

Generální projektant:




PRODIN A.S.  
K VÁPENCE 2745  
530 02 PARDUBICE

WWW.PRODIN.CZ  
DIČ: CZ25292161  
IČO: 25292161

Zpracovatel dílčí části dokumentace:

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Vypracoval: Jana Förstlová		Zodp. projektant: Jana Förstlová	Kontroloval: Ing. Michal Hornýš		
Kraj: Pardubický		Traťový úsek/Obec: Ostřešany, Tuněchody			
Investor Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Obec Ostřešany					
Akce:  SILNICE III/340 30 OSTŘEŠANY  CHODNÍKY A PLOCHY V OSTŘEŠANECH    OBJEKTY - SO 102.2 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY				Formát	A4
				Datum	03.AKT.12/2024
				Účel	PDPS
				Č. zakázky	3111-21-067,169
				Změna	Č. kopie
Měřítko					
Obsah výkresu: SDRUŽENÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				Část dokumentace D.1.2.	Č. výkresu 1




## D.1.2.1 SDRUŽENÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA OBJEKTU SO 102.2 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY ÚSEK - 2

Dokumentace je zpracována dle přílohy č.11 k vyhlášce č.499/2006 Sb. – Sbírka zákonů č. 405/2017

(technická zpráva pro stupeň PDPS stavby úseku 2 je převzata a částečně upravena ze sdružené technické zprávy všech úseků)

### 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: „SILNICE III/340 30 OSTŘEŠANY“ „CHODNÍKY A PLOCHY V OSTŘEŠANECH“
KRAJ	: Pardubický
OBEC	: Ostřešany, Tuněchody
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Pardubice
CHARAKTER STAVBY	: <b>Chodníky a zpevněné plochy:</b>  (objednatel Obec Ostřešany) –stavební objekty sledují rozdělení dle úseků silnice <b>ÚSEK 2 (UL. BLÁHOVA - DOLEŽALOVA)-délka</b> opravovaných chodníků cca 410 m (865/1,865/8,807/24,188,821/5,865/9,865/10,807/26,42/5, 42/3,865/11,807/1,839/1,807/30,865/13)  V koordinaci opravy silnice dojde taktéž k opravě stávajících zpevněných ploch chodníků, sjezdů, úprava parkovacích ploch, , obratiště autobusů, doplnění míst usnadňující přecházení, doplnění prvků dle vyhl. 398/2009 Sb.  Veškeré zpevněné plochy jsou navrženy s opravou v plných konstrukčních výškách  Vzhledem ke zjištění nevhodných geologických podmínek je navržena sanace aktivní zóny zemní pláně  - doplnění svislého dop.značení a doplnění vodorovného dopravní značení odpovídající provedeným úpravám, je navržena úprava a doplnění stávajícího souboru veřejného osvětlení a rozhlasu  - odvodnění se navrhuje zachovat ve stávajícím režimu v podobě sil. vpustí, dojde k doplnění prvků pro odvodnění – liniové žlaby, vpustě  - je navržena rekonstrukce a doplnění svislého dop.značení a doplnění vodorovného dopravní značení odpovídající provedeným úpravám.

	- zelené plochy dotčené stavbou budou po stavbě uvedeny do původního stavu
<b>STUPEŇ PD</b>	Dokumentace pro provedení stavby (PDPS)
<b>POZEMKY STAVBY</b>	(viz. příloha) <i>Pozemky byly odečteny ze zákresu průběhu vlastnických hranic, který je pouze orientační! Viz. příloha</i> <b>do situace byl zakreslen průběh hranic parcel dle KMD, stav platný k 09/2020, pro přesnou polohu lomových bodů je nutné úředně vytyčit dotčené hranice pozemků v terénu</b>  <i>Pozemky byly odečteny ze zákresu průběhu vlastnických hranic, který je pouze orientační! Viz. příloha</i>
<b>KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ</b>	: Ostřešany (716 324)
<b>OBJEDNATEL</b>	: <b>PD - „SILNICE III/340 30 OSTŘEŠANY:</b> <b>Správa a údržba silnic Pardubického kraje</b> Doubravice 98 533 53 Pardubice IČ: 00085031 Zastoupený ve věcech technických Ing. Jiří Synek email.: jiri.synek@suspk.cz  <b>PD - „CHODNÍKY A PLOCHY V OSTŘEŠANECH“</b> <b>Obec Ostřešany</b> Ostřešany 202, 530 02 Pardubice IČ: 00274020 Zastoupený ve věcech smluvních i technických: Mgr. Josef Vodrážka, starosta obce tel.: 466 304 921, 602 446 904 e-mail: starosta@ostresany.cz
<b>PROJEKTANT</b> 	: Prodin a.s. K Vápence 2745 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 925 IČ 25292161  Odpovědný projektant: Jana Försťlová

	<p>+420 725 601 925 ČKAIT: 0602529</p> <p>Vypracoval:</p> <p>Jana Förstlová +420 725 601 925 e-mail: <a href="mailto:jana.forstlova@prodin.cz">jana.forstlova@prodin.cz</a></p> <p><i>inženýrská činnost:</i> Ing. Lucie Křemenáková +420 607 035 353 <a href="mailto:lucie.kremenakova@prodin.cz">lucie.kremenakova@prodin.cz</a></p>
--	--

## 2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

a) Předmětem akce „Silnice III/340 30 Ostřešany“ je rekonstrukce stávající komunikace – ve stávajícím šířkovém uspořádání a dále oprava stávající dešťové kanalizace.

Předmětem akce „Chodníky a plochy v Ostřešanech“ je oprava stávajících chodníků, sjezdů, parkovacích ploch, autobusových zastávek, obratišť autobusů, veřejného osvětlení. Akce jsou vzájemně podmíněny.

Začátek opravy začíná u dopravního značení IZ4a začátek obce Ostřešany ze směru příjezdu od Dražkovic a končí napojením na silnici III/340 39 (Mnětice – Tuněchody).

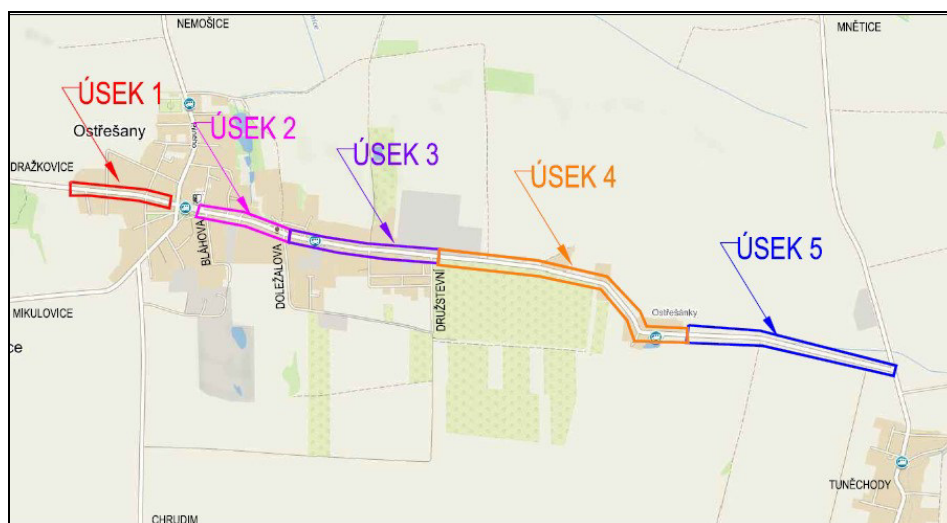
Do opravovaného úseku není zahrnutý úsek křižovatek ul. Pilného a v Zahradách, kde je plánována investice obce Ostřešany – úprava řízení křižovatky světelnou signalizací. (viz. situace).

Délka opravovaného úseku je 0,44161 + 3,26378 km. + schodovité napojení na st. stavy vozovky.

V koordinaci opravy silnice dojde taktéž podél opravované silnice v Ostřešanech a v Ostřešánkách k opravě stávajících zpevněných ploch chodníků, sjezdů, úprava parkovacích ploch, autobusových zastávek, obratišť autobusů, doplnění míst usnadňující přecházení, doplnění prvků dle vyhl. 398/2009 Sb. – jedná se o související investici.

Akce byla navrhována v souladu s územním plánem Obce Ostřešany a dále hlavně s plánovanou zástavbou v úseku mezi Ostřešanami a Ostřešánkami viz. koordinační situace úseku 104.

**Oprava st. chodníků a zpevněných ploch úsekově sleduje rozdělení dle opravy silnice v úsecích 1,2,3,4:**



## **Chodníky**

**ÚSEK 2 (UL. BLÁHOVA - DOLEŽALOVA)-délka opravovaných chodníků cca 410 m**

- oprava stávajících chodníků a zpevněných ploch viz. situace
- v šířce min.1,5 včetně bezpečnostních odstupů
- za parkovacími stáními s kolmým řazením je navržen chodník v šíři min.2,25 m ( 0,50 přesah vozidla + 0,25 bezpeč. odstup od přední nebo zadní části vozidla + 1,50 m) - viz. situace
- Chodníky jsou vybaveny prvky dle vyhlášky 398/2009 Sb. – varovné pásy, umělá vodící linie
- Kryty chodníků ze skladební dlažby

## **Zpevněné plochy**

- úprava st.zpevněných ploch v okolí stávajícího kostelíčku
- rozměry – viz. situace
- Kryty chodníků ze skladebné bet. dlažby

## **Sjezdy**

- jedná se o stávající sjezdy k nemovitostem nebo významné sjezdy
- jsou navrženy s upřednostněním chodníky nad sjezdem, přes průběžný chodník. max. délka snížené obruby u sjezdu 6,00 m s výškou podsádky + 0,00 až 50 mm.- viz. situace.
- Kryty chodníků ze skladebné bet. dlažby

## **parkovací plochy jsou navrženy u objektu SO 102.2 (ÚSEK 2):**

*Jedná se o úpravu, usměrnění nežádoucího živelného parkování u stávajícího parkování před obchodním zařízením a úpravu stávajícího živelného parkování na ploše v blízkosti kostelíčka viz. situace*

Pro osobní vozidla je celkem navrženo  $(1+12+2) = 15$  parkovacích stání s kolmým řazením ( z toho 1 stání pro osoby imobilní viz. níže)

Součástí těchto objektů jsou:

- doplnění svislého dop.značení a doplnění vodorovného dopravního značení odpovídající provedeným úpravám, je navržena úprava a doplnění stávajícího souboru veřejného osvětlení a rozhlasu
- odvodnění se navrhuje zachovat ve stávajícím režimu v podobě sil. vpustí, dojde k doplnění prvků pro odvodnění – liniové žlaby, vpustě

Dále dochází k řešení řádné a normového osvětlení. **Toto řeší objekty řady SO 400 – Veřejné osvětlení – investiční akce obce.**

**Pozor**, v době dokončování této PD vzniká od konce úseku 3 a v úseku 4 další navazující PD s názvem „ Chodník Ostřešany – Ostřešánky“ – investor obec Ostřešany, pokud se tato stavba bude realizovat ve stejném časovém úseku, musí dojít ke koordinaci zejména veřejného osvětlení – uložení osvětlovacích bodů, které by jinak zasahovaly do plánovaného chodníku a dále musí dojít ke koordinaci ukotvení silnice, kdy je navrhovaný chodník ukotven ve velkém rozsahu ze strany silnice do sil. obrub. Dále je v plánovaném připravovaném projektu „ Chodník Ostřešany – Ostřešánky“ navrženo místo přecházení s dělicím ostrůvkem – v úseku 4 cca mezi sjezdem do sběrného dvora (parc.č.581/1) a polní cestou (parc.č.559/1).

