



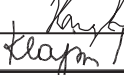


SO 120 PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	KOLEKTIV		 <p>FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ</p>	
ZPRACOVAL:	ING. PAVEL HANYK			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. PAVEL HANYK			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. DAGMAR KLAJMONOVÁ			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC: HELVÍKOVICE	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: SÚS PRADUBICKÉHO KRAJE, DOUBRAVICE 98, 533 53 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	1550-17-3
AKCE: II/310 HELVÍKOVICE, NAPOJENÍ NA I/11			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	1550
			DATUM:	08/2017
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	-
OBJEKT: B.1. SO 120 – KOMUNIKACE II/310			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: B.1.1.
OBSAH: TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Stavba: **II/310 Helvíkovice, napojení na I/11**

B.1.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

Objekt: **SO 120 – KOMUNIKACE II/310**

OBSAH:

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1.	Název akce a objektu	3
1.2.	Katastrální území.....	3
1.3	Obec	3
1.4	Okres	3
1.5	Investor	3
1.6.	Správce objektu a nadřízený orgán.....	3
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	4
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI.....	4
4.	VZTAH PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	5
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK	9
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO GLOBÁLNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	9
8.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY	9
9.	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	10
10.	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONTROLOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ	10
11.	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	11

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Název akce a objektu

II/310 Helvíkovice, napojení na I/11

SO 120 – Komunikace II/310

1.2. Katastrální území

Helvíkovice (okres Ústí nad Orlicí), 638242

1.3 Obec

Helvíkovice

1.4 Okres

Ústí nad Orlicí

1.5 Investor

Pardubický kraj

Komenského nám. 125

532 11 Pardubice

IČO: 70892822

DIČ: CZ70892822

1.6. Správce objektu a nadřízený orgán

Správce komunikace

SÚS Pardubického kraje

Doubravice 98

533 53 Pardubice

IČO: 00085031

DIČ: CZ00085031

Nadřízený orgán

Pardubický kraj

Komenského nám. 125

532 11 Pardubice

IČO: 70892822

DIČ: CZ70892822

1.7. 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, fax.: 465 322 451

email.: mds@mdsprojekt.cz

2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Projektová dokumentace řeší úpravu stávajícího napojení silnice II/310 na silnici I/11. Důvodem úpravy křižovatky je stavebně zvýšit bezpečnost pěších, zejména v místě stávajícího přechodu pro chodce a stavebně upravit stávající zpevněné plochy. Přechod pro chodce je nově navržen v souladu ČSN 736110 včetně bezbariérového řešení. Dalším důvodem je stavebně navázat na stavbu „I/11 Helvíkovice, most ev.č. 11-064“, připravovanou ve stupni DSP investorem ŘSD.

Navrhovaná akce se nachází v zastavěné části obce Helvíkovice v prostoru, kde v blízkosti komunikace II/310 a I/11 se nachází stávající zástavba.

Rozsah úpravy křižovatky je dán obalovými křivkami (průjezdem) návrhového vozidla (autobus) a rozšířením vozovky na kategorii MS 9/6,5/50. Vzhledem k tomu, že rozsah zpevnění stáv. komunikace II/310 v mnoha místech není dostatečný je zde navržena nová, kompletní konstrukce vozovky v tl.450mm.

Stavební objekt SO 120 řeší přeložku stávající silnice II/310 a to v kategorii MS2 9,0/6,5/50. Začátek úpravy sil. II/310 je v křižovatce se sil. I/11 v km 0,004, což odpovídá pasportnímu staničení 42,767 sil. II/310. Konec úseku je v km 0,080, což odpovídá pasportnímu staničení 42,691. Dále je provedena pouze obnova asfaltového krytu délky 8,0m. Celková délka úpravy na sil. II/310 je 84 m.

Součástí stavebního objektu SO120 je odstranění stáv. konstrukce vozovky sil. II/310, výkopové práce, výměna materiálu v aktivní zóně tl. 400mm, vybudování konstrukce vozovky, ohumusování svahů, osazení bezpečnostního zařízení, doplnění chrániček na stávajícím kabelu sdělovacího vedení a provedení dopravního značení.

Vlastníkem komunikace je Pardubický kraj, správcem je SÚS Pardubického kraje.

