




# D.2.1. SO 101 PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	KOLEKTIV		<div> FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ</div>	
ZPRACOVAL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC: ZÁMRSK	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ 125, 532 11 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	3019-24-3
AKCE: <b>REKONSTRUKCE SILNICE III/3152 ZÁMRSK – DOBŘÍKOV</b>			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	3019
			DATUM:	01/2024
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBJEKT: <b>D.2.1. SO 101 – SILNICE III/3152</b>			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: <b>D.2.1.1.</b>
OBSAH: <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>				

Stavba: Rekonstrukce silnice III/3152  
Zámorsk - Dobříkov

Objekt: SO 101 – Silnice III/3152

D.2.1.1. – Technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

## OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU .....	3
1.1.	Označení stavby .....	3
1.2.	Stavebník, objednatel stavby .....	3
1.3.	Zhotovitel projektové dokumentace .....	3
1.4.	Uvažovaný správce .....	3
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ .....	4
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH VYUŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM) .....	8
3.1.	Provedené průzkumy a měření, podklady k SO 101 .....	8
3.2.	Podklady pro projektování SO 101 .....	9
4.	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....	9
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ .....	10
5.1.	Kategorie komunikace .....	10
5.2.	Směrové řešení .....	10
5.3.	Výškové řešení .....	10
5.4.	Příčné uspořádání .....	10
5.5.	Konstrukce vozovky .....	10
5.6.	Zemní těleso .....	10
5.7.	Bourací práce .....	12
5.8.	Zemní práce .....	12
5.9.	Vytyčení .....	12
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE .....	12
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTLNÝCH SIGNALŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....	13
7.1.	Dopravní značení .....	13
7.2.	Bezpečnostní zařízení .....	13
7.3.	Obslužná zařízení silnic a dálnic .....	13
8.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU 13	
9.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ .....	14
10.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZU .....	14
11.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE .....	15
11.1.	Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu .....	15
11.2.	Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením .....	15
11.3.	Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením .....	15
11.4.	Použití výrobků pro bezbariérová řešení .....	15
12.	POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE .....	15

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

### 1.1. Označení stavby

Název stavby	Rekonstrukce silnice III/3152 Zámorsk - Dobříkov
Kraj	Pardubický
Obec	Zámorsk, Dobříkov
Katastrální území	Zámorsk (790958), Dobříkov (627861)
Druh stavby	Rekonstrukce
Stupeň PD	PDPS

### 1.2. Stavebník, objednatel stavby

Pardubický kraj  
Komenského náměstí 125  
530 02 Pardubice

### 1.3. Zhotovitel projektové dokumentace

#### 1.3.1. Generální projektant

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

#### 1.3.2. Hlavní inženýr projektu

Miloš Bednář, DiS.  
tel.: 465 323 931  
email: [bednar@mdsprojekt.cz](mailto:bednar@mdsprojekt.cz)

#### 1.3.3. Projektant objektu SO 101

Miloš Bednář, DiS.  
tel.: 465 323 931  
email: [bednar@mdsprojekt.cz](mailto:bednar@mdsprojekt.cz)

### 1.4. Uvažovaný správce

Pardubický kraj  
Komenského náměstí 125  
530 02 Pardubice

Zastoupený:  
SÚS Pardubického kraje  
533 03 Pardubice, Doubravice 98

STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM Jedná se o dopravní stavbu, která řeší rekonstrukci silnice III/3152 v délce 1753,00 m a rekonstrukci mostu přes Loučnou.

Začátek úseku ev.km 2,745 liniového staničení silnice III/3152 = km 0,057 00 lokálního staničení akce

Konec úseku ev.km 0,992 liniového staničení silnice III/3152 = km 1,810 00 lokálního staničení akce.

Na základě výsledků diagnostiky vozovky byly provedeny návrhy v podobě úpravy krytu a ty v projektové dokumentaci aplikovány na 3 úseky rekonstruované části silnice III/3152.

## 1. Úsek:

Na začátku úseku silnice III/3152 km 0,057 00 (ZÚ) – 0,160 00 dle projektového staničení bude provedena obnova asfaltového krytu v tl. 100 mm.

Vzhledem k časovému odstupu od zahájení projekčních prací (cca 10 let), bude po odfrézování krytu provedeno vyhodnocení stavu vozovky, a v případě nevyhovujícího stavu bude provedena recyklace za studena na místě i v tomto úseku, v návaznosti na odsouhlasení TDI.

## 2. Úsek:

V intravilánovém úseku silnice III/3152 – km 0,160 00 – 1,340 00 bude provedeno celoplošné odfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 100 mm a následně bude provedena recyklace za studena na místě. Na základě výsledků průkazní zkoušky směsi recyklované za studena RS 0/45 C (na místě) dle TP 208, bude jako pojivo použito cementu CEM 32,5 R v dávkování 4 % pro konstrukční vrstvu tl. 150 mm.

Na zrecyklovanou konstrukční vrstvu tl. 150 mm, bude provedena pokládka podkladní vrstvy z ACP 16+ CRmB tl. 60 mm a ohrusné vrstvy z ACO 11 tl. 40 mm. Celkem tedy 100 mm nových asfaltových vrstev a tím nedojde k nadvýšení krytu.

