

D.1.
SO 120

Souřadnicový systém: S-JTSK Výškový systém: Bpv

OBJEDNATEL PD



Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Zborovská 81/11
150 00 Praha 5 Smíchov
IČ: 00066001

PROJEKTANT ČÁSTI				 atelierpromika projektová činnost v dopravě		
Atelier PROMIKA s.r.o. Muchova 9/223, 160 00 Praha 6, IČ 26080273, e-mail: promika@promika.cz				Atelier PROMIKA s.r.o., Muchova 9/223, 160 00 Praha 6		
VYPRACOVAL	HL. INŽENÝR PROJEKTU	KONTROLA	TECHNICKÝ ŘEDITEL	KÓD ZAKÁZKY	Sloveckdsp.1118	
ING. ŠÁRKA VESELÁ	ING. TOMÁŠ ROZTOČIL	ING. TOMÁŠ ROZTOČIL	ING. PETR MACEK	STUPEŇ PD	DSP/PDPS	
AKCE II/328 Sloveč – Kněžice				DATUM	04/2020	
				MĚŘÍTKO	–	
ČÁST D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ A ZAŘÍZENÍ				POČET FORMÁTŮ	10xA4	
STAVEBNÍ OBJEKT SO 120 SILNICE II/328				ČÁST	Č. PŘÍLOHY	Č. PARÉ
PŘÍLOHA TECHNICKÁ ZPRÁVA				D.1.1.	1.	

a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Název stavby:	I/328 Sloveč – Kněžice
Místo stavby:	Středočeský kraj, okres Nymburk katastrální území: Sloveč 750697, Kněžice u Městce Králové 666921 a Dubečno 666912
Stupeň dokumentace:	dokumentace pro stavební povolení dle přílohy č. 8 vyhl. č. 146/2008 Sb.
Část dokumentace:	SO 120 Silnice II/328
Investor:	KSÚS Středočeského kraje, p.o. Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 IČ: 000 66 001
Zodpovědný projektant:	Atelier PROMIKA, s.r.o. Ing. Šárka Veselá, Ing. Tomáš Roztočil Muchova 9/223 160 00 Praha 6 e-mail: promika@promika.cz
Datum zpracování:	duben 2020

b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS

Předmětem dokumentace je oprava silnice II/328 v části Sloveč – Kněžice v úsecích km 21,15467 - 24,5313 a 24,653 - 26,37615 provozního staničení dle údajů silniční databanky. Celková délka úpravy je 5 098 m.

Začátek úpravy leží na jižním začátku obce Sloveč v místě svislých dopravních značek IS12a, IS12b. Silnice dále vede středem obce na severovýchod, poté extravilánovým úsekem mezi poli do Kněžic, kde je před křižovatkou s II/32419 stavba přerušena v km 24,5313 na pracovní spáře (navazuje na už hotový úsek). Stavba opět začíná za touto křižovatkou, v km 24,653 na pracovní spáře a vede na sever nejprve Kněžicemi a pak v extravilánu až ke křižovatce na Dubečno do km 26,37615, kde je konec úseku.

Navrhuje se oprava konstrukce vozovky (frézování asfaltových vrstev, recyklace za studena na místě, pokládka nových asfaltových vrstev) a následná obnova vodorovného dopravního značení. Součástí je odstranění nánosů z nebezpečných

krajnic a pročištění a obnova odvodňovacích zařízení (příkopy, propustky a uliční vpusti). Dle zpracované diagnostiky budou lokálně provedeny sanace podkladních vrstev a úpravy aktivní zóny, přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě.

Pro zvýšení bezpečnosti na silnici II/328 bude provedena výměna kolmých betonových čel za čela šikmá.

Trvalé svislé dopravní značení bude vyměněno se zachováním sloupků a budou doplněny chybějící značky.

Součástí akce není oprava mostních objektů, pouze údržbové práce jako je výměna obrusné vrstvy vozovky na mostech 328-014, 328-015, 328-016 a proříznutí a zalití spár podél říms. Mostní objekt ev.č. 328-016 včetně betonových skluzů je připravován na celkovou rekonstrukci, která je součástí samostatné investiční akce připravované investorem.