3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Provedené průzkumy a měření včetně podkladů

- DSP „I/11 Helvíkovice, most ev.č. 11-064“, MDS Projekt s.r.o., r.2016
- Územní plán obce Helvíkovice, r.2014
- Geodetické zaměření zájmového území a katastrální mapa, Geodetická kancelář Petr Vanický, 02/2016
- Průzkum konstrukce vozovky II/310 Helvíkovice, DSP a.s., 09/2016
- Inženýrsko – geologický průzkum, Ing. Dan Balun, 12/2016
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci
- Údaje ze sčítání dopravy (2010)

Podklady pro projektování

- 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 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

- 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 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6129 Stavba vozovek. Postřiky a nátěry
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na PK
- TP 66 Zásady pro přechodné dopravní značení na PK
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- ČSN ENV 206-1 Beton. Vlastnosti, výroba, ukládání a kritéria hodnocení
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Průzkum konstrukce vozovky

- V rámci projekčních prací byl zpracován průzkum konstrukce vozovky v rámci, kterého byla určena stávající skladba konstrukce vozovky sil. II/310. Celkem byly provedeny 2 jádrové vývrty o průměru 100mm. Vývrty byly prováděny na celkovou tloušťku konstrukce vozovky tak, aby bylo možno spolehlivě stanovit tloušťky konstrukčních vrstev.
- Na základě výsledků diagnostiky vozovky byla navržena konstrukce vozovky silnice II/310.

Inženýrsko - geologický průzkum

- V rámci projekčních prací byl zpracován inženýrsko - geologický průzkum, na základě kterého bylo navrženo zakládání nábrežní zdi SO251.

4. VZTAH PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Do tohoto stavebního objektu SO 120 zasahuje návrh dalších stavebních objektů. Jedná se o objekty:

- **SO 121 Pěší a zpevněné plochy**
- **SO 251 Nábrežní zeď**
- **SO 330 Úprava kanalizace**
- **SO 430 Veřejné osvětlení**

5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

5.1 Návrh trasy

Základní návrh trasy vychází ze stávajícího polohového a výškového uspořádání stávající komunikace. Nově navržená trasa je tedy co nejvíce přizpůsobena stávajícím směrovým a výškovým poměrům komunikace.

5.2 Kategorie komunikace

Rozsah úpravy křižovatky je dán obalovými křivkami (průjezdem) návrhového vozidla (autobus) a rozšířením vozovky na kategorii MS 9/6,5/50. Vzhledem k tomu, že rozsah zpevnění stáv. komunikace II/310 v mnoha místech není dostatečný je zde navržena nová, kompletní konstrukce vozovky v tl.450mm.

Stavební objekt SO 120 řeší přeložku stávající silnice II/310 a to v kategorii MS2 9,0/6,5/50. Začátek úpravy sil.II/310 je v křižovatce se sil.I/11 v km 0,004, což odpovídá pasportnímu staničení 42,767 sil. II/310. Konec úseku je v km 0,080, což odpovídá

pasportnímu staničení 42,691. Dále je provedena pouze obnova asfaltového krytu délky 8,0m. Celková délka úpravy na sil. II/310 je 84 m.

Navržené šířkového uspořádání komunikace je patrné z příloh B.1.2. Situace a B.1.4. Vzorové příčné řezy.

5.3 Směrové řešení

Směrové řešení stavby vychází ze směrového vedení stávající silnice, které kopíruje.

Začátek úseku je na silnici II/310 (lokální staničení ZÚ= 0,004), kde se napojuje na stáv. sil.I/11. Konec úseku je navržen v km 0,080m. Dále je provedena pouze obnova asfaltového krytu délky 8,0m. Celková délka úpravy na sil. II/310 je 84 m.

Navržené směrové řešení komunikace je patrné z příloh B.1.2. Situace.

5.4 Výškové řešení

Výškové řešení komunikace je v celém úseku navrženo tak, aby v maximálně možné míře kopírovalo stávající vozovku sil.II/310 a aby došlo k plynulému napojení na stávající komunikaci I/11. Min. podélný sklon je 0,6% a max. podélný sklon je 4,9%.

Navržené výškové řešení komunikace je patrné z příloh B.1.3. Podélný profil.

