

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: Srch						
Investor Obec Srch, Pardubická 100, 533 32 Srch									
VJEZDOVÁ BRÁNA A CHODNÍK III/0373 V SRCHU SO 101- CHODNÍK SO 102 – VJEZDOVÁ BRÁNA SO 103 – OPRAVA KRYTU SILNICE						Formát A4			
						Datum 12/2022			
						Účel PDPS			
						Č. zakázky 3111-20-021			
						Změna		Č. kopie	
Měřítko									
Obsah výkresu: TECHNICKÁ ZPRÁVA						Část dokumentace D.1.1.		Č. výkresu 1	

D.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA SO 101, 102,103

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

A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: „REKONSTRUKCE SILNICE III/343 10 KAMENIČKY“ Stavební objekty: „VJEZDOVÁ BRÁNA A CHODNÍK U III/0373 V SRCHU <u>SO 101 - CHODNÍK</u> (523/1,523/18,523/22,278/6,597, 278/11,280/2,302/4,523/1,279/28, 279/39,299/9,530/2,284/1,284/2,277/2) <u>SO 102 – VJEZDOVÁ BRÁNA</u> (523/15,286/1,523/16,285/2,287/3) <u>SO 103 – OPRAVA KRYTU SILNICE</u> (523/1) <u>SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ</u> <u>SO 801 – SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY</u>
KRAJ	: Pardubický
OBEC	: Srch
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Pardubice
CHARAKTER STAVBY	: Jedná se o vybudování vjezdové brány do obce Srch ze směru příjezdu od silnice I/37 nebo obce Stéblová. Dále se jedná o vybudování chodníku a místa pro přecházení podél silnice III/0373. Chodník a vjezdová brána včetně adaptační zóny budou nasvětleny. Návrh obsahuje řešení zdárného odvodnění nových ploch. Je navržena oprava a doplnění svislého dop.značení a doplnění vodorovného dopravní značení odpovídající provedeným úpravám.

	<p>Je navržena výsadba stromů, stávající zelené plochy dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu – budou provedeny vegetační úpravy a proveden hydroseiv.</p> <p>Dále je navržena oprava krytu st. silnice III/0373, která slouží jako oficiální nájezdová trasa pro stavbu D35 úsek Opatovice-Ostrov</p>
STUPEŇ PD	Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
POZEMKY STAVBY	<p>Celá stavba se nachází v k.ú.:</p> <p>Srch (753016)</p> <p>Viz. příloha záborový elaborát <i>Pozemky byly odečteny ze zákresu průběhu vlastnických hranic, který je pouze orientační! Viz. příloha</i></p> <p><i>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</i></p> <p><u>SO 101 - CHODNÍK</u> (523/1,523/18,523/22,278/6,597, 278/11,280/2,302/4,523/1,279/28, 279/39,299/9,530/2,284/1,284/2,277/2)</p> <p><u>SO 102 – VJEZDOVÁ BRÁNA</u> (523/15,286/1,523/16,285/2,287/3)</p> <p><u>SO 103 – OPRAVA KRYTU SILNICE</u> (523/1)</p>
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Srch (753016)
OBJEDNATEL	: Obec Srch Paardubická 100 533 32 Srch IČ: 00274283
PROJEKTANT	: Prodin a.s. K Vápence 2745 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 925 IČ 25292161 Odpovědný projektant: Jana Förstlová +420 725 601 925 ČKAIT: 0602529 Vypracoval: Jana Förstlová



	<div>+420 725 601 925</div> <div>e-mail: jana.forstlova@prodin.cz</div> <div>Objekt - SO 401</div> <div>Ing. Petr Koza</div> <div>Ing. činnost: Martina Řezaninová</div> <div>+420 725 601 963</div>
--	--

B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

a) Předmětem akce „Vjezdová brána a chodník u III/0373 v Srchu“ je vybudování chodníků, vjezdové brány a opravy krytu stávající silnice.

Budoucí stavba se nachází v zastavěné i nezastavěné části obce Srch ve směru příjezdu od I/37 a od Pohránova.

V současnosti se v dané lokalitě chodník nenachází. Chodci se pohybují po kraji vozovky.

Jelikož se lokalita nachází na začátku resp. konci obce, vozidla zde mnohdy jezdí nepřiměřenou rychlostí a tak se úsek stává pro chodce a cyklisty nebezpečným.

V rámci stavby dojde k úpravě a doplnění stávajícího souboru veřejného osvětlení včetně adaptační zóny vjezdové brány.

Celkový řešený úsek – 0,400 89 km – délka úseku se vztahuje k ose silnice III/0373

SO 101 – CHODNÍK

(523/1,523/18,523/22,278/6,597, 278/11,280/2,302/4,523/1,279/28, 279/39,299/9,530/2,284/1,284/2,277/2)

Chodník je navržen podél silnice III/0373

pravostranný chodník délka 193,06 m

levostranný chodník – délka 101,07 m

SO 102 – VJEZDOVÁ BRÁNA

(523/15,286/1,523/16,285/2,287/3)

Vjezdová brána je navržena na silnici III/0373. Vzhledem ke složitým majetkoprávním vztahům, je navržena vjezdová brána s jednostranným vychýlením.

SO 103 – OPRAVA KRYTU SILNICE

(523/1)

Stávající silnice III/0373 slouží jako oficiální nájezdová trasa pro stavbu dálnice D35 úsek Opatovice – Ostrov.

Oprava krytu silnice bezprostředně souvisí s výstavbou chodníků (objekt SO 101), tyto objekty spolu budou koordinovány.

Stávající vozovka vykazuje četné poruchy. Stávající vozovka je v začátku úpravy v intravilánu obce s krytem z asfaltového betonu, vykazuje poruchy.

V souvislosti s návrhem chodníků přimknutého k silnici je navržena oprava krytu vozovky cca v délce 291,56 m ve stávajících šířkách. Vzhledem k diagnostickému průzkumu konstrukce vozovky se navrhuje odfrézování st. asfaltového souvrství v tl. 60 mm a následně pokládka asfaltových vrstev v celkové tloušťce 100 mm. Dojde k obnově nezpevněných krajnic silnice v š. 0,5 m a tl. 150 mm z inertního materiálu – frézinku.

Oprava krytu silnice bezprostředně souvisí s výstavbou chodníků (objekt SO 101) tyto objekty spolu budou koordinovány.

SO 401 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Veřejné osvětlení ve stávajícím stavu je provedeno po pravé straně vozovky za nezpevněnou krajnicí. V rámci stavby dojde k opravě a doplnění souboru veřejného osvětlení dle platných zákonů, vyhlášek a norem.

SO 801 – SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY

V rámci sadových a terénních úprav budou stávající zelené plochy dotčené stavbou uvedeny do původního stavu. Dojde k urovnání terénu, vegetačním úpravám a osetí travním semenem.

Dále je navržena výsadba keřového patra v ostrůvku vjezdové brány. Tyto záhony budou osázeny vegetačními prvky mělce kořenících druhů. Navržené záhony opticky zpříjemní celý uliční prostor.(viz. situace) např. výsadba půdopokryvné růže.

Dále je navržena výsadba 6 ks stromů – kultivar bude upřesněn investorem stavby v rámci zpracování PDPS.



C. 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 Srch.

Dotčená komunikace – jedná se o práce podél a na místní komunikaci III/0373 kategorií zařazení S 7,0 (dle stávajících šířkových poměrů).

Dále se jedná o místní komunikace IV. třídy – chodníky.

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.**

V březnu roku 2021 bylo provedeno geodetické zaměření mapového podkladu firmou AGES Pardubice, s.r.o - viz.příloha - Geodetický výkres

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

Dále bylo použito výsledků z sčítání dopravy v letech 2020 - 2021

Intenzita automobilové dopravy

Obcí Srch prochází průtažná komunikace č. III/0373, kde bylo ve dnech sčítání dopravy v letech 2020 - 2021 zaznamenáno celkem **2 310** vozidel. Skladba z hlediska druhů vozidel uvedena následovně:

Číslo silnice	Číslo úseku	Těžká motorová	Osobní a dodávková	Jednostopá	Souhrn
III/0373	5-6100	509	1779	22	2310

Intenzita pěších

Intenzita pěších u předmětné komunikace byla sledována vlastním pozorováním (sčítáním) dne 9. 6. 2022. V následující tabulce jsou uvedeny zaregistrované hodnoty ze dvou špičkových hodin, a to pro komunikaci III/0373.

Špičková hodina	7 - 8h	14 - 15h
Počet chodců	9	11

Geotechnický průzkum

Na řešeném úseku komunikace byl proveden „**Průzkum konstrukce a podloží vozovky, stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků Silnice III/0373 Srch**“. Průzkum byl proveden v červnu 2021. Ing. Františkem Haburajem, Ph.D. - viz. příloha – Průzkum konstrukce vozovky.

