

VAŠE VIZE. NÁŠ PROJEKT.

Generální projektant:




PRODIN a.s.
K Vápence 2745
530 02 Pardubice

www.prodin.cz
IČO 25292161
DIČ CZ25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém B.p.v.

Vypracoval: Bc. Martin Hudec		Zodp. projektant: Bc. Martin Hudec	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš			
Kraj: Pardubický		Traťový úsek/Obec: Miřetice - Včelákov				
Investor: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice						
<div>REKONSTRUKCE SILNICE III/3437</div> <div>MIŘETICE – KŘIŽ. III/35522 VČELÁKOV, PD</div> <div>SO 102 – III/3437, MIŘETICE – KŘIŽ. S III/35522</div>						
				Formát		A4
				Datum		01/2022
				Účel		PDPS
				Č. zakázky		3111-19-150
Změna		Č. kopie				
Měřítko						
Obsah: TECHNICKÁ ZPRÁVA		Část dokumentace D.		Č. výkresu 2.1		



D.2.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

Projektová dokumentace je zpracována dle přílohy č.11 k Vyhlášce č.499/2006 Sb.

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	:	Rekonstrukce silnice III/3437 Miřetice - křiž. III/35522 Včelákov
KRAJ	:	Pardubický
OBEC	:	Miřetice, Majlant, Včelákov
STAVEBNÍ ÚŘAD	:	Hlinsko
CHARAKTER STAVBY	:	Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace v úseku od jižního okraje obce Miřetice – III/3437 x III/35522 Včelákov
ROZSAH STAVBY		<u>Rozsah rekonstrukce:</u> začátek: jižní okraj obce Miřetice; provozní staničení silnice III/3437 km 10,138 m konec: křiž. III/3437 x III/35522 Včelákov; provozní staničení 7503 m rozsah: km 0,500 00 – km 3,134 58 délka úseku: 2634,58 m Rozsah úprav je patrný ze situačních výkresů stavby.
STUPĚŇ DOKUMENTACE		PDPS – dokumentace pro provádění stavby
POZEMKY STAVBY SO 102		Miřetice u Nasavrky [695921] 935/1; 1291/1; 935/2; 935/3; 509/5; 505; 1329/1; 504/1; 504/2; 405/1; 488/1; 565; 564; st.67; 493/4; 568/1; 1387/1; st.63; 711/23; 711/34; 710; Včelákov [777374] 311; 1356/1; 310; 312; 293; 318/1; 364; 362; 365; 274/1; 370/1; 263/2; 1383; 247; 153/5; 237; 1400; 1369; 180; 170; 179 Pozemky byly odečteny ze zákresu průběhu vlastnických hranic, který je pouze orientační! Pozemky podrobně v příloze C.2.2 Záborový elaborát
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	:	Miřetice u Nasavrky [695921] Včelákov [777374]
OBJEDNATEL	:	Správa a údržba silnic Pardubického kraje Doubravice 98, 533 53 Pardubice



	IČ: 00085031
ZÁSTUPCE OBJEDNATELE VE VĚCECH TECHNICKÝCH	Ing. Jiří Synek tel.: 466 052 715 email.: jiri.synek@suspk.cz
PROJEKTANT 	: Vypracoval: Bc. Martin Hudec tel.: +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz Odpovědný projektant: Bc. Martin Hudec ČKAIT 0602865 +420 702 186 806 martin.hudec@prodin.cz Inženýrská činnost: Ing. Lucie Křemenáková +420 607 035 353 lucie.kremenakova@prodin.cz Prodin, a.s. K Vápence 2745 530 02 Pardubice zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Hradci Králové, oddíl B, vložka 2532 IČ: 25292161 DIČ: CZ25292161

B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Jedná se o komunikaci III. třídy s označením III/3437. Stavba je stavbou veřejně prospěšnou dle § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů, která podléhá zákonu č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo ke stavbě (zákon o vyvlastnění).

Pozemky v řešené lokalitě jsou vedeny v katastru nemovitostí převážně jako ostatní plocha, orná půda a lesní pozemek. Komunikace prochází zastavěným i nezastavěným územím.

Řešený úsek komunikace se nachází na území Pardubického kraje mezi obcí Miřetice a městysem Včelákov. Délka řešeného úseku je 2634,58m.

Řešená stavba se nachází na okraji CHKO Železné Hory.



V celé délce je zachováno směrové vedení komunikace, avšak v některých místech dochází k úpravě šířky komunikace z důvodu lokálního sjednocení kategorie komunikace a možnosti vybudování chodníků.

V rámci rozpočtu je tento stavební objekt rozdělen na jednotlivé dílčí části SO 102.1, SO 102.2 a SO 102.3 z důvodu provádění na etapy.

Součástí stavby budou:

- bourací práce – odstranění stávajícího krytu komunikace, včetně konstrukčních vrstev, vybourání stávajících zpevněných ploch vč. konstrukčních vrstev, vybourání stávajících silničních obrub včetně přídlažby
- ochrana stávajících inženýrských sítí pod zpevněnými plochami dle konkrétních požadavků jejich správců
- Řešený úsek bude upnut do nezpevněných krajnice šířky 0,50m, které budou tvořeny z R-mat frézingu 0-22
- V řešeném úseku dojde k opravě případně k pročištění příčných a podélných propustků. Jednotlivé práce jsou popsány v situačních výkresech stavby.
- V současné době jsou v obci Majlant z důvodu stísněných poměrů mělké příkopy. V obci bude komunikace upnuta do obrub s podsádkou +10 cm, budou vybudovány nové vpusti, které budou napojeny do nově vybudované kanalizace. Stávající příkopy nebudou využívány pro odvodnění komunikace, a tudíž budou zasypány.
- V obci Včelákov budou osazeny nové obruby včetně betonové přídlažby.
- výstavba vozovky a nových zpevněných ploch vč. konstrukčních vrstev
- osazení svislého a vodorovného dopravního značení

Popis stávajícího stavu:

Stávající komunikace III/3437 má základní šířku cca 5,0-7,5m. Povrch vozovky je prakticky celoplošně porušen podélnými rozvětvenými, síťovými a mozaikovými trhlinami, častý je výskyt výtlučků a vysprávek tvořících nepravidelné hrboly. Vozovka vykazuje také plošné deformace. Konstrukce se skládá z hutnějších asfaltových vrstev a penetračního makadamu.