V tomto úseku zůstane stávající šířkové uspořádání. Pouze na mostě ev.č. 3152-2 a na jeho předmostích bude provedena návrhová kategorie S 7,5. Stávající šířka ohrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 5,5 – 6,5 m. Z důvodu provádění recyklace na místě bude provedena výšková a směrová úprava silničních betonových ohrub s předlážďením chodníku. Poškozené ohruby budou vyměněny za nové. Ve vnitřních hranách směrových oblouků v úsecích výskytu síťových trhlin budou osazeny nové silniční ohruby s podsádkou 120 mm podél nichž bude voda, která poruchy způsobuje, sváděna do uličních vpustí. Stávající uliční vpusti budou vybourány a nahrazeny novými včetně přípojek. Celkem se jedná o 27 ks uličních vpustí a 5 ks nových.

V km 0,375 se nachází stávající dělicí ostrůvek. Tento ostrůvek bude před prováděním recyklace demontován a před pokládkou asfaltových vrstev obnoven. Úprava se týká i vybočení pravostranného stávajícího chodníku.

## 3. Úsek:

V extravilánovém úseku silnice III/3152 – km 1,340 00 – 1,810 00(KÚ), bude provedena recyklace za studena s nadvýšením krytu o 100 mm. Na základě výsledků průkazní zkoušky směsi recyklované za studena RS 0/45 C (na místě) dle TP 208, bude jako pojivo použito cementu CEM 32,5 R v dávkování 4 % pro konstrukční vrstvu tl. 150 mm. Na zrecyklovanou konstrukční vrstvu tl. 150 mm, bude provedena pokládka podkladní vrstvy z ACP 16+ CRmB tl. 60 mm a ohrusné vrstvy z ACO 11 tl. 40 mm. Celkem tedy 100 mm nových asfaltových vrstev a tím dojde k nadvýšení krytu.

V tomto úseku se stávající šířka ohrusného krytu vozovky pohybuje v rozmezí cca 4,8 – 5,6 m. V celém úseku chybí nezpevněné krajnice min š. 500 mm. Na základě požadavků správce bude v celé délce úseku provedeno doplnění krajnic a úprava šířky

vozovky na min. 5,50 m. Stávající kraje budou odtěženy a násypem rozšířeny pro umístění krajnic š. 500 m a pro získání šířky vozovky 5,50m.

V km 1,712 bude provedena úplná obnova příčného propustku DN 600. Pod propustkem bude provedena výměna podloží v tl. 300 mm (2x150 mm z ŠDb 0/63) pro dosažení  $E_{def2min} = 45 \text{ MPa}$  na základové spáře.

V úseku km 1,420-1,810 po levé straně komunikace dle staničení PD, se nachází stávající podzemní kabel VO ve správě Obce Zámorsk. Vzhledem k nejisté poloze, bude tento kabel v případě obnažení stranově přeložen v délce cca 410 m.

Mostní objekt je navržen s převáděnou komunikací s kategoriálním uspořádáním dle ČSN 73 6110 a 73 6101 šířce 7,50m. Kategorie komunikace je MS2 9/7,5/50. Volná šířka vozovky komunikace je tedy 6,50m ( $0+3,25+3,25+0=6,50\text{m}$ ). Šířkové uspořádání mostního objektu je dle ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů, potažmo 73 6101 – Projektování silnic a dálnic a 73 6110 – Projektování místních komunikací. Levá i pravá strana vozovky komunikace je osazena zádržným systémem dle ČSN 73 6201. Celková volná šířka mostu je 9,00m. Mostní objekt je navržen jako šikmý s pravou šikmostí  $63,26^\circ$ . Celková délka mostu je 31,443m s délkou přemostění 23,514m (kolmá 21,00m). Mostní objekt a předmostí objektu jsou navrženy s pravostranným chodníkem šířky 2,25m (1,50m šířka pruhů chodníku), a levostrannou římsou šířky 0,80m. Délka přemostění je navržena s ohledem na požadavky povodí Labe a skutečnosti, že stavba se nachází v intravilánu obce v zastavěné části. Délka přemostění je navržena v souladu s postupem prací a realizací založení objektu v místě stávajících opěr mostu.

S ohledem na skutečnost, že mostní objekt slouží jako most přes stálý vodní tok (řeka Loučná), je velikost mostního otvoru navržena proporčně s maximální šířkou a výškou. Velikost navrhovaného mostního otvoru nového mostu je celkem  $44,50\text{m}^2$ . Velikost stávajícího mostního otvoru je  $37,80\text{m}^2$ . Velikost nového otvoru tedy je větší celkem 1,18x.

Kóta podhledu nosné konstrukce je v ose komunikace navržena proměnná 255.688 – 255.876 m n.m. s tím, že kóta podhledu stávající konstrukce se je konstantní 255.915 m n.m. Celková šířka mostního otvoru stávajícího je 23,022m a šířka otvoru navrhovaného objektu je 23,514m.

Tvar koryta vodního toku pod mostem bude ponechán. V místě odstraněného stávajícího mostu bude rozebráno stávající opevnění břehů koryta toku s tím, že se provede nové natrasování břehů s napojením na stávající břehy v místě nátoky a výtoku.