Součástí obsahu jsou přílohy:

Příloha I: Situování diagnostických vývrtů konstrukce a podloží vozovky silnice III/0373 Srch

Příloha II: Protokoly o zkoušce asfaltových vrstev vozovky silnice III/0373 Srch (stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků)

Příloha III: Protokoly o zkoušce podloží vozovky silnice III/0373 Srch

Celkem byl proveden 1 jádrový vývrt Ø 150 mm na Silnici III/0373 Srch. Místo vývrtu ve vozovce bylo po dohodě s investorem stanoveno tak, aby bylo reprezentativním vzorkem stavu vozovky. Průzkumný vývrt byl prováděn na celkovou tloušťku konstrukčních vrstev vozovky. Vývrt byl prováděn ve vozovkách s krytem z hutněných asfaltových vrstev. Celková plocha zájmové oblasti komunikace nepřesahuje 5.000 m²

Skladba konstrukčních vrstev vozovky v místě vývrtu Vzorek – V3.

Vývrt Konstrukce vozovky V1

- 60 mm ACO 11 – asfaltový beton pro obrusné vrstvy
- 180 mm PM Penetrační makadam
- 170 mm Š Štěrka frakce 0/63, zahliněno
- Celkem 410 mm

Celkové množství polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU) Vzorek – V1.

ACO 11 naměřená hodnota $7,17 \leq 12$ ZAS-T1

PM naměřená hodnota $0,25 \leq 12$ ZAS-T1

Výsledky – charakteristiky podloží – viz. příloha „Průzkum konstrukce a podloží vozovky, stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků Silnice III/0373 Srch“

Hydrologický průzkum nebyl proveden

Geologický a hydrologický průzkum nebyl proveden. Z hlediska geologického byly použity podklady z geoportálu vrtné prozkoumanosti. Byla poskytnuta data čísla vrtů:
730429, 730430, 743621, 742093

V rámci diagnostického průzkumu byl proveden průzkum včetně podloží vozovky. V podloží vozovky se nacházejí vrstvy – písek jílovitý (S5 SC).

Hlavní použité normy a předpisy :

Stavba je projektována dle příslušných vyhlášek a norem:

- Místní šetření 04,07/2021
- Geodetické zaměření – Geodetická kancelář AGES Pardubice s.r.o.
- Požadavky objednatele – Obec Srch
- ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic.
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změna Z1
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.
- ČSN 72 1512 „Hutné kamenivo pro stavební účely“.

- ČSN 73 6126 – 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 13285 – Nestmelené směsi - Specifikace
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- TP 145 Zásady pro navrhování průtahů silnic obcemi
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací – dodatek
- Kapitola 26 – Postřiky a nátěry vozovek
- 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 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
- Vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných požadavcích na zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace
- Katalog kamenných výrobků

D. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba objektu SO 101 Chodník bude koordinována zejména s objektem SO 103 – Oprava krytu silnice

Stavba objektu SO 102 Vjezdová brána bude koordinována zejména s objektem SO 103 – Oprava krytu silnice

Dále budou výše uvedené objekty vzájemně koordinovány s objekty:

SO 401 – Veřejné osvětlení

SO 801 – Sadové a terénní úpravy

E. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

POPIS ŘEŠENÍ

BOURACÍ PRÁCE

PŘED ZAHÁJENÍM STAVEBNÍCH PRACÍ JE NUTNÉ VYTYČIT NOVÉ POLOHOVÉ A VÝŠKOVÝ ŘEŠENÍ VOZOVKY A ZPEVNĚNÝCH PLOCHY!!!

Před stavbou dojde k umístění dočasného dopravního značení dle TP 166

V důsledku výstavby nově navrhovaných zpevněných ploch dojde:

- k přesnému geodetickému vytyčení polohy budoucí silniční obruby a odvodňovacího pásku v úseku přimknutí chodníku k silnici
- v těchto liniích bude provedeno seřiznutí - zarovnání asfaltobetonového krytu vozovky a odbourání podkladních vrstev
- v rámci napojení asfaltových krytů vozovky dojde k provedení řezané spáry pro schodovité napojení a odfrézování st. asfaltových krytů vozovky místních komunikací a sjezdů
- úsek silnice navržený na opravu asfaltového souvrství bude odfrézován v tl. viz. situace
- v místě budoucí vjezdové brány bude stávající konstrukce vozovky odstraněna v celé konstrukční výšce
- v místě zelených ploch dojde k sejmutí drnu a ornice pro budoucí výstavbu chodníků a vjezdové brány
- dojde k vykácení náletových dřevin
- dojde k vykácení stáv. navržených stromů ke kácení
- dojde k odstranění pařezů
- dojde k vybourání silničních a chodníkových obrub
- v místě napojení na st. dlážděné kryty dojde k dočasnému rozebrání dlažeb, očištění, k uložení na deponii a zpětnému zadláždění
- dojde k odstranění zatrubnění stáv. propustky u sjezdu na pole
- budou provedeny výkopové práce pro uložení kanalizačních přípojek atd. a prvků bodového odvodnění
- budou provedeny kopané sondy pro zjištění stavu a polohy inženýrských sítí
- po zjištění st. stavu inženýrských sítí, po konzultaci se zástupci správce těchto sítí bude provedena jejich případná úprava atd.
- stávající dopravní značení bude sneseno včetně sloupků (viz. situace)
- stávající kulaté poklopy v místě vozovky se navrhuje demontovat a osadit poklopy nové

SO 101 – CHODNÍK

(523/1,523/18,523/22,278/6,597, 278/11,280/2,302/4,523/1,279/28, 279/39,299/9,530/2,284/1,284/2,277/2)

Objekt obsahuje návrh pravostranného a levostranného chodníku, v místě překonání vozovek navržena místa pro přecházení, místa umožňující přecházení), šířka chodníků se pohybuje v rozmezí 1,50 až 2,50 m. Délka pravostranného chodníku přimknutého k silnici III/0373 – 193,06 , délka levostranného chodníku navrženého za silničním příkopem – 101,07 m. Do objektu je zahrnuta úprava stávajících sjezdů k nemovitostem.

SO 102 – VJEZDOVÁ BRÁNA

(523/15,286/1,523/16,285/2,287/3)

Vjezdová brána, neboli zvýraznění začátku obce je stavební úprava pro zvýraznění a zpomalení rychlosti vjezdu do obce.

Vjezdová brána je navržena ve staničení úseku silnice km 0,291 56 – 0,387 56.

Z důvodů velmi složitých majetkoprávních vztahů je navržena vjezdová brána s jednostranným vychýlením.

Odklon vychýlení je navržen na celý jízdní pruh. Tím dojde k rozšíření tělesa vozovky.

Celková délka vjezdové brány 96,00 m.

Celková největší šířka vjezdové brány 11,20 m

Šířka jízdních pruhů mezi obrubami 3,25 až 4,10 m. Tato šířka je navržena v obou směrech z důvodů pohybu vozidel těžké zemědělské techniky.

Šířka dělicího ostrůvku 3,00 m včetně obrub. Délka dělicího ostrůvku 35,00 m.

SO 103 – OPRAVA KRYTU SILNICE

(523/1)

Stávající silnice III/0373 slouží jako oficiální nájezdová trasa pro stavbu dálnice D35 úsek Opatovice – Ostrov. Oprava krytu silnice bezprostředně souvisí s výstavbou chodníků (objekt SO 101), tyto objekty spolu budou koordinovány.

V souvislosti s návrhem chodníků přimknutého k silnici je navržena oprava krytu vozovky cca v délce 291,56 m ve stávajících šířkách. Vzhledem k diagnostickému průzkumu konstrukce vozovky se navrhuje odfrézování st. asfaltového souvrství v tl. 60 mm a následně pokládka asfaltových vrstev v celkové tloušťce 100 mm. Dojde k nadvýšení + 40 mm.

SMĚROVÉ A ŠÍRKOVÉ POMĚRY

Směrové poměry:

Nově navržené chodníky a vjezdová brána směrově sledují stávající směr silnice III/0373 v přímé směru.

Sklonové poměry:

Chodníky:

- Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající podélný sklon silnice, max.podélný sklon nesmí přesáhnout 8,33 % - (pravostranný chodník sleduje sklon vozovky v rozmezí 0,45 – 1,50 %, levostranný chodník v rozmezí 0,50 – 1,86%)

- Příčný sklon:

Základní příčný sklon je navržen jednostranný max.2%.

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 vyspádování 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

Vjezdová brána a oprava krytu vozovky

Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav. Je navržen s ohledem na zvolený druh rekonstrukce vozovky (zesílení krytu o 40 mm), plně respektuje stávající bodové nebo liniové odvodnění + odvodnění doplňuje.

Podélné sklony se pohybují v rozmezí 0,5 % - 1,04 %

Příčný sklon:

Základní příčný sklon je navržen střechovitý o velikosti 2,5 %.

