




SO 123

PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.		 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: SVITAVY	OBEC: OSÍK	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ 125, 532 11 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	1769-18-3
AKCE: OPRAVA SILNICE II/359 OSÍK – DOLNÍ ÚJEZD			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	1769
			DATUM:	05/2018
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBJEKT: B.1.3. – SO 123 – OPRAVA SILNICE II/359 – ÚSEK KM 4,647–5,639 50			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA				B.1.3.1.

Stavba: **OPRAVA SILNICE II/359 OSÍK - DOLNÍ ÚJEZD**

Objekt: SO 123 – Oprava silnice II/359 - úsek km 4,647-
5,639 50

B.1.3.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
1.1.	Označení stavby	3
1.2.	Stavebník, objednatel stavby	3
1.3.	Zhotovitel projektové dokumentace	3
1.4.	Uvažovaný správce	4
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)	5
3.1.	Provedené průzkumy a měření, podklady k SO 123.....	5
3.2.	Podklady pro projektování SO 123	5
4.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	6
4.1.	Kategorie komunikace	6
4.2.	Směrové řešení	6
4.3.	Výškové řešení	6
4.4.	Příčné uspořádání	6
4.5.	Konstrukce vozovky	7
4.6.	Bourací práce	7
4.7.	Zemní práce.....	7
4.8.	Vytyčení	7
5.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ	8
6.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	8
6.1.	Dopravní značení	8
6.2.	Bezpečnostní zařízení	9
6.3.	Obslužná zařízení silnic a dálnic.....	9
7.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU 9	
8.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	10
9.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZU	10
10.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	10
11.	POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE.....	10

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1. Označení stavby

Název stavby	OPRAVA SILNICE II/359 OSÍK - DOLNÍ ÚJEZD
Název SO	SO 123 – Oprava silnice II/359-úsek km 4,647-5,63950
Kraj	Pardubický
Obec	Osík, Dolní Újezd
Katastrální území	Osík [713104], Dolní Újezd u Litomyšle [630292]
Druh stavby	Oprava
Stupeň PD	PDPS

1.2. Stavebník, objednatel stavby

Pardubický kraj
Komenského náměstí 125
532 11 Pardubice

zastoupený:

SÚS Pardubického kraje
533 03 Pardubice, Doubravice 98

1.3. Zhotovitel projektové dokumentace

1.3.1. Generální projektant

MDS projekt s.r.o.
Försterova 175
566 01 Vysoké Mýto
IČO: 274 87 938
DIČ: CZ 274 87 938
tel.: 465 322 451
email: mds@mdsprojekt.cz
osoba s autorizací – Miloš Bednář, DiS č.a. 1006109 – obor Dopravní stavby,
specializace nekolejová vozidla
osoba s autorizací – Ing. Jan Bursa č.a. 0601653 – obor IM00-Mosty a
inženýrské konstrukce

1.3.2. Hlavní inženýr projektu

Miloš Bednář, DiS.
tel.: 465 323 931
email: bednar@mdsprojekt.cz

1.3.3. Projektant objektu SO 123

Miloš Bednář, DiS.
tel.: 465 323 931
email: bednar@mdsprojekt.cz

1.4. Uvažovaný správce

Pardubický kraj
Komenského náměstí 125
532 11 Pardubice

zastoupený:

SÚS Pardubického kraje
533 03 Pardubice, Doubravice 98

2. **STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

Jedná se o stavební objekt, který řeší opravu silnice II/359 v délce 992,50 m. Začátek opravovaného úseku II/359 v rámci SO 123 se nachází na rozhraní intravilánu a extravilánu obce Osík v ev.km 4,647 jejího liniového staničení a to je v km 0,000 00 lokálního staničení SO 123.

Konec opravovaného úseku II/359 v rámci SO 123 se nachází v intravilánu obce Dolní Újezd ev.km 5,639 50 jejího liniového staničení a to je v km 0,992 50 lokálního staničení SO 123.