Popis nového stavu:

ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Extravilánové úseky návrhová kategorie S 6,5; návrhová rychlost 90 km/h; základní šířka jízdního pruhu 2x 2,75m + nezpevněná krajnice 2x0,50. Intravilánové úseky (Majlant, Včelákov) budou upnuty do betonových obrub. Základní šířka vozovky je navržena 5,50m.

Ve velké míře je zachováno stávající šířkové uspořádání komunikace. V některých místech dochází k úpravě z důvodu sjednocení šířky vozovky a rozšíření ve směrových obloucích.

SMĚROVÉ A SKLONOVÉ POMĚRY

Směrové vedení komunikace je navrženo s ohledem na stávající vedení komunikace a přilehlé pozemky, existenci podélných a příčných propustků. Směrové vedení je patrné z příloh situace a podélných profilů. Stávající těleso je respektováno a kopírováno v maximální míře.

Podélný sklon se pohybuje v rozmezí 0,40 %- 8,99 %. V intravilánu obce Majlant a Včelákov dojde k zachování stávající nivelety komunikace. V úsecích mimo zastavěné území dojde k nadvýšení nivelety komunikace o 40-60 mm.



Povrch komunikace bude proveden v základním střechovitém sklonu o velikosti 2,5 % s ohledem na stávající stav. Příčný sklon v tomto úseku ve směrových obloucích bude dostředný v rozmezí 2,5 % – 6,5 % s ohledem na ČSN 73 6101, ČSN 73 6110 a možnosti místních poměrů

ZASTÁVKY LINKOVÉ DOPRAVY – MAJLANT

V současné době jsou zastávky linkového autobusu v obci Majlant umístěny nevhodně v jízdních pruzích komunikace v místě směrové oblouky komunikace. Pro zvýšení bezpečnosti a přehlednosti v daném místě dojde k úpravě těchto zastávek.

Zastávkový záliv ve směru Miřetice – Vřelákov má navrženou šířku 2,75m. Délka vyřazovacího úseku je 15 m. Délka zařazovacího úseku je 15 m. Tyto náběhy jsou navrženy s ohledem na stísněné místní poměry. Náběhy jsou zaobleny kružnicovými oblouky. V místě nástupní hrany bude osazena obruba 150x300x1000 mm s podsádkou 160 mm v délce 12,0 m.

I přes maximální vynaložené úsilí nelze zastávku ve směru Vřelákov – Miřetice přesunout do zálivu z důvodu plánované stavby rodinných domů (ÚP to umožňuje). Zastávka je tedy přesunuta do jízdního pruhu v km 0,853 49 – km 0,865 49. Délka nástupní hrany je 12,0m

Nástupiště včetně prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace je součástí projektu „Chodníky podél III/3437, Miřetice“

ZASTÁVKY LINKOVÉ DOPRAVY – VŘELÁKOV

V současné době jsou zastávky linkového autobusu v obci Vřelákov umístěny mimo jízdní pruhy komunikace, avšak bez jakéhokoliv vyvýšené nástupní hrany a nástupiště pro výstup/nástup cestujících.

Pro zvýšení bezpečnosti jsou navrženy zastávky v jízdních pruzích. Dle ČSN 73 6425-1 se tyto zastávky upřednostňují před ostatními typy. Vzhledem k místním poměrům (soukromé pozemky, ploty, sjezdy) jsou zastávky umístěny vstřícně v jízdním pruhu. Tímto řešením vznikne dostatečné místo na vybudování nástupních ploch dle vyhlášky 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dle jízdních řádů nebudou obsazeny autobusy oba směry současně. Frekvence autobusů za den je v tomto místě velmi nízká – 10 spojů za den v jednom směru.

V místě nástupní hrany bude osazena obruba 150x300x1000 s podsádkou 160 mm v délce 12,0m. Nástupiště včetně prvků pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace jsou součástí projektu „Zřízení chodníků a zastávek BUS na silnici III/3437, Vřelákov“.

SJEZDY

V místech stávajících sjezdů dojde k výměně stávající trouby propustku a zhotovení šikmých čel z důvodu zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích. Po položení trouby dojde k uvedení sjezdu do původního stavu – bude tedy zpevněn ve stávající šířce. Nedojde tedy k úpravě připojení sousedních nemovitostí ani k úpravě připojení pozemních komunikací k silnici III/3437. Na zpevnění stávajících sjezdů bude využit frézing, který bude prostříknutý asfaltovým pojivem příp. asfaltový beton či šterkodrt (zřejmě ze situačních výkresů). U účelových komunikací bude osazen směrový sloupek z11g (červený, kulatý).

2. VYHODNĚNÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Mapové podklady, geodetický mapový podklad a další geodetické podklady.