Příčné sklony jízdních pruhů jsou zachovány stávající – střechovité ve směru od ostrůvku.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ

Kryty:

Chodníky, sjezdy, zpevněné plochy

Chodníky – jsou navrženy v základní šířce min. 1,5 m – 2,50 m včetně bezpečnostních odstupů s maximálním příčným sklonem 2%. - viz. situace.

Bezpečné přecházení přes silnici III/0373 zajišťuje nedělené místo pro přecházení v délce 6,50 m a šířce 4,00 m.

Pravostranný chodník je navržen s přimknutím vozovky s osazením bezpečnostní hrany v podobě sil. obrubníku s podsádkou výšky + 120 mm. Přecházení přes připojené místní komunikace je navrženo pomocí míst pro přecházení.

Levostranný chodník je navržen situačně za silničním příkopem v délce 101,07 m. V místě připojení výrobního areálu je sjezd upřednostněn před chodníkem a je zde navrženo místo pro přecházení.

Chodníky jsou vybaveny prvky dle vyhlášky 398/2009 Sb. – varovné a signální pásy, umělá vodící linie. Varovné a signální pásy budou do vzdálenosti min. 250 mm lemovány dlažbou skladebnou bez fazet.

Levostranný chodník je částečně umístěn v násypovém tělese. Násypové těleso bude provedeno ze zemin vhodných do násypů dle ČSN 73 6133.

Sjezdy k nemovitostem jsou navrženy s upřednostněním chodníku nad sjezdem. Max. délka snížené obruby u sjezdu 6,00 m s výškou podsádky + 0,00 až 50 mm.- viz. situace. Navrhuje se zesílená konstrukční vrstva pro možnost pojiždění. Jedná se o stávající sjezdy. Pouze sjezd k výrobnímu areálu je z důvodů pojiždění těžkými nákladními vozidly upřednostněn před chodníkem.

Dále objekt chodníků zahrnuje úpravu stávajícího sjezdu na polní cestu cca v km 0,28650. Sjezd je navržen s asfaltobetonovým krytem.

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.

Barva signálních a varovných pásů je navržena kontrastní k barvě okolní zádlažby – barva červená.

Barva umělé vodící linie je navržena – červená. Jedná se o dlažbu s drážkami.

Varovné a signální pásy budou do vzdálenosti min. 250 mm lemovány dlažbou skladebnou bez fazet.

Dlažbu je nutné pokládat na ztuhlenné 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 ke tvorbě kaluží.

Povrch nášlapných vrstev pochozích ploch musí splňovat součinitel smykového tření nejméně 0,5 + tg α , nebo hodnotu výkyvu kyvadla nejméně 40x (1+ tg α), nebo úhel skluzu nejméně 10° x (1x tg α).

Místa pro přecházení :

▪ **místo pro přecházení přes silnici III/0373 ve staničení km 0,002**

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- v šířce 4,00 m
- celkové délce 6,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009
- jelikož ze stavebně technických důvodů nelze dodržet minimální délku odsazeného signálního pásu 1,50 m, signální pás se neprovádí (vyhl.398/2009 - Příl.č.2 článek 2.2.1, 2.2.3 a dále ČSN 736110-Z1, ČL.10.1.3.1.14)
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

▪ **místo pro přecházení přes místní komunikaci – (napojení na silnici III/0373 v km 0,016 78)**

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- v šířce 3,00 m
- celkové délce 7,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- délka místa prodloužena o 1,00 m (měřeno v ose) z důvodu napojení místní komunikace - větev křižovatky- vyhl.398/2009 článek 2.0.3. dále ČSN 73 6110-Z1, ČL.10.1.3.3.2
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009 (viz. výše)
- jelikož ze stavebně technických důvodů nelze dodržet minimální délku odsazeného signálního pásu 1,50 m, signální pás se neprovádí (vyhl.398/2009 - Příl.č.2 článek 2.2.1, 2.2.3 a dále ČSN 736110-Z1, ČL.10.1.3.1.14)
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

▪ **místo pro přecházení přes místní komunikaci – (napojení na silnici III/0373 v km 0,136 78)**

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- v šířce 4,00 m
- celkové délce 7,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- délka místa prodloužena o 1,00 m (měřeno v ose) z důvodu napojení místní komunikace - větev křižovatky- vyhl.398/2009 článek 2.0.3. dále ČSN 73 6110-Z1, ČL.10.1.3.3.2
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009 (viz. výše)
- jelikož ze stavebně technických důvodů nelze dodržet minimální délku odsazeného signálního pásu 1,00 m, signální pás se neprovádí (vyhl.398/2009 - Příl.č.2 článek 2.2.1, 2.2.3 a dále ČSN 736110-Z1, ČL.10.1.3.1.14)
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

▪ **místo pro přecházení přes silnici III/0373 ve staničení km 0,180 50**

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- délka místa pro přecházení pro chodce na stáv. silnici III/0373 – 6,50 m
- místo pro přecházení navrženo ve standardní šířce 4,00 m
- podsádka silniční obruby bude v místě přecházení snížena na + 20 mm
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou varovné pásy a odsazené signální pásy (viz. situace) – odsazení signálního pásu 0,40 m od varovného pásu
- podél chodníků je navržen nový soubor veřejného osvětlení splňující zákony a normy
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

▪ **místo pro přecházení – (napojení významného sjezdu na silnici III/0373 v km 0,22618) - (staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)**

- v šířce 3,00 m
- celkové délce 7,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- délka místa prodloužena o 1,00 m (měřeno v ose) z důvodu napojení účelové komunikace - větev křižovatky- vyhl.398/2009 článek 2.0.3. dále ČSN 73 6110-Z1, ČL.10.1.3.3.2
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009 (viz. výše)
- jelikož ze stavebně technických důvodů nelze dodržet minimální délku odsazeného signálního pásu 1,00 m, signální pás se neprovádí (vyhl.398/2009 - Příl.č.2 článek 2.2.1, 2.2.3 a dále ČSN 736110-Z1, ČL.10.1.3.1.14)
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

Silniční obrubníky jsou navrženy betonové (1000x150x250 mm) do betonového lože s boční opěrou s podsádkou + 120 až 0,00 mm + doplnění betonového odvodňovacího proužku (500x250x100 mm) do betonového lože s boční opěrou. Podrobněji viz. níže.

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

Případně je navrženo ukotvení konstrukce chodníku do **betonových palisád** (110/110/600-800) – při vyrovnání výškových rozdílů – viz. situace. Podrobněji viz. níže

SO 102 – VJEZDOVÁ BRÁNA

Vjezdová brána, neboli zvýraznění začátku obce je stavební úprava pro zvýraznění a zpomalení rychlosti vjezdu do obce.

Vjezdová brána je navržena ve staničení úseku 0,291 56 – 0,387 56.

Z důvodů velmi složitých majetkoprávních vztahů je navržena vjezdová brána s jednostranným vychýlením.

Odklon vychýlení je navržen na celý jízdní pruh. Tím dojde k rozšíření tělesa vozovky.

Celková délka vjezdové brány 96,00 m.

Celková největší šířka vjezdové brány 11,20 m

Šířka jízdních pruhů mezi obrubami 3,25 až 4,10 m. Tato šířka je navržena v obou směrech z důvodů pohybu vozidel těžké zemědělské techniky.

Šířka dělícího ostrůvku 3,00 m včetně obrub. Délka dělícího ostrůvku 35,00 m.

Vnitřní strana ostrůvku bude lemována dvoulinkou kostky drobné do betonového lože šířky 0,25 m a tl. 120 mm, z důvodu umístění obrubníkových odrazek. V ostrůvku v nejvíce očekávaných namáhaných místech je dále navrženo zpevnění vydlážděním plochy z kostek drobných do bet. lože.

Povrch ostrůvku bude osetý travním semenem nebo osázen nízkou zelení, která nebude vyšší než 60 cm – navrhuje se půdopokryvné růže, případně bude kultivar doplněn dle požadavku investora stavby a upřesněn v dokumentaci PDPS.

Přechodové oblasti mezi směrově nerozdělenou vozovkou a umístěním ostrůvku jsou navrženy v délkách při vjezdu do obce 29,60 a 26,50 m.

Touto vyvolanou stavební úpravou dojde k zatrubnění stávajícího příkopu v místě rozšíření pro vjezdovou bránu. Umístěním vjezdové brány je navrženo posunutí DZ označení začátku a konce obce.

Vjezdová brána bude nasvětlena, bude provedena přechodová zóna nasvětlení – řeší objekt SO 401.

Konstrukce vozovky na vnějších stranách jízdních pruhů budou ukotveny do betonových silničních obrub (1000/150/250) + betonový odvodňovací proužek (500/250/100) do betonového lože s boční opěrou.

Konstrukce v km 0,291 56 – 0,296 50 bude ukotvena do bet. vodících proužků a bude zde provedeno asfaltové souvrství. Tento návrh je proveden z důvodů vedení stávajících inženýrských sítí plynovodu a nemožnosti řádného hutnění a sanací aktivní zóny zemní pláně vozovky.