Předmětný SO 123 řeší opravu stávající komunikace II/359 v rozsahu obnovy asfaltového krytu se sanacemi ulámaných krajů, s obnovou nezpevněných krajnic ze štěrkodrti, obnovou odvodnění v podobě reprofilace patních příkopů, opravy podélných propustek nebo jejich pročištění **v režimu opravných a udržovacích prací**. Opravou uvedených konstrukcí nebudou vyvolány žádné přeložky inženýrských vedení. Na základě provedeného průzkumu konstrukce vozovky firmou DSP a.s., bude oprava vozovky probíhat v úseku km **0,480 00 – kú 0,992 50** tedy v délce **512,50 m** a bude spočívat ve výměně asfaltových vrstev v celé šířce vozovky v podobě obrusné z ACO 11+ CRmB tl. 40 mm a ložné vrstvy z ACL 16+ tl. 60 mm a v úsecích sanací ulámaných krajů i podkladní vrstvy z ACP 16+ tl. 50 mm včetně nestmelených vrstev ze ŠD. Dále v tomto úseku bude provedena obnova odvodnění v podobě reprofilace patních příkopů sejmutí krajnic od nánosů a jejich opětovné zpevnění ze štěrkodrti v šířce 0,75 m a tl. 100 mm.

V úseku **zú 0,000 00 – 0,480 00** v délce 480 m, bude pouze provedena obnova odvodnění v podobě reprofilace patních příkopů a podélných propustek nebo jejich pročištění. Dále v tomto úseku bude provedeno sejmutí krajnic od nánosů a jejich opětovné zpevnění ze štěrkodrti v šířce 0,75 m a tl. 100 mm. Všechny podélné propustky v patních příkopech budou nejprve pročištěny, po té bude vyhodnocen jejich technický stav, a v případě že jejich technický stav bude nevyhovující, budou vyměněny za nové se šikmými čely z kamenné dlažby tl. 200 mm do bet. lože min tl. 140 mm. Jedná se o podélné propustky v km 0,087 vpravo dl. 7,5 m, v km 0,090 vlevo dl. 9,0 m, v km 0,426 vlevo dl. 6,0 m, v km 0,586 vpravo dl. 15,0 m, v km 0,588 vlevo dl. 16,0 m a v km 0,710 vlevo dl. 19,0 m. Všechny uvedené podélné propustky budou ze žb. hrdlových trub DN 400.

Frézování vozovky bude ve výše uvedeném úseku obnovy asfaltového krytu provedeno celoplošně, dle provedených odvrtů, v průměrné tl. 50 mm a v úsecích sanací ulámaných krajů dalších 200 mm v prům. tl.. Sanace krajů bude po odfrézování spočívat v provedení odtěžení nestmelených podkladních vrstev po úroveň štetové vrstvy. Tato vrstva bude upravena, s případným zhutněním, do příčného sklonu min. 3% a bude plnit funkci pláň. Pláň bude odvodněna do reprofilovaných patních příkopů anebo pomocí podélných drenážních trativodů DN min. 150 mm z celoperforovaných trubek z PE-HD SN 8 se sendvičovou konstrukcí. Trativody budou vyústěny do reprofilovaných patních příkopů a se zakončením z výústního objektu z prostého betonu. Na upravenou a

odvodňovanou pláň, bude provedena konstrukce vozovky. Boční napojení a napojení místních komunikací na hlavní trasu bude provedeno zařízením v potřebné šířce od hrany vozovky, odfrézováním stávajícího krytu v tl. 50-100 mm a pokládkou ohrubné vrstvy z ACO 11+ CRmB tl. 40 mm a případně ložné vrstvy z ACL 16+ tl. 60 mm. Vzniklá spára mezi novým a stávajícím povrchem bude proříznuta na tl. max 40mm š. 10 mm a zalita asfaltovou zálivkou, stejně tak v ose komunikace a na začátku a konci upravovaného úseku. V km 0,860 bude na levostranném autobusovém zálivu provedena pouze obnova asfaltového krytu a taktéž v km 0,900 na pravostranném. V km cca 0,870-KÚ vpravo, bude proveden dlážděný rigol š. 0,50 m ze žulových kostek 100x100 mm do bet. lože min tl. 100 mm. V délce 71 m budou rigol lemovat silniční obruby C35/45 xf4 (150/250/1000) do lože s opěrou z bet. C20/25nxf3 bez přídlažby. Rigol bude zaústěn do pravostranného patního příkopu v km cca 0,870.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM)

3.1. Provedené průzkumy a měření, podklady k SO 123

- Geodetické zaměření zájmového území
- Prohlídka komunikace projektantem
- IG průzkum
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci
- Výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2016