Vlastní břehy budou vysvahovány ve sklonu 1 : 1,5 a napojeny na stávající stav. Délka úpravy břehů je navržena 20,00m. Zajištění paty břehu je navrženo betonovou patkou o průřezových rozměrech 0,40x0,80m v celé délce úpravy. Koryto toku bude opevněno kamennou dlažbou do betonového lože v tl. 250+100mm s vyspárováním na MC se zajištěním příčnými prahy o průřezových rozměrech 0,40x0,80m. Do stávajícího vodního toku jsou vyústěny kanalizační trouby daného průměru. V rámci rekonstrukce mostu budou tyto vyústění obnoveny v novém odláždění pod mostem. Bude se jednat o obnovu vyústění DN 800 vlevo před mostem, dále vyústění DN 1000 a DN 600 vpravo před mostem. Všechny vyústění budou provedeny skrz konstrukci křídel mostu. Stávající vyústění kanalizace vpravo za mostem bude nově vyústěno mimo konstrukci mostu v opevnění koryta vodního toku.

Nově navržený mostní objekt je monolitická jednopolová rámová nosná konstrukce z předpjatou betonovou příčl s proměnnou tloušťkou a konstantní šířkou.

Založení mostního objektu je navrženo jako hlubinné na vrtaných mikropilotách umístěných vždy ve dvou řadách pod plošným základovým pasem. Konstrukce základových pasů je navržena pod rámovými stěnami nosné konstrukce mostu z monolitického železobetonu. Konstrukce mikropilot, jejich délka a uspořádání je navržena v závislosti na statickém chování nosné konstrukce.

Základové pasy jsou kloubově spojeny se stojkami rámové nosné konstrukce. Stěny rámu jsou navrženy z monolitického železobetonu s vhodně umístěnou pracovní

spárou. Lícové plochy konstrukce stojek jsou ukloněny ve sklonu 6,5:1 s tím, že tloušťka stojek je proměnná a to od 0,80 do 1,80m. Šířka konstrukce stojek je navržena jako konstantní. Na konstrukce stojek rámu navazují železobetonová monolitická křídla mostu na straně vtoku a výtoku. Křídlo la. vlevo před mostem je šikmé a tvoří zároveň opěrnou zeď vodního toku. Křídlo je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vpravo před mostem je šikmé a je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vlevo za mostem je šikmé a tvoří zároveň opěrnou zeď vodního toku. Křídlo je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vpravo za mostem je rovnoběžné s osou komunikace a je vetknuto do konstrukce opěry mostu.

Vodorovná rámová příčel nosné konstrukce mostu je z monolitického předpjatého betonu proměnné tloušťky s konstantní šířkou příčného řezu. Tuhé rámové spojení stěn a desky rámu je zajištěno v tuhém rámovém koutu nosné konstrukce. Tloušťka nosné konstrukce je proměnné výšky 0,650 – 1,100m, se šířkou základního trámu 5,50m a oboustranně vyloženými konzolami 2x1,775m. Z podélného rámového trámu jsou symetricky vyloženy na obě strany chodníkové konzoly šířky 1,775m s proměnnou tloušťkou 225-475mm. Délka nosné konstrukce 27,545m (kolmá 24,60m) a šířka 9,05m. Šikmost nosné konstrukce je konstantní pravostranná 63,26°.

Na nosné konstrukci je navržena celoplošná izolace z modifikovaných AIP s pečetivou vrstvou dle ČSN 73 6242 s přetažením na spodní stavbu nosné konstrukce. Ostatní plochy betonového povrchu mostu a výběhového křídla umístěných trvale pod terénem jsou chráněny izolací proti zemní vlhkosti z asfaltového nátěru a penetračních vrstev a asfaltových pásů. Izolace vodorovné nosné konstrukce je doplněna o odvodňovací proužky z drenážního plastbetonu v odvodňovacím úžlabí. Odvodnění celoplošné izolace je svedeno odvodňovací celoplošné izolací pod podhled nosné konstrukce.

Rub konstrukce opěr a křídel je odvodněn rubovou drenáží se zaústěním do vodního toku. Rubová drenáž je navržena z PE trub DN 150mm ložených v podélném sklonu min. 3,0% na podkladní beton š. min. 300mm. Rubová drenáž pak bude obetonována mezerovitým betonem. Toto uspořádání je navrženo dle ČSN 73 6244.

Přechodové oblasti obou opěr mostu jsou řešeny se standardním souvrstvím se samostatným přechodovým klínem dle ČSN 73 6244 – Přechody mostů pozemních komunikací. Nad přechodovou oblastí v kontaktu s čelem nosné konstrukce, jsou navrženy betonové prahy.

Na mostě je navržena levostranná železobetonová monolitická římsa celkové šířky 0,80m a pravostranný železobetonový monolitický chodník šířky 2,25m. Vyložená římsová a chodníková část přes nosnou konstrukci a konstrukci křídel je široká 250mm s výškou římsy 550mm. Na konstrukci chodníků je navrženo zábradlí v. 1,10 m se svislou výplní. Zábradlí je kotveno prostřednictvím patních plechů a kotev do konstrukce monolitického chodníku a římsy.