**Stávající zelené plochy** dotčené stavbou budou uvedeny zpět do původního stavu . Budou provedeny vegetační úpravy a provedeno osetí travním semenem. Případně dotčené keřové patro u objektu úseku 1 bude provedena jeho náhradní výsadba – toto řeší objekt **SO 801 a 802.**



Stávající mobiliář v podobě odpadkových košů, betonových květináčů bude demontován, odvezen na deponii dle určení investora a osazen po dohodě s investorem stavby zpět.

Řešený úsek je obsluhován linkovou autobusovou dopravou.

Realizace opravovaného úseku se navrhuje provádět za plné uzavírky v plné koordinaci s opravou silnice.

### **3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI – (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM APOD.)**

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu. Komunikace se nachází v zastavěné i nezastavěné části obce Ostřešany ve směru na obec Tuněchody.

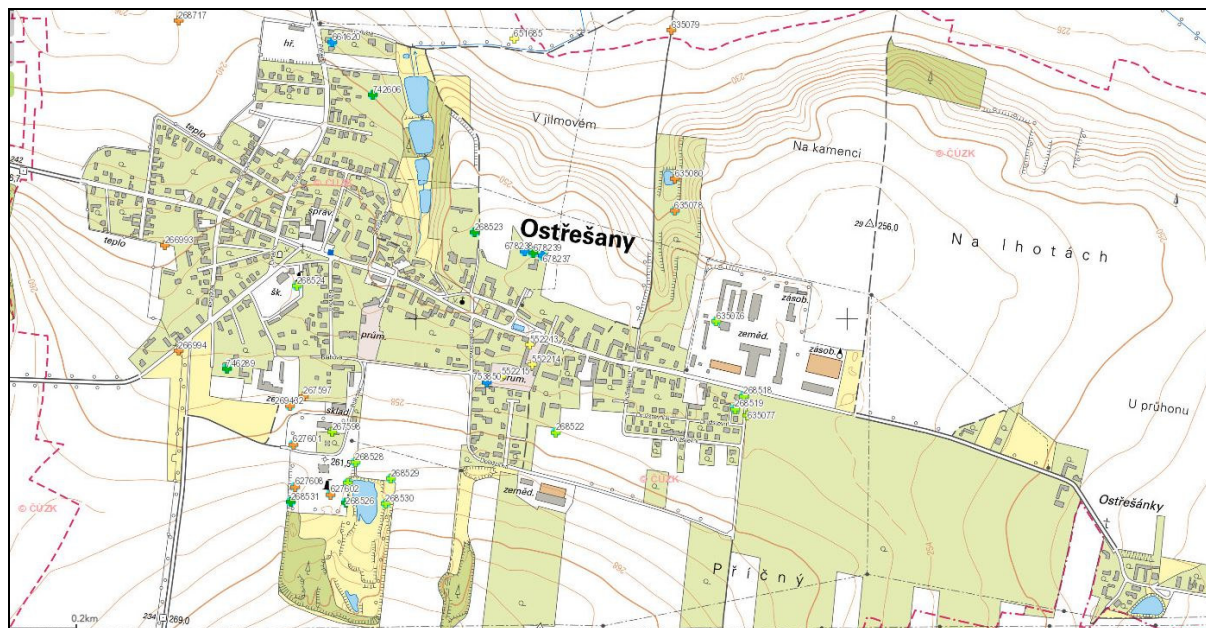
Mapové podklady:

Bylo použito geodetické zaměření daného území a katastrální mapa - **do situace byl zakreslen průběh hranic parcel dle KMD, stav platný k 09/2020, pro přesnou polohu lomových bodů je nutné úředně vytyčit dotčené hranice pozemků.**

Dále bylo využito podkladů o umístění inženýrských sítí dle informace od správců těchto sítí.

V roce 2021 v září bylo provedeno geodetické zaměření mapového podkladu firmou Geodetická kancelář AGES Pardubice s.r.o. - viz.příloha E - Geodetický výkres.

Dále byly zajištěny vrty od České geologické služby z databáze geologicky dokumentovaných objektů (viz. níže)





Česká geologická služba  
 databáze geologicky dokumentovaných objektů

gd3v

**STRATIGRAFICKÝ VYMEZENÝ VÝPIS GEOLOGICKÉ DOKUMENTACE ARCHIVNÍHO VRTU**  
**SONDA-1 [ Ostřešany ]**

Klíč báze GDO : 635076 Číslo posudku : V037685 Mapy 1:25.000 13-421 M-33-80-B-a  
 Souřadnice - X : 1066007.00 Y : 645303.00 [ digitalizováno ]  
 Nadmožská výška : 256.00 [ nezměřeno ( odečteno z mapy ) ] Rok ukončení : 1957  
 Hloubka / délka : 12.00 [ vrt svislý ] Datum výpisu : 29.3.2022  
 Účel objektu : hydrogeologický  
 Realizace : Agroprojekt, závod Pardubice  
 Komentář :

hloubkový interval : **stratigrafie**  
 [ m ] základní popis polohy  
 rozšíření popisu polohy  
 komentář k poloze

**Kvartér**  
 0.00 - 0.80 : ornice  
 0.80 - 1.90 : písek jemnozrný  
**Křída - křída svrchní**  
 1.90 - 2.60 : jíl tvrdý  
 2.60 - 5.00 : slín  
 5.00 - 12.00 : opuka

Hladina podzemní vody - hloubka [m] : 3.50 druh hladiny : ustálená

**Provedené zkoušky**  
 hydrogeologické zkoušky a měření

Česká geologická služba  
 databáze geologicky dokumentovaných objektů

gd3v

**STRATIGRAFICKÝ VYMEZENÝ VÝPIS GEOLOGICKÉ DOKUMENTACE ARCHIVNÍHO VRTU**  
**V-1 [ Ostřešany ]**

Klíč báze GDO : 552213 Číslo posudku : P086312 Mapy 1:25.000 13-421 M-33-80-B-a  
 Souřadnice - X : 1066060.00 Y : 645735.00 [ digitalizováno z mapy 1:500 ]  
 Nadmožská výška : 252.80 [ nezměřeno ( odečteno z mapy ) ] Rok ukončení : 1995  
 Hloubka / délka : 5.00 [ vrt svislý ] Datum výpisu : 29.3.2022  
 Účel objektu : inženýrskogeologický  
 Realizace : Studnařství - geovrty společnost s ručením omezený  
 Komentář :

hloubkový interval : **stratigrafie**  
 [ m ] základní popis polohy  
 rozšíření popisu polohy  
 komentář k poloze

**Kvartér**  
 0.00 - 0.50 : **navážka** v ostrohranných úlomcích; geneze antropogenní  
 0.50 - 1.10 : jíl měkký, písčité, šedý  
 1.10 - 1.70 : písek hrubozrný, hlinitý, hnědožlutý  
 přítomnost : štěrky polymiktní, zastoupení horniny - 30 %  
 1.70 - 2.10 : štěrky hrubé písčité, zastoupení horniny - 50 %, max. velikost částic 3 cm, polymiktní, hlinitý, hnědožlutý  
 2.10 - 2.30 : slín pevný, šedý  
 2.30 - 2.50 : slín tuhý  
 2.50 - 5.00 : slín pevný, rozpadavý, lokálně, šedý

Hladina podzemní vody - hloubka [m] : 0.90 druh hladiny : ustálená

**Provedené zkoušky**  
 chemické rozborů vody

Česká geologická služba  
 databáze geologicky dokumentovaných objektů

gd3v

**STRATIGRAFICKÝ VYMEZENÝ VÝPIS GEOLOGICKÉ DOKUMENTACE ARCHIVNÍHO VRTU**  
**HG-10 [ Ostřešany ]**

Klíč báze GDO : 268524 Číslo posudku : V070522 Mapy 1:25.000 13-421 M-33-80-B-a  
 Souřadnice - X : 1065925.00 Y : 646275.00 [ odečteno z mapy ]  
 Nadmořská výška : 253.56 [ Balt bez určení ] Rok ukončení : 1974  
 Hloubka / délka : 15.00 [ vrt svislý ] Datum výpisu : 29.3.2022  
 Účel objektu : hydrogeologický  
 Realizace : SG Praha, závod České Budějovice  
 Komentář : VYUŽITELNÉ MNOŽSTVÍ VODY 2.00 LITRU ZA SEKUNDU

**stratigrafie**  
 hloubkový interval : základní popis polohy  
 [ m ] : rozšíření popisu polohy  
 komentář k poloze

**Kvartér**  
 0.00 - 0.50 : navážka ulehlá, hlinitá; geneze antropogenní  
 0.50 - 1.00 : hlina jílovitá, pevná, šedohnědá; geneze sedimentární  
 1.00 - 2.40 : štěrkopísek silně hlinitý, ulehlý, světle hnědý; geneze fluvialní  
 přítomnost : štěrk max. velikost částic 2 dm, zastoupení horniny - 40 %  
 2.40 - 5.50 : štěrkopísek ulehlý, světle hnědý; geneze fluvialní  
 5.50 - 6.50 : jíl slinitý, pevný, šedý; geneze fluvialní  
**Křída**  
 6.50 - 8.00 : slinovec navětralý, deskovitě odlučný, rozpukaný, tvrdý, modrošedý; geneze sedimentární  
 8.00 - 15.00 : slinovec navětralý, rozpukaný, tvrdý, modrošedý; geneze sedimentární

