zamezit vyzkratování pólů baterie těmito nástroji.
- Nikdy se nedotknout současně nářadím ani rukou dvou jakýchkoliv kontaktů v sestavě baterií.
- Při práci požívejte pomocné izolační proklady nebo podložky vložené mezi vodivé části s opačnou polaritou, které zamezí, nebo znesnadní dvoupólový zkrat při vysmeknutí nástroje nebo uvolnění vodivou částí (šrouby, pojistky) při montáži.
- Při mechanické montáži – vkládání baterií do kontejneru při jejich výměně musí být bezpodmínečně nasazené izolační krytky na všech kontaktech baterií - krytky postupně snímat až při zapojování jednotlivých baterií.

HAŠENÍ

Obecné nebezpečí požáru:

- Neporušené baterie nejsou považovány za hořlavinu, avšak mohou hořet v okolí požáru.
 - Následkem vysoké teploty se baterie mohou porušit a elektrolyt se vypaří nebo rozloží na potenciálně nebezpečné hořlavé organické výpary elektrolytu.
 - Články nebo baterie mohou hořet, pokud jsou vystaveny nadměrnému žáru nebo ohni.
 - Při požáru mohou vznikat nebezpečné rozkladné produkty. Rychlý ohřev poškozených článků nebo baterie může mít za následek uvolňování hořlavých par. Páry mohou být těžší než vzduch a mohou se šířit při zemi nebo být odvětrány, pak mohou od zdroje vznícení znovu vzplanout.
 - Oheň a nadměrné teplo mohou produkovat nebezpečné rozkladné produkty, jako je oxid uhelnatý, oxid uhličitý, nízkomolekulární uhlovodíky, oxidy kovů, fluoridy a produkty částečného spalování.
 - Použijte dýchací přístroje, aby se zabránilo vdechování dráždivých dýmů.
 - Celkový ochranný oděv je nutný, zamezte tělesnému kontaktu s roztokem elektrolytu.
- Vhodná hasiva:
- Použijte suché chemické prostředky, nebo oxid uhličitý.
 - Vodu používejte pouze na chlazení a hašení okolních předmětů a pro ochranu personálu.

- El. zkoušky přiloženým napětím a měření svodových proudů se provádí na zajištěném pracovišti. Měření se provádí za přítomnosti pracovníků pověřených

měřením.

- Před měřením přiloženým napětím musí určený pracovník provést vypnutí příslušné troleje a provést kontrolu beznapěťového stavu zkoušeného zařízení.
- Veškeré práce, zkoušky a měření na trolejbusech se provádí dle vypracované metodiky kusových a typových zkoušek.
- Zkušební prostor musí být řádně zabezpečen, a to tak, aby se po dobu zkoušek v tomto prostoru nevyskytovaly žádné osoby mimo těch, které jsou v tomto MPBP vyjmenovány.
- Pracoviště zajišťuje pracovník pověřený dozorem v objektu trolejbusových garáží.
- V I. hale je namontována pomocná trolej nad stopou 1/3, která umožňuje nasazení sběračů stojících trolejbusů. Tato trolej je napájena z troleje 1/2 a vypíná se odpojovačem č. 2 společně s trolejí 1/2. Pro lepší orientaci o stavu napětí v troleji je i pomocná trolej vybavena světelnou signalizací. Při pojiždění trolejbusu, jehož sběrače jsou nasazeny na této troleji, je nutno dbát zvýšené pozornosti s ohledem na ukončení troleje.