V konstrukci pravostranného chodníku na mostě budou osazeny plastové chráničky kruhového profilu s průměry 75/61mm v celkovém počtu 5ks. V konstrukci levostranné římsy na mostě budou osazeny plastové chráničky kruhového profilu s průměry 110/94mm v celkovém počtu 2ks.

Odrážná část konstrukce římsy a chodníku je navržena se zkosením 5:1 dle VL-4:2008 a TP 167.

Na předmostích na chodníky na mostě navazují stávající chodníky. Na konstrukci římsy na mostě navazují rampová napojení. V místě ukončení chodníků, nebo rampových napojení, u místních komunikací bude provedeno snížení obruby na 20mm.

Výkopy pro výstavbu mostního objektu jsou navrženy částečně jako otevřené se sklony svahu 1:1,5 nebo 1:1 a částečně z důvodu stísněných podmínek intravilánu jako pažené. Projekt předpokládá použití záporového pažení.

Převedení vody ve vodním toku po dobu výstavby je navrženo v době realizace obnovy opevnění na březích vodního toku. Zde bude vždy vybudována tabulová jímka na

začátku a konce úpravy koryta vodního toku a voda bude převedena troubami přes staveniště, případně bude volně téci mezi těsníci tabulovými jámkami.

Konstrukce vozovky je navržena ze tří vrstev asfaltového betonu s podkladními vrstvami vozovky. Konstrukce vozovky na mostě a na předmostích vychází z TP 170 – Návrh vozovek pozemních komunikací dle TDZ (třídy dopravního zatížení) odpovídající sčítání dopravy v daném úseku z roku 2010. Zde se vychází TDZ V. Celková tloušťka konstrukce vozovky na předmostích je tedy 420mm s tím, že na mostě jsou převedeny asfaltobetonové vrstvy v podobě ohrubné vrstvy a ochrany izolace.

Na začátku a konci mostu bude osazena tabulka s evidenčním číslem mostu ve smyslu ČSN 73 6220 a 73 6221.

Na nosné konstrukci mostu (pravobřežním křídle opěry O1.) bude osazena tabulka s letopočtem výstavby provedena vtiskem do betonu dle požadavku ČSN 73 6201.

Odvodnění povrchu vozovky je navrženo gravitačně na předmostí.

Na předmostích jsou navrženy rampová napojení konstrukce římsy a chodníky jsou napojeny na stávající chodníky. Vlevo před a za mostem jsou navrženy rampová napojení délky 2,50m ohranovaná betonovými silničními nebo záhonovými obrubníky do betonového lože. Rampová napojení jsou navržena s odlážděním z kamenné dlažby do betonového lože. V místech ukončení rampových napojení je provedeno snížení obruby na 20mm. Stávající chodník vpravo před a za mostem bude rozebrán a bude provedena jeho obnova ze zámkové dlažby do šterkového lože. Chodník bude lemován silničními obrubníky do betonového lože.

Vlevo před mostem bude provedena obnova stávajícího oplocení. Stávající oplocení bude během stavby odstraněno a po dokončení stavby bude provedeno oplocení nové. Bude se jednat o novou konstrukci monolitického betonového základu, konstrukci podezdívky z tvárnic ztraceného bednění a novou ocelovou výplň oplocení, případně dřevěnou (bude upřesněno majitelem pozemku).

Vpravo před mostem bude v odláždění pod mostem vybudováno nové revizní schodiště.

Mostní konstrukce je navržena pro silniční zatížení ČSN EN 1991-2.

Součástí akce je i úprava komunikace III/3152 v celkové délce 460,00m. V dané délce bude provedeno frézování ohrubné a podkladní vrstvy vozovky včetně vytěžení kompletní konstrukce komunikace. Kompletní úprava konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 v tloušťce 420 mm.

Vlevo za mostem podél komunikace III/3152 a podél přilehlé místní komunikace vpravo před mostem v dotčených plochách bude provedeno svahování tělesa komunikace s ohumusováním svahu, dosypávkou krajnic a zpevněním krajnic ze šterkodrti.

Konstrukce nezpevnění krajnice a násypu krajnic budou provedeny dle výkresové dokumentace. Svahy násypu tělesa komunikace a dotčené plochy v okolí mostu budou ohumusovány tl. 150 mm s osetím.

Vpravo před mostem bude provedena obnova konstrukce místní komunikace v délce cca 12,0m. Skladba konstrukce vozovky bude provedena v tl. 420mm jako na hlavní silnici.

V prostoru před a za mostem vpravo budou osazeny svislé dopravní značky. Vpravo před mostem bude osazena svislá dopravní značka 1x P02 – Hlavní pozemní komunikace. Na místní komunikaci vpravo před mostem budou osazeny svislé dopravní značky 1x B01 - Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech a dodatková tabulka 1x E12 – text (mimo zásobování). Dále zde bude osazena svislá dopravní značka 1x P04 – Dej přednost v jízdě. Vpravo za mostem bude osazena dopravní značka 1x A02a – Dvojitá zatáčka, první vpravo.