Hladina podzemní vody - hloubka [m] : 2.20 druh hladiny : ustálená

**Provedené zkoušky**  
 chemické rozborů vody, hydrogeologické zkoušky a měření, objekt vystrojen

Česká geologická služba  
 databáze geologicky dokumentovaných objektů

gd3v

**STRATIGRAFICKÝ VYMEZENÝ VÝPIS GEOLOGICKÉ DOKUMENTACE ARCHIVNÍHO VRTU**  
**HG4 [ Ostřešany ]**

Klíč báze GDO : 268518 Číslo posudku : V070442 Mapy 1:25.000 13-421 M-33-80-B-a  
 Souřadnice - X : 1066180.00 Y : 645240.00 [ odečteno z mapy ]  
 Nadmořská výška : 255.66 [ Balt bez určení ] Rok ukončení : 1973  
 Hloubka / délka : 15.00 [ vrt svislý ] Datum výpisu : 29.3.2022  
 Účel objektu : hydrogeologický  
 Realizace : Agroprojekt, závod Pardubice  
 Komentář :

**stratigrafie**  
 hloubkový interval : základní popis polohy  
 [ m ] : rozšíření popisu polohy  
 komentář k poloze

**Kvartér**  
 0.00 - 0.20 : hlina humózní, hnědá  
 0.20 - 0.60 : štěrk max. velikost částic 1 dm, ulehlý, šedohnědý  
 0.60 - 2.60 : štěrkopísek silně hlinitý, max. velikost částic 2 dm, ulehlý, hnědý  
 2.60 - 3.60 : štěrkopísek max. velikost částic 1 dm, ulehlý, světle hnědý  
**Křída - turon**  
 3.60 - 4.50 : slinovec navětralý, deskovitě odlučný, tvrdý, šedý  
 4.50 - 15.00 : slinovec navětralý, deskovitě odlučný, tvrdý, modrošedý

Hladina podzemní vody - hloubka [m] : 6.20 druh hladiny : ustálená

**Provedené zkoušky**  
 objekt vystrojen

Česká geologická služba  
databáze geologicky dokumentovaných objektů

gd3v

STRATIGRAFICKÝ VYMEZENÝ VÝPIS GEOLOGICKÉ DOKUMENTACE ARCHIVNÍHO VRTU  
V-11 [ Ostřešany ]

Klíč báze GDO : 266993 Číslo posudku : P046625 Mapy 1:25.000 13-421 M-33-80-B-a  
Souřadnice - X : 1065831.00 Y : 646581.00 [ zaměřeno ]  
Nadmořská výška : 248.90 [ Balt po vyrovnání ] Rok ukončení : 1984  
Hloubka / délka : 6.00 [ vrt svislý ] Datum výpisu : 29.3.2022  
Účel objektu : inženýrsko-geologický  
Realizace : Stavoprojekt Hradec Králové  
Komentář :

hloubkový interval  
[ m ]  
stratigrafie  
základní popis polohy  
rozšíření popisu polohy  
komentář k poloze

**Kvartér**  
0.00 - 1.00 : hlína jemně písčitá, humózní, tmavě hnědá  
1.00 - 1.30 : hlína sprašová, pevná, jemně písčitá, hnědá  
1.30 - 1.80 : hlína sprašová, pevná, jemně písčitá, světle hnědošedá  
1.80 - 2.50 : písek střednozrný, silně hlinitý, světle šedý  
2.50 - 3.00 : hlína silně písčitá, tuhá, šedá  
**Křída - coniak až křída - turon svrchní**  
3.00 - 3.60 : slín tuhý, šedý  
3.60 - 5.60 : slín tuhý, šedý  
přítomnost : slínovec v ostrohranných úlomcích, zvětřalý  
5.60 - 6.00 : slín tuhý, šedý  
přítomnost : slínovec zvětřalý  
**ZJIŠTĚNÉ REGIONÁLNĚ GEOLOGICKÉ JEDNOTKY**  
3.00 - 6.00 : Labský vývoj české křídý

Hladina podzemní vody - hloubka [m] : 2.00 druh hladiny : ( ověřováno )

Na řešeném úseku komunikace byl pro opravu silnice proveden „Průzkum konstrukce vozovky a podloží vozovky, Stanovení pylyvyklických aromatických uhlovodíků Silnice III/340 30 Ostřešany“. Průzkum byl proveden v srpnu až září 2021. Ing. Františkem Haburajem, Ph.D. - viz. příloha – Průzkum konstrukce vozovky.

Součástí obsahu jsou přílohy:

- Situování diagnostických vývrtů a kopaných sond konstrukce a podloží vozovky Silnice III/34030 Ostřešany
- Protokoly o zkoušce asfaltových vrstev vozovky Silnice III/34030 Ostřešany (stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků)
- Protokoly o zkoušce podloží vozovky Silnice III/34030 Ostřešany

Celkem bylo provedeno 16 jádrových vývrtů konstrukce vozovky Ø 150 mm a 4 kopané sondy na Silnici III/34030 Ostřešany. Místa vývrtů a kopaných sond ve vozovce byla po dohodě s investorem stanovena tak, aby byla reprezentativním vzorkem stavu vozovky. Průzkumné vývrty byly provedeny na celkovou tloušťku konstrukce vozovky, kopané sondy byly provedeny na celkovou tloušťku konstrukce vozovky a aktivní zónu konstrukce vozovky. Vývrty byly prováděny ve vozovkách s krytem z hutněných asfaltových vrstev. Celková plocha zájmové oblasti komunikace nepřesahuje 25.000 m<sup>2</sup>.

Na zájmovém úseku komunikace bylo provedeno celkem 16 jádrových vývrtů Ø 150 mm a 4 kopané sondy. Počet diagnostických vývrtů a kopaných sond byl stanoven po dohodě s investorem akce vzhledem k charakteru, délce a ploše zájmového úseku komunikace. Situování provedených vývrtů a kopaných sond je patrné z Přílohy I.

Vývrty a kopané sondy byly prováděny na celkovou tloušťku konstrukce vozovky tak, aby bylo možno spolehlivě stanovit tloušťky jednotlivých konstrukčních vrstev vozovky, kopané sondy byly dále provedeny do aktivní zóny vozovky (do hloubky 0,40 až 0,90 m pod stávající niveletu komunikace). Místa a počet provedených vývrtů a kopaných sond byla stanovena po dohodě s investorem a po prohlídce komunikace tak, aby měla maximální vypovídací hodnotu o zájmovém úseku komunikace.

Při provádění vývrtů a kopaných sond nedošlo k žádným negativním skutečnostem, které by ovlivnily kvalitu provedených diagnostických prací.

Provedené vývrtky byly označeny symbolem Vzorek – V1 až V16 a kopané sondy byly označeny symbolem Vzorek – KS1 až KS4. Značení bylo provedeno vzestupně vesměru Tuněchody – Dražkovice, tj. proti směru provozního staničení komunikace.

Protokoly z provedených laboratorních zkoušek asfaltových vrstev vozovky (stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků – PAU) jsou uvedeny v Příloze II

Protokoly z provedených laboratorních zkoušek podloží vozovky (stanovení zrnitosti, stanovení meze plasticity a tekutosti, Proctorova zkouška a poměr únosnosti CBR) jsou uvedeny v Příloze II.

Z provedeného průzkumu, naměřených hodnot provedených zkoušek a zjištěných charakteristik z odebraných vzorků konstrukce a podloží vozovky lze učinit následující závěry:

Konstrukce a podloží vozovky:

- Z provedených laboratorních zkoušek a rozborů vyplývá, že v podloží vozovky (aktivní zóně vozovky) se nacházejí zeminy, které lze zařadit jako:

**písčité jíl (F4 CS) a písek jílovitý (S5 SC).**

- Ze stanovení zrnitosti odebraných vzorků zemin podloží lze konstatovat, že se jedná **o nebezpečně až vysoce namrzavé zeminy. Tyto zeminy jsou podmíněčně vhodné do podloží a aktivní zóny vozovky.**

- Stanovení meze tekutosti a meze plasticity bylo možné stanovit na odebraném Vzorku – KS1 až KS4 a V1, V3, V6, V8, V11, V12, V14 a V15. Mez tekutosti byla naměřena v rozmezí 30,7 % až 35,6 %. Naměřené hodnoty u všech odebraných vzorků, kromě Vzorku – KS2, nepřesahovaly 35 %, a proto byly tyto vzorky specifikovány jako zeminy s nízkou plasticitou. **Naměřená hodnota u Vzorku – KS2 byla v rozmezí 35 % až 65 %, a proto byl tento vzorek specifikován jako zemina se střední plasticitou.** Jedná se o zeminy se zastoupením jemných částic 15 % až 35 % a 35 % až 65 %.

- Stanovení optimální vlhkosti při maximální míře zhutnění bylo provedeno na Vzorku – KS1 až KS4.

- Naměřená hodnota optimální vlhkosti u **Vzorku – KS1** byla stanovena **14,8 % při maximální objemové hmotnosti 1724 kg.m-3.**
- Naměřená hodnota optimální vlhkosti u **Vzorku – KS2** byla stanovena **14,5 % při maximální objemové hmotnosti 1752 kg.m-3.**
- Naměřená hodnota optimální vlhkosti u **Vzorku – KS3** byla stanovena **12,4 % při maximální objemové hmotnosti 1785 kg.m-3.**
- Naměřená hodnota optimální vlhkosti u **Vzorku – KS4** byla stanovena **12,0 % při maximální objemové hmotnosti 1767 kg.m-3.**

- Stanovení kalifornského poměru únosnosti CBR bylo provedeno na Vzorku – KS1 až KS4.

- Naměřená hodnota kalifornského poměru únosnosti CBR **Vzorku – KS1** byla **0,7 %**. **Naměřená hodnota kalifornského poměru únosnosti CBR Vzorku – KS1 nesplňuje požadavek na minimální hodnotu poměru únosnosti CBR<sub>min</sub> = 15 %, požadovanou TP 170 Navrhování konstrukcí vozovek, jako minimální hodnotu tohoto poměru únosnosti CBR pro nejméně příznivý případ podloží vozovky typu PIII.**



Naměřená hodnota kalifornského poměru únosnosti CBR **Vzorku – KS2** byla **2,0 %**. **Naměřená hodnota kalifornského poměru únosnosti CBR Vzorku – KS2 nesplňuje požadavek na minimální hodnotu poměru únosnosti CBR<sub>min</sub> = 15 %**, požadovanou TP 170 Navrhování konstrukcí vozovek, jako minimální hodnotu tohoto poměru únosnosti CBR pro nejméně příznivý případ podloží vozovky typu PIII.