Součástí akce také není kácení jakékoliv zeleně ani přeložky inženýrských sítí.

Stávající šířkové uspořádání komunikace se její opravou nemění.

Nová ochranná pásma a chráněná území nejsou generována.

b.1 SITUAČNÍ ŘEŠENÍ

Stávající směrové vedení silnice je zcela zachováno. Směrové vedení osy silnice v předmětném úseku je tvořeno směrovými přímými proloženými směrovými oblouky o poloměrech v rozmezí 70 – 10 000 m v rámci prostorových možností. Celková délka opravy v rámci SO 120 je 5 098 m.

Silnice II/328 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění. Průměrně se pohybuje šířka zpevnění v rozmezí 6,0 – 6,5 m. Šířkové uspořádání mimo obce je provedeno jako extravilánové s krajnicí a příkopem. Vzhledem k charakteru úpravy silnice se stávající šířkové uspořádání ponechává zcela beze změny. Pokud je to dle situace možné, upravuje se šířka nezpevněné krajnice na hodnoty $2 \times 0,75$ m, doplňují se směrové sloupky.

Směrové navázání krajnice vozovky silnice II/328 na stávající silnice, místní a účelové komunikace a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu.

V obci Sloveč dojde k úpravě tzv. doplňkových ploch. Jedná se o zpevněné plochy před Obecním úřadem a dále v místě křižovatky se silnicí III/32825 u Slovečské hospody.

Před Obecním úřadem bude použitím odlišných materiálů a osazením balisetů zkrácen přechod pro chodce a budou lépe vymezeny jednotlivé funkce zpevněných ploch pro chodce, průjezdnou dopravu, BUS, parkování atd. Vzhledem k tomu, že změnou výškového řešení by se zasáhlo do systému odvodnění, lze v rámci opravy vozovky postupovat pouze výše uvedeným způsobem, materiálovým rozlišením a za pomoci balisetů. Vozovka bude s asfaltovým krytem, ostatní doplňkové plochy budou mít kryt z betonové dlažby.

Před „Slovečskou hospodou“ je také navrženo usměrnění dopravy pomocí materiálového rozlišení ploch, vozovka bude s asfaltovým krytem, doplňkové plochy dlážděné betonovou a kamennou dlažbou. Výškově plochu vzhledem k místu

osazení uličních vpustí měnit nelze. Dále je v křižovatce v místě připojení silnice III/32825 navržen dopravní ostrůvek, který bude proveden z velké kamenné dlažby, mírně oblý (vypuklý) s možností pojezdu rozměrnějšími nákladními vozidly.

V obci Kněžice je návrh koordinován s projektem „Bezpečnostní chodník v obci Kněžice“ firmy Forvia CZ s.r.o. z 08/2018. Obrubníkové hrany mezi vozovkou a chodníkem v místech křižovatek s MK budou provedeny podle tohoto projektu, SO 120 Silnice II/328.

b.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Návrh výškového uspořádání komunikačního řešení vychází ze základních podmínek respektujících současné výškové poměry dotčeného území a také potřeby výškového napojení na pěší vstupy a vjezdy do objektů. Základní příčný sklon vozovky je navržen v hodnotě 2,5 %.

Navržený podélný sklon je oproti stavu mírně navýšen, nicméně kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,1% – 6,75%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 500 – 8000 m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice 2,0% je nově upraven na hodnotu 2,5%. Změna bude provedena tak, aby při zvětšení příčného sklonu nedošlo k zeslabení konstrukce vozovky v ploše jízdních pruhů.

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně – 3 cm pod úroveň přilehlé vozovky (zpevněné krajnice). Základní převýšení v místě obrubníků je 15 cm, na přechodech pro chodce je obrubník snížen na 2 cm nad úroveň vozovky.