- Geodetické zaměření mapového podkladu firmou GON Hradec Králové, a.s
- Průzkum konstrukce a podloží vozovky zhotovený firmou DSP a.s
- Prohlídka řešeného místa stavby



Průběh inženýrských sítí byl poskytnut jednotlivými správci těchto sítí a jejich průběh je zakreslen orientačně. Ochrana inženýrských sítí je dle požadavků jednotlivých správců.

Stavba je projektována dle příslušných vyhlášek a norem:

- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změna Z1
- ČSN 73 6056 z roku 2010 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP změna č.2 – Katalog vozovek polních cest
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 30/01 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Dopravní inženýrství – Jirava, Slabý (© ČVUT Praha), r. 1990
- Městské komunikace – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1997
- Dopravní inženýrství, Návod pro cvičení – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1994
- Vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných požadavcích na zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

V září roku 2020 byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu

D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Akce „**Rekonstrukce silnice III/3437 Miřetice - křiž. III/35522 Včelákov**“ se dělí na následující stavební objekty:

SO 101 – III/3437, PRŮTAH MIŘETIC

SO 102 – III/3437, MIŘETICE – KŘIŽ. III/355 22

SO 301 – DEŠŤOVÁ KANALIZACE MAJLANT

SO 302 – REKONSTRUKCE DĚŠŤOVÉ KANALIZACE – VČELÁKOV

SO 801 – KÁCENÍ DŘEVIN A NÁHRADNÍ VÝSADBA

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Objekt řeší rekonstrukci komunikace a zpevněných ploch. Návrhová rychlost je v intravilánu 50 km/h a v extravilánu 90 km/h. Celková délka komunikace je 2634,58 m.

ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Ve velké míře je zachováno stávající šířkové uspořádání komunikace. V některých místech dochází k úpravě z důvodu sjednocení šířky vozovky a rozšíření ve směrových obloucích. Kategorie komunikace v úsecích mimo obec je S 6,5m. V obci Majlant a Včelákov je šířka mezi obrubami navržena 5,50m.



SMĚROVÉ A SKLONOVÉ POMĚRY

Směrové vedení komunikace je navrženo s ohledem na stávající vedení komunikace a přilehlé pozemky, existenci podélných a příčných propustků. Směrové vedení je patrné z příloh situace a podélných profilů. Stávající těleso je respektováno a kopírováno v maximální míře.

Podélný sklon se pohybuje v rozmezí 0,40 % - 8,99 %. V intravilánu obce Majlant a Včelákov dojde k zachování stávající nivelety komunikace. V úsecích mimo zastavěné území dojde k nadvýšení nivelety komunikace o 40-60 mm.

Povrch komunikace bude proveden v základním střechovitým sklonu o velikosti 2,5 % s ohledem na stávající stav. Příčný sklon v tomto úseku ve směrových obloucích bude dostředný v rozmezí 2,5 % – 6,5 % s ohledem na ČSN 73 6101, ČSN 73 6110 a možnosti místních poměrů

TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Konstrukce vozovky

Povrch komunikací je navržen z asfaltového betonu a v intravilánu bude upnutý do betonové přídlažby a silničních obrub do betonového lože s boční opěrou. Podsádka obrub bude + 10 cm. V místě sjezdů bude podsádka snížena na +2 nebo +5 cm. Extravilánové úseky jsou návrhové kategorie S 6,5.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, návrhová úroveň porušení vozovky D1 (D1-N-6), třída dopravního zatížení V. Konstrukční skladba nové vozovky bude následující:

KONSTRUKČNÍ VRSTVY

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+	ČSN EN 13 108-1; ČSN 73 6121	40 mm
Spojovací postřik, po vyštěpení 0,5 kg/m ²		ČSN EN 13808; ČSN 73 6129	
Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACP 16 S CRmB	TP 148	60 mm
- Vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin; obsah pryžového granulátu 15–25 %			
Spojovací postřik modifikovaný, po vyštěpení 0,50 kg/m ²		ČSN EN 13808; ČSN 73 6129	
Vyrovňovací vrstva	ACP 8 (ACO 8)	ČSN EN 13 108 – 1; ČSN 73 6121	0-60 mm
Infiltrační postřik 1,0 kg/m ²		ČSN EN 13808; ČSN 73 6129	
Recyklace za studena na místě s použitím cementu a asfaltového pojiva podle TP 208 RS CA (na místě)			180mm
Nová konstrukce celkem			min. 280 mm
Nadvýšení nivelety			60-80 mm
Rozpojení, odebrání (převážně PM)			40 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován min. Edef,2 = 45 MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2 = 70 MPa

Sanace krajů vozovky

Štěrkodrt ŠDa fr. 0/63	ŠDa 0/63	ČSN EN 13285; ČSN 736126-1	250 mm
Štěrkodrt ŠDa fr. 0/125*	Da 0/125	ČSN EN 13285; ČSN 736126-1	400 mm
* v případě neúnosného podloží bude provedena sanace zemní pláně v tl. 400 mm. Sanace zemní pláně je uvažována na 100 % řešeného úseku recyklace za studena.			

Konstrukce vozovky v obci Majlant a Včelákov

Povrch komunikací je navržen z asfaltového betonu a bude upnutý do betonové přídlažby a silničních obrub do betonového lože s boční opěrou. Podsádka obrub bude + 10 cm. V místě sjezdů bude podsádka snížena na +2 nebo +5 cm.



