



STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ  
INFRASTRUKTURY

MODERNIZACE SILNICE JE  
FINANCOVÁNA ZE  
STÁTNÍHO FONDU  
DOPRAVNÍ  
INFRASTRUKTURY

Generální projektant:



PRODIN A.S.  
JIRÁSKOVA 169  
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ  
DIC: CZ25292161  
ICO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

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

|  |                             |   |                                    |                       |                 |
|--|-----------------------------|---|------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| Vypracoval:<br>Bc. Daniel Gabrle                                     |                             | Zodp. projektant:<br>Ing. Michal Hornýš | Kontroloval:<br>Ing. Michal Hornýš |                       |                 |
| Kraj:<br>Pardubický  | Traťový úsek/Obec:<br>Veská |   |                                    |                       |                 |
| Investor:<br>SÚS Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice |                             |   |                                    |                       |                 |
| Akce:  |                             |   |                                    |                       |                 |
| <b>REKONSTRUKCE SILNICE III/32243<br/>VESKÁ</b>                      |                             |   |                                    | Formát                | A4              |
|  |                             |   |                                    | Datum                 | 02/2019         |
|  |                             |   |                                    | Účel                  | DSP + PDPS      |
|  |                             |   |                                    | Č. zakázky            | 3110-018-149    |
|  |                             |   |                                    | Změna                 | Č. kopie        |
|  |                             |   |                                    | Měřítko               |                 |
| Obsah:<br>TECHNICKÁ ZPRÁVA   |                             |   |                                    | Část dokumentace<br>C | Č. výkresu<br>1 |



## Rekonstrukce silnice III/32243, Veská



---



# TECHNICKÁ ZPRÁVA

Projektová dokumentace je zpracována dle vyhlášky č. 146/2008 Sb.

## A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

|                                   |   |   |
|-----------------------------------|---|---|
| OZNAČENÍ STAVBY                   | : | Rekonstrukce silnice III/32243, Veská   |
| OBJEDNATEL                        | : |  <b>Správa a údržba silnic</b><br>Pardubického kraje<br>Doubravice 98, 533 53 Pardubice<br>IČ: 00085031<br>DIČ: CZ00085031   |
| PROJEKTANT                        | : | <br><i>projektant:</i><br>Bc. Daniel Gabrle<br>+420 605 329 480<br><a href="mailto:daniel.gabrle@prodin.cz">daniel.gabrle@prodin.cz</a><br><br><i>Inženýrská činnost:</i><br>Martina Řezaninová<br>+420 725 601 963<br><a href="mailto:martina.rezaninova@prodin.cz">martina.rezaninova@prodin.cz</a><br><br><i>Zodpovědný projektant:</i><br>Ing. Michal Hornýš<br>ČKAIT 0602053<br><a href="mailto:michal.hornys@prodin.cz">michal.hornys@prodin.cz</a><br><br><b>Prodin a.s.</b><br>Jiráskova 169<br>530 02 Pardubice<br>IČ 25292161 |
| OBEC<br>KRAJ<br>KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ | : | Sezemice - Veská<br>Pardubický<br>Veská [780979]; Lány u Dašic [679101]   |
| CHARAKTER STAVBY                  | : | Jedná se o rekonstrukci komunikace III/32243 v obci Veská s přesahem do extravilánu směrem na obec Zminný.<br><br>V rámci rekonstrukce dojde k výměně konstrukčních vrstev až na štětovou vrstvu ve stávající konstrukci. V celé délce úseku bude provedeno jedno šířkové řešení s ohledem na stávající stav. V intravilánové části bude stavba z jedné strany napojena na nově realizovanou stavbu "Chodník Veská" a ze strany druhé bude provedena nová silniční  |



|                                |   |
|--------------------------------|---|
|                                | obruba. V extravilánová části je navržena nezpevněná krajnice při zachování stejné technologie provádění vozovky.   |
| <b>STUPEŇ PD</b>               | Dokumentace pro stavební povolení a dokumentace pro provádění stavby<br><b>DSP + PDPS</b>   |
| <b>POZEMKY DOTČENÉ STAVBOU</b> | : Celá stavba se nachází v k.ú.:<br><b>Veská [780979]</b><br>ZÁBOR:<br>424/1; 424/2; 460/1; 460/2; 460/3; 460/6; 460/8; 460/23;<br>460/24; 460/25; 460/26; 460/27; 460/29; 460/30; 460/33<br><br><b>Lány u Dašic [679101]</b><br>ZÁBOR:<br>715<br><br>viz záborový elaborát |