Naměřená hodnota kalifornského poměru únosnosti CBR **Vzorku – KS3** byla **2,7 %**. **Naměřená hodnota kalifornského poměru únosnosti CBR Vzorku – KS3 nesplňuje požadavek na minimální hodnotu poměru únosnosti CBR<sub>min</sub> = 15 %**, požadovanou TP 170 Navrhování konstrukcí vozovek, jako minimální hodnotu tohoto poměru únosnosti CBR pro nejméně příznivý případ podloží vozovky typu PIII.

Naměřená hodnota kalifornského poměru únosnosti CBR **Vzorku – KS4** byla **2,3 %**. **Naměřená hodnota kalifornského poměru únosnosti CBR Vzorku – KS4 nesplňuje požadavek na minimální hodnotu poměru únosnosti CBR<sub>min</sub> = 15 %**, požadovanou TP 170 Navrhování konstrukcí vozovek, jako minimální hodnotu tohoto poměru únosnosti CBR pro nejméně příznivý případ podloží vozovky typu PIII.

**Dle naměřených hodnot kalifornského poměru únosnosti CBR byly Vzorky – KS1 až KS4 specifikovány jako podloží typu PIII. Vzorek – KS1 až KS4 nesplňuje požadavek na minimální hodnotu kalifornského poměru únosnosti CBR<sub>min</sub> = 15 %, z tohoto důvodu jsou tyto zeminy podmíněčně vhodné při použití do aktivní zóny vozovky a je nutné provést jejich úpravu nebo výměnu.**

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu. Komunikace je vedena v zastavěné části obce Ostřešany a v nezastavěné části obce Ostřešany a Tuněchody.

Hlavní použité normy a předpisy :

- Požadavky a pokyny objednatele – Pardubický kraj a Obec Ostřešany
- Geodetické zaměření – Geodetická kancelář AGES Pardubice s.r.o.
- 
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změna Z1
- ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic.
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.
- ČSN 73 6131 „Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců“
- ČSN 72 1512 „Hutné kamenivo pro stavební účely“.
- ČSN 73 6126-1 – Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy
- ČSN EN 13 242+A1 + 2008/Z2 – Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace
- ČSN EN 13108-1 – Asfaltové směsi – Specifikace pro materiály – Část 1:Asfaltový beton
- ČSN 73 6129 – Stavba vozovek – Postřiky a nátěry
- ČSN 73 6132 – Stavba vozovek – Kationaktivní asfaltové emulze
- ČSN EN 13285 – Nestmelené směsi – Specifikace
- ČSN EN 13286-1 – Nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy – Část 1 Zkušební metody pro stanovení laboratorní srovnávací objemové hmotnosti a vlhkosti – Úvod, všeobecné požadavky a odběry vzorků
- ČSN 73 6124-1 (červenec 2016) – Stavba vozovek – Vrstvy ze směsí stmelených hydraulickými pojivy
- ČSN EN 14227 – 1 až 5 – pro směsi kameniva stmeleného hydraulickými pojivy pro konstrukční vrstvy vozovek pozemních komunikací
- ČSN EN 13249 Geotextilie a výrobky podobné geotextiliím – Vlastnosti požadované pro použití při stavbě

- ČSN 73 6132 Stavba vozovek – Kationaktivní asfaltové emulze
- ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN EN 13 249 Geotextilie a výrobky podobné geotextiliím – vlastnosti požadované pro použití při stavbě pozemních komunikací a jiných dopravních ploch (kromě železnic a vyztužování asfaltových vozovek)
- ČSN EN 13108-1 ed. 2 – Asfaltové směsi – Specifikce pro materiály – Část 1: Asfaltový beton
- ČSN 65 7222-2 Asfalty a asfaltová pojiva – Silniční modifikované asfalty – část 2 – asfalty modifikované pryžovým granulátem
- TP 97 Geosyntetika v zemním tělese
- TP 148 Hutněné asfaltové vrstvy s asfaltem modifikovaným pryžovým granulátem z pneumatik
- TP 232 Propustky a mosty malých rozpětí
- TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací - dodatek
- TKP Kapitola 26 – POSTŘIKY, PRUŽNÉ MEMBRÁNY A NÁTĚRY VOZOVEK
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 30/01 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 369/01 Sb. Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Dopravní inženýrství – Jirava, Slabý (© ČVUT Praha), r. 1990
- Městské komunikace – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1997
- Dopravní inženýrství, Návod pro cvičení - Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1994

## **4 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

V rámci objektů zpevněných ploch musí probíhat plná koordinace s níže uvedenými objekty. Jedná se o vzájemně podmíněné akce. Dále se jedná o koordinaci směrového i výškového návrhu.

Jelikož se jedná o dvě podmíněné akce, musí být všechny objekty vzájemně koordinovány

**Objekty stavby silnice**(objednatel PD SÚS PK):

SO 102.1 – SILNICE - ÚSEK 2 (UL. BLÁHOVA - DOLEŽALOVA)

**Odvodnění pozemních komunikací** (objednatel PD SÚS PK)

SO 302 – DEŠŤ. KANALIZACE - ÚSEK 2 (UL. BLÁHOVA - DOLEŽALOVA)

**Veřejné osvětlení** (objednatel Obec Ostřešany)

SO 402 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ - ÚSEK 2 (UL. BLÁHOVA - DOLEŽALOVA)

**Objekty řady 800 – Sadové a terénní úpravy**

## 5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

*(technická zpráva pro stupeň PDPS stavby úseku 2 je převzata a částečně upravena ze sdružené technické zprávy všech úseků)*

Vzhledem k časové a finanční náročnosti je celá stavba rozdělena do jednotlivých úseků:

### CHODNÍKY, SJEZDY, ZPEVNĚNÉ PLOCHY, AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY, OBRATIŠTĚ AUTOBUSŮ, PARKOVACÍ PLOCHY

*(objednatel Obec Ostřešany) – sledují rozdělení dle úseků silnice*

#### **SO 102.2 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY - ÚSEK 2 (UL. BLÁHOVA - DOLEŽALOVA)**

Stávající kryty a konstrukce také jeví vlastnosti dožitosti a neodpovídají stávajícím normám, předpisům.

V koordinaci opravy silnice dojde taktéž k opravě stávajících zpevněných ploch chodníků, sjezdů, úprava parkovacích ploch, autobusových zastávek, obratiště autobusů, doplnění míst usnadňující přecházení, doplnění prvků dle vyhl. 398/2009 Sb.

Oprava chodníků a dalších výše uvedených zpevněných ploch je navržena ve stávajícím stavu podél opravované silnice v Ostřešanech a v Ostřešánkách.

#### Chodníky

**ÚSEK 2 (UL. BLÁHOVA - DOLEŽALOVA)**-délka opravovaných chodníků cca 410 m

#### **Chodníky**

- oprava stávajících chodníků a zpevněných ploch viz. situace
- v šířce min. 1,50 včetně bezpečnostních odstupů
- základní příčný sklon jednostranný max. 2%
- podélný sklon nepřesahuje hodnotu 8,33 %
- kryt z betonových dlažeb skladebných – barevnost viz. situace
- konstrukční výška pro pochozí plochy i pojezdové plochy
- navrženy zpevněné plochy s konstrukční výškou zesílenou pro pojezd vozidla
- Chodníky jsou vybaveny prvky dle vyhlášky 398/2009 Sb. – varovné pásy, umělá vodící linie.

#### **Sjezdy**

- úprava upřednostněny chodníky před sjezdy
- rozměry – viz. situace
- kryt – dlažba betonová skladebná
- konstrukce zesílená pro možnost pojezdu

#### **parkovací plochy jsou navrženy u objektu SO 102.2 (ÚSEK 2):**

*Jedná se o úpravu, usměrnění nežádoucího živelného parkování u stávajícího parkování před obchodním zařízením a úpravu stávajícího živelného parkování na ploše v blízkosti kostelíčka viz. situace*

Pro osobní vozidla je celkem navrženo  $(1+12+2) = 15$  parkovacích stání s kolmým řazením ( z toho 1 stání pro osoby imobilní viz. níže)



## SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Celý opravovaný úsek plně respektuje směrové vedení st. silnice a stávajících chodníků.

### Šírkové a směrové uspořádání

- bude zachováno stávající jak u chodníků tak u silnice (z důvodů majetkoprávních a stísněných poměrů)

Výškové uspořádání bude respektováno stávající.

## SKLONOVÉ POMĚRY

### **Podélný sklon:**

Podélný sklon zpevněných ploch a chodníků v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav. Podélný sklon navržen s ohledem na zvolený druh oprav, plně respektuje stávající bodové nebo liniové odvodnění + odvodnění doplňuje.

Podélné sklony vozovky silnice se pohybují v rozmezí 0,09 – 3,16%. V úseku. Kde je téměř nulový podélný sklon, je z důvodů zdárného odvodnění navrženo umístění v podobě liniového odvod. žlabu u silnice podélný sklon chodníků - max.podélný sklon nesmí přesáhnout 8,33 %

### **Příčný sklon:**

chodníky s jednostranným příčným sklonem 1-2%

parkovací stání - příčný sklon 2%

## TECHNICKÉ PROVEDENÍ

### **Bourací a přípravné práce:**

V rámci bouracích a přípravných prací budou provedeny tyto:

označení pracovních míst dle TP 66 – Označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

**V úseku 2 se nachází historická kamenná stoka dešťové kanalizace.** Vedení této staré kamenné historické sítě obdélníkového profilu se po zjištění v terénu předpokládá v km 0,085 – 0,195 91. Trasa vede částečně pod pravostranným chodníkem a částečně zasahuje pod sil. obruubu nebo do vozovky.

V km 0,143 77 – označeno jako vpust UV 24 – se jedná a o stávající historickou šachtu zasahující pod vozovku. Krytí je zde předpokládáno minimální, strop šachty tvoří betonové silniční panely.

V km 0,195 91 – označeno jako UV 29 se nachází stávající velká historická spojná šachta. Tato šachta zároveň tvoří vtok do příčného historického kamenného propustku obdélníkového tvaru.

V úseku 2 a 3 se nachází po levé straně pod chodníky a po pravé straně v zeleném pásu mimo vedení inženýrských sítí (sdělovací kabely, plynovod, vodovod atd. – viz. koordinační situace) stávající síť zatrubnění, kde v některých úsecích je stále proudící voda. Jedná se o historické vedení, které nebylo pasportizováno. Projektant vycházel z ověření v terénu a na základě dostupnosti kamerových zkoušek stávající dešťové kanalizace (vedené po pravé straně vozovky pod chodníky), která vzhledem ke stavu zatrubnění nebyla možná prověřit stav sítě v celé trase.