Skladba konstrukčních vrstev parkovacích míst vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, návrhová úroveň porušení vozovky D1 (D1-N-6), třída dopravního zatížení V. Konstrukční skladba zpevněných ploch bude následující:

KONSTRUKČNÍ VRSTVY

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+	ČSN EN 13108-1; ČSN 73 6121	40 mm
Spojovací postřik, po vyštěpení 0,50 kg/m ²		ČSN 736132	
Asfaltový beton pro ložné vrstvy modifikovaný	ACP 16 S CRmB	TP 148	60 mm
- Vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin; obsah pryžového granulátu 15 – 25 %			
Infiltrační postřik 1,0 kg/m ²		ČSN 73 6129	
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32	ČSN EN 13285; ČSN 736126-1	150mm
Štěrkodrt frakce 0/63	ŠDa 0/63	ČSN EN 13285; ČSN 736126-1	200mm
<u>Sanace zemní pláň ŠD frakce 0/125</u>	<u>ŠDa 0/125</u>	<u>ČSN EN 13285; ČSN 736126-1</u>	<u>400mm</u>
Nová konstrukce celkem			min.450 mm
Nadvýšení nivelety			0 mm
Odstranění stávajících konstrukčních vrstev vozovky			450mm

* v případě neúnosného podloží bude provedena sanace zemní pláň v tl. 400 mm. Na průtahu obcí Majlant je uvažována sanace 60 % z celkové plochy vozovky. Na průtahu obcí Včelákov 100% z řešené plochy.

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován min. Edef,2 = 45 MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2 = 70 MPa

Konstrukce zastávkového zálivu

KONSTRUKČNÍ VRSTVY

Žulová kostka drobná	K10	ČSN 73 6131	100 mm
Ložná vrstva fr. 4/8	DDK 4/8	ČSN 73 6126	40 mm
Stabilizace cementem	SC C8/10	ČSN EN 14 227-1	230 mm
Štěrkodrt ŠDa frakce 0/32	ŠDa 0/32	ČSN EN 13 285	250 mm
<u>Separační geotextilie 500 g/m²</u>			
Nová konstrukce celkem			min.620 mm
Odstranění konstrukce vozovky			620 mm

Konstrukce vozovky – napojení vedlejších komunikací, účelových komunikací a sjezdů z asfaltového betonu

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+	ČSN EN 13108-1; ČSN 736121	40 mm
Spojovací postřik, po vyštěpení 0,5 kg/m ²		ČSN EN 13808; ČSN 736129	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy modifikovaný	ACL 16S CRmB	ČSN EN 13108-1; ČSN 736121	60 mm
Spojovací postřik mod. kat. emulzí, po vyštěpení 0,5 kg/m ²		ČSN EN 13808; ČSN 736129	
Nová konstrukce celkem			min. 100 mm

Technologický postup modernizace vozovky technologií recyklací za studena (mimo obec):

V úsecích komunikace s použitím technologie recyklace za studena dojde k odfrézování (rozrušení) stávajícího asfaltového krytu či PM v tl. 40 mm. Na obou stranách komunikace je uvažováno se sanacemi krajů vozovky v šířce min. 1,25 m. V místě krajů bude odebrána stávající konstrukce vozovky v tl. 180 mm (frézování, PM nebo ŠD) s odvozem materiálu na provizorní mezideponii pro zpětné využití. Poté bude provedena sanace



podkladní vrstvy vozovky v místě krajů ŠD fr. 0/63 v tl. 250 mm. V případě neúnosného podloží bude provedena sanace zemní pláně ŠD fr. 0/125 v tl. 400 mm.

Na takto připravenou podkladní vrstvu z ŠD fr. 0/63 v tl. 250 mm bude zpětně navezen materiál, který byl na této stavbě vytěžen a případně doplněn o vhodné kamenivo podle výsledků průkazní zkoušky (v rámci dokumentace je uvažováno doplnění 0,1m³/bm). Následně dojde k úpravě vrstvy do požadovaných sklonových poměrů a přehutnění vrstvy na výslednou tl. 180 mm.

Dále dojde k promíchání takto vzniklého materiálu s příměsí pojiv (cementu a asfaltového pojiva dle TP 208 – vrstva RS CA tl. 180 mm) na toto promíchání se používá obvykle fréza. Některé složky (kamenivo, cement) je možné dávkovat předem rozprostřením na povrch recyklované vrstvy, proto musí být pro jejich dávkování k dispozici vhodný aplikátor. Proces dávkování pojiv a vody musí být automaticky dávkován přes recyklační frézu v závislosti na rychlosti pojezdu a šířce úpravy tak, aby bylo vždy dávkováno předepsané množství. Rozfrézovaný a promíchaný materiál se pak běžnými pracovními postupy urovná a zhutní. Přitom se musí zajistit, aby navazující vrstvy měly z důvodu potřebného přesahu okrajů odstupňované šířky. Na takto upravenou vrstvu bude položen 3 – vrstvý asfaltobetonový kryt.

Práce se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti, materiál nesmí být zmrzlý. Stmelené vrstvy se nesmí provádět při teplotách nižších než +5°C. Pokud teplota při ošetření klesne pod 0 °C, musí se zhodnotit stav vrstvy a provést její případné opravy. Pokud teplota při ošetření překročí +25 °C, musí se udržování jejího vlhkého stavu věnovat zvýšená pozornost.

Přebytek odfrézovaného materiálu, který se nepoužije zpět do krajnic, sjezdů a recyklace bude odvezen na cestmistrovství SÚS PK (Hlinsko)

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: stávající kryt bude odstraněn schodovitě, po vrstvách tl. 40 a tl. 60 mm na délkách cca 0,5 m. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná bude ošetřena modifikovanou asfaltovou zálivkou a zasypána křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a modernizované vozovky. Nové konstrukční vrstvy budou tímto plynule napojeny, čímž se zamezí tvorbě poruch na přechodu nové úpravy a starého stavu.