Všechny výškové kóty, uvedené v PD, jsou uvedeny v systému Balt po vyrovnání. Pevný bod pro potřeby stavby bude předán odpovědným geodetem stavby.

5.5 Příčné uspořádání

Silnice II/310 je navržena v kategorii v intravilánu MS 9,0/6,5/50

jízdní pruh	2 x 3,00 m
vodící proužek	2 x 0,25 m
<u>bezpečnostní odstup</u>	<u>2 x 0,50 m</u>
kategorijní šířka komunikace	6,50 m

Podél silnice II/310 je navržen parkovací pruh š.2,0m.

Šířka nezpevněné krajnice v místě směrových sloupků je 0,75 m a v místech umístění svodidla se rozšiřuje na 1,50 m. Ve směrových obloucích je navrženo rozšíření vozovky dle ČSN 73 6110.

V prostoru křižovatky jsou hrany komunikace rozšířeny dle vlečných křivek návrhového vozidla. Z důvodu blízkosti zástavby rozšíření ve směrových obloucích bylo zanedbáno, průjezd byl ověřen návrhovým vozidlem.

Přechod pro chodce na sil II/310 v km 0,010 je navržen v délce 10m a to z důvodu průjezdu návrhového vozidla a blízkého mostu přes řeku Divoká Orlice. Tato délka je v souladu ČSN 73 6110/Z1 čl.10.1.3.3.2.

Na konci úseku od km 0,070 do km 0,80 je navržen přechodový úsek, zúžení komunikace na stávající stav.

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Maximální příčný sklon je 3%. Klopení komunikace je navrženo tak, aby splňovalo požadavky normy ČSN 73 6101 s ohledem na délku přechodnic a nutnost odvodnění komunikace a zároveň byl minimalizován dopad klopení na o okolní blízkou zástavbu. Klopení je provedeno kolem osy komunikace. V místě napojení komunikace na stávající sil.I/11 příčný sklon navazuje na stávající podélný sklon vozovky sil. I/11.

5.6 Konstrukce

Délka rekonstrukce tohoto stavebního objektu je 84 m. Návrh konstrukce nové komunikace je navržen dle zpracované diagnostiky.

Konstrukce vozovky komunikace byla navržena následovně, dle katalogu vozovek TP170 dodatku, D1-N -2 tř. zatížení IV (100-500 TNVk/24h):

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spoj. postřik z kationaktivní asf. emulze	PS-E (C65 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	0,35 kg/m ²
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+ 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spoj. postřik z kationaktivní asf. emulze	PS-E (C65 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	0,35 kg/m ²
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	ČSN EN 13108-1	50 mm
Posyp z drobného kameniva fr. 2-4 3,0kg/m ²		ČSN EN 13043	3 kg/m ²
Infiltrační postřik z kationaktivní asf. emulze	PI-E (C65 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	0,8 kg/m ²
Štěrkodrt' frakce 0/32 GE	ŠD _A	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Štěrkodrt' frakce 0/32 GE	ŠD _A	ČSN 736126-1, ČSN EN 1328	min.150mm
Konstrukce vozovky celkem			min. 450mm

Oba postřiky budou použity pouze v případě delší technologické přestávky při pokládání následných asfaltových vrstev vozovky

Návrh předpokládá dosažení modulu přetvárnosti pláně min $E_{\text{def},2} = 45$ MPa, na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti $E_{\text{def},2} = 70$ MPa.

Aktivní zóna je předpokládána tl. 0,4m, hutněna na min. $E_{\text{def}} = 45$ MPa, CBR > 15% na pláni vozovky. Materiál do aktivní zóny musí být požit v souladu ČSN 73 6133 (např. vhodné kamenivo frakce 0-125).

Součástí tohoto objektu je osazení bet. obrubníků v rozsahu viz. C.1.2 Situace. Silniční obrubníky budou osazeny do bet. lože z bet. C20/25n XF3. tl. min. 100mm. Podél zpevněných manipulačních ploch jsou obrubníky navrženy jako přejízdné v. 30mm, podél parkovacích míst jako zapuštěné v. 0mm a v místě přechodu pro chodce v. 20mm. Ostatní obruby jsou navrženy jako odrazné v. min. 120mm nad vozovkou.

Nezpevněná krajnice je tvořena recyklátem z živičných vrstev tl. 0,15 m.