Po levé straně vozovky je předpoklad, že se v zeleném pásu nachází historické zatrubnění dříve vedoucího příkopu – toto zatrubnění nebylo pasportizováno a proto je zakres velice orientační!!!!

**POZOR VE VÝŠE UVEDENÉM ZAŘÍZENÍ SE V NĚKTERÝCH ÚSECÍCH NACHÁZÍ STÁLE PROUDÍCÍ VODA!!!!!!**

**Proto je nutné a upozorňujeme při odtěžování konstrukčních vrstev postupovat s opatrností s ohledem na možné příčné přechody výše uvedených tras zatrubnění!!!!!!**

Závěr diagnostického průzkumu :

**Dle naměřených hodnot kalifornského poměru únosnosti CBR byly Vzorky – KS1 až KS4 specifikovány jako podloží typu PIII. Vzorek – KS1 až KS4 nesplňuje požadavek na minimální hodnotu kalifornského poměru únosnosti CBR<sub>min</sub> = 15 %, z tohoto důvodu jsou tyto zeminy podmíněčně vhodné při použití do aktivní zóny vozovky a je nutné provést jejich úpravu nebo výměnu.**

S ohledem na očekávanou proměnlivost prostředí doporučuji účast geologa (geotechnika) na stavbě. Po provedení skrývky na úroveň zemní pláň provést její posouzení a ověření únosnosti kombinací statických a rázových zkoušek (výsledky může významně ovlivnit aktuální vlhkost materiálů v závislosti na klimatických podmínkách období realizace zemních prací) Na základě zjištěných výsledků se pak rozhodne o konkrétní mocnosti sanace – výměny v jednotlivých úsecích.

**Definitivní návrh a projektové řešení vyplyne z posouzení požadovaného zatížení, ekonomické analýzy a možností postupů použitelných v místních podmínkách při realizaci stavby a za souhlasu technického dozoru stavby a investora stavby.**

Dle výše uvedených průzkumů projektant navrhuje sanace podloží aktivní zóny zemní pláň a to:

Bude provedena v případě neúnosného podloží - statické zatěžovací zkoušky- modul přetvárnosti menší než 45 Mpa, nevyhovující hodnoty poměrů  $E_{def2}/E_{def1}$  větší jak 2,5

Stávající štětové vrstvy - vzhledem k poškození těchto konstrukcí výkopy rýh pro ukládání inženýrských sítí se navrhuje zbývající plochy štětových vrstev odstranit.

Sanace akt.zóny se navrhuje provést v tl. 400 - 500 mm dle ČSN 73 6133 čl.9.2.1 tab. 5:

Po přehutnění:

1/ úpravou stávajících zemin pomocí promísení se směsným hydraulickým pojivem ( v objemu 3 - 4 % dle aktuální vlhkosti zemin) zapracování zemní frézou na plnou mocnost 500 mm po zhutnění.

Z důvodů existence stávajících sítí se navrhuje promísení provádět na mezideponii tj. stávající zemina se odtěží, převeze na místo, kde bude provedeno promísení a doveze zpět a rozloží.

Nebude-li možné realizovat úpravu tímto způsobem např. z důvodů mělce uloženého vedení inženýrských sítí navrhuje se sanaci aktivní zóny zem. pláň provést:

2/ v tl. 500 mm dle ČSN 73 6133 čl.9.2.1 tab. 5:

s výměnou - hutněno po vrstvách,

ŠDa - fr 0 - 63 - 200 mm

ŠDa - fr 0 - 125 - 300 mm

Případně se navrhuje do sanací použít vyzískaný očištěný a přetříděný materiál ze stávajících konstrukcí.

Z důvodů finanční náročnosti a provádění sanací je do rozpočtu zohledněna alternativa pomocí sanace pomocí šterkodrtí.

### **CHODNÍKY:**

Objekty zpevněných plochy řeší rekonstrukci krytu včetně konstrukčních vrstev stávajících ve velké míře jednostranných chodníků s jednotlivými sjezdy k přilehlým nemovitostem.

Dále je navržena oprava chodníčku u stávajících zpevněných ploch naproti obchodu COOP.

Chodníky směrově sledují stávající silnici III.třídy.

Nový kryt chodníků je navržen ze skladebné dlažby obdélníkového tvaru 200/100/60-80 mm barvy přírodní upnuté z velké míry, z jedné strany do silničních betonových obrub, a ze strany druhé do stávajících podezdívek oplocení, do chodníkových betonových obrub. Barva dlažeb sjezdů nebude barevně rozlišena.

V úseku 102 u kostelíčku je navržen chodníček z žulové mozaiky barvy modré.

Navrhují se

- v základní šířce 1,50 až 2,25 m

- s příčným spádem 1-2%
- zvýšená podsádka chodníkové obruby na + 6 cm tvoří přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké, dále stávající zástavba, stávající podezdívky oplocení
- umělá vodící linie – je navržena v místech, kde dochází k přerušení přirozené umělé linie na délku větší než 8,00m, bude provedena v šířce 0,40 m hmatnou dlažbou s podélnými drážkami, navazuje na přirozenou vodící linii – navrhuje se v barvě bílé
- podélný sklon chodníků - max.podélný sklon nesmí přesáhnout 8,33 %
- přístup ke sníženým obrubám bude provedeno:

tak, že v celé délce snížené obruby bude zachován příčný sklon max.+ 2 % a dále v šířce 1,0 m bude provedeno rampové vypádování chodníku směrem ke snížené obrubě max.však ve sklonu 12,5%

nebo

- bude zachován průchozí prostor v min.šířce 0,90 m chodníku s příčný sklonem chodníku 2 % bez snížení plochy, směrem ke snížené obrubě budou provedeny rampové nájezdy v šířce 1,00 m se sklonem max 12,5 % ze strany od silnice

nebo

z důvodů výškového uspořádání stávajících vstupů na soukromé pozemky jsou navrženy silniční obrubníky se sklopenou hranou s příčným sklonem sklopené hrany větším než 40% - viz. situace – zde se varovný pás neprovádí

Rekonstruované sjezdy k nemovitostem jsou navrženy přes průběžný chodník ze zámkové dlažby se zesílenou konstrukční výškou.

Rekonstrukce chodníků jsou navrženy tak, aby byly splněny požadavky vyhl. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

V místech, kde bude snížená podsádka sil. obruby na min. 8 cm bude chodník vybaven standardní hmatovou úpravou.

### **Místa pro přecházení**

**a stavební úpravy usnadňující přecházení chodců** (jedná se o stavební úpravy pro přecházení chodců přes silnici III. třídy a u napojení místních komunikací na silnici III.třídy (viz.níže), kde dle normy ČSN 73 6110/Z1 a bodu 10.1.3.1.3 a 10.1.3.1.4. se vzhledem k intenzitě chodců a významu komunikace a dle požadavku DI Policie ČR místa pro přecházení nenavrhují. Tyto úpravy jsou však stavebně navrženy tak, aby jejich parametry vyhovovaly požadavkům míst pro přecházení a vyhlášce 398/2009)  
podrobně viz. situace

## **Úsek 2**

Přecházení přes silnici III/340 30 navržena:

- km 0,166 88 – místo pro přecházení (u prodejny)
- km 0,348 69 – místo pro přecházení (u kostelíčka)
- dále jsou zde navržena místa usnadňující přecházení přes napojené místní komunikace v trase pravostranného chodníku v km 0,060 ul. Bláhova, v km 0,416 ul.Doležalova viz. situace

### **Konstrukční skladby:**

#### **Chodníky a zpevněné plochy pouze pochozí:**

Skladba konstrukčních vrstev chodníku vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení CH, je upravena na požadované intenzity zastavujících vozidel. Konstrukční skladba chodníku bude následující:

### **Chodníky – D2 – (D2-D-1) - CH**

Betonová dlažba, barva přírodní (varovné pásy barva bílá), žulová mozaika	ČSN 73 6131	60 mm
Ložná vrstv fr. 2-5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	30 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	250 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován  $E_{def,2} = 30$  MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min.  $E_{def,2} = 60$  MPa.

Dlažbu je nutné pokládat na zhuštěné podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

### **Chodníky – resp. Sjezdy se zesílenou konstrukcí – D2 – (D2-D-1) - VI :**

Skladba a návrh konstrukčních vrstev vychází z TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací podloží typu III, třída zatížení VI, dále z diagnostiky vozovky a je upravena na místní poměry a technologický postup výstavby.

Betonová dlažba, barva přírodní	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstv fr. 2-5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	250 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován  $E_{def,2} = 45$  MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min.  $E_{def,2} = 80$  MPa

Dlažbu je nutné pokládat na zhuštěné podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

případně

### **Zpevněná plocha s možností poježdění sjezd těžká vozidla – D1 – (D1-D-1)-VI :**

Betonová dlažba, barva přírodní	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstv fr. 2-5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	40 mm
Kamenivo zp. cementem SC 0/22 C 8/10	ČSN 14227-1,10	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr.0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	200 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován  $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$  a na vrstvě ze šterkodrti min.  $E_{def,2} = 70 \text{ MPa}$

*Odvodnění propustných vrstev na nepropustném podloží je dle TP 170 drenážní geotextilie.*

Dlažbu je nutné pokládat na zhutněné podkladní vrstvy. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu řezat a vyvarovat se jakýkoliv dobetonování. Je též nutné dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

### **PARKOVACÍ PLOCHY JSOU NAVRŽENY U OBJEKTU SO 102.2 (ÚSEK 2):**

*Jedná se o úpravu, usměrnění nežádoucího živelného parkování u stávajícího parkování před obchodním zařízením a úpravu stávajícího živelného parkování na ploše v blízkosti kostelíčka viz. situace*

Stávající zpevněný kryt plochy před prodejnou COOP je z asfaltobetonu nebo penetračního makadamu. Je ukotvený do sil. bet. obrub. Na tuto plochu navazuje chodník, který je velice zarostlý, jeho kryt je z betonové dlažby cca 300/300 mm.

Plocha u kostelíčka je z historického hlediska pozůstatek dřívějšího propojení plochou za kostelíčkem.