## B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Jedná se o rekonstrukci komunikace III/32243 v obci Veská s přesahem do extravilánu směrem na obec Zminný. V rámci rekonstrukce dojde k výměně konstrukčních vrstev až na štětovou vrstvu ve stávající konstrukci. Stavba je s ohledem na rozsah rozdělena do dvou větví se staničením:

### Větev 1: 0,000 - 0,478 51 km

Šířkové řešení odpovídá stávajícímu stavu 5,50 m mezi obruby a je zachováno v celé délce staničení výjma rozšíření v místě autobusové zastávky na začátku staničení a v nároží křižovatky. Vpravo po směru staničení probíhá během zpracování této PD výstavba chodníku s názvem "Chodník Veská". Směrové vedení komunikace je s touto stavbou koordinováno a obruba chodníku bude zachována. Vlevo po směru staničení dojde k výměně obruby vč. vyvolaných úprav za obrubou z důvodu sjednocení šířkového řešení a tím posunu obruby směrem do komunikace v některých částech staničení. Je proto počítáno s doplněním chodníku a přeskládáním stávající dlažby dle výkresu C.2.1 Situace A. Ve staničení 0,150 00 km dochází ke změně v konstrukčních vrstvách z důvodu změny hloubky štětové vrstvy.

### Větev 2: 0,000 - 0,402 73 km

Součástí této trasy je křižovatka silnic III/32243 x III/32244, která bude provedena dle výkresu C.2.2 Situace B. V rámci úpravy křižovatky dojde ke zrušení středového ostrůvku a úpravě nároží k usměrnění vozidel. V rámci autobusové zastávky bude provedena pouze obruba, samotná výstavba chodníku vč. nástupiště bude provedena v další etapě stavby "Chodník Veská". Šířkové řešení této trasy odpovídá stávajícímu stavu 5,0 m vč. VP s rozšířením ve vybraných obloucích. Ve vybraných místech po odtěžení konstrukčních vrstev bude provedena lokální sanace krajnic dle výkresu C.3 Vzorové příčné řezy.

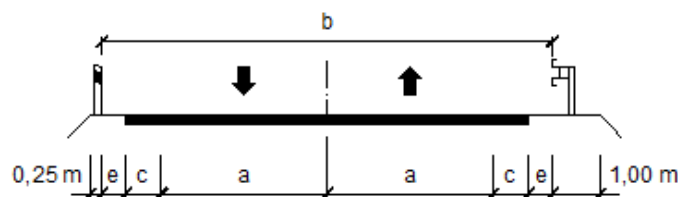
Součástí stavby je rovněž obnova a doplnění dopravního značení a úpravy odvodnění.

### Popis stávajícího stavu:

Stávající komunikace vykazuje četné poruchy (lokální propady, trhliny, ...). Odvodnění není vzhledem ke stavu povrchu plně funkční.



## Šířkové uspořádání



| Kategorie [-]              | b<br>Šířka komunikace [m] | a<br>Jízdní pruh [m] | c<br>Zpevněná krajnice [m] | e<br>Nezpevněná krajnice [m] |
|----------------------------|---------------------------|----------------------|----------------------------|------------------------------|
| TRASA 1<br>stávající stav* | 5,50                      | 2,50                 | 0,25                       | x (obruha)                   |
| TRASA 2<br>stávající stav* | 6,00                      | 2,25                 | 0,25                       | 0,50                         |

Jedná se o směrově nerozdělenou komunikaci se šířkou jízdního pruhu 2,25 m a 2,50 m (bez VP). V místě nároží křižovatky III/32243 x III/32244 a ve vybraných obloucích bude komunikace rozšířena dle situace stavby.

\*Šířkové uspořádání vychází ze stávajícího stavu. Z toho důvodu není kategorie a návrhová rychlosti určena.

