



Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Bc. Michal Hybner		Zodp. projektant: Ing. Michal Hornýš	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš		
Kraj: Pardubický		Traťový úsek/Obec: Ústí nad Orlicí			
Investor: SÚS Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice					
Akce: Oprava silnice II/360 Ústí nad Orlicí				Formát A4	
				Datum 06/2019	
				Účel DSP+DPS	
				Č. zakázky 3110-18-167	
				Změna Měřítko	Č. kopie
Obsah výkresu: Technická zpráva				Část dokumentace C.1	Č. výkresu 1





Oprava silnice II/360 Ústí nad Orlicí



TECHNICKÁ ZPRÁVA

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

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: Oprava silnice II/360 Ústí nad Orlicí
KRAJ	: Pardubický
OPEC	: Ústí nad Orlicí
CHARAKTER STAVBY	: Jedná se o opravu silnice II. třídy číslo 360 v délce cca 0,660 km v úseku od křižovatky s ulicí Královéhradecká po okružní křižovatku s ulicí Letohradská. Komunikace je navržena ve stávajícím směrovém uspořádání. Je navrženo obnovení svislého a vodorovného dopravního značení v rozsahu řešeného úseku.
STUPEŇ PD	Dokumentace pro stavební povolení (DSP) a pro provádění stavby (DPS)
POZEMKY STAVBY	2400/7; 561/16; 2400/20; 2400/19; 2400/23; 835/6; 835/16; 2414/1
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Ústí nad Orlicí (775274)
OBJEDNATEL	:  Správa a údržba silnic Pardubického kraje Správa a údržba silnic Pardubického kraje Doubravice 98, 533 53 Pardubice IČ: 00085031
PROJEKTANT	: Bc. Michal Hybner Prodín a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice tel. +420 728 121 431 IČ 25292161 



2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je oprava silnice II/360 od křižovatky s ulicí Královehradecká po okružní křižovatku s ulicí Letohradská ve městě Ústí nad Orlicí. Délka zájmového úseku je cca 660 m. Opravovaný úsek se nachází v intravilánu.

Vozovka v řešeném úseku vykazuje množství poruch, které svědčí o malé zbytkové životnosti vozovky a o nevyhovujícím stavu asfaltového souvrství. Vodorovné dopravní a svislé dopravní značení je nutné obnovit.

Je navržena výměna asfaltového souvrství se zachováním vrstvy ze štětů (dle přílohy Průzkum konstrukce vozovky silnice II/360 Ústí nad Orlicí, ulice Cihlářská).

Bude provedena modernizace svislého a vodorovného dopravního značení, rekonstrukce odvodnění, doplnění silničních obrub a betonových odvodňovacích proužků.

V místech, kde rekonstrukce silnice ovlivní přilehlé stavby (především obruby a části chodníků a sjezdů), budou tyto uvedeny do původního (funkčního) stavu.

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci ani památkové zóně, zvláště chráněném území nebo záplavovém území.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy, ale nachází v ochranném pásmu plynárenského zařízení, ochranném pásmu telekomunikačních sítí a vodovodního řádu. Přesné umístění je patrné z výkresu situace. PD řeší vzájemný vztah s ohledem na zákon č. 458/2000 Sb. a č. 670/2004 Sb., ČSN EN 1594 A TPG 702 04, ČSN EN 12007-1/2/3/4, TPG 702 01, ČSN EN 12186 a ČSN 73 6005.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Na řešeném úseku komunikace byl proveden „Průzkum konstrukce vozovky silnice II/360 Ústí nad Orlicí, ulice Cihlářská“. Průzkum byl proveden v dubnu 2019.

Úsek komunikace II/360 se nachází v provozním staničení 14,728 - 15,394. Začátek řešeného úseku je v místě křižovatky silnice II/360 ulice Cihlářská a silnice I/14 ulice Královehradecká, konec úseku je situován v místě okružní křižovatky silnice II/360 a místních komunikací ulic Popradská a Letohradská. Celková délka zájmového úseku je 666 m.