Na mostě budou osazeny zpět hladinoměry ve správě obce Zámorsk. Na opěře O1. vpravo bude umístěna měřičská lať a v polovině mostu na konstrukci zábradlí bude umístěno hladinoměrné čidlo kategorie C vše ve správě obce Zámorsk. Polohy a



umístění hladinoměru bude provedeno vždy po dohodě s jeho správcem, tzn. po dohodě s obcí.

## Poznámka:

Na základě požadavku a podmínek stavebního úřadu, byla akce v úseku km 0,076 80 – 0,220 79 podrobena změně stavby před dokončením (ZSPD). ZSPD byla vyvolána, z důvodu dodatečného návrhu chodníku podél pravého okraje silnice III/3152 v rámci samostatné a související akce "Chodník podél silnice III/3152-Zámorsk". ZSPD spočívala ve směrové, výškové a šířkové úpravě původního návrhu rekonstrukce silnice III/3152.

Původní návrh chodníku související akce "Chodník podél silnice III/3152-Zámorsk", bude v rámci RDS a během realizace koordinován s návrhem v úseku silnice III/3152, který byl dotčený ZSPD.

## Obecně:

V místech napojení vedlejších komunikací, sjezdů a přilehlých zástaveb v trase, bude niveleta ponížena s výškovým přizpůsobením vůči stávajícímu stavu provedením odtěžení rozrytého stávajícího materiálu (krytu) v tl. 100 mm a pod odtěžení v případě zjištění nevhodnosti materiálu pro recyklaci bude tento materiál odtěžen v tl. 150 mm a nahrazen stávajícím materiálem vyzískaným z rozebraného stávajícího krytu a zrecyklován.

Napojení na stávající zpevněné plochy v místech napojení komunikací bude provedeno pomocí zaříznutí stávajícího krytu v co nejmenším rozsahu, odfrézováním a pokládkou obrusné vrstvy. Vzniklá spára mezi stávajícím a novým krytem bude profrézována na tl. 40 mm a zalita asfaltovou zálivkou s podrcením z kameniva.

Návrh směrového vedení trasy vychází ze stávajícího směrového vedení komunikace III /3152 a oprava je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci této akce k žádné změně směrového průběhu III /3152 nedojde.

Stávající krajnice budou očištěny od nánosů a upraveny na základní šířku 0,50 m se zpevněním ze štěrku tl. 100 mm a s doplněním směrových sloupků. Veškeré stávající svislé dopravní značení bude vyměněno za nové a v extravilánové části budou doplněny směrové sloupky a provedeno vodorovné dopravní značení. Z důvodu rozšíření silničního tělesa o krajnice a příkopy bude provedeno pokácení 12 ks stromů v úseku km cca 1,600– 1,810 00 (KÚ).

Odvodnění komunikace v rámci tohoto objektu bude zachováno stávající s obnovou patních příkopů, podélných zatrubnění příkopů a příčných propustků a to v podobě pročistění či částečné nebo úplné výměny.

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

### 2.1. Provedené průzkumy a měření, podklady k SO 101

- Geodetické zaměření zájmového území
- Prohlídka komunikace projektantem
- Diagnostický průzkum vozovky
- Průkazní zkouška směsi
- Dendrologický průzkum
- IG průzkum

- Hlavní mostní prohlídka
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci
- Informace o pozemcích, katastrální mapa

## 2.2. Podklady pro projektování SO 101

- Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a jeho prováděcí vyhlášky (v platném znění)
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických podmínkách zabezpečujících užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č.30/2001 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích
- Nařízení vlády č.163/2002 Sb. technické požadavky na stavební výrobky
- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – MD
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích (2008/1)
- ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa na PK
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 36 5601-1 Světelná signalizační zařízení
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů
- ČSN 73 6242 Navrhování vozovek na mostech pozemních komunikací
- ČSN EN 1317-1 Silniční záchytné systémy – Část 1: Technologie a obecná kritéria pro zkušební metody
- ČSN EN 1317-1 Silniční záchytné systémy – Část 2: Svodidla – Funkční třídy
- ČSN EN 206-1 Beton. Vlastnosti, výroba, ukládání a kritéria hodnocení
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 83 Odvodnění pozemních komunikací
- TP 115 Opravy trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 186 Zábradlí na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 369/2001 Sb.

## 3. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

SO 101 je hlavním objektem pozemních komunikací a všechny ostatní objekty jsou na něj výškově a směrově napojeny a tím tvoří celek místní dopravní infrastruktury.

## 4. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

### 4.1. Kategorie komunikace

#### 1. Úsek - km 0,057 00 (ZÚ) – 0,160 00:

V tomto úseku zůstane stávající šířkové uspořádání. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 7,0 – 7,5 m. Stávající nezpevněné krajnice budou sejmuty od nánosů a obnoveny ze štěrkodrti tl. 100 mm v min. šířce 0,50 m.

#### 2. Úsek - km 0,160 00 – 1,340 00

V tomto úseku zůstane stávající šířkové uspořádání. Pouze na mostě ev.č. 3152-2 a na jeho předmostích bude provedena návrhová kategorie S 7,5. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 5,5 – 6,5 m.