Parkovací plochy byly navrženy:

Návrhové vozidlo - pro základní rozměr pro vozidla skupiny 1a - osobního vozidla - délka 4,75 m a šířka 1,75 m dle (ČSN 73 6056):

Pro osobní vozidla je celkem navrženo  $(1+12+2) = 15$  parkovacích stání s kolmým řazením ( z toho 1 stání pro osoby imobilní viz. níže)

základní rozměr parkovacích stání s kolmým řazením je navržen

- šířka stání 2,50 m (krajní stání dle místních podmínek rozšířena o 0,25 m)
- základní délka 4,75 m (délka stání s převisem přední nebo zadní části vozidla nad přilehlou plochu)

Z celkového počtu 15 parkovacích stání pro osobní vozidla je navržena 1 stání pro osoby imobilní

(stání je navrženo v parkovišti před obchodním zařízením, v blízkosti kostelíčka se nachází další stávající parkovací plochy)

- šířka stání 3,50 m
- délka 4,75 m a je zde zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikace pro chodce – viz. situace

Upravené parkoviště a nové parkoviště u kostelíčka – jejich návrh byl prověřen na rozhledové poměry a vyhovuje. Samotné parkovací plochy jsou více odsazeny od napojení na silnici právě z důvodů dodržení rozhledových poměrů, které vyhovují.

Parkovací plochy budou ukotveny do silničních betonových obrub s podsádkou minimálně 100 mm – viz. vzorové příčné řezy.

Kryt parkovacích ploch se navrhuje:

- parkoviště u COOP – plocha samotného parkoviště dlažba skladebná tvaru čtverce 200/200/80 mm barvy antracit, plocha mezi parkovištěm a vozovkou bude vydlážděna dlažbou betonovou skladebnou 200/100/80 mm barvy antracit

- parkovací stání u kostelíčka a sjezd u kostelíčka se navrhuje s krytem z žulové kostky drobné – tento kryt je navržen v koordinaci s již zvolených žulových krytů stávajících u chodníčku ke kostelíčku, podkladní konstrukční vrstvy budou stejné, jako jsou zvoleny podkladní konstrukční vrstvy u ostatních parkovacích stání
- Vyznačení parkovacích stání bude provedeno barvou.

**Parkovací stání - D2 (D2-D-1)-VI:**

Betonová dlažba barva antracit, žulová kamenná dlažba tl. 120 mm	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstva fr.2/5	ČSN 73 6126 -1	40 mm
Stabilizace zp. Cementem SC 0/22 C3/4	(ČSN EN 14227 – 1,10)	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA	ČSN 73 6126-1	min. 200 mm
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 (pokud nebude provedena sanace aktivní zóny) čsn en 13249, tp 97		

Pro zdárné odvodnění propustných vrstev lože pod kostkou drobnou, položené na nepropustné vrstvě navrhuje se položení navrhuje se pro dostatečné odvodnění stmelených vrstev vložit položení geodrénu – textílie s funkcí odvodňovací 300 g/m2 - (viz. vzor.příč.řezy, popř. způsob odvodnění ložné nepropustné vrstvy krytů z dílců dle TP 170) viz. příloha B.1.2.3 – Vzorové příčné řezy.

**BETONOVÉ VODÍCÍ PROUŽKY** – asfaltový kryt se navrhuje ukotvit do bet. vodících proužků 500/250/100 barvy bílé do bet. lože s boční opěrou – viz. situace.

**OBRUBY**

V řešeném území dojde k obnově a doplnění silniční obruby betonové.

- betonová silniční obruba (150x250x1000 mm) do bet. lože s boční opěrou – s podsádkou 100 až 120 mm, u stávajícího chodníku s proměnlivou podsádkou dle krytu chodníku, aby nedošlo ke změně příčného sklonu chodníku (u st. chodníku je rozpočtováno v rámci investiční akce obce)
- sil. obruba nájezdová (150x150x1000 mm) do bet. lože s boční opěrou – se sníženou podsádkou + 20 až 50 mm dle situace
- přechody mezi těmito dvěma typy obrub budou provedeny pomocí přechodových sil. obrub betonových osazených do bet. lože s boční opěrou.
- z důvodů výškového uspořádání stávajících vstupů na soukromé pozemky jsou navrženy silniční obrubníky se sklopenou hranou s příčným sklonem sklopené hrany větším než 40% - viz. situace

**CHODNÍKOVÉ OBRUBA**

Chodníkové obrubníky jsou navrženy betonové (80x1000x250 mm) uloženy do betonového lože s boční opěrou.

## 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. Dále odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do stávajících uličních vpustí, nově osazených uličních vpustí viz. situace

Jedná se o sil. vpustí označení UV26, UV28, UV34, UV63.

Navrhuje se osazení betonových silničních vpustí s litinovou mříží 500/300 pro zatížení D 400.

Vzhledem ke složitosti a uložení st. sítí (viz. situace), vzhledem k opravě stávající dešťové kanalizace, se skladba a typ jednotlivých vpustí upřesní při realizaci stavby.



Voda z vpustí a bude odvedena pomocí kanal. přípojek vysokopev. PVC-U SN 12-16 DN 150 - 200 napojení navrtávkou do stávajícího zatrubnění nebo navrtávkou do stávajících kanalizačních šachet dešťové kanalizace, nebo připravenou odbočkou v rámci opravy dešťové kanalizace – viz. situační výkres.

V případě zjištění nízkého krytí pod vozovkou, budou tyto přípojky obetonovány s vyztužením pomocí kari sítě, případně bude pro zvýšení únosnosti provedena přechodová betonová deska – viz. vzorové příčné řezy odvodnění.

V dané lokalitě nedojde ke zvýšení odtoku dešťových vod.

I s ohledem na použité příčné a podélné sklony je nutné správné vyspádování povrchu, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Zemní plán bude mít příčný sklon 3,00 %.

## **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 nové (obměna značení stávajícího, aktuální stav dopravního značení bude posouzen před zahájením stavby):

#### **ÚSEK 2 – Bláhova - Doležalova:**

##### **DZ stávající obnovená :**

**IS 22e** - „Označení názvu ulice Bláhova - bude sneseno a přemístěno dle určení investora

**IS 22c** - „Označení názvu ulice Slezákova - bude sneseno a přemístěno dle určení investora

**IS 22e** - „Označení názvu ulice Doležalova - bude sneseno a přemístěno dle určení investora

##### **DZ nově umístěné značení:**

**IP12** – vyhrazené parkoviště pro invalidy (rozpočtově za Obcí u parkoviště před COOP)

Dopravní zařízení:

**Z11g** – doplnění sloupků červených kulatých (viz. situace) – 4ks - označení připojení účelové komunikace

##### **Je navrženo následující vodorovné dopravní značení:**

**V10b** – vyznačení parkovacích stání

„**V15**“ – symbol – Osoba na invalidním vozíku – nástřik v barevném provedení odpovídající příslušné značce - bílé

Vzhledem k povětrnostním podmínkám se navrhuje nejdříve VDZ předznačení barvou a posléze bude provedeno platem.

##### **podklady pro vytýčení stavby.**

Jako podklad pro vytýčení stavby bude sloužit geodetické zaměření s vyznačením pevných vytyčovacích bodů.

Vzhledem k opravě stávající vozovky bude vytýčení vycházet velkou měrou ze stávající polohy vozovky.

##### **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. V rámci stavebních prací dojde k úpravám chodníků v místech vstupu do objektů, a proto tím bude dotčen stávající stav. Bude vytvořeno minimálně jedno místo, kterým budou moci osoby s omezenou schopností pohybu a orientace překonat staveniště. Například přes výkop dojde k osazení lávky se zábradlím a spodním madlem pro možnost mapování bílou holí.

#### **PODKLADY PRO VYTÝČENÍ STAVBY.**

Jako podklad pro vytyčení stavby bude sloužit geodetické zaměření s vyznačením pevných vytyčovacích bodů. Vzhledem k modernizaci stávající vozovky bude vytyčení vycházet velkou měrou ze stávající polohy vozovky.

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

Je též nutno dodržet příčné sklony a 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 stmelovou 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 započatím 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.**

**Viz vyjádření v části E. Dokladová část.**

#### **NAKLÁDÁNÍ S ODPADY**

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu.

Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečné odpady (např. dehet) budou recyklovány, případně s nimi bude dále nakládáno dle platných právních předpisů. Vyřezovaný materiál obrusné vrstvy komunikace bude recyklován a znovu využit na zpevnění krajnic. Vlastní manipulace

s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezení prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.). Frézink bude odvážen na cestmistrovství do Hlinska.

**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– viz. vyjádření.**

Před realizací projedná způsob nakládání s odpady investor (provozovatel) se zhotovitelem stavby. Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů - zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Řezání, případně lámání kamene, odstranění kamene u propustků
01 04 08	Odpadní štěrk a kamenivo Neuvedené pod č.01 04 07	Kamenivo, štěrky při případné sanaci podkladních vrstev
01 04 06	Odpadní písek a jíl pod číslem 17 03 01	Jíl, nánosy písku
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 01 02	Cihly	Předpoklad + zbytky cihelných kolmých čel propustků
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, poklopy šachet, hydrantů a vodovodů, svislé dopravní značky, zábradlí
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina	Zemina při výkopu podél obrub a při ukládání potrubí dešťové kanalizace

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

Vlastnictví konstrukčních vrstev vozovky je dle zákona připisováno majiteli příslušné komunikace – Správa a údržba silnic Pardubického kraje.

**V případě odpadu tvořeným asfaltovými směsí je nutné k odpadu přistupovat jako k odpadu nebezpečnému a postupovat v souladu s vyhláškou 130/2019 Sb.**

Polycyklické aromatické uhlovodíky (dle Vyhlášky č. 130/2019 Sb.)

Na základě Vyhlášky č. 130/2019 Sb., Přílohy č. 1 Celkové množství polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU), lze odebrané vzorky:

**Vzorek – V2**

vrstvu V2-1 (PR + ACO 11) zařadit do třídy ZAS-T1

vrstvu V2-2 (ACP 22) zařadit do třídy ZAS-T1

vrstvu V2-3 (PM) zařadit do třídy ZAS-T3

**Vzorek – V6**

vrstvu V6-1 (ACO 11) zařadit do třídy ZAS-T1

vrstvu V6-3 (PM) zařadit do třídy ZAS-T1

**Vzorek – V12**

vrstvu V12-1 (PR + ACO 8) zařadit do třídy ZAS-T1

vrstvu V12-2 (ACP 22) zařadit do třídy ZAS-T1

vrstvu V12-3 (PM) zařadit do třídy ZAS-T1

**Vzorek – V15**

vrstvu V15-1 (ACO 11) zařadit do třídy ZAS-T1

vrstvu V15-2 (ACP 22) zařadit do třídy ZAS-T1

vrstvu V15-3 (PM) zařadit do třídy ZAS-T1

**V případě odpadu tvořeným asfaltovými směsí je nutné k odpadu přistupovat jako k odpadu nebezpečnému a postupovat v souladu s vyhláškou 130/2019 Sb. resp. novelizovaná platná Vyhláška č. 273/2021 Sb. Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady.**

**V diagnostice vozovky/vrtech vozovky (příloha E.1.4) je obsažen rozbor PAU.**

**V závislosti na doloženém výsledku akreditovanou laboratoří na obsah polycyklických aromatických uhlovodíků bude možné daný materiál použít znovu na stavbě nebo s ním nakládat jako s běžným stavebním odpadem.**

Polycyklické aromatické uhlovodíky (dle Vyhlášky č. 130/2019 Sb.)