## Sklonové poměry a výškové poměry

Základní střešovitý příčný sklon komunikace je 2,5 %. V rámci trasy 1 je z důvodu nízkých podélných sklonů provedeno proměnné příčné klopení k zajištění lepšího odvodnění vodícího pásu. Na trase 2 je navržený dostředný sklon ve vybraném oblouku.

| Staničení [km]  | sklon               | levý JP | Pravý JP | poznámka               |
|-----------------|---------------------|---------|----------|------------------------|
| <b>TRASA 1</b>  |                     |         |          |                        |
| 0,000 00        | střešovitý          | -2,5 %  | -2,5 %   | Napojení na stáv. stav |
| 0,072 19        | střešovitý          | -1,0 %  | -1,0 %   |                        |
| 0,136 73        | střešovitý          | -2,5 %  | -2,5 %   |                        |
| 0,279 57        | střešovitý          | -1,0 %  | -1,0 %   |                        |
| 0,371 59        | střešovitý          | -2,5 %  | -2,5 %   |                        |
| 0,460 00        | střešovitý          | -2,5 %  | -2,5 %   |                        |
| 0,460 00 - kú   | dle výkresu situace |         |          |                        |
| <b>TRASA 2</b>  |                     |         |          |                        |
| 0 – 0,065 73    | dle výkresu situace |         |          |                        |
| 0,072 19        | střešovitý          | -1,0 %  | -1,0 %   |                        |
| <b>Oblouk 2</b> |                     |         |          |                        |
| -               | střešovitý          | -2,5 %  | -2,5 %   |                        |
| <b>Oblouk 3</b> |                     |         |          |                        |
| -               | střešovitý          | -2,5 %  | -2,5 %   |                        |
| <b>Oblouk 4</b> |                     |         |          |                        |
| -               | střešovitý          | -2,5 %  | -2,5 %   |                        |
| <b>Oblouk 5</b> |                     |         |          |                        |
| -               | střešovitý          | -2,5 %  | -2,5 %   |                        |



## Rekonstrukce silnice III/32243, Veská

|                 |                   |        |        |  |
|-----------------|-------------------|--------|--------|--|
| <b>Oblouk 6</b> |                   |        |        |  |
| 0,227 85        | střechovitý       | -2,5 % | -2,5 % |  |
| 0,236 67        | rovná koruna      | -2,5 % | 0,0 %  |  |
| 0,245 60        | dostředný začátek | -2,5 % | +2,5 % |  |
| 0,261 47        | dostředný konec   | -2,5 % | +2,5 % |  |
| 0,270 40        | rovná koruna      | -2,5 % | 0,0 %  |  |
| 0,279 33        | střechovitý       | -2,5 % | -2,5 % |  |
| <b>Oblouk 7</b> |                   |        |        |  |
| -               | střechovitý       | -2,5 % | -2,5 % |  |
| <b>Oblouk 8</b> |                   |        |        |  |
| -               | střechovitý       | -2,5 % | -2,5 % |  |

Niveleta trasy kopírují stávající stav komunikace, vzhledem k použité technologii je počítáno s navýšením nivelety v přibližném rozsahu +50 mm.

Podrobný popis výškového řešení v příloze [C.4.1](#), [C.4.2 Podélný profil](#).

### Směrové poměry

Osa komunikace kopíruje stávající stav.

| Číslo oblouku  | Poloměr oblouku | Délka oblouku | Délka přechodnice 1 | Délka přechodnice 2 | Poznámky           |
|----------------|-----------------|---------------|---------------------|---------------------|--------------------|
| <b>TRASA 1</b> |                 |               |                     |                     |                    |
| 1              | R = 800 m       | 19,96 m       | -                   | -                   |                    |
| 2              | R = 800 m       | 9,79 m        | -                   | -                   |                    |
| 3              | R = 215 m       | 14,09 m       | 20,00 m             | 30,00 m             |                    |
| 4              | R = 258 m       | 87,89 m       | 10,00 m             | 70,00 m             |                    |
| <b>TRASA 2</b> |                 |               |                     |                     |                    |
| 1              | R = 45 m        | 14,97 m       | -                   | 35,00 m             | rozšíření dle sit. |
| 2              | R = 1600 m      | 21,67 m       | -                   | -                   |                    |
| 3              | R = 1750 m      | 13,61 m       | -                   | -                   |                    |
| 4              | R = 1150 m      | 14,15 m       | -                   | -                   |                    |
| 5              | R = 1300 m      | 26,05 m       | -                   | -                   |                    |
| 6              | R = 130 m       | 15,86 m       | 10,00 m             | 5,00 m              | rozšíření dle sit. |
| 7              | R = 500 m       | 10,55 m       | -                   | -                   |                    |
| 8              | R = 1800 m      | 13,22 m       | -                   | -                   |                    |