V zájmovém úseku bylo provedeno 3 jádrové vrtý ø 150 mm.

Počet diagnostických vrtů byl stanoven po dohodě s investorem vzhledem k charakteru vozovky a délce diagnostikovaného úseku komunikace.

Vrtý byly provedeny na celkovou tloušťku konstrukce vozovky tak, aby bylo možno spolehlivě stanovit tloušťku konstrukčních vrstev vozovky. Místa a počet provedených vrtů byla stanovena po dohodě s investorem a po prohlídce komunikace tak, aby měla max. vypovídající hodnotu o zájmovém úseku komunikace. Podrobnosti viz „Průzkum konstrukce vozovky silnice II/360 Ústí nad Orlicí, ulice Cihlářská“ příloha G.



4 VZTAHY ZPEVNĚNÝCH PLOCH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba nebude členěna na samostatné stavební objekty.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

POPIS ŘEŠENÍ – KOMUNIKACE

Silnice II/360 patří mezi nejdelší silnice II. třídy v České republice. Propojuje města Letohrad, Ústí nad Orlicí, Litomyšl, Polička, Nové Město na Moravě, Velké Meziříčí, Třebíč a Jaroměřice nad Rokytnou. Řešený úsek komunikace II. třídy II/360 vede intravilánem ve městě Ústí nad Orlicí. Délka řešeného úseku je cca 660 m.

Šířkové uspořádání komunikace je zachováno stávající. Komunikace je navržena jako obousměrná směrově nerozdělená se základní šířkou 11,6 - 15,0 m. Povrch na některých místech upnut do dvoulinky ze žulových kostek, která bude přisazena ke stávajícím silničním obrubám z důvodu vymezení dopravního prostoru a zlepšení odvodnění komunikace. Viz. Situace.

V místech, kde nebude komunikace upnutá do stávajících betonových obrub dojde k upnutí do nezpevněných krajnic. Tyto krajnice budou tvořeny z frézingu tl. 150 mm a zpevněny postřikem z důvodu zamezení vyplavování při častém čištění komunikace. Zbytek frézingu bude odvezen na cestmistrovství. Frézing je majetkem vlastníka komunikace, zde Pardubického kraje s právem hospodařit Správa a údržba silnic Pardubického kraje.

V rámci oprav dojde i k rekonstrukci konstrukce autobusové zastávky v km 0,500 00 - 0,547 70. Konstrukce bude nahrazena včetně podkladních vrstev. Po celé délce zastávky bude doplněn travivod k zlepšení odvádění vod z podkladních konstrukcí.

SMĚROVÉ A SKLONOVÉ POMĚRY

Směrové poměry:

Směrové vedení komunikace je zachováno stávající s ohledem na přilehlou zástavbu a okolní soukromé pozemky. Směrové vedení je patrné z příloh situace a podélných profilů.

Směrové oblouky jsou následující:

č. 1–R 232 m, č. 2–R 268 m

Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav (4,21 – 6,00%).

Příčný sklon:

Povrch komunikace bude proveden v základním střechovitém sklonu o velikosti 2,5 % po celé délce komunikace, pouze v místě napojení na křižovatky, na stávající komunikace a klopení ve směrových obloucích bude příčný sklon upraven. Příčný sklon ve směrových obloucích bude jednostranný v rozmezí 3,5 – 4,0 %.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Skladby a popis technologie:

- Celoplošné frézování stávající vozovky v tl. 150 mm.



