



Generální projektant:

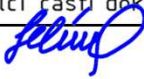
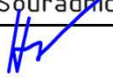


PRODIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ
DIČ: CZ25292161
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval:  Zodp. projektant:  Kontroloval: 

Ing. Leoš Jelínek

Ing. Leoš Jelínek

Ing. Michal Hornýš

Kraj:

Pardubický

Traťový úsek/Obec:

Hlinsko - Jeníkov

Investor:

SÚS Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

Akce:

OPRAVA SILNICE II/343
HLINSKO - JENÍKOV



Formát	16 A4
Datum	04/2015
Účel	PDPS
Č. zakázky	3110-15-013
Změna	Č. kopie
Měřítko	
Část dokumentace	Č. výkresu
B	1

Obsah výkresu:

TECHNICKÁ ZPRÁVA



TECHNICKÁ ZPRÁVA

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

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: Oprava silnice II/343 Hlinsko - Jeníkov SO 100 Komunikace SO 110-112 Propustky (ppč. 887/1, 888, 689/2)
KRAJ	: Pardubický
OBEC	: Hlinsko - Jeníkov
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Hlinsko
CHARAKTER STAVBY	: Jedná se o opravu silnice II. třídy v úseku Hlinsko - Jeníkov. Oprava spočívá ve vyfrézování stávajícího krytu, opravě lokálních poruch a novém položení krytových vrstev. Dále dojde k reprofiliaci stávajících příkopů, opravě tří příčných propustků a sedmi podélných propustků. Je navrženo obnovení svislého a vodorovného dopravního značení v rozsahu řešeného úseku, budou doplněna svodidla.
STUPEŇ PD	: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
POZEMKY STAVBY	: (ppč. 887/1, 888, 689/2) Pozemky byly odečteny ze zákresu průběhu vlastnických hranic, který je pouze orientační!
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Blatno u Hlinska (639346); Jeníkov u Hlinska (658359)
OBJEDNATEL	:  Správa a údržba silnic Pardubického kraje Správa a údržba silnic Pardubického kraje Doubravice 98 533 53 Pardubice IČ: 00085031
PROJEKTANT	:  Ing. Leoš Jelínek ČKAIT 0601929 tel: +420 724 338 636 Prodín a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161



2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem akce „Oprava silnice II/343 Hlinsko - Jeníkov“ je oprava stávající komunikace ve stávajícím uspořádání. Nedochází k novým záborům pozemků ani k novému rozšíření zpevněných ploch.

Komunikace spojuje obce Hlinsko a Jeníkov a nachází se v katastrálním území Blatno u Hlinska a Jeníkov u Hlinska.

Stávající vozovka vykazuje poruchy, je navržena výměna asfaltového souvrství a zesílení krytu vozovky o 8 cm. Lokálně jsou navrženy sanace ložných a podkladních vrstev vozovky.

Celková délka opravovaného úseku je 2384,6 m + 2 x 10 m napojení na stávající stav z důvodu změny výšky nivelety komunikace.

Požadavkem objednatele je zachovat stávající uspořádání komunikace.

Je navržen následující postup opravy:

- bude provedeno seřiznutí zvýšených nezpevněných krajnic a odstraněn přebytečný materiál v tl. cca 10 cm
- Proveďte se odfrézování stávajícího asfaltobetonového krytu na úroveň 160 mm pod požadovaný budoucí povrch vozovky, tj. **průměrná tloušťka frézování 80 mm**. Tímto dojde k odstranění porušené ohrubné vrstvy a k odhalení případné nespojitosti mezi ohrubnou a ložní vrstvou.
- Po odfrézování se povrch mechanicky očistí a provede se vizuální prohlídka s posouzením stavu a s vyznačením míst následných lokálních vysprávek již odfrézovaného povrchu (pokračující příčné trhliny, lokální rozpady asfaltových vrstev, porušené okraje, apod.)
- lokální opravy budou provedeny dalším frézováním v tl. 80 mm. V případě, že porucha bude pokračovat i do podkladních vrstev, dojde k odtěžení a sanaci celé konstrukce vozovky, tj. včetně dlažebních kostek a podkladního štěrkopísku.
- V případě potřeby dojde k vyrovnání příčných sklonu pomocí ACO 8
- po vysanování lokálních poruch se provede celoplošné očištění vyspraveného povrchu, nanese spojovacího postřiku do 0,7 kg/m² a pokládka vrstvy z ACL 16+ v tl. 60 mm.
- Proveďte se nanese spojovacího postřiku do 0,7 kg/m² a pokládka vrstvy z ACL 16S, CRmB (pojivo modifikované pryžovým granulátem) v tl. 60 mm; dle TP 148, 2009, mezerovitost 3 – 6 %, min. obsah CRmB ve směsi 9 %.
- Proveďte se nanese spojovacího postřiku do 0,7 kg/m² a ohrubné vrstvy z ACO 11+ v tl. 40 mm.
- Proveďte se nanese spojovacího postřiku a pokládka ohrubné vrstvy ACO 11+ asfaltový beton v tloušťce 40 mm.
- Navrženým postupem opravy dojde k navýšení povrchu o 8 cm. Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat vždy na očištěný povrch za přijatelných klimatických podmínek. Součástí úprav jsou další nezbytné nutné práce (opětovná obnova vodorovného dopravního značení, reprofilace příkopů, obnova funkce propustků, aj.)