- Na základě Vyhlášky č. 130/2019 Sb. a nově platná Vyhláška č. 273/2021 Sb. Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady.

- ZAS T1 a T2 lze použít do krajnic, na polní cesty, zásypy, apod.
- ZAS T3 a T4 lze zrecyklovat za studena na místě. Jinak je to odpad.
- T3 a T4 když opouští stavbu, tak je to normální odpad, sypanina. Pouze pokud je obsah benzo(a)pyrenu  $\geq 50 \text{ mg.kg}^{-1}$ , tak se jedná o nebezpečný odpad

4) Do 31. prosince 2023 je znovuzískaná asfaltová směs vedlejším produktem, pokud splní požadavky vyhlášky č. 130/2019 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem, ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti zákona.

(5) Do 31. prosince 2023 přestává být znovuzískaná asfaltová směs nebo asfaltová směs vyrobená z odpadní asfaltové směsi odpadem, pokud splní požadavky vyhlášky č. 130/2019 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti zákona.

Pokud se odpadní znovuzískaná asfaltová směs s obsahem benzo(a)pyrenu  $\geq 50 \text{ mg.kg}^{-1}$  nepoužije způsobem, který je v souladu s ustanoveními této vyhlášky, jedná se o nebezpečný odpad zařazený dle Katalogu odpadů jako 17 03 01\* Asfaltové směsi obsahující dehet.

Samotná stavby nevyvolává navýšení emisí.

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší.

## **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**

S ohledem na vliv stavby na životní prostředí během provádění stavebních prací, budou dodrženy hygienické limity hluku ze stavební činnosti dle NV o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací 272/2011 Sb. ze dne 24. října 2011, mimo jiné s ohledem na způsob výpočtu hygienického limitu  $L_{Aeq,s}$  pro hluk ze stavební činnosti pro dobu kratší než 14 hodin, dle Přílohy 3, Část B.

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:

#### 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;

#### 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)

- Při vstupu mechanizace do zamokřených ploch nesmí dojít k úniku ropných a dalších škodlivých látek do vodního prostředí.
- Při betonování v zamokřené ploše či její blízkosti budou přijata taková opatření, aby nedošlo k úniku cementových látek do povrchových vod.
- Veškerá mechanizace, která bude zajiždět do zamokřené plochy, bude používat ekologicky odbouratelné náplně. Při stavbě nedojde k znečištění toku škodlivými látkami (olej, nafta, apod..).
- Odvodňovací příkop je navržen nad hladinou podzemní vody, nebude docházet k jejímu umělému snižování. Příkop naopak svojí funkcí bude převádět zachycené vody dešťové do podložních vrstev a tím obohacovat spodní zvodeň.

## OCHRANNÁ PÁSMA

Do této ochrany spadají zvláště chráněná území, přírodovědecký nebo esteticky velmi významná nebo jedinečná. Řídí se zákonem č. 114/1992 Sb. Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny. Kategorie zvláště chráněných území jsou:

- národní parky (NP) -ne
- chráněné krajinné oblasti - ne

Do soustavy Natura 2000 - ne

### ***Ochranná pásma v oblasti památkové péče***

Ochranná pásma vyhlášují obce s rozšířenou působností ve spolupráci s organizacemi státní památkové péče. Formu a politiku státní památkové péče upravuje zákon č. 20/1987 Sb. Zákon České národní rady o státní památkové péči. Patří sem:

- Nemovité kulturní památky - NE
- Památkové rezervace - ne
- Památkové zóny - ne

Každé vymezení obsahuje předmět ochrany, důvod vymezení, popis hranice ochranného pásma a stanovení podmínek pro činnost v ochranném pásmu.

Podle §14 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči je vlastník povinen k zamýšlené stavbě, konstrukci, terénním úpravám atd. v ochranném pásmu výše uvedených památek si předem vyžádat závazné stanovisko obecního úřadu obce s rozšířenou působností, není-li tato jeho povinnost podle tohoto zákona nebo na základě výše uvedeného zákona vyloučena. V závazném stanovisku se dotčený orgán vyjádří, zda uvedený záměr je přípustný a za jakých podmínek.

### OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.

### OCHRANNÉ PÁSMO INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

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

#### Stavba se nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí:

Stavba se nachází v ochranném pásmu plynárenského zařízení, ochranném pásmu telekomunikačních sítí, vodovodního řádu, kanalizace, elektrického vedení nadzemního a podzemního. 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.

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

#### u silových kabelů podzemních

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

#### u silových kabelů nadzemních

a) u napětí nad 1kV a do 35kV včetně	
1. pro vodiče bez izolace	7 m (prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení)
2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
b) u napětí nad 35kV do 110 kV včetně	12 (15)m
– pro vodiče bez izolace	
- pro vodiče s izolací základní	5 m
c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m (20m – realizovaná stavba do 31.12.1994)
d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m (25 m – realizovaná stavba do 31.12.1994)



e) u napětí nad 400 kV	30 m
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m

u elektrických stanic

u venkovních elektrických stanic a stanic s napětím větším než 52 kV v budovách	20 m (od vnějšího líce obvodového zdiva, od odpojení)
u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV	7 m (od vnější hrany půdorysu)
u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech	2 m (od vnějšího pláště)
u vestavěných elektrických stanic	1 m (od obestavění)

u slaboproudých kabelů

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

plynovodní potrubí a technické vybavení

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

u vodohospodářských řadů a kanalizačních stok

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

zásobování teplem



Zařízení na výrobu a rozvod tepelné energie	2,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Výměňkové stanice	2,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)

- do východní části řešeného území zasahuje trasa radioreleového spojení
- v řešeném území se nachází ochranné pásmo letiště a letištního radiolokačního prostředku

### PÁSMO VODNÍHO ZDROJE

V zájmovém území se nenachází.

Řešená lokalita se nenachází v záplavovém území (posouzeno pro Q100). Řešená lokalita se nenachází v poddolovaném území.

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

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!  
viz.dokladová část

### 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 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN 839061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle těchto norem bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).

### ORGANIZACE VÝSTAVBY

Dojde k částečnému i úplnému omezení provoz v řešeném úsek rekonstrukce. Přístup vlastníků nemovitostí bude omezen na minimum, vždy s ohledem na konkrétní práce.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna.

Přístup na stavbu bude možný po silnicích:

I/37 a dále příjezd od Dražkovic po silnici III/340/30

II/324 a dále příjezd od Dražkovic po silnici III/340/30

III/340 26 – v Ostřešanech příjezd od Nemošic nebo od Chrudimi

III/340 31 – v Ostřešanech příjezd ze směru od Mikulovic napojení na III/34026

III/34039 – příjezd od Mnětic pro vozidla do 10 t

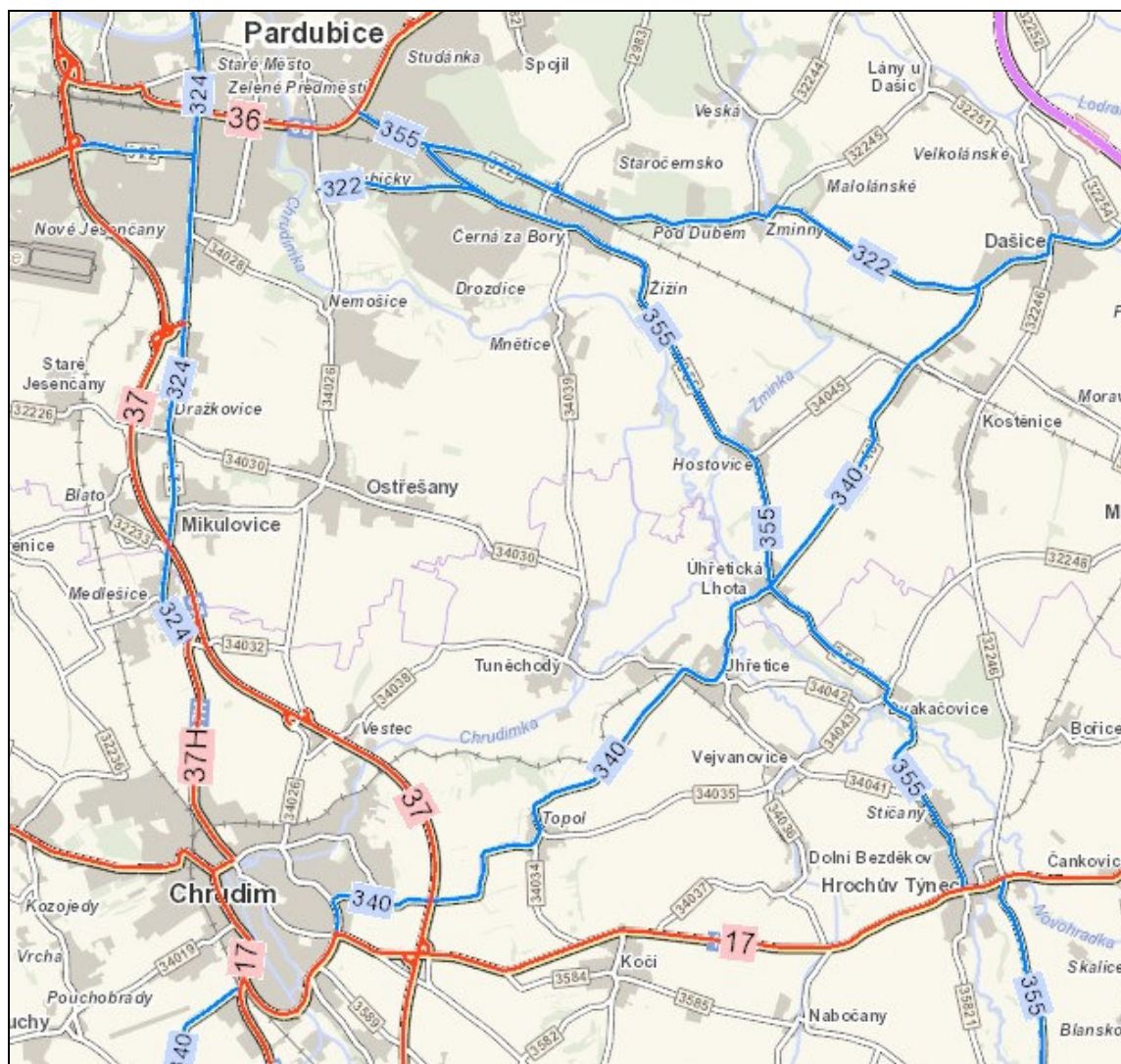
III/340 39 – příjezd od Tuněchod napojení v Tuněchodech na silnici 340/38 – příjezd těžkých vozidel

**Pro plnou uzavírku je navržena objízdná trasa.**

### Objízdné trasy

Přesné vedení objízdných tras pro osobní, nákladní vozidla a autobusy bude navrženo až při realizaci stavby v rámci realizace jednotlivých úseků.