• PRACOVNÍK ODPOVĚDNÝ ZA PROVOZ V OBJEKTU TROLEJBUSOVÝCH GARÁŽÍ

Vedoucí střediska údržba trolejbusy

• PRACOVNÍCI POVĚŘENÍ DOZOREM V OBJEKTU TROLEJBUSOVÝCH GARÁŽÍ

Mistři a četaři střediska údržba trolejbusy

• PRVNÍ POMOC PŘI ÚRAZECH EL. PROUDEM

Každé el. zařízení může při nesprávném nebo neopatrném zacházení způsobit úraz, a to i ten nejtěžší, bez ohledu na napětí, velikost a druh proudu. Pro zajištění postiženého při zasažení el. proudem nutno učinit tato bezpečnostní opatření:

- vyprostit postiženého z dosahu el. proudu
- pokud zjistíme, že postižený nedýchá, zahájíme ihned umělé dýchání
- ihned zahájit nepřímou srdeční masáž, není-li hmatatelný tep
- přivoláme lékaře
- co nejdříve uvědomit příslušného vedoucího pracoviště

• VYPROŠTĚNÍ POSTIŽENÉHO Z EL. ZAŘÍZENÍ POD NAPĚTÍM

VŠEOBECNĚ – postiženého lze vyprostit z dosahu proudu (proudového obvodu):

- vypnutím proudu
- odsunutím vodiče

- odtažením postiženého
- přerušením vodiče

Jinak vždy musíme mít na paměti, že pracovník zasažený el. proudem nemůže sám pustit předmět, který svírá, protože působením el. proudu vzniká křečovitě stažení svalstva. Je-li postižený v takové poloze, že by po přerušení el. proudu nebo styku s vodičem spadl (není-li připásán a drží-li se vodiče na žebříku nebo střeše apod.), musí být před přerušením el. proudu nebo styku s vodičem zajištěn před spadnutím a dalším úrazem.

K podchycení lze použít suchého provazu, řemene, suchého ručníku apod., který se provlékne postiženému pod rameny a vhodně se upevní nebo přidrží. Při úrazech nízkým napětím v dílenské instalaci se vypne hlavní vypínač příslušného síťového obvodu.

• OŠETŘENÍ POSTIŽENÉHO

- Jakmile je postižený vyproštěn z proudového obvodu, je záchránce povinen poskytnout mu první pomoc do příjezdu lékaře. Po zasažení elektrickým proudem musí být postižený vždy vyšetřen lékařem.
- Při úrazech elektřinou je hlavní zásadou nepřevážet postiženého, není-li popálen na větší ploše kůže a nekrvácí-li prudce z větších cév a nenechávat ho ani na okamžik bez dozoru. Je-li z výše uvedených důvodů nutný převoz, musí být postižený po celou dobu převozu pod dohledem ošetřující osoby. Nedýchá-li postižený nebo přestane-li dýchat při převozu, je nutné i během dopravy provádět nepřerušovaně nepřímou srdeční masáž.
- NEPRODLENĚ PO ÚRAZU JE NUTNÉ ZJISTIT, ZDA POSTIŽENÝ:
 - je při vědomí
 - dýchá (záchránce zjišťuje dlaní, uchem nebo obličejem, přiloženými k ústům postiženého a podle barvy obličeje)
 - je u něj hmatný úder srdeční nebo hmatný tep na velkých cévách (krkavice, stehenní tepna)
 - je poraněn (krvácení, popálení, zlomeniny)
- Je-li postižený při vědomí, uložíme ho pohodlně s uvolněným oděvem pokud možno v teplé místnosti, podáváme mu teplý čaj. Postižený nesmí vstát, pokud to nedovolí přivolaný lékař a nesmí být ponechán bez dohledu, neboť se může dodatečně dostavit porucha dýchání nebo srdeční činnosti.
- Je-li postižený v bezvědomí, ale dýchá a má hmatný tep a nemá známky vážnějšího zranění, musí být uložen ve vodorovné poloze na boku s hlavou co nejvíce zakloněnou a s uvolněným oděvem kolem krku, břicha a hrudníku tak, aby dýchací cesty postiženého byly co nejvíce uvolněny. Postiženému se nesmí podávat žádné tekutiny ani léky. Postižený musí být pod neustálým dohledem a musí být sledována jeho dýchací a srdeční činnost.
- Nedýchá-li nebo přestane dýchat, zavedeme ihned na místě nepřímou masáž srdce. U úrazu el. proudem neznamená zástava dechu ještě smrt a velmi často se podaří postiženého nepřímou masáží přivést k vědomí. Nepřímá srdeční

masáž se provádí do doby, než postižený začne sám dýchat nebo do příjezdu lékaře.