Oprava silnice II/360 Ústí nad Orlicí

- Po odfrézování se provede řádné očištění odfrézovaného povrchu a bude provedena rekognoskace odfrézovaného povrchu (TDI, AD, zástupce zhotovitele) a v případě, že podkladní vrstva nebude vykazovat žádné vady (trhliny, výtluky atd.) dojde ke zhotovení spojovacího postřiku a k pokládce nového asfaltového souvrství. (ACP+ACL+ACO)
- V případě poruch v podkladní vrstvě bude provedena lokální výprava podkladních vrstev vozovky. Je počítáno s lokální výpravou 20 % z celkové délky úseku.
- **skladba:**
Skladba konstrukčních vrstev vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Asfaltový beton střednězrný ACO 11+	40 mm
Spojovací postřik dle TP 102 - 0,7 kg/m ²	
Asfaltový beton hrubozrný ACL 16S CRmB	50 mm
Spojovací postřik dle TP 102 - 0,7 kg/m ²	
Obalované kamenivo velmi hrubé ACP 22+	60 mm
Nová konstrukce celkem	min. 150 mm

Skladba konstrukčních vrstev autobusové zastávky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních.

Žulová kostka drobná DL I	100-120 mm
Ložná vrstva z drti fr. 2/5	40 mm
Podkladový beton C30/37 + 2x kari síť	300 mm
Štěrkodrt' ŠD 0-125	250 mm
<u>Separáční geotextilie</u>	
Nová konstrukce celkem	min. 690-710 mm

Skladba konstrukčních vrstev zvýšeného ostrůvku vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních.

Zámková dlažba	80 mm
Ložná vrstva z drti fr. 2/5	40 mm
Stabilizace SC 0/32 C _{8/10}	160 mm
Štěrkodrt' ŠD _A	200 mm
Nová konstrukce celkem	min. 480 mm

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 živičnou emulzí 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 tvorba poruch na přechodu nové úpravy a starého stavu.



6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do stávajících uličních vpustí (UV1-UV13) a na stávající terén. Vpusti budou pročištěny a budou doplněny o jeden nový kus.

Rozměr nové vpusti bude 300/500 mm a bude osazena mříží pro zatížení D400.

Vpusti a žlaby budou napojeny vysoko-pevnostním potrubím PVC DN 150 do dešťové kanalizace.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,0 % a bude odvodněna pomocí trativodů (v obcích), které budou napojeny přes uliční vpusti do dešťové kanalizace. Trativodná trubka DN160 bude uložena do rýhy min. šířky 0,30 m na podsyp ze štěrkopísku a obsypána štěrkokodrtí frakce 8/16. Celý trativod bude opatřen ochrannou geotextilií 200g/m² pro trativody.

Je nutné dbát na správné vyspádování povrchu směrem ke vpustím tak, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Podélné propustky jakožto součást odvodnění budou pročištěny tlakovou vodou a opraveny.

Podélný propustek bude doplněn čely se zešíkmenou vtokovou hranou obloženou lomovým kamenem v místech kde je to potřeba. Stávající potrubí bude pročištěno tlakovou vodou nebo vyměněno za nové.

Jednotlivé práce na podélných propustcích jsou popsány ve výkresu Situace

7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení bude v reflexním provedení a základní velikosti

Je navrženo následující **NOVÉ** svislé dopravní značení:

1x P4 + E2b – Dej přednost v jízdě + Tvar křižovatky

4x IP19 - Řadící pruhy

1x IS3b + IS3c - Směrová tabule s dvěma cíly + Směrová tabule s jedním cílem

1x P3 + A10 - Konec hlavní pozemní komunikace + Světelné signály

2x IP11a + E7b - Parkoviště + Směrová šipka

4x C4a - Přikázaný směr objíždění vpravo

3x P2 - Hlavní pozemní komunikace

1x IS9a - Návěst před křižovatkou

1x IS9b - Návěst před křižovatkou

2x IJ4c - Zastávka autobusu

1x IJ9 + E7b - Stanice technické kontroly + Směrová šipka

1x IJ2 + E7b - Nemocnice + Směrová šipka

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.



Stávající značení, které bude demontováno:

2x C4a - Příklad směr objíždění vpravo

1x IS4b - Směrová tabule (s dvěma místními cíli)

1x IJ7 + E7b - Stanice technické kontroly + Směrová šipka

1x IP6 - Přejíždění pro chodce

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení:

V1a – Podélná čára souvislá.