#### 3. Úsek - km 1,340 00 – 1,810 00 (KÚ)

V tomto úseku se stávající šířka obrusného krytu vozovky pohybuje v rozmezí cca 4,8 – 5,6 m. V celém úseku chybí nezpevněné krajnice min š. 500 mm. Na základě požadavků správce bude v celé délce úseku provedeno doplnění krajnic a úprava šířky vozovky na min. 5,50 m. Stávající kraje budou odtěženy a násypem rozšířeny pro umístění krajnic š. 500 m a pro získání šířky vozovky 5,50 m.

### 4.2. Směrové řešení

Návrh směrového vedení trasy vychází ze stávajícího směrového vedení komunikace III /3152 a rekonstrukce je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci této akce k žádné změně směrového průběhu III /3152 nedojde. Osa komunikace je přizpůsobena a odvozena od stávajícího směrového vedení.

Navržené směrové řešení komunikace je patrné z přílohy č. D.2.1.2. Situace.

### 4.3. Výškové řešení

Návrh výškového vedení trasy vychází ze stávajícího výškového vedení komunikace III /3152 a rekonstrukce je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci této akce v intravilánových ke změně výškového průběhu III /3152 nedojde a v extravilánových částech dojde k nadvýšení krytu o 100 mm.

Navržené výškové z přílohy D.2.1.3. – Podélný profil.

### 4.4. Příčné uspořádání

Viz. odst. 5.1.

### 4.5. Konstrukce vozovky

#### SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY – OBNOVA ASFALTOVÉHO KRYTU – KM 0,000 – 0,160 00:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11	40 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
• SPOJOVACÍ POSTŘÍK KATION. ASF. EMULZÍ	PS-C 0,30 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129:2016
• ASFALTOVÝ B. MOD. PRYZOVÝM GRANULÁTEM	ACP + CRmB	60 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121, TP 148
(vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)			
• SPOJOVACÍ POSTŘÍK KATION. ASF. EMULZÍ	PS-C 0,50 kg/m <sup>2</sup>		
• FRÉZOVÁNÍ		100 mm	
CELKEM OBNOVA		100 mm	

#### SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY – RECYKLACE ZA STUDENA BEZ NADVÝŠENÍ – KM 0,160 – 1,340 00 :

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11	40 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
• SPOJOVACÍ POSTŘÍK KATION. ASF. EMULZÍ 0,3kg/m <sup>2</sup>	PS-C		ČSN 73 6129:2016
• ASFALTOVÝ B. MOD. PRYZOVÝM GRANULÁTEM (vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)	ACP+ CRmB	60 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
• INFILTRAČNÍ POSTŘÍK S PODRCENÍM DRCENÝM KAMENIVEM FRAKCE 4/8 do 2kg/m <sup>2</sup>	PI-C		
• REC. ZA STU. NA MÍSTĚ S REPROFILACÍ RS 0/32 CA TP 208		150 mm	Edef2min. = 130 MPa
• FRÉZOVÁNÍ		100 mm	
• NADVÝŠENÍ		0 mm	
• CELKEM		250 mm	

#### SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY – RECYKLACE ZA STUDENA S NADVÝŠENÍM – KM 1,340 – 1,810 00 (KÚ):

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11	40 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
• SPOJOVACÍ POSTŘÍK KATION. ASF. EMULZÍ 0,3kg/m <sup>2</sup>	PS-C		ČSN 73 6129:2016
• ASFALTOVÝ B. MOD. PRYZOVÝM GRANULÁTEM (vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)	ACP+ CRmB	60 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
• INFILTRAČNÍ POSTŘÍK S PODRCENÍM DRCENÝM KAMENIVEM FRAKCE 4/8 do 2kg/m <sup>2</sup>	PI-C		
• REC. ZA STU. NA MÍSTĚ S REPROFILACÍ RS 0/32 CA TP 208		150 mm	Edef2min. = 130 MPa
• NADVÝŠENÍ		100 mm	
• CELKEM		250 mm	

#### SKLADBA KONSTRUKCE DĚLÍČÍHO OSTRŮVKU DLE TP 170: NÚP D1, D-1, TDZ VI, PIII - BETONONOVÁ DLAŽBA:

• BETONOVÁ DLAŽBA	DL I	tl. 80 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE-DRCENÉ KAMENIVO FR. 4-8 MM	L	tl. 40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• SMĚS Z KAMENIVA STMELENÁ CEMENTEM	SC C8/10	tl. 120 mm	ČSN 73 61 24-1
• Edef= 75 MPa dle ČSN 736126-1			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDA fr.0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 60 MPa dle ČSN 736133			
• CELKEM		tl. 390 mm	

#### SKLADBA KONSTRUKCE CHODNÍKU (NOVÁ DLAŽBA NEBO PŘEDLÁŽDĚNÍ ZE STÁVAJÍCÍ) DLE TP 170: D2-D-1, CH, P III:

• BETONOVÁ DLAŽBA	DL I	tl. 60 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE-DRCENÉ KAMENIVO FR. 4-8 MM	L	tl. 30 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 50 MPa dle ČSN 736126-1			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDA fr.0-32	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 30 MPa dle ČSN 736133			
• CELKEM		tl. 240 mm	