## C. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUM

- Sbírka zákonů č. 146/2008; Vyhláška ze dne 9. dubna 2008, o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Geodetické zaměření ze dne 3. 1. 2019 provedené firmou GON Hradec Králové, a. s.
- Místní šetření
- Katastrální mapa
- Podklady správců sítí
- Požadavky a pokyny objednatele
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací



- ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- TP 208 Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena
- ČSN DIN 18 916 – Výsadba rostlin
- ČSN DIN 18 915 – Práce s půdou
- ČSN DIN 18 919 – Rozvojová a udržovací péče o rostliny
- Průzkum konstrukce vozovky (leden 2019)  
celkem provedeny jádrové vrty o průměru 150 mm (viz příloha H.1 Průzkum konstrukce vozovky)

## D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba není členěna na stavební objekty.

## E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

### KONSTRUKCE VOZOVKY



komunikace  
technologie 1

skladba:

Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení V.

#### D1-N (D1-N-1) - IV

|  |                |              |
|--|----------------|--------------|
| <b>Asfaltový beton střednězrný ACO 11+</b>           | ČSN EN 13108-1 | <b>40 mm</b> |
| Spojovací postřik dle TP 102 - 0,5 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129-1  |              |

|  |                |              |
|--|----------------|--------------|
| <b>Asfaltový beton hrubozrný mod. ACL 16+ CRmB</b> | ČSN EN 13108-1 | <b>60 mm</b> |
|--|----------------|--------------|

vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin, obsah pryžového granulátu v rozmezí 15 - 25 % dle TP 148, viskozita 1,5 – 4,0 při 175 C. Dle tabulky 3 – podle 4.4.1.

|  |               |  |
|--|---------------|--|
| Spojovací postřik dle TP 102 - 0,5 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129-1 |  |
|--|---------------|--|

|  |                |               |
|--|----------------|---------------|
| <b>Asfaltový beton hrubozrný ACP 22+</b> | ČSN EN 13108-1 | <b>100 mm</b> |
|--|----------------|---------------|

|                               |  |               |
|-------------------------------|--|---------------|
| <b>Nová konstrukce celkem</b> |  | <b>200 mm</b> |
|-------------------------------|--|---------------|

Tloušťka vrstvy asfaltového betonu ACP 22+ závisí na rozdílu výšek štětové vrstvy a nové nivelety komunikace. Pokud bude tloušťka vrstvy ACP 22+ vycházet více než 100 mm, bude po odsouhlasení TDI zvolena technologie s použitím cementové stabilizace.

**Celoplošné frézování** 40 mm

**Vybourání konstrukce na štětovou vrstvu**

**komunikace**  
technologie 2

## skladba:

Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, návrhová úroveň porušení vozovky D1, třída dopravního zatížení V.

**D1-N (D1-N-1) - IV**

|  |                |              |
|--|----------------|--------------|
| <b>Asfaltový beton střednězrný ACO 11+</b>           | ČSN EN 13108-1 | <b>40 mm</b> |
| Spojovací postřik dle TP 102 - 0,5 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129-1  |              |

|  |                |              |
|--|----------------|--------------|
| <b>Asfaltový beton hrubozrný mod. ACL 16+ CRmB</b> | ČSN EN 13108-1 | <b>60 mm</b> |
|--|----------------|--------------|

vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin, obsah pryžového granulátu v rozmezí 15 - 25 % dle TP 148, viskozita 1,5 – 4,0 při 175 C. Dle tabulky 3 – podle 4.4.1.

|  |               |  |
|--|---------------|--|
| Infiltrační postřik dle TP 102 - 1,0 kg/m <sup>2</sup> | ČSN 73 6129-1 |  |
|--|---------------|--|

|                           |               |                   |
|---------------------------|---------------|-------------------|
| Stabilizace SC 0/32 C8/10 | ČSN 73 6124-1 | <b>120-200 mm</b> |
|---------------------------|---------------|-------------------|

|                               |  |                   |
|-------------------------------|--|-------------------|
| <b>Nová konstrukce celkem</b> |  | <b>220-300 mm</b> |
|-------------------------------|--|-------------------|

**Tloušťka vrstvy cementové stabilizace závisí na rozdílu výšek štětové vrstvy a nové nivelety komunikace.**

**Celoplošné frézování 60 mm**

**Vybourání konstrukce na štětovou vrstvu**

## Technologie provádění:

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.