V2a – Podélná čára přerušovaná.

V2b – Podélná čára přerušovaná.

V4 - Vodící čára

V5 - Příčná čára souvislá

V7a – Přejíždění pro chodce.

V9a - Směrové šipky

V11a – Zastávka autobusu nebo trolejbusu.

V13 – Šikmé rovnoběžné čáry.

Vodorovné dopravní značení na asfaltové ploše bude provedeno plastem.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

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 pásnu podzemního vedení, v pásnu dálkových kabelů a v pásnu 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 rovinnost 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 stmelenou 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.

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.

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 prašení, 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.

OCHRANA PROTI PRACHU

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.



OCHRANA PROTI HLUKU A OTŘESŮM

Po dobu provádění stavby nesmí být okolní zástavba ovlivňována nadměrným hlukem, vibracemi a otřesy nad mez, stanovenou v nařízení vlády 272/2011 Sb. (o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební činnosti produkující hluk, vibrace a otřesy budou prováděny, pokud nebude stavebním povolením stanoveno jinak, nejdéle v době od 7:00 do 21:00 hod., což zajistí v nočních hodinách klid v okolí.

Během stavby budou na staveništi průběžně realizována následující protihluková opatření, která omezí negativní vliv hluku z výstavby na okolí:

- a) organizační opatření
 - veškerá hlučná činnost na stavbě bude prováděna jen v denní době od 7:00 do 21:00 hod.;
 - doba provozu hlučných stavebních strojů bude minimalizována;
 - stojící nákladní vozy budou mít vypnuty motory, budou vytěžovány, pokud možno oběma směry;
 - při provádění nejhlučnějších stavebních prací nesmí být na stavbě používána jiná hlučná technika;
- b) technická opatření
 - stacionární zdroje hluku budou, pokud možno umístěny co možná nejdále od okolních obytných domů;
 - kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem

OCHRANA PODZEMNÍCH VOD A PODLOŽÍ

Dodavatel odpovídá za řádný technický stav na stavbě užívaných stavebních mechanismů. Případný únik ropných látek musí být neprodleně a náležitě likvidován.

Odstavení stavebních mechanismů bude prováděno na zvlášť k tomuto účelu upravených místech. V případě, že obsluha stavebního mechanismu zjistí únik ropných látek, musí při odstavení tohoto mechanismu zajistit stroj tak, aby byl únik zachycen (např. do připravené nádoby)

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,5 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN DIN 18 920 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m)

ORGANIZACE VÝSTAVBY

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.



OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správci a při výkopových pracích postupovat podle jejich pokynů a požadavků.

Inženýrské sítě budou ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

Ochranná pásma, která budou při stavbě dotčena, jsou ochranná pásma inženýrských sítí.

V rámci rekonstrukce silnice dojde k zásahu do ochranných pásem dle následujícího seznamu (u jednotlivých pásem uvedena i jejich velikost):

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 |

u silových kabelů nadzemních

Ochranné pásmo je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| - u napětí 1kV – 35kV včetně | ochranné pásmo 7,0 m |
| - u napětí nad 35 kV do 110kV včetně | ochranné pásmo 12,0 m |

U plynárenských zařízení

Nízkotlaké a středotlaké plynovody a plynovodní přípojky, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, na obě strany od půdorysu – 1,00 m

Vodovodu a kanalizace

DN menší nebo rovno 500 – 1,50 m

DN větší než 500 – 2,50 m

Dno potrubí uloženo ve větší hloubce než 2,50 m a DN větší nebo rovno 200 – 3,50 m

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

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 6,0 m, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Zároveň komunikace splňují požadavky na únosnost požárních vozidel.

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

Veškeré hydranty, šoupata apod. zůstávají zachovány. Výstupy šachet a hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu zpevněných ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

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

Návrh musí respektovat vyhlášku 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. 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: Michal Hybner
Prodin a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice

V Pardubicích, červen 2019