#### SKLADBA KONSTRUKCE PŘEJEZDNÉHO CHODNÍKU VE VJEZDECH (NOVÁ DLAŽBA NEBO PŘEDLÁŽDĚNÍ ZE STÁVAJÍCÍ) DLE TP 170: NÚP D1, D-1, TDZ VI, PIII:

• BETONOVÁ DLAŽBA	DL I	tl. 80 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE-DRCENÉ KAMENIVO FR. 4-8 MM	L	tl. 40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• SMĚS Z KAMENIVA STMELENÁ CEMENTEM	SC C8/10	tl. 120 mm	ČSN 73 61 24-1
• Edef= 75 MPa dle ČSN 736126-1			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDA fr.0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 60 MPa dle ČSN 736133			
• CELKEM		tl. 390 mm	

#### SKLADBA KONSTRUKCE PŘEJEZDNÝCH PLOCH ZE ŽULOVÝCH KOSTEK (NOVÁ DLAŽBA NEBO PŘEDLÁŽDĚNÍ ZE STÁVAJÍCÍ) DLE TP 170: D1-D-1, TDZ VI, P III:

• ŽULOVÁ DLAŽBA	DL I	tl. 100 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE-DRCENÉ KAMENIVO FR. 4-8 MM	L	tl. 40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• SMĚS Z KAMENIVA STMELENÁ CEMENTEM	SC C8/10	tl. 120 mm	ČSN 73 61 24-1
• Edef= 75 MPa dle ČSN 736126-1			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDA fr.0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 60 MPa dle ČSN 736133			

CELKEM

tl. 410 mm

## 4.6. Zemní těleso

Zemní těleso v intravilánu zůstane zachováno stávající. V extravilánu bude provedeno rozšíření vozovky na min. šířku 5,50 m. Stávající kraje budou odtěženy a násypem rozšířeny pro umístění krajnic š. 500 m a pro získání šířky vozovky 5,50m.

## 4.7. Bourací práce

V rámci bouracích prací tohoto stavebního objektu bude v intravilánu provedeno frézování asfaltových vrstev tl. 100 mm. Dále budou vybourány stávající uliční vpusti s nahrazením novými včetně přípojek. V extravilánové části dle předpokladu a geodetického zaměření dojde k vybourání dvou příčných propustků a jednoho podélného zatrubnění příkopu.

## 4.8. Zemní práce

V rámci zemních prací bude provedena reprofilace patních příkopů.

## 4.9. Vytyčení

Výškové a polohové vytyčení SO 101 bude provedeno v souřadném systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnání. Zhotovitel stavby zajistí před zahájením stavebních prací vytyčení a ověření všech stávajících zařízení příslušnými správci. Trasa bude ověřena detektorem. Podle případných požadavků správců podzemních vedení budou položeny záložní chráničky.

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

S ohledem na rozsah dočasného záboru stavby bude provedeno vytyčení obvodu staveniště (dočasný zábor) a provedeno jeho vyznačení a zajištění.

## 5. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

### Hydrogeologické poměry

Hladina podzemní vody byla zastížena hned při provádění sondážních prací a následně došlo k jejímu nastoupání do úrovně 1,5 m až 1,9 m. Tato úroveň bude v průběhu roku kolísat podle množství srážek. Sondy byly prováděny ve vlhkém ročním období, uvedené hodnoty tedy budou odpovídat spíše maximu. Hladina podzemní vody bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s hladinou vody v přilehlé řece. Podzemní voda tedy bude mít vliv nejen na geotechnické parametry základových půd, ale i na samotné základové konstrukce.

### Vodní režim

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace ve stávajícím rozsahu ploch s ní souvisejících a z tohoto důvodu, režim povrchových a podzemních vod nebude nijak ovlivněn a tak zůstane stávající.

### Odvodnění

Odvodnění komunikace v rámci tohoto objektu bude zachováno stávající s obnovou patních příkopů, podélných zatrubnění příkopů a příčných propustků a to v podobě pročištění či částečné nebo úplné výměny. Povrchové odvodnění komunikace je tedy zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu vozovky do reprofilovaných patních příkopů a do uličních vpustí se zaústěním do stávající kanalizace

V km 1,712 bude provedena úplná obnova příčného propustku DN 600. Pod propustkem bude provedena výměna podloží v tl. 300 mm (2x150 mm z ŠDb 0/63) pro dosažení Edef2min. = 45 MPa na základové spáře.

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

### 6.1. Dopravní značení

Veškeré stávající svislé dopravní značky v předmětném úseku III/3152 budou demontovány a nahrazeny novými včetně sloupků a případně přeloženy do nové polohy a doplněny o nové - vše dle zákresu v C.4.- SITUACE TRVALÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ. Veškeré stávající svislé dopravní značky jsou zakresleny v C.4.- SITUACE TRVALÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ. Zákres byl proveden na základě pochůzky.