V obci Kněžice v km 25,100 – 25,136 50 v místě zemědělského družstva je navržena betonová palisáda. Návrh palisády je patrný ve Vzorových příčných řezech v měř. 1:50.

c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele. V průběhu prací pak byly prováděny pracovní konzultace se zástupci objednatele a připomínky byly průběžně zapracovány. Dalším podkladem byla Diagnostika vozovky, provedená firmou IMOS.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě předaného polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému BpV.

d) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Plocha vozovky plynule navazuje na vstupy a vjezdy na sousední pozemky, i při změnách nivelety tato napojení zůstávají zachována.

e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR - OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1, včetně Dodatku TP170 schváleného MD ČR - OSI pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108, cementový beton 73 6123, podkladový beton 73 6124, štěrkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131. Při použití litých asfaltů i asfaltového betonu jemnozrnného je třeba vhodným uspořádáním ve smyslu ČSN 73 6122 zamezit vzniku puchýřů (např. oddělením vrstev technickou geotextilií, lepenkou apod.)

Před pokládkou jednotlivých vrstev je třeba, aby povrch podkladní konstrukce byl čistý, suchý, zbavený prachu a všech mechanických nečistot. Napojení konstrukčních vrstev bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev, spára bude následně proříznuta a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou dle TP 115. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit také kvalitní vodorovné spojení jednotlivých konstrukčních vrstev - použít spojovací postřiky a nátěry ze živичné emulze v dostatečném množství a kvalitě v souladu s ČSN 73 6129 Stavba vozovek – Postřikové technologie.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení zemní pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def2} = 45$ MPa dle ČSN 73 6190 „Statická zatěžovací zkouška podloží a podkladních vrstev vozovky“. Na základě měření hodnot modulů deformace a přetvárnosti na zemní pláni dle ČSN 73 6190 musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geotechnikem a technickým dozorem investora stanovit optimální způsob sanace zemní pláně výměnou podloží v aktivní zóně nebo její zlepšení dodáním pojiv a přehutněním. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 73 6133 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Doporučení na vylepšení vlastností zemin a přesné určení sanace bude stanoveno až na základě naměřených hodnot deformačních modulů na zemní pláni a na základě posouzení jednotlivých typů zemin zastižených v zemní pláni. Zvláštní pozornost je třeba věnovat požadavkům na aktivní zónu komunikací v tloušťce 0,5 m. Pokud se v aktivní zóně vyskytuje zemina, která nesplňuje požadavky ČSN 73 6133 tabulka 1 a 4.1.3 pro přímé použití bez úpravy, musí se provést její úprava nebo odstranění a nahrazení jiným vhodným materiálem. V případě, že se mechanicky upravuje pevná jemnozrnná zemina v aktivní zóně zářezu, je třeba nejprve provést nakypření frézou před navedením vrstvy zlepšující hrubozrnné zeminy.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze situace 1:500 a vzorových příčných řezů 1:50.

Základní oprava vozovky silnice II/328 bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání:

Asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřík emulzní	PS-C 0,40 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACP 16+	(ČSN EN 13108-1)	60mm
Infiltrační postřík emulzní	PI-C 0,60 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Vrstva z recykl.asf.materiálu na místě	RS 0/32 C _{3/4} CA*	(TP 208)	180mm 60 MPa
Celkem nová konstrukce			280mm

* dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu, dávkování cementového pojiva 5%.

Oprava vozovky silnice II/328 v místě úpravy aktivní zóny a sanace podkladních vrstev bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání:

Asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřík emulzní	PS-C 0,40 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACP 16+	(ČSN EN 13108-1)	60mm
Infiltrační postřík emulzní	PI-C 0,60 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Vrstva z recykl.asf.materiálu na místě (doplň Rmat v požadované tl.)	RS 0/32 C _{3/4} CA*	(TP 208)	180mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	(ČSN 73 6126-1)	200 mm 45 MPa
Celkem nová konstrukce			480 mm

* dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu, dávkování cementového pojiva 5%.