3.2. Podklady pro projektování SO 123

- Zákon č.183/2006 Sb.,o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky (v platném znění)
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických podmínkách zabezpečujících užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č.30/2001 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- Nařízení vlády č.163/2002 Sb. technické požadavky na stavební výrobky
- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – MD
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (2008/1)
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa na PK
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6242 Navrhování vozovek na mostech pozemních komunikací
- ČSN EN 1990 Zásady navrhování konstrukcí
- ČSN EN 1991-1-1 Zatížení konstrukcí – obecná zatížení
- ČSN EN 1991-1-4 Zatížení konstrukcí - zatížení větrem
- ČSN EN 1991-1-5 Zatížení konstrukcí – zatížení teplotou
- ČSN EN 1991-1-6 Zatížení konstrukcí – zatížení během provádění
- ČSN EN 1317-1 Silniční záchytné systémy – Část 1: Technologie a obecná kritéria pro zkušební metody

- | | |
|--|--|
| - ČSN EN 1317-1 | Silniční záchytné systémy – Část 2: Svodidla – |
| Funkční třídy | |
| - TP 63 | Ocelová svodidla na pozemních komunikacích |
| - TP 65 | Zásady pro dopravní značení na pozemních |
| komunikacích | |
| - TP 70 | Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného |
| dopravního značení na pozemních komunikacích | |
| - TP 83 | Odvodnění pozemních komunikací |
| - TP 101 | Výpočet svodidel |
| - TP 128 | Ocelové svodidlo NH4 prostorové uspořádání |
| - TP 133 | Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních |
| komunikacích | |
| - TP 167 | Ocelové svodidlo NH |
| - TP 170 | Navrhování vozovek pozemních komunikací |
| - TP 183 | Diagnostický průzkum mostů pozemních komunikací |
| - TP 203 | Ocelová svodidla (svodnicového typu) |

4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

4.1. Kategorie komunikace

Šírkové uspořádání komunikace zůstane nepozměněno s úpravou šířky asfaltového krytu na kategoriální hodnoty nebo co nejbližší ke kategoriálním hodnotám s minimálními odchylkami od původního stavu. Šířka vozovky v předmětném úseku je 6,5 m což nejbližší odpovídá kategorii S 7,5/70.

4.2. Směrové řešení

Jelikož se jedná o opravu komunikace se zachování stávajících parametrů, taktéž směrové řešení je zcela přizpůsobeno stávajícím směrovým poměrům. Jedná se o trasu s prostými kružnicovými oblouky s mezipřímými úseky a s přechodnicemi.

Navržené směrové řešení komunikace je patrné z přílohy č. B.1.3.2. Situace komunikace.

4.3. Výškové řešení

Výškově je oprava komunikace přizpůsobena stávajícím výškovým poměrům bez nadvýšení či snížení nivelety. V předmětném úseku budou pouze upraveny podélné sklony pro vylepšení odvodnění. Průběh nivelety a tedy hodnoty sklonových poměrů jsou znázorněny v příloze podélný profil komunikace.

Navržené výškové z přílohy B.1.3.3. – Podélný profil.

4.4. Příčné uspořádání

Základní příčný sklon je navržený jako střežovitý 2,5% prakticky v celé délce opravovaného úseku, s případnou úpravou v místech jako jsou boční napojení komunikací, nebo v dostředných sklonech směrových oblouků. Šírkové uspořádání a příčné sklony jsou patrné z příloh situace komunikace či pracovní příčné řezy

Navržené příčné uspořádání komunikace je patrné z přílohy č. B.1.3.4. Vzorové příčné řezy.

4.5. Konstrukce vozovky

Návrh úpravy stávající konstrukce vozovky silnice II/359 je navržen dle katalogu vozovek pozemních komunikací TP 170 na základě výsledků provedeného celostátního sčítání dopravy z roku 2016.