Poznámka: Pokud při hutnění dochází k vytlačování vody na povrch vrstvy nebo se stále tvoří stopy po válci, ve vrstvě je nadbytek vlhkosti. V takovém případě se musí hutnění přerušit a pokračovat až po částečném vysušení vrstvy, ne však po době delší jak 24 hodin. Vysušení vrstvy je možné urychlit opakovaným promísením. Pokud není možné převlečenou vrstvu ani takto vysušit, musí se provést její nová recyklace. Naopak za suchého letního počasí je možné chybějící množství vody na povrchu vrstvy doplňovat kropením.

F. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do silničních příkopů případně prostřednictvím betonové přídlažby do uličních vpustí.

Návrh počítá s osazením klasických uličních vpustí



- z prefabrikovaných betonových prvků DN 500
- s mříží nosnosti min. D400 rozměru 500x500mm
- s pozinkovaným košem pro zachytávání nečistot
- kalovým prostorem
- zápchovým uzávěrem

Nová uliční vpust bude připojena pomocí plastové trouby DN 150 SN8 do stávající kanalizační šachty, případně přímo do kanalizačního řádu přičemž budou maximálně využity stávající přípojky.

Vlastní potrubí bude ukládáno na lože z písku tl. 100 mm. Potrubí bude obsypáno pískem (nebo jiným materiálem obdobného charakteru) až do výšky 300 mm nad vrchol potrubí.

Hutnění výkopu v budoucích komunikacích se požaduje analogicky dle ČSN 721006 Kontrola a hutnění zemin a sypanin v takovém rozsahu, aby na úrovni pláně vozovky (tj. pod konstrukční vrstvou obnovené komunikace) byl předepsaný modul přetvárnosti $E = 45$ MPa.

K dosažení tohoto parametru je nutno:

u jemnozrnných sypanin (hlíny) hutnit vlastní zásyp na 95 % Proctor standard, aktivní zónu (v mocnosti 0,50 m pod plání vozovky) pak na 100 – 102 % Proctor standard.

u zemin charakteru písků, štěrkopísků a štěrků je zapotřebí hutnit zásyp na 0,7 – 0,8 relativní hutnosti I_d , v aktivní zóně pak je nutno hutnění na 0,9 relativní hutnosti.

Výkopek bude hutněn po technologických vrstvách dle použité mechanizace. V případě výskytu podzemní vody bude výkop opatřen štěrkovým ložem s drenáží.

Podélné a příčné propustky

Dojde k rekonstrukci příčných a podélných propustků. Jednotlivé propustky jsou popsány v situačních výkresech. Propustky budou zhotoveny se zešíkmenou vtokovou a výtokovou hranou pro zvýšení bezpečnosti provozu na PK.

Budou použity plastové korugované trouby. Obsyp trouby propustku bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou 0,15 m). V případě malého krytí budou trouby obetonovány. Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic ($<0,063$ mm) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,15 m nad horní hranu trouby.

Obložení čel bude provedeno kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována speciální sanační maltou odpovídajících vlastností – M25 XF4. Odláždění bude také provedeno v délce 1m před nátokem/za výtokem propustku.

Stabilizační prahy budou z betonu třídy C 30/37 XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbu čela propustku. Pod betonové zajišťovací prahy bude proveden podsyp ze štěrkopísku tl. 150 mm.

Užitá směs bude konzistence vlhké, do betonu nebude užito dolomitické kamenivo. Beton bude ve fázi počátečního tuhnutí v prvních dnech po betonáži řádně ošetřován (vlhčen pomocí geotextilie a chráněn před přímými slunečními paprsky).

Viditelné plochy betonových čel budou natřeny transparentním hydrofobním nátěrem. Plochy se stykem se zeminou budou opatřeny penetračním nátěrem.

Jednotlivé práce na podélných propustcích jsou popsány ve výkresu Situace.

Propustek č.2 km 0,731 62 – nový propustek

Propustek č.3 km 2,097 06



- odstranění stávající betonové trouby DN 400 včetně kolmých čel
- odstranění nánosů na vtoku a výtoku
- položení korugované plastové trouby DN 600 SN 16 v dl. 10,35m
- zhotovení šikmých čel z lomového kamene

Propustek č.4 km 2,211 96

- stávající betonová trouba propustku je v dobrém stavu, a proto dojde pouze k pročištění tlakovou vodou
- stávající římsa kolmé čela bude odstraněna a zhotovena nová
- stávající kolmé čelo bude zachováno (v případě, že po odkrytí římsy bude zjevný havarijní stav, budou čela opravena)
- osazení dopravně – bezpečnostního zábradlí s vodorovnou výplní

G. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SSZ

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2 RA2, všechny značky velikosti základní (vyjma C4a v místě ostrůvku v obci Miřetice – zmenšená velikost). Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Umístění dopravního značení bude provedeno dle platných TP. Osazení SDZ je patrné z příloh Situací dopravního značení.