- S nepřímou srdeční masáží se započne i tehdy jestliže postižený nedýchá a byl nalezen až delší dobu po el. úrazu.

• NEPŘÍMÁ SRDEČNÍ MASÁŽ

- Zachránce nejdříve zahájí nepřímou srdeční masáž, kterou nesmí během oživování přerušit
Zachránce uloží postiženého na tvrdou podložku a postaví se na jeho levou stranu. Zápěstí pravé ruky položí dlaňovou stranou na dolní část hrudní kosti, asi tři až pět cm nad dolní okraj hrudní kosti. Prsty ruky směřují k pravému lokti postiženého, ale nedotýkají se hrudníku. Levou ruku položí napříč přes pravou a váhou těla
• prostřednictvím natažené horní končetiny stlačuje rytmicky hrudní kost směrem k páteři
• Postup nepřímé srdeční masáže:
Klekněte si vedle pacienta (nezáleží na tom z jaké strany).
Položte spodní hranu dlaně jedné ruky (nezáleží na tom jaké) doprostřed hrudníku postiženého, přímo na hrudní kost.
Druhou ruku položte shora na první ruku a propleťte si prsty.
Nakloňte se nad pacienta tak, aby Vaše ramena byla kolmo nad hrudní kostí, propněte lokty.
Začněte rytmicky stlačovat hrudní kost pacienta do hloubky 5-6 cm. Po každém stlačení zcela uvolněte hrudní kost, aby se hrudník mohl vrátit do neutrální polohy. Ruce z hrudníku nesundávejte.
Frekvence kompresí: 100-120 / minutu
Hloubka kompresí: 5-6 cm
- V nepřímé srdeční masáži pokračujeme tak dlouho, až se obnoví srdeční činnost. To znamená, původně bledý obličej a zevní sliznice zrudnou, rozšířené zornice se zúží, je pozorovatelný tep na velkých cévách.
- Jinak se nepřímá srdeční masáž provádí až do příchodu lékaře, který rozhodne o dalším postupu.

S obsahem normy budou prokazatelně seznámeni všichni pracovníci středisek údržba trolejbusů, oddělení revize a technická kontrola, pracovníci správy a údržby majetku provádějící údržbu a opravy na středisku trolejbusů a pracovníci obsluhující a využívající mycí linku ze střediska doprava trolejbusů a všech středisek, které budou mycí linku využívat.

Tato norma musí být zařazena do osnov pravidelného školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Kontrolou dodržování ustanovení této normy jsou pověřeni vedoucí pracovníci na všech stupních řízení středisek údržba trolejbusů, doprava

trolejbusy, střediska správy a údržby ostatního majetku a oddělení revize a technická kontrola.

Za aktuálnost ustanovení této normy odpovídá zpracovatel.

Postup výstavby

- **Výkres C.4 Zařízení staveniště**
- **harmonogram stavebních prací**

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby- provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

Nejsou stanoveny.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.,- o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.

Předpokládaná lhůta výstavby je 24 měsíců od zahájení stavby, včetně potřebné technické a dopravní infrastruktury.

Předpoklad zahájení stavby je rok 2023.

Podrobný harmonogram stavebních prací viz projektová dokumentace.