**Před zahájením frézování stávající komunikace je nutné vytyčit novou niveletu vozovky!!!**

ACO 11+

Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: stávající kryt bude odstraněn schodovitě, po vrstvách tl. 40 a tl. 60 mm na délkách 0,3 m a 0,3 m. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná spára bude proříznuta a zalita asfaltovou modifikovanou zálivkou. 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.

ACL 16+, ACP 22+

Směs bude plynule rozprostírána finišerem, ruční rozprostírání směsi je nutno omezit na minimum s tím, že plocha musí být pečlivě upravena hrably a případné segregované části musí být z pokládané vrstvy odstraněny.

Před pokládkou musí být povrch dokonale očištěn od uvolněného materiálu, prachu a nečistot.





#### Spojovací postřík

Spojovací postřík 0.50 kg/m<sup>2</sup> bude na podkladní vrstvu nanesen v předstihu, aby bylo zajištěno vyštěpení emulze. Těsně před pokládkou bude spojovací postřík klopen vodou, aby nedocházelo k lepení asfaltu na kola vozidel..

#### Sanace krajnic

Po místě lokálních propadů a deformací vozovky bude provedena sanace krajnic dle vzorových příčných řezů. Po odfrézování obrusné vrstvy, vybourání konstrukčních vrstev a očištění štětů budou v místech s absencí štětové vrstvy nebo v místě značně deformovaném provozem odstraněny vrstvy přibližně 300 mm pod úroveň štětové vrstvy. Sanace bude provedena pomocí ŠD fr. 0/32 v tl. 300 mm a v rozsahu dle poškození. Konkrétní místa budou určeny za přítomnosti TDI.

#### Cementová stabilizace

Vrstva bude provedena v souladu s platnou normou ČSN EN 14227-1. Po vytvrdnutí vrstvy stabilizace bude tato vrstva poježděna válcem z důvodu vzniku trhlin.

### NEZPEVNĚNÁ KRAJNICE

Materiál použitý pro vyrovnání krajnic bude frézing fr. 0/22 z celoplošného frézování. Sklon krajnice je 8,0 % v šíři 0,50 m a tl. 100 mm.. Dosypání pod nezpevněnou krajnicí bude z únosného nenamrzavého materiálu vhodným do násypů v nutné tloušťce se zhutněním.

### DLAŽEBNÍ PLOCHY

Povrch dodlaždění chodníků je navržen z betonové dlažby 160 x 200 mm v tl. min 60 mm v barvě **ŠEDÉ (PŘÍRODNÍ)** upnuté do soklů domů, podezdívek plotů, silniční obruby (150x250x1000mm) s podsádkou +10 cm, +2 cm a chodníkové obruby (80x250x1000mm) s podsádkou 0 cm nebo +8 cm.

#### Skladby pro pochozí plochy

Skladba konstrukčních vrstev chodníku vychází z TP 170 – *Navrhování vozovek pozemních komunikací*. Návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení O. Konstrukční skladba chodníku bude následující:

#### D2 (D2-D-1) – O

|                            |             |             |
|----------------------------|-------------|-------------|
| Betonová dlažba 160x200 mm | ČSN 73 6131 | 60 mm       |
| Ložná vrstva fr. 4/8       | ČSN 73 6126 | 30 mm       |
| Štěrkodrt' ŠD A            | ČSN 73 6126 | 200 mm      |
| Celkem                     |             | min. 290 mm |

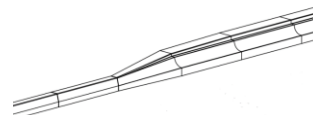
Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován  $E_{def,2} = 45$  MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min.  $E_{def,2} = 60$  MPa.

### OBRUBY

- Silniční obruba s podsádkou +10 cm nebo +2 cm – Rozměr: 150x250x1000 mm. Materiál: Betonová do betonového lože s boční opěrou.
- Chodníková obruba s podsádkou +8 cm nebo 0 cm – Rozměr: 80x250x1000 mm. Materiál: Betonová do betonového lože s boční opěrou.