Příčný sklon pláně je navržen 3%.

Budou doplněny krajnice ze ŠD šířky 0,50 m a tl. 100 mm.

Komunikace je upravována v intravilánu, mezi všechny spojované povrchy (sil.obrubník, kolem vpustí a poklopů šachet atd.) bude provedena zálivka z asfaltové hmoty.

5.7 Zemní těleso

Před zahájením zemních prací je nutno požádat správce inženýrských sítí o jejich vytýčení a respektovat podmínky jednotlivých správců při stavbě v jejich ochranném pásmu, které jsou uvedeny ve vyjádřeních jednotlivých správců k dokumentaci, viz dokladová část.

Zemní práce zahrnují odstranění stáv. konstrukce vozovky, výkopy, výměnu aktivní zóny v tl. 400mm, úpravu pláně, svahování, ohumusování svahů násypových těles v tl. 150mm včetně osetí travním semenem. Suť s přebytečnou zeminou budou odvezeny na určené skládky.

Aktivní zóna

Aktivní zóna v tl. min.400mm bude hutněna na $E_{def}=45\text{MPa}$. Použije se materiál min. vhodný dle tab. A.1, míra zhutnění 100 % PS (dle ČSN 73 6133).

Zeminy v aktivní zóně musí splnit dle ČSN 73 6133, cl. 4.1, 9.1.2 a 9.2 následující podmínky:

- vlhkost na mezi tekutosti musí být nižší nebo rovna 50% a stupeň konzistence musí být vyšší než 0,5
- maximální objemová hmotnost musí být minimálně 1600 kg/m³
- poměr únosnosti CBR musí být minimálně 15% CBR.

Zkouškami je nutno pravidelně ověřovat namrzavost.

Na závěr stavebních prací budou nezpevněné plochy za obrubami dosypány, upraveny plynule k okolnímu terénu, ohumusování v tl.150mm a osety travním semenem.

Při provádění zemních prací musí být dodrženy požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích dle nařízení vlády NV č. 591/2006 Sb.

5.8 Odvodnění

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky do nově navržených uličních vpustí nebo příkopové tvarovky vedoucí podél opěrné zdi (SO251) popř. přímo do terénu. Pláň bude vyvedena do silniční drenáže nebo do svahu silničního tělesa. Uliční vpustí jsou zaústěny do upravované dešťové kanalizace SO330 s vyústěním do přes opěrnou zeď do řeky Divoká Orlice.

Povrchové dešťové vody vlevo jsou podél silničních obrubníků svedeny do UV5 v km 0,074 a do nejnižšího místa km 0,040, kde je umístěna ul. vpust UV4. Veškeré povrchové dešťové vody vlevo jsou podél silničních obrubníků svedeny do nejnižšího místa km 0,040, kde je umístěna ul. vpust UV4. Veškeré povrchové dešťové vody vpravo jsou svedeny buď přímo do terénu nebo do příkopové tvarovky, která je součástí objektu SO251. V nejnižším místě příkopové tvarovky je navržena ul. vpust, která je přímo přes opěrnou zeď vyústěna rovněž do toku.

Přípojky uličních vpustí, budou z trub PP o profilu DN 150 SN10, dle DIN 16 961.

Silniční drenáže jsou navrženy DN100 z HDPE SN8 a jsou napojeny do ul. vpustí (UV5, UV4 a ul. vpust u zdi).

Bude také provedena nutná výšková úprava stávajících poklopů šachet a šoupat. Poklopy a šoupata budou upraveny do úrovně povrchu nové komunikace.

Součástí objektu je zřízení uličních vpustí – betonové DN450 z betonu pevnostní třídy min C30/37 XF4 s vysokou odolností proti obrusu, proti agresivitě s rozmrazovacími prostředky stupně XD3 a vůči vlivům koroze způsobené chloridy. Uliční vpustí jsou sestavovány s betonových prefabrikátů s kalovým nebo bez kalového koše. Jednotlivé části jsou vzájemně zaměnitelné a mohou být sestavovány dle požadavku projektanta. Sestavená vpust' je samonosná. Mříže jsou navrženy v typové v třídě únosnosti D400.