Výstavba bude rozdělena na 3 hlavní etapy:

Před samotnou výstavbou proběhne v období vegetačního klidu kácení dřevin
Všechny níže uvedené etapy budou probíhat za provozu trolejbusů

**Pozor , pracovní výška veškeré stavební techniky pro celou výstavbu a především etapy H1 a H2
Nesmí překročit výšku 4m!! veškeré trakční vedení bude po dobu výstavby pod napětím !!**

ETAPA H1-

5/2023

úprava trakčního vedení zadních vjezdu "B"

- Montáž skříní 520, 521 a trasy trakčních kabelů u zadního vjezdu
- Výstavba nových základů trakčních stožárů
- Instalace provizorních stožárů a převěšení nosné sítě trolejového vedení, demontáž určené části vedení
- Instalace stožárů zadního i předního vjezdu v krátkodobých výlukách

výstavba dočasných buněk SO01-D,
výstavba dočasné jídelny u zdravotního střediska 3 bunky
oplocení a zadní brana vjezdu "B"
zpevněné plochy SO 02-I,
v plném provozu bude stávající vjezd "A"

V postupných etapách za provozu areálu bude provedena kompletní výměna inž sítí v areálu pod budoucími zpevněnými plochami :

- Kanalizace splašková , dešťová ve stávajících trasách
- Ostatní inž sítě – areálový vodovod ,
- kompletní elektroinstalace - silnoproud, slaboproud, v nově umístěném energokanálu.

Teplovodní potrubí nebude rekonstruováno

23.6.2023

- přeložka trolejového vedení

- Zadní vjezd včetně Sokolské třídy – 9 dnů výluky
- Přední vjezd + přední nádvoří – 14 dnů výluky
- nebo max 21 dnů - přední nádvoří i zadní vjezd, na Sokolské třídě zastaven provoz trolejbusů na minimálně 6 dnů v této 21 denní výluce

ETAPA H3-

8/2023 - 6/2024 - max 11 měsíců

V této etapě budou přeloženy trakční kabely v novém parkovišti za adm budovou. Přeložka kabelové trasy si nevyžádá výluky trolejbusového provozu.

Časově souběžně pokračování realizací inž sítí a přeložek v areálu.

inž sítě komplet přeložky SO03 1-15

výstavba hl objektů administrativy SO01A SO01B SO01C , - demolice novostavba

Zpevněných ploch SO02- 1a,1b,1c -

chodníky, parkovací stání , asf komunikace u administrativního objektu

SO02- 4,5 – přístřešky na kola a auta,

SO02-3 a-c - oplocení přední závora

Vjezd B bude otevřen, vjezd A bude v průběhu etapy 1C uzavřen

ETAPA H2

7-8/2024 - max 2 měsíce

realizována za provozu trolejbusů

REKONSTRUKCE ZPEVNĚNÝCH PLOCH veřejných SO 02 E-J

1. Rekonstrukce zpevněných ploch v postupných etapách dle situace zařízení staveniště
SO02 – A - ŽB monolitické konstrukce – zpevněných ploch včetně uličních vpustí

dílčí etapy výstavby jednotlivých dilatačních celků ŽB zpevněných ploch

1A	1A	v provozu vjezd A	STÁVAJÍCÍ PROVOZ
1B	1B	v provozu vjezd B	VJEZD ZADNÍ BRANOU "B", PRUJEZD HALA 1, ODSTAVENÍ HALA 3,4, PLOCHA 2, VÝJEZD ZADNÍ BRANOU "B"
2	2	v provozu vjezd B	VJEZD ZADNÍ BRANOU "B", PRUJEZD HALA 1, ODSTAVENÍ HALA 1,4, PLOCHA 1B VÝJEZD ZADNÍ BRANOU "B"
3	3	v provozu vjezd A,B	VJEZD HLAVNÍ BRANOU "A", PRUJEZD HALA 3 /5 STOPA ODSTAVENÍ HALA 3,4B, PLOCHA 1B VÝJEZD ZADNÍ BRANOU "B"
4	4	v provozu vjezd A	VJEZD, VÝJEZD HLAVNÍ BRANOU "A", ODSTAVENÍ STANDARTNÍ – STÁVAJÍCÍ

SO02 – C, B - zámkové dlažby

Postup výstavby- obecný postup:

1. Zaměření a vytyčení inženýrských sítí
2. Provedení inženýrských sítí
3. Provedení bouracích prací
4. Vytyčení stavby
5. Výkopové práce
6. Provedení základových konstrukcí
7. Provedení hrubé stavby
8. Zastřešení objektů
9. Rozvody instalací
10. Betonáž podlah
11. Povrchové úpravy stěn a podlah
12. Zpevněné plochy
13. Dokončovací práce

Podrobný postup výstavby viz

harmonogram stavebních prací viz projektová dokumentace.