Úprava aktivní zóny na hloubku 0,5 m a šířku min. 1,5 m mechanicky zpevněnou zeminou tvořenou z 50% asfaltovým recyklátem Rmat a z 50% místní zeminou, na místě s přidáním 3% směsného pojiva, včetně separační geotextilie, přehutnění parapláně (v případě nemožnosti zlepšení AZ bude provedena výměna a náhrada vhodným materiálem - např. ŠDB 0/63)

Přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě

Konstrukce sjezdů bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání:

Vrstva z recyklovaného asf. materiálu	R mat	(TP 170)	100mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	(ČSN EN 13285)	250mm 45 MPa
celkem			350mm

Doplňkové plochy ve Slovči budou dlážděné s konstrukcí ve složení (D1-D-1, TDZ V, PIII):

dlažba betonová	DL I	80 mm	ČSN 73 6131	
lože z drti 4-8	L	40 mm	ČSN 73 6131	
směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	160 mm	ČSN 73 6124-1	60 MPa
mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm	ČSN 73 6126-1	45 MPa
celkem		480 mm		

nebo:

dlažba kamenná	DL I	160 mm	ČSN 73 6131	
lože z drti 4-8	L	40 mm	ČSN 73 6131	
směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	160 mm	ČSN 73 6124-1	60 MPa
mechanicky zpevněná zemina	MZ	200 mm	ČSN 73 6126-1	45 MPa
celkem		560 mm		

U obecního úřadu ve Slovči budou doplňkové plochy dlážděné betonovou dlažbou, chodníkové plochy červenou barvou, plochy pojížděné (záliv BUS a parkování) budou šedé.

U Slovečské hospody bude dopravní ostrůvek z velké kamenné dlažby, dlážděná plocha podél stávajícího chodníku z betonové dlažby a plocha mezi vozovkou a touto betonovou dlažbou z velké kamenné dlažby.

Všechny obrubníky budou nové, betonové - z betonu C 30/37 – XF4 kladené do betonového lože s opěrou z betonu C 20/25 n XF3. Betonové obrubníky s nášlapem orientačních rozměrů 150x250 mm budou osazeny s převýšením 10-12 cm nad vozovkou. Betonové obrubníky zapuštěné 80/250 mm budou osazeny do úrovně vozovky v místech stávajících zapuštěných obrub (u příkopů). Kolem ploch z velké kamenné dlažby bude místo obrub osazena řada kamenných kostek velkých do betonového lože s převýšením 2 cm.

Všechny navrhované komunikační plochy budou vybaveny ve smyslu opatření vyhlášky MMR ČR č.398/2009Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací.

f) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Odvedení srážkových vod z vozovky silnice II/328 zachovává stávající systém odvodnění podélným a příčným spádováním do stávajících příkopů a na průtahu Slovcí a Kněžicemi do uličních vpustí a stávající kanalizace. Při řešení doplňkových ploch ve Slovcí není narušen stávající systém odvodnění.

V rámci opravy systému odvodnění silnice se navrhuje především odtěžení drnu z nezpevněných krajnic, pročištění, příp. i prodloužení stávajících silničních příkopů a pročištění a obnova stávajících propustků v trase silnice i pod sjezdy na okolní nemovitosti. Pro zvýšení bezpečnosti na sil. II/328 bude v rámci obnovy propustků provedena výměna kolmých bet. čel za čela šikmá, odlážděná, dle vzorových příčných řezů. Trouby propustků budou pročištěny.

V intravilánu, kde je dešťová voda zachycena do stávajících uličních vpustí, budou tyto uliční vpusti pročištěny, dojde k jejich výškové rektifikaci, budou vyměněny mříže a v prostoru nátoky bude provedeno nové odláždění. Schéma provedení místa nátoky je ve vzorových příčných řezech. Nové uliční vpusti se nenavrhují.

g) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK (SO 190)

Součástí projektu je i návrh svislého a vodorovného dopravního značení v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném touto stavbou, projekt tuto problematiku řeší v části SO 190 Stálé dopravní značení.

Před zahájením stavby je nutno provést aktualizaci dokumentace dopravního značení. Aktualizace je nutná vzhledem k možným změnám jak v právní, tak technicko - kvalitativní oblasti dopravního značení, ke kterým může dojít v době mezi zpracováním návrhu a samotnou realizací stavby. Dále je nutné překontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území, odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.

h) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY

h.1 POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.

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

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou energetické společnosti.