S ohledem na uvažovaný postup výstavby bude mezi jízdními pruhy provedena podélná spára, která bude ošetřena asfaltovou zálivkou.

Řešený úsek je obsluhován linkovou autobusovou dopravou. Tato doprava zůstane v rámci stavby zachována.

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

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.



3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu. Komunikace je v celém úseku vedena v extravilánu.

Na řešeném úseku komunikace byl proveden „Průzkum konstrukce vozovky silnice II/343 Hlinsko - Jeníkov“. Průzkum byl proveden v listopadu 2014.

Byla provedena diagnostika vozovky, viz. příloha D – Diagnostika vozovky – odvrtý.

Diagnostika ukázala výskyt dlažebních kostek v celém řešeném úseku. Vzhledem k tomu, že nad kostkami je poměrně mocná vrstva asfaltového souvrství a vozovka nevykazuje trvalé deformace, byla zvolena oprava vozovky formou zesílení krytu. Stávající mocnost asfaltového souvrství je 13 – 26 cm.

V zájmovém úseku byly provedeny čtyři jádrové vrtý $\varnothing 100$ mm.

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

Vrtý byly provedeny na celou tloušťku konstrukce vozovky tak, aby bylo možno spolehlivě stanovit tloušťku konstrukčních vrstev vozovky. Místa provedených vrtů byla stanovena s ohledem na stav komunikace po její předběžné prohlídce tak, aby měla maximální vypovídající hodnotu o zájmovém úseku komunikace. Podrobnosti viz „Průzkum konstrukce vozovky silnice II/343 Hlinsko - Jeníkov“, příloha D.



4 VZTAHY ZPEVNĚNÝCH PLOCH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Prováděním stavby, při které se provádí zásah pouze do součástí komunikace, nedojde k zásahům do pozemků pod stavbou silnice ani do pozemků sousedních majitelů a v žádném případě nedojde k omezení práv vlastníků nemovitostí ani sousedních nemovitostí. Jedná se o práce, které zkvalitní stávající stav komunikace.

Dodavatel stavby zachová přístup k sousedním nemovitostem po celou dobu stavby.

Prováděním stavby, při které se provádí zásah pouze do součástí komunikace, nebudou stavbou přímo dotčeny žádné inženýrské sítě. Tyto však musí být před stavbou vytyčeny.

Stavba bude dopravně napojena ve stávajícím stavu, nedochází k vybudování nového napojení na dopravní infrastrukturu. Stavba nevytváří nové napojení na technickou infrastrukturu.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

SO 100 KOMUNIKACE VOZOVKA Z ASFALTOVÉHO BETONU

SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Jedná se o směrově nerozdělenou, dvoupruhovou komunikaci, která propojuje obce Hlinsko a Jeníkov.

Je navržena oprava silnice II/343 v délce 2 384,6 m + 2 x 10 m napojení na stávající stav.

Stávající průtah vykazuje přibližně konstantní šířku vozovky, tedy cca 6,5 – 6,7 m.