3.3 Uspořádání staveniště

Staveniště bude oploceno a bude prováděna čištění a kontrola dojíždějících vozidel z důvodu nadměrného znečištění komunikací. Při započetí výstavby bude v souladu s prováděnými pracemi (zemní práce) realizovány přípojky objektu.

Na stavbě bude vytvořen sklad krytý a skládka otevřená, kam se budou ukládat stavební materiály, z nichž budou zhotoveny jednotlivé stavební konstrukce. Objekt staveniště bude v hlídán ostrahou. Ostraha bude mít vlastní buňku umístěnou u vjezdu na staveniště.

Dimenzování záchodů

Tab.Dimenzování záchodů podle počtu pracovníků

POČET PRACOVNÍKŮ	POČET ZÁCHODŮ
do 10 žen	1 sedadlo
30 žen	2 sedadla
50 žen	3 sedadla
80 žen	4 sedadla
> 80 žen	1 sedadlo na každých dalších 30 žen
do 10 mužů	1 sedadlo + 1 mušle
50 mužů	2 sedadla + 2 mušle
100 mužů	3 sedadla + 3 mušle
> 100 mužů	1 sedadlo na každých dalších 50 mužů

Na stavbě bude použita mobilní toaleta TOI TOI FRESH s mytím rukou.

Toaleta obsahuje fekální nádrž, která bude pravidelně vyvážena.

Počet toalet viz. dimenzování zařízení staveniště.

Technická data:

□ šířka: 1 200 mm



- délka: 1 200 mm
- výška: 2 300 mm
- hmotnost: 123 kg

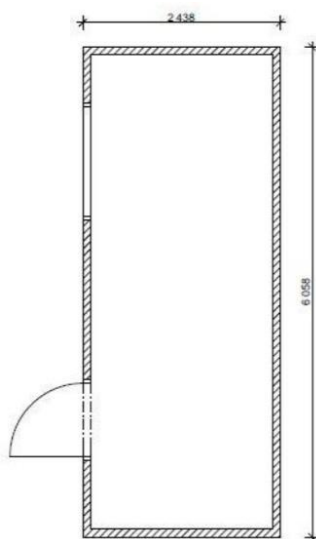
Obr. Mobilní toaleta TOI TOI FRESH

Kanceláře, šatny

Návrh buněk je prováděno v závislosti na nasazení pracovníků. Budou osazeny buňky TOI TOI BK1, které budou sloužit jako šatny pro pracovníky, pro stavbyvedoucího. (viz. výkresy zařízení staveniště).

Technická data:

- šířka: 2 438 mm
- délka: 6 058 mm
- výška: 2 800 mm
- el. přípojka: 380 V/32 A



Obr. - Kontejner TOI TOI BK1

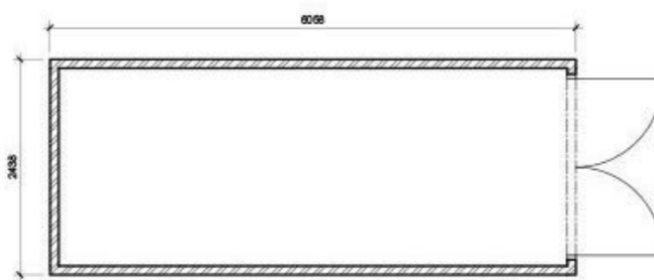
Sklady, skládky

Pro bednění, výztuž budou navrženy skládky v blízkosti buněk. Ostatní materiál se bude na stavbu dovážen a skladován přímo v objektu, kde budou zřízeny provizorní sklady.