Na trase bude osazeno dopravní zařízení Z11a, Z11b – Směrové vodící sloupky – bílé – osazení dle platného TP (dodržení rozteče jednotlivých sloupků) je následující:

v přímé a ve směrovém oblouku o poloměru větším než 1 250 m	50 m
ve směrových obloucích o poloměru:	
850 m až 1250 m	40 m
450 m až 850 m	30 m
250 m až 450 m	20 m
50 m až 250 m	10 m
menším než 50 m	5 m

V úseku Majlant – Včelákov (extravilán) bude umístěno optické odrazující zařízení (odražeč proti zvěři) na směrové sloupky Z11a a Z11b. Odrážné prvky budou umístěny na okraji komunikace kolmo k její ose. Výška dolního okraje odražeče musí být min. 0,50m nad povrchem komunikace, pokud konfigurace okolního terénu nevyžaduje jinou výšku. Umístění bude provedeno dle TP 130 Zařízení odrazující zvěř od vstupu na pozemní komunikaci.

V rámci stavebních úprav dojde k výměně, doplnění a odstranění následujícího dopravního značení:

Stávající dopravní značení bude odstraněno.

Nově navržené svislé dopravní značení:

6x P2 - „Hlavní pozemní komunikace“
4x P4 – „Dej přednost v jízdě!“
2x IS3a – „Směrová tabule (s jedním cílem)“
IS3b – „Směrová tabule (s dvěma cíli)“
IS3c – „Směrová tabule (s jedním cílem)“



- 3x IJ4b – „Zastávka“
- 3x IZ4a – „Obec“
- 3x IZ4b – „Konec obce“
- 4x E2b – „Tvar křižovatky“

V situačních výkresech dopravního značení jsou vyznačeny jednotlivé dopravní značky pro demontáž, zachování a nové osazení SDZ.

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:



Vodorovné dopravní značení:

Po předznačení bude první vodorovné dopravní značení provedeno nástřikem barvy, následná obnova bude provedena tzv. „v plastu“. V průběhu stavebních prací také dojde k dočasnému dopravnímu značení, informující účastníky silničního provozu o probíhajících stavebních pracích více viz. F. Zásady organizace výstavby.

H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

Není známo.

1/ VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ:

Řešená stavba je koordinována a úzce souvisí s akcí: **“Zřízení chodníků a zastávek BUS na silnici III/3437, Včelákov” - Investorem je Městys Včelákov.** Projektant: Prodin. a.s. Tato akce je projektována v přímé návaznosti na tento projekt. Nutnost provádění je v jednom časovém horizontu z důvodu změny šířkového uspořádání komunikace.

2/ UVAŽOVANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY A ZAJIŠTĚNÍ JEJÍ PLYNULOSTI A KOORDINOVANOSTI

Časová a technická souslednost jednotlivých činností v dotčeném prostoru bude klást vyšší nároky na koordinaci a bude nutno ji v rámci stavby striktně koordinovat časově i technicky. Stavba bude probíhat plynule, bez časových prodlev, tak aby byla provozuschopná v reálně možném časovém termínu. Za tyto náležitosti bude ručit vybraný zhotovitel stavby. Přístup do objektů je nutno zachovat po celý průběh stavby.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Stavba musí být prováděna v jednom časovém horizontu s akcí: **“Zřízení chodníků a zastávek BUS na silnici III/3437, Včelákov” - Investorem je Městys Včelákov.**

3/ ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU:



Přístup na stavbu bude možný ze stávající silniční sítě.

4/ DOPRAVNÍ OMEZENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY:

Vstupy do přilehlých domů musí být v průběhu stavby zachovány. S ohledem na minimalizaci omezení přístupu k nemovitostem, je možné dílčí předčasné užívání jednotlivých staveb (vždy po dohodě stavebník, stavební úřad).

Objíždňá trasa je uvažována pro osobní automobily (max. 3,5 t) v délce 7,8 km přes silnice III/33773, II/355 a III/35522. Pro nákladní automobily (max. 32 t) v délce 9,5 km přes silnice II/337, II/355 a III/3552.

5/ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ:

!! INŽENÝRSKÉ SÍTĚ!! Průběh podzemních sítí je třeba před započítáním zemních prací nechat vytyčit. V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami. Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

V dotčeném území se nacházejí tyto inženýrské sítě se svými ochrannými pásmy:

u silových kabelů podzemních (zákon č. 458/2000 Sb.)

Silové kabely podzemní po 110 kV	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Silové kabely podzemní nad 110 kV	3,0m (po obou stranách krajního kabelu)

u silových kabelů nadzemních (zákon č. 458/2000 Sb.)

a) u napětí nad 1kV a do 35kV včetně	
1. pro vodiče bez izolace	7 m (prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení)
2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
b) u napětí nad 35kV do 110 kV včetně	
1. pro vodiče bez izolace	7 m
2. pro vodiče s izolací základní	5 m
c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m
d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m
e) u napětí nad 400 kV	30 m
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m

u elektrických stanic (zákon č. 458/2000 Sb.)

u venkovních elektrických stanic a stanic s napětím větším než 52 kV v budovách	20 m (od vnějšího líce obvodového zdiva, od odpojení)
u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním	7 m (od vnější hrany půdorysu)



přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV	
u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech	2 m (od vnějšího pláště)
u vestavěných elektrických stanic	1 m (od obestavění)

u slaboproudých kabelů (zákon č. 127/2005 Sb.)

Sdělovací kabel místní	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Sdělovací kabely dálkové	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Zabezpečovací kabely	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)

plynovodní potrubí a technické vybavení (zákon č. 458/2000 Sb.)

Plynovodní potrubí a přípojky do 4 bar včetně	v zastavěném území obce 1 m a mimo zastavěné území 2 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Plynovodní potrubí a přípojky nad 4 bar do 40 bar včetně	2 m (na obě strany od vnějšího líce potrubí)
Plynovodní potrubí nad 40 bar	4 m (na obě strany od vnějšího líce potrubí)
Technologické objekty	4 m (na obě strany)
Sondy zásobníků plynu	30 m (od osy jejich ústí)
Zásobníky plynu	30 m (od vně jejich oplocení)
U zařízení katodické protikoroze ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m (na obě strany)

zařízení pro výrobu a rozvod tepla (zákon č. 458/2000 Sb.)