II/343 – kategorie S 7,5/70

Šířkové uspořádání průtahu II/343 v průběhu řešené trasy:

- 0,50 – základní šířka nezpevněná krajnice
- 0,25 m – vodící proužek
- 3,00 m – jízdní pruh
- 3,00 m – jízdní pruh
- 0,25 m – vodící proužek
- 0,5 m – nezpevněná krajnice

Šířka nezpevněné krajnice je upravena dle situace, podle toho, zda je za krajnicí umístěn směrový vodící sloupek (0,75 m) nebo svodidlo (1,50 m)

SKLONOVÉ A SMĚROVÉ POMĚRY

Směrové poměry:

Směrové vedení komunikace je zachováno stávající s ohledem na typ opravy zesílením asfaltového krytu. Směrové vedení je patrné z příloh situace a podélných profilů.

Směrové oblouky jsou následující (oblouky č. 1 a 2 jsou mimo řešený úsek, sloužily pouze ke směrovému napojení osy):

č. 3 - R 1000 m, č. 4 - R 267 m, č. 5 - R 205 m, č. 6 - R 2500 m, č. 7 - R 10000 m, č. 8 - R 10000 m, č. 9 - R 465 m, č. 10 - R 800 m, č. 11 - R 535 m, č. 12 - R 15000 m, č. 13 - R 280 m, č. 14 - R 305 m, č. 15 - R 1650 m

Přesné směrové řešení je patrné ve výkresech Situace.



Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav. Je navržen s ohledem na zvolený druh opravy vozovky (zesílení krytu).

Podélné sklony jsou následující:

km 0,000 00 – 0,052 48	stoupá ve sklonu 1,71 %
km 0,052 48 – 0,162 99	stoupá ve sklonu 2,42 %
km 0,162 99 – 0,232 68	stoupá ve sklonu 2,93 %
km 0,232 68 – 0,282 64	stoupá ve sklonu 1,95 %
km 0,282 64 – 0,377 38	stoupá ve sklonu 2,58 %
km 0,377 38 – 0,445 97	stoupá ve sklonu 6,94 %
km 0,445 97 – 0,485 06	stoupá ve sklonu 6,85 %
km 0,485 06 – 0,529 06	stoupá ve sklonu 6,85 %
km 0,529 06 – 0,703 08	stoupá ve sklonu 6,73 %
km 0,703 08 – 0,781 25	stoupá ve sklonu 6,88 %
km 0,781 25 – 0,838 28	stoupá ve sklonu 6,65 %
km 0,838 28 – 1,003 02	stoupá ve sklonu 7,49 %
km 1,003 02 – 1,029 79	stoupá ve sklonu 7,26 %
km 1,029 79 – 1,078 92	stoupá ve sklonu 7,54 %
km 1,078 92 – 1,146 41	stoupá ve sklonu 7,52 %
km 1,146 41 – 1,228 15	stoupá ve sklonu 3,79 %
km 1,228 15 – 1,277 14	stoupá ve sklonu 3,57 %
km 1,277 14 – 1,345 11	stoupá ve sklonu 3,17 %
km 1,345 11 – 1,430 19	stoupá ve sklonu 3,58 %
km 1,430 19 – 1,480 90	stoupá ve sklonu 3,29 %
km 1,480 90 – 1,550 31	stoupá ve sklonu 3,61 %
km 1,550 31 – 1,687 46	stoupá ve sklonu 3,53 %
km 1,687 46 – 1,823 83	stoupá ve sklonu 3,66 %
km 1,823 83 – 1,890 26	stoupá ve sklonu 4,78 %
km 1,890 26 – 1,994 67	stoupá ve sklonu 5,05 %
km 1,994 67 – 2,042 21	stoupá ve sklonu 4,72 %
km 2,042 21 – 2,173 23	stoupá ve sklonu 5,06 %
km 2,173 23 – 2,226 94	stoupá ve sklonu 4,65 %
km 2,226 94 – 2,319 25	stoupá ve sklonu 4,17 %
km 2,319 25 – 2,384 60	klesá ve sklonu 1,60 %

Příčný sklon:

Základní příčný sklon je navržen střešovitý o velikosti 2,5 %. V obloucích je sklon jednostranný, kopírující stávající sklony.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Navrhuje se následující postup opravy:

- bude provedeno seříznutí zvýšených nebezpečných krajnic a odstraněn přebytečný materiál v tl. cca 10 cm
- Provede se odfrézování stávajícího asfaltobetonového krytu na úroveň 160 mm pod požadovaný budoucí povrch vozovky, **tj. průměrná tloušťka frézování 80 mm**. Tímto dojde k odstranění porušené obrusné vrstvy a k odhalení případné nespojitosti mezi obrusnou a ložní vrstvou.