Celoplošná konstrukce nové vozovky dle TP 170 - D1-N-2,IV, PIII UPRAVENO:

- | | | | |
|---|----------------------------|-----------|------------------------|
| • Asfaltový beton modifik. pryžovým granulátem | ACO 11+ CRmB | tl. 40 mm | ČSN EN 13108-5, TP 148 |
| • (Vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin dle TP 148) | | | |
| • Spojovací postřik emulzí | PSE 0,30 kg/m ² | | ČSN 73 61 29 |
| • Asfaltový beton | ACL 16+ | tl. 60 mm | ČSN EN 13108-1, TP148 |
| • Spojovací postřik emulzí | PSE 0,50 kg/m ² | | ČSN 73 61 29 |
| • Celoplošné frézování prům. tl. 50 mm | | | |

**CELKEM OBNOVA
CELKEM NADVÝŠENÍ**

**tl. 100 mm
tl. 50 mm**

Konstrukce nové vozovky v místech sanací krajů, dle TP 170 - D1-N-2,IV, PIII-UPRAVENO:

- | | | | |
|---|----------------------------|-----------------|------------------------|
| • Asfaltový beton modifik. pryžovým granulátem | ACO 11+ CRmB | tl. 40 mm | ČSN EN 13108-5, TP 148 |
| • (Vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin dle TP 148) | | | |
| • Spojovací postřik emulzí | PSE 0,30 kg/m ² | | ČSN 73 61 29 |
| • Asfaltový beton | ACL 16+ | tl. 60 mm | ČSN EN 13108-1, TP148 |
| • Spojovací postřik emulzí | PSE 0,50 kg/m ² | | ČSN 73 61 29 |
| • Asfaltový beton | ACP 16+ | tl. 50 mm | ČSN EN 13108-1, TP148 |
| • Úprava povrchu ŠD | | | Edef2min. = 100 MPa |
| • Štěrkodrtí | 0/63 ŠDa | tl.150 mm | ČSN 73 61 26 |
| • Úprava povrchu ŠD | | | Edef2min. = 70 MPa |
| • Vyrovnávka ze štěrkodrti | 0/63 ŠDa | prům. tl.100 mm | ČSN 73 61 26 |
| • Úprava pláňe | | | Edef2min. = 45 MPa |

CELKEM

tl. 400 mm

4.6. Bourací práce

V rámci tohoto stavebního objektu dojde k bouracím pracím v podobě celoplošného frézování asfaltových vrstev prům. tl. 50 mm, odtěžení podkladních nestmelených vrstev konstrukce vozovky v místech sanací krajů a v případě nevyhovujícího stavu vybourání stávajících podélných propustků.

4.7. Zemní práce

V rámci zemních prací bude provedena pokládka nestmelených konstrukčních vrstev ze štěrkodrti konstrukce vozovky komunikace.

4.8. Vytyčení

Výškové a polohové vytyčení SO 123 bude provedeno v souřadném systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnání. Zhotovitel stavby zajistí před zahájením stavebních prací vytyčení a ověření všech stávajících zařízení příslušnými správci. Trasa bude ověřena detektorem. Podle případných požadavků správců podzemních vedení budou položeny záložní chráničky.

Vytyčení bude řádně zaznamenáno ve stavebním deníku. Dodavatel nesmí zahájit výkopové práce před vytyčením a ověřením podzemních vedení zástupci správců sítí. Výkopové práce je nutno provádět s maximální opatrností, aby nedošlo k poškození podzemních i nadzemních vedení jak křižujících, tak souběžně vedených.

5. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Hydrogeologické poměry

Podzemní voda nebyla zastižena v žádné nově provedené sondě. Dá se předpokládat, že se bude nacházet výrazně hlouběji na plochách nespojitosti skalního podloží. Hladina podzemní vody v této úrovni nebude mít vliv na způsob založení a na geotechnické vlastnosti základové půdy.

Vodní režim podzemních vod

Difúzní.

Vodní režim povrchových vod, zásady odvodnění

Stávající odvedení srážkových vod z komunikace je zabezpečeno systémem podélných a příčných sklonů do patních příkopů nebo do přilehlé zeleně. Takto zmíněné řešení odvodnění komunikace taktéž zůstane nezměněno.

V úseku zú 0,000 00 – 0,480 00, bude pouze provedena obnova odvodnění v podobě reprofilace patních příkopů a podélných propustků nebo jejich pročištění. Dále v tomto úseku bude provedeno sejmutí krajnic od nánosu a jejich opětovné zpevnění ze štěrkodrti v šířce 0,75 m a tl. 100 mm. Všechny podélné propustky v patních příkopech budou nejprve pročištěny, po té bude vyhodnocen jejich technický stav, a v případě že jejich technický stav bude nevyhovující, budou vyměněny za nové se šikmými čely z kamenné dlažby tl. 200 mm do bet. lože min tl. 140 mm. Jedná se o podélné propustky v km 0,087 vpravo dl. 7,5 m, v km 0,090 vlevo dl 9,0 m, v km 0,426 vlevo dl. 6,0 m, v km 0,586 vpravo dl. 15,0 m, v km 0,588 vlevo dl. 16,0 m a v km 0,710 vlevo dl. 19,0 m. Všechny uvedené podélné propustky budou ze žb. hrdlových trub DN 400.