Tolerance ve výškovém osazení poklopu a vtokové mříže ve vozovce nebo v chodníku musí vyhovovat tolerancím dle ČSN 75 6101 a ČSN EN 752 a dále podmínkám ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. U mříží vpustí a poklopů šachet umístěných v komunikačních plochách se připouští odchylka max. 5mm a + 0 mm nad okolní úroveň (v souladu s ČSN 75 6101 a ČSN EN 752).

Uliční vpust UV4 bude průtočná.

5.9 Vytyčení

Podrobné vytyčení tohoto objektu bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace PDPS. Vytyčení hlavních bodů je součástí přílohy A.6 Geodetická dokumentace.

Souřadnicový systém JTSK , výškový systém Bpv.

5.10 Bezpečnostní zařízení

Bezpečnostní zařízení je navrženo v souladu ČSN 736101. V rozsahu úpravy komunikace II/310 je navrženo jednostranné ocelové svodidlo v délce 25,35m s úrovní zadržení H1. Dále jsou navrženy Směrové sloupky Z11a,b v počtu 5ks.

Trasa sdělovacího vedení CETIN v chrániče kříží stávající silnici II/310 a dále vede v jejím souběhu a dále v chrániče kříží řeku Divoká Orlice.

5.11 Objekty

Délka kolizního úseku, tedy kde kabel sdělovacího vedení CETIN protíná stavbu (nový červený stav), je cca 62m. Z toho je v současnosti tento kabel cca 44m veden v chráničkách. Podél komunikace a svahu nebudou hloubeny příkopy ani dešťové žlaby, jež by snižovaly krytí stávající kabelové trasy. V dotčeném kolizním místě bude řešeno pouze doplnění půlených chrániček (dl. cca 18m) ve stávající trase beze změny výšky uložení. V místě komunikace nedojde ke změně nivelety komunikace ani ostatní přilehlý terén nebude nijak zásadně výškově pozměněn.

Stávající trasa optických trubek odkopána v celkové délce cca 22m. Předpokládané krytí optických trubek vedených v pod parkovacím stáním a v zeleni je 1,2m. Optické trubky a metalické kabely budou uloženy do půlených chrániček např. kopohalf plus rezervní trubka s obetonováním betonovou směsí

6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK

Odvodnění komunikace je řešeno v části 6.8.

7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO GLOBÁLNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

Stávající svislé dopravní značení bude obnoveno, provede se demontáž stávajícího a po výstavbě montáž nového dopravního značení.

Jsou navrženy vodící a dělicí čáry (V1a a V4) šířky 125 mm provedené hladkým plastem s posypem v reflexní úpravě. Rovněž značení přechodu vč. vodícího pásu přechodu pro chodce je provedeno v této úpravě.

8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY

Před započítáním zemních prací je třeba požádat správce podzemních vedení o jejich vytyčení. Po odstanění stávající konstrukce vozovky se nejprve provedou přeložky inženýrských sítí.

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. 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 vyplývajících 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 (pro drenáž, atd.) 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.

V době výstavby je nutno zachovat přístup a příjezd na jednotlivé přilehlé parcely (po předchozím podání informace obyvatelům o způsobu a termínech prováděných stavebních prací). 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.

Podkladem pro zhotovení objektu je tato projektová dokumentace ve stupni DSP, která bude sloužit jako dokumentace pro stavební povolení.

9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Neobsazeno.

10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONTROLOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ

Neobsazeno.

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

Stavba vyžaduje zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., protože je umístěna v intravilánu. Podélný sklon komunikace je menší než 8,33%. Silniční obruba má v místě přechodu pro chodce v.20mm. Podél zpevněných manipulačních ploch jsou obrubníky navrženy jako přejezdné v.30mm, podél parkovacích míst jako zapuštěné v.0mm. Ostatní obruby jsou navrženy jako odrazné v. min.120mm nad vozovkou.

Přechod pro chodce na sil II/310 v km 0,010 je navržen v délce 10m a to z důvodu průjezdu návrhového vozidla a blízkého mostu přes řeku Divoká Orlice. Tato délka je v souladu ČSN 73 6110/Z1 čl.10.1.3.3.2. Přechod pro chodce bude doplněn o vodící pás přechodu.



Ve Vysokém Mýtě 08/2017

Ing. Pavel Hanyk