Konstrukce vozovky bude v délce od staničení km 0,296 50 – 387,56 provedena v plné konstrukční výšce.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ – STŘEDOVÉHO DĚLÍČÍHO OSTRŮVKU

Středový dělicí ostrůvek je navržen z kamenných atypických obrub (1000/200/300) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou + 20 cm (od vozovky). Tyto kamenné obruby budou speciálně seříznuty. „**Obruba na středovém ostrově nebude kolmá, ale bude upravena tak, aby byla zaručena její viditelnost a zároveň byla eliminována škoda na vozidlech, která by na obrubu najela. Tedy obruba bude od vozovky do výšky 0,05 m** Vnitřní strana ostrůvku bude lemována dvoulinkou kostky drobné šířky 0,25 m a tl. 120 mm, z důvodu umístění obrubníkových odrazek. Dále jsou v ostrůvku navrženy zpevněné dlážděné plochy kostkou drobnou v místech předpokládaného zvýšeného namáhání. Povrch ostrůvku bude oset travním semenem nebo osázen nízkou zelení, která může být max. do výšky 75 cm. Šířka ostrůvku je navržena 3,5 m, délka 35,0 m. Na začátku a konci ostrůvku budou osazeny plastové žluté majáky se značením C4a + Z4.

Umístění dělicího ostrůvku je patrné z výkresu Situace.

SO 103 – OPRAVA KRYTU VOZOVKY

Stávající silnice III/0373 slouží jako oficiální nájezdová trasa pro stavbu dálnice D35 úsek Opatovice – Ostrov.

Oprava krytu silnice bezprostředně souvisí s výstavbou chodníků (objekt SO 101), tyto objekty spolu budou koordinovány.

Stávající vozovka vykazuje četné poruchy. Stávající vozovka je v začátku úpravy v intravilánu obce s krytem z asfaltového betonu, vykazuje poruchy a deformace, dochází taktéž k deformaci a olamování krajů vozovky.

V souvislosti s návrhem chodníků přimknutého k silnici je navržena oprava krytu vozovky cca v délce 291,56 m ve stávajících šířkách. Vzhledem k diagnostickému průzkumu konstrukce vozovky se navrhuje odfrézování st. asfaltového souvrství v tl. 60 mm a následně pokládka asfaltových vrstev v celkové tloušťce 100 mm. Dojde k nadvýšení + 40 mm. Dojde k obnově nezpevněných krajnic silnice v š. 0,5 m a tl. 150 mm – krajnice se navrhuje provést frézinkem.

NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ POVRCHY

Styk nových a stávajících povrchů:

V místech, kde stavba navazuje na přilehlé zpevněné plochy budou stavební práce prováděny se zvýšenou opatrností a tak, aby nedošlo k porušení konstrukčních vrstev a povrchu těchto ploch.

Napojení na stáv.asf.komunikace bude provedeno schodovitě:
stávající kryt bude odstraněn po vrstvách:

Napojení na stávající vozovku bude provedeno schodovité napojení následujícím způsobem: živičný kryt bude odfrézován v tloušťce 40 mm v pruhu min.šířky 4,00 m(nebo dle situace) a dále z toho v další tl.60 mm v pruhu šířky 4,00 m(nebo dle situace) na silnici, místní komunikaci. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná bude ošetřena živičnou emulzí a zasypána křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a nové vozovky. Přechod nových a stávajících živičných ploch musí být zhotoven jako plynulý, s převýšením 0 cm. Musí být zajištěn plynulý přejezd v rychlosti 50 km/h a 90 km/hod – nové konstrukční vrstvy budou tímto plynule napojeny, čímž se zamezí tvorbě poruch na přechodu nové úpravy a starého stavu.

SKLADBY KONSTRUKČNÍCH VRSTEV

Skladba konstrukčních vrstev vychází z **TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací**

SO 101 – CHODNÍK

Chodníky pochozí D2 (D2-D-1)-CH

Betonová dlažba skladebná, barva přírodní	ČSN 73 6131	60 mm
Ložná vrstva fr. 2-5	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	30 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-32	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	200 mm
Zemina vhodná do násypů dle ČSN	ČSN 73 6133	Dle situace
netkaná sep.geotextilie 300 g/m2 CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Dlažbu je nutné pokládat na ztuhlenné 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.

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 65 \text{ MPa}$.

Sjezdy k RD s upřednostněním chodníku – D2 – (D2-D-1) - VI :

Betonová dlažba skladebná, barva přírodní	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstev 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 $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ a na vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 70 \text{ MPa}$.

Dlažbu je nutné pokládat na ztuhlenné 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

Sjezdy s upřednostněním chodníku pro vyšší zatížení – D1 – (D1-D-1)-VI :

Betonová dlažba skladebná, barva přírodní	ČSN 73 6131	80 mm
Ložná vrstev 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.geotextílie 300 g/m ² CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován Edef,2 = 45 MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2 = 65 MPa.

Odvodnění propustných vrstev na nepropustném podloží je dle TP 170 (obrázek 5, varianta A) navrženo pomocí drenážního žebra šířky 100 mm vyplněno HDK fr. 8-16 + drenážní geotextílie.

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.

Sjezd na pole s asfaltobetonovým krytem

Asfalt. beton střednězrný modifik. ACO 11S PmB 45/80-65	ČSN 65 7222-1, ČSN 73 6121	40 mm
Spojovací postřik modifik.z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73 6132	
Asfalt. beton hrubozrný modifik. ACL 16S a PmB 25/55-60	ČSN 65 7222-1, ČSN 73 6121	60 mm
Spojovací postřik modifik.z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73 6132	
Asfalt. beton střednězrný modifik. ACP 16+ 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřik 0,6 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73	
Směs stmel. cementem SC 0/16, C 5/6	ČSN 73 6124-1	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	150 mm
netkaná sep.geotextílie 300 g/m ² CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován Edef,2 = 45 MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2 = 65 MPa.

SO 102 – VJEZDOVÁ BRÁNA

vozovka s asfaltobetonovým krytem - D1 (D1-N-8)-IV:

Asfalt. beton střednězrný modifik. ACO 11S PmB 45/80-65	ČSN 65 7222-1, ČSN 73 6121	40 mm
Spojovací postřik modifik.z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73 6132	
Asfalt. beton hrubozrný modifik. ACL 16S a PmB 25/55-60	ČSN 65 7222-1, ČSN 73 6121	60 mm
Spojovací postřik modifik.z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73 6132	
Asfalt. beton střednězrný modifik. ACP 16+ 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Infiltrační postřik 0,6 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73	
Směs stmel. cementem SC 0/16, C 5/6	ČSN 73 6124-1	150 mm
Štěrkodrt' ŠDA fr. 0-63	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285	150 mm
netkaná sep.geotextílie 300 g/m ² CBR větší než 3 ČSN EN 13249,TP 97		

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován Edef,2 = 45 MPa a na vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2 = 65 MPa.

SO 103 – OPRAVA KRYTU SILNICE

vozovka s asfaltobetonovým krytem - D1 (D1-N-8)-III:

Asfalt. beton střednězrný modifik. ACO 11S PmB 45/80-65	ČSN 65 7222-1, ČSN 73 6121	40 mm
Spojovací postřik modifik.z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73 6132	
Asfalt. beton hrubozrný modifik. ACL 16S a PmB 25/55-60	ČSN 65 7222-1, ČSN 73 6121	60 mm
Spojovací postřik modifik.z kationaktivní emulze 0,30 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73 6132	
asfalt. beton jemnozrný modifik. ACO 8 50/70 (vyrovnávka)	ČSN EN 13108-1	30 mm
Infiltrační postřik 0,6 kg/m ²	ČSN EN 73 6129, ČSN EN 73	
Očištění, zamezení st. krytu		

OBRUBY

Silniční 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 120 mm
- 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.

Silniční obruby u ostrůvku vjezdové brány jsou navrženy atypické žulové – viz. výkres vzorových příčných řezů - OP 4 (200/250/1000 mm) do betonového lože s boční opěrou a podsádkou + 20 cm (od vozovky). Tyto kamenné obruby budou speciálně seříznuty. „**Obruba na středovém ostrově nebude kolmá, ale bude upravena tak, aby byla zaručena její viditelnost a zároveň byla eliminována škoda na vozidlech, která by na obrubu najela. Tedy obruba bude od vozovky do výšky 0,05 m** Vnitřní strana ostrůvku bude lemována žulovou dvoulinkou kostky drobné, z důvodu umístění obrubníkových odrazek.

Chodníkové obruby

Chodníkové obrubníky jsou navrženy betonové (1000x80x250 mm) uloženy do betonového lože s boční opěrou.