- Obruby přechodové, případně obloukové a rohové dle situace stavby. Materiál: Betonová do betonového lože s boční opěrou. Přechodové obruby lze použít sklopené silniční obruby.
- Nájezdová betonová obruba – Rozměr: 195x300x600 mm. Materiál: Betonová do betonového lože s boční opěrou.
- Bezbariérová zastávková obruba 400/290/1000 s výškou podsádky +16 cm vč. náběhových dílů. Délka nástupní hrany je 13 m.



## F. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Odvodnění navržených zpevněných ploch je realizováno pomocí příčných a podélných sklonů do stávajících a nově osazených uličních vpustí, případně je voda svedena mimo těleso komunikace.

Označené stávající uliční vpusti budou vybourány a osazeny nové vpusti z prefabrikovaných bet. prvků DN500 s mříží o min. nosnosti D400 o velikosti mříže 500x300 mm.

Součástí bude pozinkovaný koš pro zachytávání nečistot a zápachový uzávěr.

Nově osazené vpusti budou napojeny na stávající dešťovou kanalizaci. Vpusti ve staničení 0,462 60 km a 0,467 60 km budou odvedeny do nově zřízeného štěrkového vsaku pomocí přípojky DN 150 SN8.

Štěrkový vsak má délku dna 3,8 m, šířku 1,0 m a provedený bude v souladu s řezem C-C (viz výkres C.3 – Vzorové příčné řezy). Výplňový materiál (kamenivo 32/63) bude obalené v separační geotextilii (min. 500 g/m<sup>2</sup>) a překryté ornici s travním semenem o tl. 150 mm.

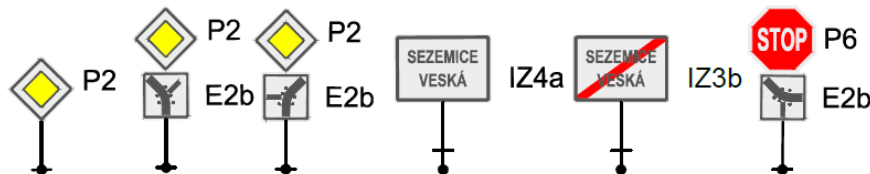
## G. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SSZ

### SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

stávající značení:



nově osazené značení:



demontované značení:





## VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Barva bílá

V2b (1,5/1,5/0,25)

V4 (0,25)

V11a

## DOČASNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V průběhu stavebních prací také dojde k dočasnému dopravnímu značení, informující účastníky silničního provozu o probíhajících stavebních pracích, označeno příslušnými dočasnými dopravními značkami dle TP 66 a ohraničeno pomocí mobilních zábran, aby bylo zamezeno vstupu na staveniště.

Více v části dokumentace E. Zásady organizace výstavby.

## H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

### 1/ VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ:

Výstavba bude probíhat jako celek. Jiné časové vazby nejsou známy.

### 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.

### 3/ ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU:

Přístup na stavbu bude v závislosti na dílčích stavebních činnostech:

- po komunikaci III/32243 od silnice I/36
- po komunikaci III/32243 od silnice II/322

### 4/ DOPRAVNÍ OMEZENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY:

Viz část E. Zásady organizace výstavby.

### 5/ INŽENÝRSKÉ SÍTĚ:

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím 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:**

**vedení NN, VN** (nadzemní, podzemní)  
**sdělovací vedení**  
**plynovod STL**  
**kanalizace dešťová**  
**vodovod**

Uvedené sítě jsou zakresleny v situaci stavby. Veškeré zákresy jsou pouze orientační, před stavbou je nutné sítě vytyčit a při výstavbě dodržovat pokyny jejich správců.

ochranná pásma:

u silových kabelů podzemních

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| - silové kabely podzemní nn | ochranné pásmo 1,0 m po obou stranách krajního kabelu |
| - silové kabely podzemní vn | ochranné pásmo 1,0 m po obou stranách krajního kabelu |

u silových kabelů nadzemních

- |                             |  |
|-----------------------------|--|
| - silové kabely 1kV – 35 kV | ochranné pásmo 7,0 m po obou stranách krajního kabelu  |
| - silové kabely do 110 kV   | ochranné pásmo 12,0 m po obou stranách krajního kabelu |

u slaboproudých kabelů

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| - sdělovací kabely místní  | ochranné pásmo 1,0 m po obou stranách krajního kabelu |
| - sdělovací kabely dálkové | ochranné pásmo 1,0 m po obou stranách krajního kabelu |
| - zabezpečovací kabely     | ochranné pásmo 1,0 m po obou stranách krajního kabelu |

plynovodní potrubí

- |   |  |
|---|--|
| - plynové potrubí středotlaké                     | ochranné pásmo 1,0 m na každou stranu od vnějšího líce potrubí |
| - plynové potrubí vysokotlaké do DN 200 včetně    | ochranné pásmo 4,0 m na každou stranu od vnějšího líce potrubí |
| - plynové potrubí vysokotlaké DN 200 - 500 včetně | ochranné pásmo 8,0 m na každou stranu od vnějšího líce potrubí |