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

u vodohospodářských řadů a kanalizačních stok (zákon č. 274/2001 Sb.)

Vodovodní řady a kanalizační stoky do DN 500 včetně	1,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Vodovodní řady a kanalizační stoky nad DN 500	2,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.	

u produktovodů, ropovodů (zákon č. 189/1999 Sb.)



Skladovací zařízení, produktovody a ropovody	150 m (na všechny strany od půdorysu zařízení)
--	--

Průběh podzemních sítí je třeba před započítáním zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, bude technické řešení konzultováno a řešeno se správcem předmětné inženýrské sítě.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

6/ NAKLÁDÁNÍ S ODPADY:

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. - „Zákon o odpadech“. Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečné odpady (např. dehet) budou recyklovány, případně s nimi bude dále nakládáno dle platných právních předpisů. Vyfrézovaný materiál obrusné vrstvy komunikace bude recyklován a znovu využit na zpevnění krajnic. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezení prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská, resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.

Před realizací projedná způsob nakládání s odpady investor (provozovatel) se zhotovitelem stavby.

Zatřídění odpadu, který může při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 541/2020 Sb. o Katalogu odpadů.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu	Zp. naložení
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Kamenné obrubníky	-
02 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	Odpad při odstranění náletové zeleně	skládka
17 01 01	Beton	Betonové obrubníky a betonové lože obrubníků, betonové části uličních vpustí a další betonové prefabrikáty stávajícího stavu	skládka



17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	Při frézování vozovky (možné)	Skládka nebezpečného odpadu
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Při frézování vozovky – především je uvažováno s pojivem bez dehtu	Skládka
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Mříže uličních vpustí, pokopy šachet, hydrantů a vodovodů, svislé dopravní značky	-
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlutiina	Zemina při výkopu podél obrub a při ukládání potrubí dešťové kanalizace	skládka

Uvedené druhy odpadu jsou základní očekávané a při výstavbě se můžou objevit další nepředvídané druhy, je potřeba postupovat dle platných předpisů.

Vlastnictví konstrukčních vrstev vozovky je dle zákona připisováno majiteli příslušné komunikace.

Samotná stavby nevyvolává navýšení emisí.

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší. Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 86/2002 Sb. Zejména je nutné dbát na to, aby:

- Motory automobilů a stavebních strojů byly v dobrém technickém stavu a jejich emise nepřekračovaly přípustné meze;
- Všechna pracoviště byla udržována v čistotě;
- Pojížděné zpevněné plochy byly pravidelně čištěny;
- Pojížděné nezpevněné plochy byly ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru;
- Řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků byla omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, čištění šterkového lože, demolicích apod. na nejmenší možnou míru;
- Veřejné komunikace u vjezdů na staveniště, případně jejich úseky používané staveništní dopravou byly chráněny před znečištěním a řádně udržovány;
- Na stavbě se omezilo používání materiálů s neekologickými prchavými látkami

Při odvozu materiálu je nutno zajistit, aby nedocházelo ke znečištění komunikací. Dopravní prostředky je nutno před výjezdem ze staveniště očistit.



7/ POŽÁRNÍ BEZPEČNOST:

Nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy, zejména zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně.

Při provádění uzavírek a omezení silniční dopravy budou respektovány předepsané požadavky na průjezdný profil a nosnost. Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Šířka komunikace je min. 5,50m, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. V době výstavby musí být umožněn průjezd vozidel HZS, IZS.

Zároveň komunikace splňují požadavky na únosnost požárních vozidel.

Nástupní plochy nejsou v upravované lokalitě v současném stavu vyznačeny, a proto není požadováno vyznačení nástupních ploch při stavebních úpravách stávajících zpevněných ploch.

Normy a předpisy:

ČSN 73 0802 ...Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty (05/2009)

ČSN 73 0810 PBS – Společná ustanovení (04/2009)

ČSN 73 0873 ...PBS – Požární vodovody (06/2003)

SMĚRNICE STÚ a.s. 1994 ... Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely a normy související.

Zákon 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů (novela 2001)

Vyhláška 23/2008 Sb. „o obecných technických podmínkách požární ochrany staveb“ (1.7.2008)

Vyhláška 246/2001 Sb. § 41 Požárně bezpečnostní řešení

Vyhláška 268/2009 Sb. „o technických požadavcích na stavbu“

Příjezdy a přístupy:

Komunikace je vedena ve stávajícím uličním prostoru. Šířka komunikace je min. 5,50m. Příjezd k odběrným místům požární vody tedy bude zajištěn.

Normové požadavky na komunikace:

ČSN 73 0802 – požadovaná šířka komunikace min. 3 m – splněno, šířka komunikace min. 5,50m

– únosnost dle ČSN 73 6110 a ČSN 73 6114 – splněno, vozovka navržena pro častý pojezd TNV

Vyhláška č. 23/2008

– volný příjezd k odběrnému místu – podzemní hydranty jsou umístěny ve veřejném prostranství

Příjezdy a přístupy požárních vozidel

Posouzení příjezdu v rámci modernizovaných stáv. komunikací

Příjezd a průjezd je umožněn a zůstane zachován při každé dopravní situaci

Navrhovaná úprava komunikace je pro příjezd požární techniky vyhovující co do únosnosti i šířky.