Palisády

- Ukotvení do betonových palisád je navrženo u levostranného chodníku po levé straně mezi stá. oplocením a krajem chodníku, kde je nutné vyrovnat výškový rozdíl. Navrhuje se provést pomocí betonových palisád (110/110/600) do bet. lože z výšky 1/3 palisády viz. výrobce

Odvodňovací proužky

Jsou navrženy betonové odvodňovací proužky 500X250X100 mm do betonového lože s boční opěrou barvy bílé.

Odvodňovací proužky z žul. kostky drobné (středový ostrůvek vjezdové brány)

Jsou navrženy z žul. kostky drobné tl. 120 mm do bet. lože - dvoulinka.

Krajnice (objekt SO 103)

Pro provedení nezpevněných krajinic bude použit frézink (navrhuje se využít frézink vyzískaný ze stavby) fr. 0/22 tl. 150 mm.

Vzhledem k šířce stávajících krajinic bude nezpevněná krajnice provedena v šířce 0,50 m. Krajnice budou provedeny v tl. 150 mm po zhutnění míra zhutnění je navržena $E_{def,2} = 45$ MPa na zemní pláni nebo vrstvě frézinku a vrstvě únosného podkladu min. $E_{def,2} = 70$ MPa a budou výškově umístěny min. 3 cm pod okraj asfaltové vrstvy.

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

Odvodnění komunikací, zpevněných ploch je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do silničních příkopů nebo na terén, bodově do nově osazených uličních vpustí.

Stávající uliční vpusti budou pročištěny včetně přípojky. Rozměr litinových mříží vpustí bude 500/500 mm pro zatížení D400 – mříže budou přeosazeny do nové nivelety. V případě při stavbě poškození či zjištění dožitého stavu budou vpusti vyměněny za vpusti nové. Viz. situace

V rámci osazení silniční obruby chodníků a vjezdové brány je navrženo odvodnění bodové – navrhuje se nově osazené betonové vpustí s litinovou mříží 300/500 mm pro zatížení D400.

Chodníky - voda z vpustí bude odvedena pomocí kanal. přípojek vysokopev. PVC-U SN 12 DN 200 napojením navrtávkou do stávajícího zatrubnění nebo navrtávkou do stávajícího souboru odvodnění. Stávající dešťová kanalizace není ve správě VaK Pardubice.

V místě, kde je stáv. podélný sklon minimální 3%, navrhuje se provedení naklopení odvod. proužku pro získání podélného sklonu 0,5%.

Vjezdová brána – po levé straně je navrženo osazení betonové vpustí s litinovou mříží 300/500 mm pro zatížení D400. Voda z vpustí bude odvedena pomocí kanal. přípojek vysokopev. PVC-U SN 16 DN 200 napojením navrtávkou do železobetonové trouby zatrubnění podélného propustku.

Po pravé straně vozovky je navrženo odvodnění do krajnice, respektive dojde ke snížení podsádky sil. obruby na + 0,00 mm.

V místě snížených obrub a tak možnosti odtoku vod do st. příkopu bude přilehlý svah a dno příkopu z důvodů zabránění vymílání zpevněn kamennou dlažbou s vyspárováním viz. výkres situací.

Odvodnění zemní pláň nové konstrukce vozovky v rámci vjezdové brány s příčným sklonem 3% – navrhuje se pomocí vytažení štěrkového žebra směrem k příkopům.

Odvodnění zemní pláň se vzhledem k existenci stávajících zemin rostlé pláň z písku, šterkopísku - předpokládají se přípustné vsakovací podmínky a proto se nenavrhují žádná opatření.

Vzhledem k návrhu levostranného chodníku dojde ke zvýšení dna příkopu. Aby bylo zajištěno zdárné odvedení vod ze zemních plání komunikací a nedocházelo k podmáčení násypového tělesa chodníku, navrhuje se osazení drenážního žebra s drenážní trubicí perforovanou černou DN160. Ta bude uložena do rýhy min. šířky 0,30 m na podsyp ze šterkopísku a obsypána šterkodrtí frakce 8/16. Celý trativod bude opatřen ochrannou separační geotextilií 200 g/m² TP 97 pro trativody. U výtoku bude drenážní trubice opatřena výtakovým dílcem – výtakové čelo pozitivní. Odtok bude zajištěn do betonového žlabu (betonové příkopové dílce) a dále voda odtéká do st. souboru odvodnění.

Po levé straně vozovky je dno silničního příkopu zpevněno pomocí betonového žlabu velkého. Tyto betonové žlabovky budou v rámci chodníků částečně odstraněny. Zbývající betonové žlabovky budou očištěny, v případě zjištění dožitého stavu se navrhuje jejich nahrazení žlabovkami novými.

Stávající kulaté poklopy na kanalizačních šachtách se navrhuje vyměnit za nové poklopy litinové pro zatížení D400 a přeosadit do nové nivelety. Navrhují se provést typem samonivelačních poklopů.

PODÉLNÉ PROPUSTKY:

Zatrubnění silničního příkopu v místě upraveného sjezdu na pole (stávající trouba bude odstraněna) a v místě vjezdové brány bude provedeno železobetonovou trubicí hrdlovou DN 400, délky 12,0 a 53,0 m (v patě).

U trouby zatrubnění u vjezdové brány budou umístěny betonové čistící šachty s litinovým poklopem.

Vtokové a výtakové čelo propustků bude provedeno jako šikmé čelo pod úhlem 45° z lomového kamene tl.200 mm a uloženo do betonového lože tl. 100 mm.

Pod konstrukcí čel propustků u vtoku a výtoku jsou navrženy betonové zajišťovací prahy š. 0,30 m, výšky 0,60 m a délky 1,0 m z betonu C 30/37 XF3, XA2.

Obsyp trouby propustku bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad trubicí 0,30 m). Pro zásyp bude použit hutněný šterkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0 – 22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0% z celkového objemu (šterkopísek min.

třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98% PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Zajišťovací prahy budou z betonu třídy C 30/37 XF4, XC3, XA2 o min. rozměrech 0,30/0,60 m zajišťující kamennou dlažbu čela propustku.

V případě nízkého krytí ve vozovce, bude provedena betonová přejezdová deska z betonu C 30/37 XF3.

Zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C20/25n – XF4. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována speciální sanační maltou odpovídajících vlastností – M25 XF4 – spárování nebude provedeno do hladka.

Čela podélného propustku stávajícího příkopu u sjezdů nebudou zasahovat nad niveletu vozovky silnice.

V případě rozbahněného, nesoudržného dna rýhy propustků, bude provedena sanace podloží pomocí vrstvy drceného kameniva HDK 63/125 (ČSN EN 13242+A1).

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

Stávající svislé dopravní značení bude postupně demontováno dle situačního výkresu. U odstraněného dopravního značení musí být jednoznačně zajištěna přednost v jízdě i za cenu instalace mobilního SDZ po přechodnou dobu. Při zahájených stavebních pracích budou účastníci dopravního provozu na tuto skutečnost upozorněni mobilním dopravním značením. Schematické označení probíhajících prací na silnici je součástí přílohy (Zásady organizace výstavby).

Dopravní značení a dopravní zařízení bude umístěno v souladu s TP 65, TP 133, TP 145, TP 169, ČSN 73 6109 a vyhláškou č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na PK

TP 65 – Zásady dopravního značení na pozemních komunikacích

TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi

TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

ČSN 73 6109 – Projektování polních cest

Rušené SDZ (bez zpětného osazení)

A12b + IP5

P2 – (ve směru jízdy do obce u křiž. x ul. Na Lánech, Polní)

V rámci výstavby vjezdové brány dojde k posunutí označení

IZ 4 a,b – Obec (začátek a konec) – dle vyjádření Krajského ředitelství policie Pardubického kraje - /zemní odbor Pardubice – Dopravní inspektorát – Č.j.KRPE – 64084-2/ČJ-2022-170606 – bude dopravní značení posunuto až po vybudovaném a funkčním veřejném osvětlení

Dojde k doplnění:

B20a – nejvyšší dovolená rychlost 70 km/ hod

B 21a – zákaz předjíždění

IS 10c – Návěst změny směru jízdy před překážkou

Ostrůvek vjezdové brány

na začátku a konci ostrůvku budou umístěny žluté plastové majáky C4a + Z4

Dále dojde k doplnění osazení:

A2a – Dvojitá zatáčka první vpravo

P2 – Hlavní pozemní komunikace – (dle situace)

IP 10b – Návěst před slepou pozemní komunikací (bude umístěno na samostatném sloupku)

P4– Dej přednost v jízdě - budou zachována stávající

P6 – Stůj dej přednost v jízdě - budou zachována stávající

Směrové značení stávající

IS 22b, IS22e – označení názvu ulic bude sneseno, uloženo na deponii a osazeno zpět (viz. situace)

Z11g – doplnění sloupků červených kulatých (viz. situace) – 2ks - označení připojení polní/lesní cesty

OBRUBNÍHOVÁ ODRAZKA (VŠESMĚROVÝ OPTICKÝ PRVEK)

Ke zvýraznění vjezdové brány je navrženo osazení **všesměrového optického prvku** – obrubníková odrazka – bude osazena do plochy z kostky drobné v ostrůvku.