V km cca 0,870-KÚ vpravo, bude pro odvedení srážkových vod z povrchu komunikace proveden dlážděný rigol š. 0,50 m ze žulových kostek 100x100 mm do bet. lože min tl. 100 mm. V délce 71 m budou rigol lemovat silniční obruby C35/45 xf4 (150/250/1000) do lože s opěrou z bet. C20/25nxf3 bez přídlažby. Rigol bude zaústěn do pravostranného patního příkopu v km cca 0,870.

Vzhledem ke skutečnostem, že se jedná o změnu již dokončené stavby – stavební úpravy a v rámci akce bude provedeno pouze obnovení odvodnění stávajícího, nedojde ke změně odtokových poměrů.

6. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

6.1. Dopravní značení

V celém úseku SO 123 budou stávající svislé dopravní značky nahrazeny novými. Vodorovné dopravní značení bude v celém úseku SO 123 provedeno barvou v hladké nezvučící úpravě a následně obnoven z plastu v taktéž hladké nezvučící úpravě. Jedná se zejména o podélnou vodící čáru š. 125 mm a středovou podélnou čáru š. 125 mm. Obnovení bude provedeno nejprve barvou v reflexní úpravě. Pro značení barvou bude

použito materiálu typ High solid s maximálním obsahem rozpouštědel 25%. Po sjetí vodorovného dopravního značení dopravou, bude obnoveno z dvousložkových plastů v provedení hladkém. Veškeré dopravní značení, které bude v předmětném úseku řešeno je znázorněno v situaci dopravního značení.

6.2. Bezpečnostní zařízení

SO 123 neobsahuje.

6.3. Obslužná zařízení silnic a dálnic

V km 0,860 bude na levostranném autobusovém zálivu provedena pouze obnova asfaltového krytu a taktéž v km 0,900 na pravostranném.

7. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Před započítím zemních prací je třeba požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení.

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů.

Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno.

Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi.

Vyjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR Svitavy. Při vyjíždění ze staveniště budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování ostatních vozovek a k možným nehodám.

Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inž. vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení.

Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození.

Poklopy šachet, hydrantů, vpustí, záklopy, které se vyskytují v navržené trase, je nutno osadit do nově navržené nivelety nebo na stávající terén komunikace. Poklopy nesmí být umísťovány v místě zvýšené obruby na hranici jednotlivých navržených ploch, všechny dotčené poklopy musí být celou plochou umístěny v jedné ploše.

Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů (vyhl. ČÚBP č. 324/1990) o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývajících z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací.

Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000Sb o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 30/2001Sb.

Dále bude nutno provést na staveništi provizorní dopravní opatření, která budou záviset na způsobu provádění akce (po dohodě s budoucím dodavatelem akce). Tato opatření budou nezbytně dodavatelem projednána s DI Policie ČR. Provedené výkopy je nutno zajistit pevným zábradlím.

Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech

podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami.

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

Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem, s investorem stavby a s Policií ČR, DI Svitavy.

8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Neobsazeno.

9. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZU

V rámci tohoto stavebního objektu se nevyskytují žádná zařízení nebo objekty, které by vyžadovali výpočty nebo statické posouzení.

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

10.1.1. Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Netýká se SO 123.

10.1.2. Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Netýká se SO 123.

10.1.3. Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Netýká se SO 123.

10.1.4. Použití výrobků pro bezbariérová řešení

Netýká se SO 123.

11. POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Vzhledem k rozsahu provedené projektové dokumentace ve stupni PDPS bude nutné vypracovat následný stupeň projektové dokumentace a to RDS v návaznosti na možnosti a požadavky dodavatele objektu.

Provedení nového objektu komunikace je nutné provést v souladu s touto projektovou dokumentací PDPS.

Případné změny v dalších stupních PD oproti této projektové dokumentaci PDPS je nutné konzultovat s projektantem. Podkladem pro zhotovení objektu bude projektová dokumentace ve stupni RDS.



Ve Vysokém Mýtě 05/2018

Miloš Bednář DiS.