Zpevněné plochy v posuzované lokalitě jsou z hlediska PO bez požadavku.

ČSN 73 0802 čl. 12.2.2

Za přístupovou komunikaci se považuje nejméně jednopruhová silniční komunikace (viz. ČSN 73 6100) se šířkou vozovky nejméně 3,00 m. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 73 6110; pro navrhování konstrukcí vozovek platí ČSN 73 6114, ČSN EN 13 108, ČSN 73 6131–1 a ČSN 736126.

Požární voda v posuzované lokalitě



ČSN 73 0873

Vnější odběrné místo:

Vnější odběrná místa požární vody nebudou stavbou dotčena. Dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., Přílohy 3, apod.

Další povinnosti:

1) Při skladování a manipulaci s hořlavými kapalinami (dle ČSN 65 0201):

- dodržovat maximální povolené množství
- používat jen obaly k tomu určené
- odstranit bezpečným způsobem hořlavé kapaliny uniklé z obalů při manipulaci s nimi
- dodržovat bezpečnou vzdálenost od zdrojů tepla
- dodržovat zákaz kouření a manipulace s otevřeným ohněm ve skladu s hořlavými kapalinami
- sklady hořlavých kapalin označit dle ČSN ISO 38 64 a ČSN 650201

2) Při skladování hořlavých materiálů:

- dodržovat bezpečnou vzdálenost od zdrojů tepla
- zajistit nepřístupnost nepovolaných osob
- dodržovat volnost únikových cest
- dodržovat zákaz kouření a manipulace s otevřeným ohněm ve skladu s hořlavými materiály

3) Při instalaci a užívání tepelných, elektrických, plynových nebo jiných spotřebičů dodržovat ČSN 06 1008 a návod výrobce:

- dbát na to, aby v blízkosti spotřebičů se nenacházely snadno hořlavé látky
- dbát na to, aby zapnuté spotřebiče, pokud to návod k obsluze vyžaduje, nebyly ponechány bez dozoru
- dodržovat bezpečné vzdálenosti určené návodem na instalaci a užívání spotřebičů
- zajišťovat pravidelné revize dle ČSN 33 1610

4) Při manipulaci s otevřeným ohněm:

- dbát zvýšené opatrnosti
- řídit se pokyny ve smyslu § 5 odstavce 2 zákona č. 133/1985 Sb. (č. 67/2001 Sb.) o PO, tj. provést oznamovací povinnost příslušné HZS kraje

8/ UŽITNÉ VLASTNOSTI STAVBY

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.



Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinatost položení obrusných vrstev, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenu vrstvu položit co nejdříve.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do pískového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN DIN 18920.

Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Výstupy inženýrských sítí (šoupata, hydranty, poklopy kanalizace) budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch.

I. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.

Dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace budou na chodníku vybudovány varovné pásy pro nevidomé a slabozraké z dlažby s hmatným povrchem a barvou odlišnou od stávajícího povrchu např. červenou.

V místě, kde se silniční obruba sníží na podsádku +2 cm je proveden v chodníkové ploše varovný pás v šířce 400 mm rampově vytažen až do místa, kde podsádka silniční obruby dosahuje min. +80 mm. Varovný pás bude lemován v šířce 250 mm dlažbou hladkou.

a) Zásady pro osoby s omezenou schopností pohybu

Plochy pro pěší a přístup na ně jsou v celé své trase řešeny se splněním požadavku na odpovídající příčné sklony pro umožnění pohybu tělesně postiženým a osobám se sníženou schopností pohybu a tvoří tak bezbariérovou trasu. Základní příčný sklon chodníků a zpevněných ploch v pochozích plochách bude min. v šířce 1,50 m ve sklonu do 2,00 %. Podélný sklon chodníku nikde nepřesáhne poměr 1:12 (8,33%). Při řešení rampových částí u míst pro přecházení bude v průchozím pásmu nejméně 0,9m dodržen příčný sklon nejvýše 2,0 %. Navazující šikmé plochy pro chodce smí mít podélný sklon nejvýše v poměru 1:8 (12,5%).

b) Zásady pro osoby se zrakovým postižením

Vodící linii pro osoby zrakově postižené bude tvořit přirozená nebo umělá vodící linie. Přirozenou vodící linií bude budoucí oplocení nemovitostí, nebo obrubník s převýšením +6cm vůči přilehlé zpevněné ploše (rozhraní mezi chodníkem a zelení). Přirozená vodící linie bude plynulá, přerušovaná max. na délku 8,00 m.



Průchozí prostor – Musí být dodržen požadavek na dodržení volné průchozí šířky podél vodící linie na š. 1,50m. Technické vybavení komunikace lze v odůvodněných případech umístit tak, že bude průchozí prostor místně zúžen na 900 mm.

Varovné pásy š. 0,40 m budou kontrastní barvy (červená, černá) vůči barvě povrchu chodníků s povrchem ze slepecké dlažby. Varovné pásy v řešené lokalitě jsou navrženy na plochách zvýšených prahů, křižovatek a v místech sjezdů.

Signální pásy – u míst pro přecházení nelze dodržet povinnost z vyhlášky 398/2009 Sb. o přesahu varovného pásu oproti signálnímu, a tudíž se signální pásy v řešeném území nenavrhují.

c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

S ohledem na charakter stavby není řešeno

d) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. §7, ve znění NV č. 312 Sb. a NV č.215/2016 Sb. platné od 1.1.2017 a v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06.

Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Vypracoval: Bc. Martin Hudec
Prodin a.s.
K Vápence 2745
530 02 Pardubice
+420 702 186 806

V Pardubicích, leden 2022