Nové svislé dopravní značení bude provedeno jako ocelové pozink, cedule s reflexní úpravou s fólií třídy 1. Cedule dopravních značek budou připevňovány na hliníkový sloupek – viz C.4.- SITUACE TRVALÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ. Sloupky dopravních značek budou upevňovány pomocí hliníkových patek a ocelových kotev do žb. patek.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno dle zákresu v C.4. - SITUACE TRVALÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ. Vodorovné dopravní značení bude provedeno v hladkém provedení barvou a obnoveno z dvousložkových plastů v provedení hladkém.

### 6.2. Bezpečnostní zařízení

V rámci tohoto stavebního objektu žádná bezpečnostní zařízení nevyskytuje.

### 6.3. Obslužná zařízení silnic a dálnic

V rámci tohoto stavebního objektu žádná obslužná zařízení silnic a dálnic nevyskytují.

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

Před započítím zemních prací je třeba požádat správce podzemních vedení o jejich vytýčení. Po odstranění stávající konstrukce vozovky se nejprve provedou přeložky inženýrských sítí a nové sítě.

Všechny práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými

postupy a z odpovídajících materiálů. Stavební činnost musí být organizována tak, aby nedošlo k úrazu provádějících pracovníků, ani ostatních osob. Staveniště musí být příslušným způsobem ohrazeno, zabezpečeno proti vstupu nepovolaných osob a přiměřeným způsobem osvětleno. Veškeré práce musí být prováděny v souladu s předepsanými technologickými postupy a z odpovídajících materiálů, které mají potřebné atesty a zkoušky. Atesty a zkoušky zabudovaných materiálů předá dodavatel stavby při kolaudaci investorovi. Vjíždění a vyjíždění ze staveniště musí být zajištěno provizorním dopravním značením. Dopravní značení musí být odsouhlaseno DI Policie ČR DI Ústí nad Orlicí. Při vyjíždění budou vozidla očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování vozovky a k možným nehodám. Zemní i ostatní práce prováděné v blízkosti podzemních i nadzemních inž. vedení je nutno řídit dle předpisů o těchto činnostech tak, aby nedošlo k ohrožení osob ani těchto vedení. Veškeré práce musí být prováděny s prokazatelnou znalostí pracovníků o průběhu stávajících i nově navrhovaných inženýrských sítí, aby nedošlo k jejich poškození. Poklopy šachet, hydrantů, vpustí, záklopy, které se vyskytují v navržené trase, je nutno osadit do nově navržené nivelety nebo na stávající terén komunikace. Poklopy nesmí být umísťovány v místě zvýšené obruby na hranici jednotlivých navržených ploch, všechny dotčené poklopy musí být celou plochou umístěny v jedné ploše. Výstavba bude prováděna za předpokladu nutného dodržení všech platných ČSN a platných bezpečnostních předpisů (vyhl. ČÚBP č. 324/1990) o ochraně zdraví a bezpečnosti práce, vyhl. ČÚBP č. 48/1982, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, dále předpisů o ochraně životního prostředí, podmínkách pro práci vyplývající z ochranných pásem podzemních vedení. Zdůraznit je nutno čištění veřejných komunikací. Po dobu výstavby je rovněž nutno dodržovat zákon č. 361/2000Sb o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášku č. 30/2001Sb. Dále bude nutno provést na staveništi provizorní dopravní opatření, která budou záviset na způsobu provádění akce (po dohodě s budoucím dodavatelem akce). Tato opatření budou nezbytně dodavatelem projednána s DI Policie ČR. Provedené výkopy je nutno zajistit pevným zábradlím. Nezbytnou podmínkou pro zahájení jakýchkoliv stavebních prací je vytyčení všech podzemních vedení, vyznačení jejich trasy a ověření přesné polohy kopanými sondami. Při práci na staveništi je třeba dodržovat nařízení vlády č. 591/2006., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem, s investorem stavby a s Policií ČR, DI Ústí nad Orlicí.

## 8. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Neobsazeno.

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

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

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

### **10.1. Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu**

V úsecích, kde dojde k úpravě silničních betonových obrub, k úpravě či předláždění chodníku, budou chodci a zvláště osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace převáděny po odfrézované vozovce vyhrazeným koridorem pomocí mobilního zábradlí se svislou výplní.

Výkopy a stavenišť musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pro pochozí rošt platí, že musí mít mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm. Pochozí plochy musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie se neumísťují žádné překážky. Výkopy a stavenišť a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průběh překážky, popřípadě lze odsunout zarážku za obrys překážky nejvýše o 200 mm. Takto musí být zabezpečeny také předměty a konstrukce s bočními stěnami nesahajícími až k zemi.

### **10.2. Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením**

Add. odst. 11.1.

### **10.3. Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením**

Pohyb osob po staveništi se sluchovým postižením se nepředpokládá. Jejich případné převedení bude řešeno dle odstavce 11.1..

### **10.4. Použití výrobků pro bezbariérová řešení**

Stavební výrobky použité pro bezbariérové řešení musí splňovat požadavky nařízení vlády 163/2002Sb. – Technické požadavky na stavební výrobky a technické návody TZUS 12.03.04.-06. „Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“.

## **11. POŽADAVKY NA DALŠÍ STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE**

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



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

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



Ve Vysokém Mýtě 01/2024

Miloš Bednář