Plochy pro větší skládky se neuvažují.

h.2 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcí předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v dalším stupni projektové dokumentace nebo přímo dodavatelem stavby dle aktuální situace.

h.3 POŽÁRNÍ OCHRANA

Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nutné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde k zasypání ani poškození požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušné hasičské záchranné stanici.

h.4 Vliv stavby na životní prostředí

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat v zastavěném území, je žádoucí věnovat zvýšenou pozornost zhodnocení potenciálních negativních dopadů na životní prostředí (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány. Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, na provoz blízkých objektů byl co nejmenší.

Hygienický limit akustického tlaku ze stavební činnosti nesmí přesahovat L_{Aeq} 65dB v době od 7.00-21.00 hod, L_{Aeq} 60dB v době od 6.00-7.00 a od 21.00-22.00 hod a L_{Aeq} 45dB v době od 22.00-6.00 hod ve chráněném venkovním prostoru staveb.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (kryty, akustické zástěny apod.).

Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Žádné vazby na technologické vybavení nejsou uvažovány.

j) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ

Veškeré navržené šířkové uspořádání vychází z normových hodnot a nebylo nutné provádět k tomuto výpočty.

k) SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Všechny navrhované komunikační plochy budou vybaveny ve smyslu opatření vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací. Především obrubníky, které slouží jako vodící linie, budou realizovány s převýšením +6 cm.

Úpravy zde spočívají:

- v dodržení povolených podélných a příčných sklonů chodníků a zpevněných ploch, tj. max. 12,5 % v nájezdech ke sníženým obrubníkům, příčný sklon chodníku max. 2,0 %,
- nášlap snížených obrub v bezbariérových nájezdech činí max. 0,02 m,
- tam, kde není určena vodící linie přilehlým objektem k chodníku, je osazen obrubník s hranou min. 0,06 m nad povrchem chodníku,
- povrch komunikací musí být rovný, pevný a upravený proti skluzu. Hodnota součinitele smykového tření musí být nejméně 0,5, u šikmých ramp a nájezdů pak $0,5 + \tan \alpha$, kde α je úhel sklonu rampy nebo nájezdu,

- materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat podmínky vládního nařízení č. 163/2002 Sb. ve znění nařízení vlády č.312/2005 Sb. dle TN TZÚS 12.03.04-06,
- výkopy a staveniště budou zabezpečeny dle příl. č. 2 bod 4.0, 4.1, 4.2 vyhl. č. 398/2009 Sb.

I) DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ (SO 180)

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím k vyhlášce č. 30/2001 Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

Etapizace a technické řešení

Hlavním cílem navrhovaných dopravně inženýrských opatření a s tím souvisejícího užití přechodného dopravního značení je během stavebních prací maximálně zachovat běžný automobilový provoz a zajistit maximální bezpečnost a plynulost provozu v místě prováděné stavby. Návrh ZOV je obsahem Souhrnné technické zprávy.

Stavba by měla být realizována v průběhu jedné stavební sezóny, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběrového řízení na zhotovitele stavby. Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 5 měsíců od zahájení stavební činnosti.

Stavba bude rozdělena na 3 etapy, které budou realizovány samostatně. Předpokládá se použití standardních schémat dle TP 66 (B/15 v obci a C/10b mimo obec). Podrobněji je návrh DIO řešen v příloze SO 180 Přechodné dopravní značení.

Detailní etapizaci a harmonogram prací může ještě upřesnit vybraný zhotovitel na základě požadavku investora.

Vzhledem k časovému předstihu vydání PD před skutečným uvedením stavby do provozu je nutné ještě před zahájením vlastní realizace dopravního značení provést aktualizaci dokumentace dopravního značení. Aktualizace je nutná vzhledem k možným změnám jak v právní, tak technicko - kvalitativní oblasti dopravního značení, ke kterým může dojít v době mezi zpracováním návrhu a samotnou realizací stavby. Dále je nutné překontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území, případně poloha sloupů veřejného osvětlení uvažovaných pro osazení svislých dopravních značek, odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.

Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh DIO je nejprve nutno opětovně projednat s Policií ČR. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.