Žulové a betonové obruby budou doplněny obrubníkovými odrazky pro zvýraznění zvýšených obrubníků dělicího ostrůvku a okrajů jízdních pásů. V místě dělicího ostrůvku budou obrubníková odrazka umístěna do pásu žuloé kostky z důvodu nedostačující šířky horní hrany kamenného obrubníku. Jedná se o retroreflexní prvek, který za snížené viditelnosti, při nasvícení reflektory vozidla odráží dopadající světlo zpět k řidiči a tím opticky obruby zvýrazňuje. Odrazka se osazuje do předvrtaného otvoru v obrubníku, a to nejméně 4 cm od jeho okraje. Odrazky se instalují ve vzdálenosti 0,5 m až 1,0 m od sebe. Činná plocha obrubníkové odrazky je 150 mm² až 1 000 mm², výška nad povrchem obrubníku je max. 30 mm.

Provedení dle TP 217–květen 2017.

Značka bude kotvena na čtyři kotevní šrouby do betonových základů, tak aby značení bylo stabilní, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,50 m nad úroveň terénu.

Na šrouby je maticemi montována kotevní hliníková patka. Patku lze demontovat těmito maticemi. Patka má v sobě 2 aretační šrouby, které lze povolit a demontovat sloupek dopravní značky. Velikost základu bude odpovídat ZTKP.

Vodorovné dopravní značení:

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení:

V1a – podélná čára souvislá

V2b – podélná čára přerušovaná (3,0/1,5/0,125)

V2b – Podélná čára přerušovaná (1,5/1,5/0,25)

V2b – Podélná čára přerušovaná (3,0/1,5/0,125)

V4 – Vodící čára (šířka 0,125 s odsazením od kraje vozovky o 0,125 m – výsledná šířka 0,25 m)

V13 – dopravní stín (u ostrůvku)

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

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.

H. 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 zhuštěné 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.

NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. "Zákon o odpadech" a o změně některých dalších zákonů".

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečný odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

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

Před realizací projedná způsob nakládání s odpady investor (provozovatel) se zhotovitelem stavby.

Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 8/2021 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
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlušina	Zemina při výkopu podél obrub a při ukládání potrubí dešťové kanalizace

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

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

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

V diagnostice vozovky/vrtech vozovky (příloha E.4) je obsažen rozbor PAU.

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 všechny odebrané vzorky asfaltových směsí vozovky zařadit do třídy ZAS-T1.

Celkové množství polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU) Vzorek – V1.

ACO 11 naměřená hodnota $7,17 \leq 12$ ZAS-T1

PM naměřená hodnota $0,25 \leq 12$ ZAS-T1

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.

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

Celkové obsahy parametru	Jednotka	Kvalitativní třída			
		ZAS-T1	ZAS-T2	ZAS-T3	ZAS-T4
Celkové množství polyaromatických uhlovodíků (PAU)	mg/kg suš.	≤ 12	$12 < x \leq 25$	$25 < x \leq 300$	> 300

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 čistěny;
- Pojížděné nezpevněné plochy byly ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru;
- Řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků byla omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, čištění 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 zvrstev.

OCHRANNÁ PÁSMA

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

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 (CHKO) - ne
- národní přírodní rezervace (NPR) - ne
- přírodní rezervace (PR) - ne
- národní přírodní památky (NPP) - ne
- přírodní památky (PP) - ne

Do soustavy Natura 2000 spadají dvě kategorie:

- Evropsky významná lokalita (EVL) - ne
- Ptačí oblast (PO) - 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 řadu, 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 protikorozi ochrany a vlastní telekomunikační síť 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.

OCHRANNÉ PÁSMO LESA

Plánovanou stavbou nebude dotčeno ochranné 50 m pásmo lesa tvořené pozemky určenými k plnění funkce lesa.

PÁSMO VODNÍHO ZDROJE

V zájmovém území se nenachází.

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

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).
- V případě reprofilyce příkopů budou v místech stromů prováděny práce ručně v rozsahu průmětu koruny stromu, kořeny budou ručně seříznuty hladkým řezem a ošetřeny stromovým balzámem.
- Z důvodu zachování stability stromů není možné odřezávat kořeny o průměru větším než 2 cm.

Stavbou dojde k trvalým a dočasným záboru pozemků zemědělského půdního fondu a to na pozemcích:

k.ú. Srch:

trvalý zábor ZPF :

299/9 – navržena na vyjmutí ze ZPF v plném rozsahu (vlastník Vatpor CZ spol. s.r.o)

530/2 - navrženo na vyjmutí ze ZPF 22 m2 (vlastník Obec Srch)

284/1 - navrženo na vyjmutí ze ZPF 215 m2 (vlastník Panchártek Leoš)

284/2 - navrženo na vyjmutí ze ZPF 39+53 m2 (vlastník Obec Srch)

286/1 - navrženo na vyjmutí ze ZPF 66 m2 (vlastník Šafář Pavel)

k.ú. Srch

dočasný zábor ZPF:

277/2 - 3 m2 (vlastník Obec Srch)

Pozemky vedené jako ZPF dočasný zábor - budou použity dočasně a to po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení zemědělské půdy do původního stavu (dle § 9 odst. 2 písm. d) zákona č. 334/1992 Sb.), je-li termín zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy nejméně 15 dní předem písemně oznámen orgánu ochrany zemědělského půdního fondu uvedenému v § 15.

Stavbou nedojde k (trvalému / dočasnému) záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

Výše uvedená stavba nebude mít negativní vliv na plnění funkce lesa.

Kácení dřevin - stavbou dojde ke kácení stávajícího náletového porostu a v rámci stavby chodníků je nutné vykácení stávajících stromů a keřů:

1/ v začátku řešeného úseku po pravé straně vozovky (p.p.č. 523/22) v rámci budování chodníku je nutné vykácení stávajících keřových porostů – živé ploty v celkové délce , stávajících stromů – 2 ks škumpa (*obvod kmenů ve výšce 1,30 m nepřesahuje míru 0,80 m a proto není nutné povolení ke kácení, obvod kmenů 65 cm.*)

Dále z důvodů zásahu do stávajícího a následně budoucího průchozího prostoru je nutné zařiznutí větví st. stříbrného smrku.

2/u křižovatky ul. Pardubická x Na Lánech (p.p.č. 597) je návrh na pokácení 2 ks st. stromků - (obvod kmenů ve výšce 1,30 m nepřesahuje míru 0,80 m a proto není nutné povolení ke kácení, obvod kmenů 38 cm)

3/ Cca ve vzdálenosti 260,00 m od začátku řešené lokality v blízkosti stávající DZ obec Srch po levé straně ve směru z obce je navrhováno pokácení st. náletového porostu a stávající břízy – povolení ke kácení pozemek č. 284/1 - (obvod kmenů ve výšce 1,30 m je více jak 80 cm, více kmen obvod 80 + 65 cm a proto je nutné povolení ke kácení)

Kácení je vyvoláno budoucí stavbou.

ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

V obci Srch bude umožněn přístup do zástavby po místních komunikacích.

V rámci stavby a při dokončovacích pracích dojde k omezení provozu, především formou snížení maximální povolené rychlosti, 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 příslušnými ČSN a TP, zejména:

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 90 kalendářních dnů.

Stavba se doporučuje rozdělit na stavební úseky dle stavebních objektů silnice.

Pokládku finální obrusné asfaltové vrstvy se doporučuje provést za plné uzavírky.

Plné uzavření této části komunikace se doporučuje v čase, kdy dochází ke snížení intenzity počtu projíždějících vozidel a linkové dopravy a to nejlépe ve dnech pracovního klidu - sobota nebo neděle.

Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno pomocí mobilních zábran, aby bylo zamezeno vstupu na staveniště.

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

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

VaK Pardubice - vyj. ze dne 18.08.2022 č.j. VS/Šla/2022/2170– budou dodrženy body uvedeny ve stanovisku K návrhu a realizaci máme následující připomínky:

1. Před zahájením prací budou vytyčeny sítě a zařízení ve správě VAK v dotčeném území – bude respektováno ochranné pásmo těchto sítí.
2. Navržené vpusti nebudou napojeny na veřejnou kanalizaci ve správě VAK – vpusti jsou napojeny do stávající dešťové kanalizace ve vlastnictví obce
3. Veškeré poklapy a kryty šoupátek, které budou stavbou dotčeny, musí být na náklady investora osazeny do úrovně budoucí nivelety.
4. V rámci stavby bude zajištěna účast technika VAK při kontrolních dnech.
5. Dále budou dodrženy výše uvedené "Obecné podmínky" v odstavci 1.