Zásah stavby do ochranných pásem inženýrských sítí a způsob i rozsah jejich ochrany zůstává beze změn, nedochází ke změně uspořádání zpevněných ploch.

## 6/ NAKLÁDÁNÍ S ODPADY:

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. „Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů“ 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. Nebezpečný odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

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



Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů:

| Kód druhu | Název druhu  | Popis odpadu   |
|-----------|--|--|
| 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   |
| 17 01 01  | Beton  | Betonové obrubníky a betonové lože obrubníků, betonové části uličních vpustí a další betonové prefabrikáty stávajícího stavu |
| 17 03 01  | Asfaltové směsi obsahující dehet                               | Při frézování vozovky (možné)  |
| 17 03 02  | Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01                  | Při frézování vozovky – především je uvažováno s pojivem bez dehtu   |
| 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 hlušina              | Zemina při výkopu podél obrub a při ukládání potrubí dešťové kanalizace  |

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

## 7/ POŽÁRNÍ BEZPEČNOST:

### **Zajištění požární ochrany (zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb. a vyhláška MV 246/2001 Sb.) v průběhu stavby.**

Nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby.

Stávající šířka vozovky komunikace se nemění, sjezdy z přilehlých komunikací byly navrženy tak, aby šířkově a tvarově umožnily bezproblémový vjezd vozidel HZS, příjezd vozidel RZS a vozidel záchranného systému.

Zároveň komunikace a sjezdy splňují požadavky na únosnost požárních vozidel (min. 24 t).

V upravované lokalitě nejsou v současnosti vyznačeny nástupní plochy pro požární vozidla, a proto není požadováno vyznačení těchto ploch při rekonstrukci zpevněných ploch.

Zákon o požární ochraně nám dává povinnost vytvořit podmínky pro účinnou ochranu života a zdraví občanů a majetku před požáry a jiných mimořádných událostech. Každý je povinen počínat si tak, aby nezavdal příčinu ke vzniku požáru, neohrožil život a zdraví osob, zvířata a majetek. Při zdolávání požárů a jiných mimořádných událostí je povinen poskytovat přiměřenou osobní pomoc, nevystaví-li tím vážnému nebezpečí nebo ohrožení sebe nebo osoby blízké anebo nebrání-li mu v tom důležitá okolnost, a potřebnou věcnou



pomoc. Povinnosti vyplývající ze zákona o požární ochraně jsou konkrétně řešeny pomocí „vyhlášky o požární prevenci“ 246/2001 Sb.

- pokud dojde ke změně podmínek práce nebo ke změně určených pracovníků, musí se vystavit nový příkaz
- za vystavení písemného příkazu a provedení nařízených doplňujících bezpečnostních opatření odpovídá stavbyvedoucí, resp. stavbyvedoucí ve spolupráci objednatelem prací a dalšími pracovníky, kteří mají odbornou způsobilost v příslušné oblasti (požární ochrana, bezpečnost práce, technologie svařování)
- v příkaze vymezit dobu platnosti a stanovit dohled dalších pracovníků (požární hlídky) na zabezpečení ochrany před zvýšeným nebezpečím
- písemný příkaz může být při opakované činnosti nahrazen pracovním postupem, který však nesmí být v rozporu s bezpečnostními ustanoveními pro svařování kovů

#### 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 EN ISO 70 10 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.

Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinatost položení ohrubných 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 stmelenou vrstvu položit co nejdříve.



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.

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

Jelikož se jedná o rekonstrukci komunikace bez chodníků, není stavba vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ČSN 73 6110 (změna Z1 2010) dotčena.

*Vypracoval:*  
Bc. Daniel Gabrle  
+420 605 329 480  
Prodin a.s.  
Jiráskova 169  
530 02 Pardubice

V Pardubicích, únor 2018