Oprava silnice II/343 Hlinsko - Jeníkov

- Po odfrézování se povrch mechanicky očistí a provede se vizuální prohlídka s posouzením stavu a s vyznačením míst následných lokálních vysprávek již odfrézovaného povrchu (pokračující příčné trhliny, lokální rozpady asfaltových vrstev, porušené okraje, apod.)
- lokální opravy budou provedeny dalším frézováním v tl. 80 mm. V případě, že porucha bude pokračovat i do podkladních vrstev, dojde k odtěžení a sanaci celé konstrukce vozovky, tj. včetně dlažebních kostek a podkladního štěrkopísku.
- V případě potřeby dojde k vyrovnání příčných sklonu pomocí ACO 8
- po vysanování lokálních poruch se provede se celoplošné očištění vyspraveného povrchu, nanese spojovací postřik do 0,7 kg/m² a pokládka vrstvy z ACL 16+ v tl. 60 mm.
- Provede se nanese spojovací postřik do 0,7 kg/m² a pokládka vrstvy z ACL 16S, CRmB (pojivo modifikované pryžovým granulátem) v tl. 60 mm; dle TP 148, 2009, mezerovitost 3 – 6 %, min. obsah CRmB ve směsi 9 %.
- Provede se nanese spojovací postřik do 0,7 kg/m² a obrusné vrstvy z ACO 11+ v tl. 40 mm.
- Provede se nanese spojovací postřik a pokládka vrstvy ACO 11+ Asfaltový beton v tloušťce 40 mm.
- Navrženým postupem opravy dojde k navýšení povrchu o 8 cm. Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat vždy na očištěný povrch za přijatelných klimatických podmínek. Součástí úprav jsou další nezbytné nutné práce (opětovná obnova vodorovného dopravního značení, reprofilace příkopů, obnova funkce propustků, aj.)

Skladba konstrukčních vozovky vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, dále z diagnostiky vozovky a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby. Konstrukční skladba bude následující:

Navržená základní oprava II/343:

Asfaltový beton ACO 11+	40 mm
Spojovací postřik v množství 0,7 kg/m ²	
Asfaltový beton ACL 16S, CRmB	60 mm
Spojovací postřik v množství 0,7 kg/m ²	
Asfaltový beton ACL 16+	60 mm
Spojovací postřik v množství 0,7 kg/m ²	
Celkem	160 mm

Lokální frézování 80 mm (25 % plochy):

Asfaltový beton ACP 22+	80 mm
Spojovací postřik v množství 0,7 kg/m ²	
Celkem	80 mm

Celkové sanace – vybourání kostky drobné a podkladní vrstvy ze štěrkopísku (5 % plochy):

Asfaltový beton ACP 22+	80 mm
Infiltrační postřik v množství 1,0 kg/m ²	
Stabilizace cementem SC C8/10	130 mm
Štěrkodrt' ŠD(A)	200 mm
Celkem	410 mm

NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ VOZOVKU

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: živičný kryt bude odfrézován v tloušťce 40 mm. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná bude ošetřena živičnou emulzí a zasypana křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové vozovky. Přechod nových a stávajících živičných ploch musí být zhotoven jako plynulý,



s převýšením 0 cm. Musí být zajištěn plynulý přejezd v rychlosti 90 km/h – je nutné se vyvarovat prudkých napojení starého a nového krytu co do výškového řešení.

OBRUBY

Na stávajícím mostě se v současnosti nacházejí obruby, které jsou skryty pod nánosem na krajnici. Tyto kamenné obruby budou vybourány a znovuosazeny, s podsádkou min. 12 cm, aby plnily svoji odraznou funkci.

KRAJNICE

Dle výkresu situace a řezů, bude na nový živичný povrch vozovky navazovat nebezpečná krajnice.

Vzhledem k šířce stávajících krajnic bude nebezpečná krajnice provedena, v místech kde to bude možné, v šířce 0,75 m v místech směrových vodících sloupků. V místech kde jsou navržena svodidla, bude nebezpečná krajnice provedena, v místech kde to bude možné, v šířce 1,50 m.

Krajnice budou provedeny v tl. 200 mm po zjiznění a budou výškově umístěny min. 2 cm pod okraj asfaltové vrstvy.