Na staveništi bude zřízena uzamykatelná buňka typu TOI TOI LK1, která bude sloužit jako sklad nářadí a menší staveništní techniky. Sklad bude dále sloužit pro skladování hydroizolací. Rozměry skladu- 2,5 x 6 m.

Technická data:

- šířka: 2 438 mm
- délka: 6 058 mm
- výška: 2 591 mm



Obr. - Kontejner TOI TOI LK1

3.4 Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska BOZP

Při provádění stavby je nutné dodržovat bezpečnostní předpisy a používat ochranné pracovní pomůcky. Je třeba také dodržet zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích 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).

Při provádění stavebně-montážních prací je nutné dodržet správné technologické postupy ve smyslu technologických pravidel, za jejichž zpracování odpovídá zhotovitel stavby. Vedení stavby musí zajistit plnění všech zásad a předpisů bezpečnosti práce a ochrany zdraví při provádění stavby. O zajištění předepsaných opatření, použití ochranných prostředků, předávání pracovišť zhotovitelům a provedení instruktáže je třeba pořídit zápis do stavebního deníku. Pracovníci zhotovitele stavby budou podrobně seznámeni před započítím výstavby se závaznými předpisy pro organizaci bezpečné práce. Stavba bude prováděna dodavatelským způsobem právnickou, nebo fyzickou osobou oprávněnou k podnikání, která má stavební nebo montážní práce v předmětu své činnosti povolené podle zvláštních předpisů. Při provádění stavby musí být dodrženy požadavky správců veškerých inženýrských sítí. Všechny fyzické osoby pohybující se s vědomím stavby po staveništi a to nejen pracovníci zhotovitelů, musí být řádně proškoleny, v rozsahu působnosti a své pracovní činnosti na staveništi a vybaveny patřičnými ochrannými pomůckami. Za dodržování bezpečnosti práce na staveništi v průběhu výstavby plně zodpovídá zhotovitel stavby a jím pověřené osoby.

V průběhu realizace budou dodržena veškerá nařízení a vyhlášky týkající se bezpečnosti práce. Je nutné rovněž respektovat jednotlivá nařízení a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v jednotlivých částech projektu.

Veškerý personál na staveništi bude proškolen a seznámen s předpisy bezpečnosti práce, poučen o pohybu po stavbě, riziky, dopravě a manipulaci s materiálem, požární ochranou a hygienickými předpisy a musí používat osobní ochranné pracovní pomůcky. Budou dodržovány zákony a vyhlášky Českého úřadu bezpečnosti práce.

Bezpečnost práce

Při všech pracích na staveništi je nutno průběžně a důsledně dodržovat :

- č.591/2006 Sb. Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi
- 309/2006 Sb. Zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- č.362/2006 Sb. Požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při nebezpečí pádu
- č.262/2006 Sb. Zákoník práce č.183/2006 Sb. Stavební zákon
- ustanovení o bezpečnosti práce obsažené v zákoníku práce
- vyhlášku Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích č. 324 z 31.7.1990
- ČSN 73 08 07 Požární bezpečnost staveb
- ČSN 27 01 40 Bezpečnostní předpisy pro zdvihadla, jeřáby a jiná zařízení se strojním pohonem
- ČSN 05 06 10 Bezpečnostní předpisy pro svařování plamenem a řezání kyslíkem
- ČSN 05 06 30 Bezpečnostní předpisy pro svařování elektrickým proudem
- ČSN 73 30 50 Zemní práce

Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací. Dále jsou povinni používat při práci předepsané osobní pomůcky dle směrnic Msv ze dne 9.12.1986. Staveniště musí být ohraničeno oplocením a na vstupu označeno tabulkou se zákazem vstupu všech nepovolaných osob.

Dalším nezbytně nutným opatřením pro zvýšení bezpečnosti je již zmíněná instalace oplocení.

Pracoviště a staveniště bude řádně osvětleno.

4. Orientační doba výstavby.

Stavba bude provedena v jedné etapě.

předpoklad zahájení přestavby – 05/2023

předpoklad ukončení přestavby – 9/2024