GasNet Služby s.r.o - vyj. ze dne 29.07.2022 pod zn5002653455 – budou dodrženy body uvedeny ve stanovisku

- v blízkosti plynovodu nebudou do vzdálenosti menší než 1,0 m prováděny sanace zemní pláně daném území jsou umístěna stáv.plynárenská zařízení, při práci v ochranném pásmu vedení budou dodržena veškerá stanovená pravidla pro práce v ochranném pásmu stávajících plynárenských zařízení. Při souběhu a křížení budou dodrženy minimální vzdálenosti dle ČSN 73 6005.
- Práce v ochranném pásmu st. plynárenských zařízení budou prováděny nejméně 400 mm nad jejich povrchem
- V případě, že nebude možné dodržet krytí PZ dle ČSN 73 6005, bude nutné provést přeložku PZ tak, aby bylo dosaženo požadovaného krytí
- Dopravní značení musí být umístěno od st. plyn. zařízení a plynovodních přípojek v minimální vzdálenosti 1,0 m
- Po odtěžení stávající konstrukce komunikace bude podstatně sníženo krytí stávajícího PZ. **Proto je vyloučeno použití těžké mechanizace (zejména válců s trny, zemních fréz atd přímo nad potrubím. Při provádění je třeba věnovat zvýšenou pozornost a opatrnost u míst s odbočkami , kde navrtací odbočkový T-kus vyčnívá nad vlastní potrubím a mohlo by dojít k jeho odtržení. Dále je třeba ověřit polohu přípojek, které jsou nad vlastním potrubím PZ a navíc zpravidla uloženy kolmo na plynovod (tím i komunikaci).**
- **Nové uliční vpusti musí být umístěny v minimální vzdálenosti 0,5 m od jeho okraje.**
- Veškeré stavební práce musí být vykonávány tak, aby v žádném případě nenarušily bezpečný provoz uvedených plynárenských zařízení a plynovodních přípojek

- VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ:

Vzdálenost stožáru VO od líce plynárenského zařízení a plynovodních přípojek musí být minimálně 1 m. Hloubku základu stožáru nutno určit tak, aby stabilita stožáru zůstala zachována i při odkrytí sousedního plynárenského zařízení.

Pro uložení kabelů VO bude dodržena prostorová norma (ČSN 73 6005).

Úhel křížení kabelu VO s plynárenským zařízením bude 90°, nelze-li tento úhel v odůvodněných případech dodržet, může být úhel křížení menší, nejméně však 60°.

Veškeré stavební práce musí být vykonávány tak, aby v žádném případě nenarušily bezpečný provoz uvedených plynárenských zařízení a plynovodních přípojek.

Dále viz. vyjádření

ČEZ Distribuce, a.s. – vyjádření ze dne 5.08.2022 pod značkou 001127057484 . Budou dodrženy podmínky uvedené ve vyjádření.

V rámci výstavby chodníků dojde:

- k vytyčení sítí
- pro případ ověření hloubky uložení kabelů NN – budou provedeny ručně kopané sondy pro upřesnění polohy a na ověření hloubkového uložení kabelů
- po vykopání sond bude přizván ke kontrole pracovník společnosti ČEZ Distribuce a.s a dojde k upřesnění druhu a způsobu ochrany.
- Nebude znesnadněn přístup k TS
- budou dodrženy podmínky uvedeny ve vyjádření!!!!
- v PD je navrženo uložení kabelů do chráničků půlených DN 160

ČEZ Distribuce, a.s. – souhlas s prováděním činností v ochranném pásmu elektrického zařízení – souhlas s umístěním uvedené stavby a s prováděním činností zasahující do ochranného pásma předmětného el. zařízení – ze dne 5.08.2022 pod zn.001127087917

CETIN, a.s – vyjádření ze dne 18.07.2022 pod.č.jed.711685/22 : Dojde ke střetu se sítí elektronických komunikací České telekomunikační společnosti. Při zemních pracích bude zjištěna poloha sítí a jejich uložení ručními sondami.**Při odstraňování stávajících povrchů bude postupováno s max. Opatrností!!!** Po vykopání sond bude přizván ke kontrole pracovník společnosti CETIN a.s a dojde k upřesnění druhu a způsobu ochrany.

A dále budou dodrženy podmínky uvedeny ve vyjádření!!!!

Nutno respektovat Všeobecné podmínky ochrany SEK v plném rozsahu, s důrazem na vytyčení a ochranu stávajících komunikačních vedení.

Pokládka IS v souběhu a křížení se SEK musí být provedena dle doporučující normy ČSN 73 6005.

Inženýrské sítě nesmí být v souběhu uloženy nad SEK.

Neprovozovaná telekomunikační trasa protínající stavbu je zrušená a při zemních pracích na ni není nutné brát ohled.

- Nad kabelovou trasou neukládejte podélně obručníky, ani jejich betonový základ.
- Zpevněné povrchy nad kabelovou trasou proveďte tak, aby povrch nad kabelovou trasou byl rozebíratelný.; a
- (ii) řídit se Všeobecnými podmínkami ochrany SEK, které jsou nedílnou součástí Vyjádření;
- (IV) Pro případ, že bude nezbytné přeložení SEK, zajistí vždy takové přeložení SEK její vlastník, společnost CETIN a.s. Stavebník, který vyvolal překládku SEK je dle ustanovení § 104 odst. 17 Zákona o elektronických komunikacích povinen uhradit společnosti CETIN a.s. veškeré náklady na nezbytné úpravy dotčeného úseku SEK, a to na úrovni stávajícího technického řešení;

EOP Distribuce a.s. – vyjádření k PD ze dne 13.07.2022 pod č. vyjádření 224-22

Po ověření navrženého řešení sdělujeme, že v předložené akci **nedojde ke styku se zařízením v majetku EOP Distribuce a.s. nebo Elektrárny Opatovice, a.s. a se stavbou souhlasíme.**

Toto vyjádření platí jen pro dokumentaci, která byla žadatelem předložena a pro rozsah prací na vyznačených. Platnost vyjádření je šest měsíců od data vydání vyjádření.

Sekce majetková Ministerstva obrany – odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru – souhlasné závazné stanovisko ze dne 19.07.2022 pod Sp.zn.: 135609/2022-1322-OÚZ-BR

V zájmovém území neneviduje inženýrské sítě a podzemní telekomunikační vedení, které by byly s daným stavebním záměrem v kolizi. Předložený stavební záměr není v rozporu se zájmy Ministerstva obrany a nekoliduje s ochranou zájmů Ministerstva obrany.

Realizace stavebního záměru provedená v souladu s předloženou projektovou dokumentací neohroží naplnění veřejného zájmu na zajištění obrany a bezpečnosti státu.

Vodafone Czech Republic a.s. – vyjádření ze dne 14.07.2022 pod zn. 220714 -1329447615 – souhlasí s realizací projektu – v zájmovém území a v uvedené výšce se nenachází žádné podzemní ani nadzemní vedení

T-Mobile Czech Republic a.s. souhlasné stanovisko ze dne 23.07.2022 pod zn. E36813/22 – nedojde ke kolizi s technickou infrastrukturou společnosti T-Mobile Czech Republic a.s.

EDERA Group a.s. – vyjádření k existenci sítí ze dne 18.05.2021 pod zn. 199/180521/PC – v současné době se nenachází v zájmovém území podzemní vedení ve vlastnictví nebo správě společnosti EDERA Group a.s.

Návrh byl projednán se všemi dotčenými orgány a organizacemi, připomínky byly zapracovány do předkládané PD.

Krajský úřad Pardubického kraje – OŽPZ – oddělení integrované prevence

Vyjádření ze dne 14.07.2022 pod značkou.: KrÚ 59266/2022/OŽPZ/2

Vyjádření podle ust. § 23 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb.

Příslušný úřad podle ust. § 23 odst. 3 zákona sděluje, že záměr **nebude posuzován podle zákona.**

Krajský úřad Pardubického kraje – odbor životního prostředí a zemědělství

stanovisko ze dne 26.07.2022 pod značkou.: 60434/2022/OŽP/Zi

V předmětné věci vydává Krajský úřad Pardubického kraje jako orgán příslušný dle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona toto stanovisko:

Předložený záměr **nemůže mít samostatně ani ve spojení s jinými záměry a koncepcemi významný vliv** na vymezené ptačí oblasti ani na evropsky významné lokality.

Magistrát města Pardubice - Odbor hlavního architekta – Sp.zn.: OHA/84146/2022/Zr ze dne 12.08.2022

Přezkoumal podle ustanovení §96b odst. 3 stavebního zákona z hlediska souladu s politikou územního rozvoje, s územně plánovací dokumentací a z hlediska uplatňování cílů a úkolů územního plánování a vydává závazné stanovisko – **záměr je přípustný**

Magistrát města Pardubice - odbor životního prostředí – Oddělení vodního hospodářství

Společné vyjádření odboru životního prostředí ze dne 06.09.2022 pod značkou.: OŽP/VOD/84149/2022/Mo

Magistrát města Pardubice - odbor životního prostředí – Oddělení ochrany přírody

Závazné stanovisko ze dne 14.11.2022 pod č.j.: MmP/134969/2022/JH – souhlas s odnětím půdy ze zemědělského půdního fondu

Obecní úřad Srch

Závazné stanovisko pod Č.j.: 210/2022 ze dne 31.08.2022 – **závazné stanovisko** – **kácení** se povoluje za uvedených podmínek

Krajské ředitelství policie Pardubického kraje – Územní odbor Pardubice – Dopravní inspektorát – stanovisko ze dne 20.07.2022 pod Č. j. KRPE – 64084-2/ČJ-2022-170606 – nemá námitek při dodržení podmínek.