Pro provedení nebezpečných krajnic bude užít frézing – recyklovatelný odpad z frézování živичných vrstev této stavby. Optimálně bude pokládána vrstva frézingu fr. 0/22.

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

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do silničních příkopů nebo na terén.

Silniční příkop bude reprofilován a vyčištěn.

Před zahájením zemních prací je nutno ověřit polohu sdělovacího kabelu!

Současné budou odstraněny i lokální poruchy odvodnění komunikace – znovuobnoveny nefunkční příčné a podélné propustky.

Podélné propustky jakožto součást odvodnění komunikace budou pročištěny a opraveny.

Jedná se o výměnu nebo doplnění betonové hrdlové trouby DN 400, která bude přesypána vyfrézovaným materiálem se zhutněním.

Podélné propustky budou doplněny betonovými čely se **zešikmenou vtokovou hranou**.

Nový základ čela bude z betonu třídy C 20/25 XC4, XF4 - výztuž KARI vyhloubený do nezámrzné hloubky. Konstrukce dřívku bude betonová monolitická s lícovou šikmou stěnou. Výztuž dřívku ze sítě z oceli 10 505 (R) profilu 8 mm a oky 150x150 mm při obou površích. V místě trouby bude síť vystřížena.

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 zemí budou opatřeny penetračním nátěrem.

Příčné propustky (SO 110 – SO 112) na trase budou opraveny. Jedná se o tři stávající příčné propustky, jejichž technický stav způsobuje problémy s odtokem srážkové vody (zanesení, částečné zborcení konstrukce, ...)

Zatrubnění propustků bude provedeno z korugované ocelové trouby DN 500 mm, tl. plechu 2 mm, standardně pozinkované min. 600 g/m², s oboustranně nalaminovanou polyethylenovou folií. S ohledem na délku je předpokládáno sestavení ze dvou kusů, které budou spojeny spojovacím prstencem ze shodného materiálu. Konce trub budou seřiznuty dle sklonu svahů.

Trouby budou uloženy do štěrpkopískového lože tl. 20 cm a obsypány vhodným materiálem do násypů (mrazuvzdorný – štěrk, štěrpkopísek, štěrkoďř fr. max. 32). Obsyp bude symetricky hutněn s rozdílem max. jedné vrstvy.

Čela propustky budou obložena lomovým kamenem tl. 25 cm do betonového lože s vyspárováním.

Provedení propustků je patrné z přílohy B.4.2 Vzorové řezy – propustky.



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 svislé dopravní značení (obměna značení stávajícího, aktuální stav dopravního značení bude posouzen před zahájením stavby):

IS12a „HLINSKO“ - Obec	1 ks
IS12b „HLINSKO“ – Konec obce	1 ks
Tabulka s číslem mostu „343-014“	2 ks
P1 + E2a – Křižovatka s vedlejší pozemní komunikací + Tvar křižovatky	2 ks
IS3a „SVRATKA“ + IS3c „HERÁLEC“ + IS3c „VORTOVÁ“ + IS21c Směrové tabule + Směrová tabule pro cyklisty	1 ks
IS23 „Betlém Hlinsko“ - Kulturní nebo turistický cíl - návěst	1 ks
P4 – Dej přednost v jízdě	1 ks
IS3a „SVRATKA“ + IS3c „HERÁLEC“ + IS3c „VORTOVÁ“ Směrové tabule	1 ks
A1a – Zatáčka vpravo	1 ks
A1b – Zatáčka vlevo	1 ks
A22 + E13 „KONEC CHEMICKÉHO POSYPU“ - Jiné nebezpečí + Text	2 ks
IS12a „JENÍKOV“ - Obec	1 ks
IS12b „JENÍKOV“ – Konec obce	1 ks

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. Umístění dopravního značení bude provedeno dle platných TP.

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V1a** – Podélná čára souvislá, **V2a** – Podélná čára přerušovaná, **V2b** – Podélná čára přerušovaná, **V4** – Vodící čára (šířka 0,125 s odsazením od kraje vozovky o 0,125 m – výsledná šířka 0,25 m), **V9b** – Předběžné šipky

Vodorovné dopravní značení na asfaltové ploše bude provedeno plastem.

SMĚROVÉ VODÍCÍ SLOUPKY

Podél silnice II/343 jsou navrženy směrové vodící sloupky bílé barvy. Vzájemná vzdálenost sloupků bude 50 metrů.

Před stávajícím mostem budou umístěny směrové vodící sloupky modré barvy.