Objízdné trasy mohou být vedeny po okolních silnicích I., II. až III. tříd a místních komunikacích.



Pro vozidla nákladní dopravy je navržena objízdná trasa po silnicích I/37 a II/324 ve směru na Chrudim a dále Tuněchody, Ostřešany.

Z důvodů omezené únosnosti a šířky mostu č.34039-1, 34039-2 v obci Mnětice (B20 10 t, jedinné vozidlo 17 t), nelze vést objízdnou trasu pro nákladní vozidla po silnici III/34039 ze směru a ve směru Černá za Bory)

V obci Ostřešany bude umožněn přístup do zástavby po místních komunikacích hlavně pro osobní vozidla.

Pro obslužnost obce autobusy MHD budou dle předběžné dohody se zástupci obce vyčleněny možné objízdné trasy, případně místa pro otáčení vozidel v obci. Dále bude projednáváno dle konkrétních stávajících podmínek a zvolených stavebních úseků.

Na jednání ze dne 10.3.2022 byl vznesen návrh na dočasné omezení obslužnosti Ostřešánek na nezbytně nutnou dobu – tento návrh bude projednán v době realizace stavby a omezen na co nejkratší dobu.

Při dokončovacích pracích dojde k omezení provozu, především formou snížení maximální povolené rychlosti v místě lokálních oprav, předpoklad je 30 km/h.

Přechodné dopravní značení:

během provádění stavebních prací bude provedeno dle konkrétních podmínek dle TP 66 – „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“.

Veškerá dopravní omezení a objízdná trasa musí být vyznačena s ohledem na dopravní situaci a příslušné místní podmínky. Vyznačená trasa bude v souladu s patřičnými ČSN a TP, zejména:

Přechodné dopravní značení během provádění stavebních prací bude provedeno dle konkrétních podmínek dle TP 66 – „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“.

Objízdná trasa bude po dokončení stavby uvedena do původního stavu. Přechodné dopravní značení během provádění stavebních prací bude provedeno dle konkrétních podmínek dle TP 66 – „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“ - zejména B/15 a dále B/3, B/4, B/1, B/2, B/3, B/5.1, B/5.2, B/6, B/8, B/16, B/24, B/25.1, C/2, C/4, C/5, C/6, C/11, C/13.

TP 66 - ZÁSADY PRO OZNAČOVÁNÍ PRACOVNÍCH MÍST NA PK

TP 169 - ZÁSADY PRO OZNAČOVÁNÍ DOPRAVNÍCH SITUACÍ NA PK

TP 205 - ZÁSADY PRO PROMĚNNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

**Zhotovitel stavby předloží před zahájením vlastní dokumentaci DIO ke schválení.**

Zahájení stavby v době zpracování PD není známo.

Předpokládaná doba výstavby 18 měsíců (hrubý odhad).

Realizace stavby se doporučuje rozdělit na stavební úseky dle PD, případně úseky rozdělit na etapy.

Pro realizaci stavby musí být koordinováno s časově s připravovanými stavebními záměry:

**1/ Tlaková splašková kanalizace v Ostřešánkách (investor Obec Ostřešany – termín není znám)**

**2/ REKO VTL OSTŘEŠANY – CHRUDIM – číslo stavby 7700102146 – realizace plánována v roce 2024 (oprava stávajícího vtl plynovodu ve staničení cca 1,189**

**3/Plánovaná akce výstavby chodníků propojující Ostřešany – Ostřešánky – investor Obec Ostřešany**

Stavbu se navrhuje provádět při plné uzavírci s dovozením vjezdu vozidel stavby, vozidel IZS.

**Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno pomocí mobilních zábran.**

## 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.

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!  
viz.dokladová část

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

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

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

**Možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě:**

Oprava samotné vozovky nevyvolává řešení dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Při opravě stávajících zpevněných plocha chodníků, kde dochází ke snížení podsádky sil. obruby dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace doplněny varovné pásy pro nevidomé a slabozraké z betonové dlažby s hmatným povrchem barvy kontrastní k okolnímu povrchu – **bílé**.

Varovné pásy mají šířku 0,40 m a oznamují vstup do nebezpečného prostoru. Pásy jsou navrženy dle ČSN 73 6110/Z1.

V místě, kde se silniční obruba sníží na podsádku 0 až +2,+5 cm, je proveden varovný pás v šířce 0,40 cm rampově vytažen až do místa, kde podsádka silniční obruby dosahuje min. +8 cm.

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. A TN TZUS 12.03.04.-06.

Pochozí zpevněné plochy, sjezdy, autobus. zastávky, parkovací plochy

**chodníky:**

- v základní šířce 1,50 až 2,25 m
- s příčným spádem 1-2%
- zvýšená podsádka chodníkové obruby na + 6 cm tvoří přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké, dále stávající zástavba, stávající podezdívky oplocení



- umělá vodící linie – je navržena v místech, kde dochází k přerušení přirozené umělé linie na délku větší než 8,00m, bude provedena v šířce 0,40 m hmatnou dlažbou s podélnými drážkami, navazuje na přirozenou vodící linii – navrhuje se v barvě bílé
- podélný sklon chodníků - max.podélný sklon nesmí přesáhnout 8,33 %
- přístup ke sníženým obrubám bude provedeno:

tak, že v celé délce snížené obruby bude zachován příčný sklon max.+ 2 % a dále v šířce 1,0 m bude provedeno rampové vypádování chodníku směrem ke snížené obrubě max.však ve sklonu 12,5%

nebo

- bude zachován průchozí prostor v min.šířce 0,90 m chodníku s příčný sklonem chodníku 2 % bez snížení plochy, směrem ke snížené obrubě budou provedeny rampové nájezdy v šířce 1,00 m se sklonem max 12,5 % ze strany od silnice

Nebo

- sjezd přes průběžný chodník, z důvodů stáv.výškových a terénních poměrů bude řešen sjezd přes sklopený silniční obrubník s příčným sklonem větším než 1:2,5 (40,0 %) - viz.vyhl.398/2009 příl.č.2 čl..1.2.4, varovný pás se proto neprovádí

### **Místa pro přecházení**

**a stavební úpravy usnadňující přecházení chodců** (jedná se o stavební úpravy pro přecházení chodců přes silnici III. třídy a u napojení místních komunikací na silnici III.třídy (viz.níže), kde dle normy ČSN 73 6110/Z1 a bodu 10.1.3.1.3 a 10.1.3.1.4. se vzhledem k intenzitě chodců a významu komunikace a dle požadavku DI Policie ČR místa pro přecházení nenavrhují. Tyto úpravy jsou však stavebně navrženy tak, aby jejich parametry vyhovovaly požadavkům míst pro přecházení a vyhláše 398/2009)  
podrobně viz. situace

### **Úsek 2**

Přecházení přes silnici III/340 30 navržena:

- km 0,166 88 – místo pro přecházení (u prodejny)
- km 0,348 69 – místo pro přecházení (u kostelíčka)
- dále jsou zde navržena místa usnadňující přecházení přes napojené místní komunikace v trase pravostranného chodníku v km 0,060 ul. Bláhova, v km 0,416 ul.Doležalova viz. situace

### **Sjezdy**

- jedná se o stávající sjezdy k nemovitostem nebo významné sjezdy
  - jsou navrženy s upřednostněním chodníku nad sjezdem, přes průběžný chodník. Max. délka snížené obruby u sjezdu 6,00 m s výškou podsádky + 0,00 až 50 mm.- viz. situace.
  - v místech, kde podsádka silniční obruby bude menší než 8 cm, bude obruba lemována varovným pásem v šířce 40 cm z hmatné dlažby barvy kontrastní k barvě povrchu sjezdů – hmatná dlažba barvy bílé protažena až do výšky 8 cm
  - sjezdy – budou provedeny tak, že v celé šířce snížené obruby sjezdu bude zachován příčný sklon max.+ 2 % a dále v šířce 1,00 – 1,50 m bude provedeno rampové vypádování chodníku směrem ke snížené ploše sjezdu max.však ve sklonu 12,5%
- nebo

sjezd přes průběžný chodník - bude zachován průchozí prostor v min.šířce 0,90 m chodníku s příčný sklonem chodníku 2 % bez snížení plochy, směrem ke snížené obrubě budou provedeny rampové nájezdy v šířce 1,00 m se sklonem max 12,5 % ze strany od silnice

**parkovací plochy jsou navrženy u objektu SO 102.2 (ÚSEK 2):**

Návrhové vozidlo - pro základní rozměr pro vozidla skupiny 1a - osobního vozidla - délka 4,75 m a šířka 1,75 m dle (ČSN 73 6056):

Z celkového počtu 15 parkovacích stání pro osobní vozidla je navržena 1 stání pro osoby imobilní (stání je navrženo v parkovišti před obchodním zařízením, v blízkosti kostelíčka se nachází další stávající parkovací plochy)

- šířka stání pro osoby imobilní - 3,50 m
- délka 4,75 m a je zde zajištěn přímý bezbariérový přístup na komunikace pro chodce – viz. situace

**Prvky dle vyhlášky 398/2009 Sb. varovné pásy, signální pásy a umělá vodící linie jsou navrženy ze skladebné dlažby tvaru parkety s hmatovou úpravou z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. §7, ve znění NV č. 312 Sb. a NV č.215/2016 Sb. platné od 1.1.2017 a v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06**

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

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: Jana Förstlová  
Kontakt: Prodin a.s.  
K Vápence 2745  
530 02 Pardubice  
tel. +420 725 601 925

V Pardubicích, aktualizace PDPS ÚSEK 2 - 12/2024