Mimo jiné:

4) Provedení připojení sousedních nemovitostí (samostatný sjezd) požadujeme provést chodníkovým přejezdem přes sklopenou silniční obrubu (ČSN 73 6110 čl. 3.1.29 a obr. 53b) tak, aby bylo zachováno v maximální možné šířce výškové vedení chodníku a bylo zřejmé, že připojení netvoří křižovatku pozemních komunikací.

reakce projektanta – ve všech případech se jedná o stávající sjezdy, kdy jsou jejich připojení řešeny chodníkovým přejezdem. V místech, která to technicky dovozovala, aby nedošlo ke změně příčného sklonu krytu sjezdů a tak nedocházelo k nežádoucímu odtoku vod na soukromé nemovitosti, byl tento požadavek respektován.

Pouze v jednom případě je sjezd upřednostněn před chodníkem, kdy se jedná o sjezd k výrobnímu areálu – vnitroareálová komunikace (parcelní č.299/3)

8) Doporučujeme snést dz č. B21b umístěné směrem do obce (proti x s ul. Polní) dle ust. § 78 z. č.361/2000 Sb., o provozu na PK. *Bylo provedeno.*

SÚS Pardubického kraje

vyjádření ke stavbě ze dne 15.11.2022 pod zn. SUSPK/7984/2022

s předloženým navrženým řešením souhlasí za dodržení podmínek uvedených ve vyjádření

Viz vyjádření v části E. Dokladová část.

I. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

J. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

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

Navržené řešení plně respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem, tj. Vyhláškou 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ČSN 73 6110 (změna Z1 2010).

Dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace budou na chodníku vybudovány varovné a signální pásy pro nevidomé a slabozraké z hmatné dlažby barvy kontrastní k okolnímu povrchu. Varovné pásy mají šířku 0,40 m, signální pásy 0,80 m a zajišťují správnou orientaci na místech pro přecházení.

V místě pro přecházení bude signální pás odsazen od varovného pásu 0,40 m.

Signální pás v místě pro přecházení zajišťuje správnou orientaci k vodícím liniím pro nevidomé, které tvoří zvýšené záhonové obruby s podsádkou + 6 cm a stávající zástavba. Pásy jsou navrženy dle ČSN 73 6110/Z1.

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

Varovné a signální pásy budou provedeny z dlažby s hmatným povrchem v kontrastní barvě k okolnímu povrchu tj. barvy červené

Navržený soubor veřejného osvětlení – stožáry nezasahují do konstrukce chodníku a proto není nutné jejich označení dle vyhl. 398/200 Sb.

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.

Varovné a signální pásy budou do vzdálenosti min. 250 mm lemovány dlažbou skladebnou betonovou bez fazet.

- **Chodníky jsou navrženy:**
- v základní šířce min.1,50 až 2,50 m
- se základním příčným spádem 1-2%
- zvýšená podsádka chodníkové obruby a palisády na + 6 cm tvoří přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké
- umělá vodící linie – je navržena v místech, kde dochází k přerušení přirozené umělé linie na délku větší než 8,00m (dva sjezdy vedle sebe u poz. parc.č. 280/10 a 280/6), bude provedena v šířce 0,40 m hmatnou dlažbou s podélnými drážkami, navazuje na přirozenou vodící linii – navrhuje se v barvě červené
- podélný sklon chodníků - max.podélný sklon nesmí přesáhnout 8,33 % - (pravostranný chodník sleduje sklon vozovky v rozmezí 0,45 – 1,65 %, levostranný chodník v rozmezí 0,50 – 1,86%)
- 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

Sjezdy k nemovitostem

- sjezdy k jednotlivým nemovitostem jsou řešeny přes průběžný chodník, jedná se o stávající sjezdy
- podsádka silniční obruby u sjezdu k nemovitostem se navrhuje snížit na výšku + 5 cm až + 0 cm v délce max. 6,00 m
- 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 červené 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 vyspádování 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 příčným 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

Místa pro přecházení :

místo pro přecházení přes silnici III/0373 ve staničení km 0,002

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- v šířce 4,00 m
- celkové délce 6,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009
- jelikož ze stavebně technických důvodů nelze dodržet minimální délku odsazeného signálního pásu 1,50 m, signální pás se neprovádí (vyhl. 398/2009 - Příl. č. 2 článek 2.2.1, 2.2.3 a dále ČSN 736110-Z1, ČL. 10.1.3.1.14)
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

místo pro přecházení přes místní komunikaci – (napojení na silnici III/0373 v km 0,016 78)

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- v šířce 3,00 m
- celkové délce 7,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- délka místa prodloužena o 1,00 m (měřeno v ose) z důvodu napojení místní komunikace - větve křižovatky- vyhl. 398/2009 článek 2.0.3. dále ČSN 73 6110-Z1, ČL. 10.1.3.3.2
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009 (viz. výše)
- jelikož ze stavebně technických důvodů nelze dodržet minimální délku odsazeného signálního pásu 1,50 m, signální pás se neprovádí (vyhl. 398/2009 - Příl. č. 2 článek 2.2.1, 2.2.3 a dále ČSN 736110-Z1, ČL. 10.1.3.1.14)
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

místo pro přecházení přes místní komunikaci – (napojení na silnici III/0373 v km 0,136 78)

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- v šířce 4,00 m
- celkové délce 7,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- délka místa prodloužena o 1,00 m (měřeno v ose) z důvodu napojení místní komunikace - větev křižovatky- vyhl.398/2009 článek 2.0.3. dále ČSN 73 6110-Z1, ČL.10.1.3.3.2
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009 (viz. výše)
- jelikož ze stavebně technických důvodů nelze dodržet minimální délku odsazeného signálního pásu 1,50 m, signální pás se neprovádí (vyhl.398/2009 - Příl.č.2 článek 2.2.1, 2.2.3 a dále ČSN 736110-Z1, ČL.10.1.3.1.14)
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

▪ **místo pro přecházení přes silnici III/0373 ve staničení km 0,180 50**

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- délka místa pro přecházení pro chodce na stáv. silnici III/0373 – 6,50 m
- místo pro přecházení navrženo ve standardní šířce 4,00 m
- podsádka silniční obruby bude v místě přecházení snížena na + 20 mm
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou varovné pásy a odsazené signální pásy (viz. situace) – odsazení signálního pásu 0,40 m od varovného pásu
- podél chodníků je navržen nový soubor veřejného osvětlení splňující zákony a normy
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

▪ **místo pro přecházení – (napojení významného sjezdu na silnici III/0373 v km 0,22618) -**

(staničení se vztahuje k ose silnice III /0373 řešeného úseku)

- v šířce 3,00 m
- celkové délce 7,50 m měřeno v ose mezi obrubami
- délka místa prodloužena o 1,00 m (měřeno v ose) z důvodu napojení účelové komunikace - větev křižovatky- vyhl.398/2009 článek 2.0.3. dále ČSN 73 6110-Z1, ČL.10.1.3.3.2
- bude vybaveno standardní hmatovou úpravou dle vyhlášky 398/2009 (viz. výše)
- jelikož ze stavebně technických důvodů nelze dodržet minimální délku odsazeného signálního pásu 1,00 m, signální pás se neprovádí (vyhl.398/2009 - Příl.č.2 článek 2.2.1, 2.2.3 a dále ČSN 736110-Z1, ČL.10.1.3.1.14)
- dle konzultace s DI Policie ČR není navrženo vyznačení vod. dop. značením

zpracování připomínek k PD vyplývajících z konzultace na SFDI dne 16.11.2022

- zařídění komunikací – bylo do vyznačeno zařídění komunikací neveřejných ÚK výrobního a skladovacího areálu viz. situace
- místa pro přecházení / délka – u míst pro přecházení byla upravena délka na max. 7,50 m (vyhl.398/2009 článek 2.0.3. dále ČSN 73 6110-Z1, ČL.10.1.3.3.2), není nutné dokládat výjimky pro délky míst pro přecházení nad 7,50 m viz. situace
- další zjištěná rizika – došlo k úpravě délky snížené sil. obruby v oblouku větve křižovatky ul. Polní viz. situace

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: Prodín a.s.
K Vápence 2745
530 02 Pardubice
tel. +420 725 601 925

V Pardubicích, prosinec 2022