V místě napojení účelových komunikací budou umístěny směrové vodící sloupky červené barvy.

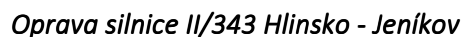
Výška sloupků je 75 cm.

OCELOVÉ SILNIČNÍ SVODIDLO

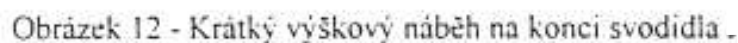
V trase jsou nově navržena ocelová svodidla typu JSNH4/H1 schváleného typu dle TP 128, se vzdáleností sloupků 2,0 m a s náběhy délky 4,0 m. Výška svodidla 0,75 m. Svodidla budou beraněna do rostlého terénu.

Umístění svodidel je následující (dle staničení osy), délka je včetně krátkých náběhů:

- km 0,057 40 až km 0,358 61; délka 304,0 bm; vpravo



- Výškový lom krátký se provádí použitím náběhové přechodky. Konec zapuštěné svodnice nesmí vyčnívat nad terén více než 50 mm.



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



Oprava silnice II/343 Hlinsko - Jeníkov

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.

Po dobu stavby bude umožněn průjezd vozidel složek integrovaného záchranného systému a vozidel BUS i po modernizovaných úsecích = bude umožněn průjezd stavbou.

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.

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 čistěny;
- 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 štěrkuového lože, demolicích apod. na nejmenší možnou míru;



Oprava silnice II/343 Hlinsko - Jeníkov

- 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)

OCHRANNÁ PÁSMA

Stavba se nenachází v přírodní chráněné krajinné oblasti, ani v blízkosti případných chráněných přírodních útvarů.

Stavba se nenachází v zátopovém pásmu.

Ochranná pásma, která budou při stavbě dotčena, jsou ochranná pásma inženýrských sítí - konkrétně sdělovací kabelové vedení a silové nadzemní vedení.

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

u slaboproudých kabelů

- sdělovací kabely místní
- sdělovací kabely dálkové
- zabezpečovací kabely

ochranné pásmo 1,0 m po obou stranách krajního kabelu
ochranné pásmo 1,0 m po obou stranách krajního kabelu
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 |

Není předpokládáno přímé dotčení inženýrské sítě stavbou.

Trasa komunikace v úseku zpracovávaném v rámci této projektové dokumentace nezasahuje žádná další chráněná území či národní kulturní památky či jejich soubory.

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 hluchosti 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 požárními zařízeními.

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

V řešené lokalitě se nacházejí inženýrské sítě s ochrannými pásmy.

Při stavbě bude dotčeno ochranné pásmo sdělovacího kabelu a nadzemního silového vedení.

Není předpokládáno přímé dotčení 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 chráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

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.

Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Požární bezpečnost je řešena dle :

Vyhl. č. 23/2008 Sb. – O technických podmínkách požární bezpečnosti staveb

Vyhl. č. 268/2011 Sb. – O technických podmínkách požární bezpečnosti staveb (změny)

ČSN 73 0833 PBS – Budovy pro bydlení a ubytování

ČSN 73 0873 PBS – Zásobování požární vodou a souvisejících norem.

V prostoru stavby se nenacházejí hydranty.

Příjezdy a přístupy:

Navržená komunikace bude obousměrná, dvoupruhová, šířky 6,50 m. Příjezd k odběrným místům požární vody tedy bude zajištěn.

Normové požadavky na komunikace:

ČSN 73 0802 – požadovaná šířka komunikace min. 3 m – splněno, šířka 6,50 m (obousměrná komunikace), v době výstavby 3,25 m

– únosnost dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6114 – splněno, vozovka navržena pro častý pojezd TNV

– Vyhláška č. 23/2008

– volný příjezd k odběrnému místu – v řešené lokalitě nejsou hydranty

Příjezdy a přístupy požárních vozidel

Posouzení příjezdu v rámci nově navržené komunikace

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 6101 nebo ČSN 73 6110; pro navrhování konstrukcí vozovek platí ČSN 73 6114.

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.



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

Povaha stavby nevyvolává řešení dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Vypracoval: Ing. Leoš Jelínek
Kontakt: Prodin a.s.
Jiráskova 169
530 02 Pardubice
tel. +420 724 322 580

V Pardubicích, duben 2015

Příloha: Výpis dotčených pozemků