

Aktualizace 09/2023



DIPRO, spol. s r.o. [®]
Dopravní a inženýrské projekty,
projektová, inženýrská a konzultační kancelář
Modřanská 11 / 1387, 143 00 Praha 12
IČO 48592722

Stavebník:	Sdružení investorů 1. KSUS Středočeského kraje 2. Městys Křinec	Vypracoval:	Kontrola:
		Ing. Beneš	Ing. Polič, Ph.D.
Místo stavby:	Křinec, Zábrdovice, Černá Hora, Dymokury Okres Nymburk	Odp. proj.:	Zak. číslo:
		Ing. Beneš	18 - 080 - 08
Stavba:	II/275 ZÁBRDOVICE - DYMOKURY	Ved. projektu:	Datum vyprac.:
		Ing. Beneš	11/2021
Výkres:	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Stupeň:	PDPS
		Měřítko:	
		Číslo výkresu:	B

1. Identifikační údaje

Název stavby: II/275 Zábrdovice - Dymokury

Místo stavby: Středočeský kraj – okres Nymburk – Silnice II/275 – Křinec, Zábrdovice, Černá Hora, Dymokury

Katastrální území: Křinec, Zábrdovice u Křince, Svídnice u Dymokur, Černá Hora u Dymokur, Dymokury

Předmět dokumentace: Projektová dokumentace pro provádění stavby - PDPS

Údaje o stavebníkovi: Sdružení investorů

1. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 - Smíchov
IČ 00066001

2. Městys Křinec
Náměstí 25, 289 33 Křinec
IČ 00239364

Projektant: DIPRO, s.r.o.
Modřanská 11/1387, 143 00 Praha 4
IČ 485 92 722

Hlavní projektant:
Ing. Daniel Polič, Ph.D.
autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby - ČKAIT 0011639

2. Základní údaje o stavbě

Dokumentace řeší stavbu – opravu silnice II/275 v úseku Křinec – Dymokury v úseku KM 31.915 až KM 37.000. Délka je 5.085 km. Předmětem stavby je oprava (souvislá údržba, homogenizace, „frézování“) stávající asfaltové vozovky. V první třetině (ZÚ – KM 1.6) a dále před křižovatkou s odbočkou na Svídnici (cca 500 m) se provádí výměna celé vozovkové konstrukce. Stavba je částečně umístěna v intravilánu – průtahy obcí – částečně v extravilánu. Součástí akce je rovněž úprava křižovatky silnic II/275 a II/329 v Křinci.

Jedná se o opravu trvalého charakteru. Stavba nebude památkově ani jinak chráněna.

Zahájení realizace stavby se předpokládá v roce 2022. Stavba je členěna na etapy.

Stavba je vzhledem ke svému charakteru situována v prostoru stávající komunikace - asfaltové vozovky.

V souběhu s investiční akcí KSÚS Středočeského kraje proběhne stavba investora Městys Křinec obsahující tři části:

1. Propojovací chodník podél II/275 v Zábrdovicích (SO 103)
2. Veřejné osvětlení v křižovatce II/275 a II/329 v Křinci (SO 410)
3. Přisvícení nového přechodu pro chodce přes II/275 v Křinci (SO 420)
4. Komunikace - Obratiště a zastávka Křinec, náměstí - Městys Křinec (SO 104)
5. Přeložka CETIN (SO 401)

Pro propojovací chodník bude v rámci akce „II/275 Zábrdovice – Dymokury“ provedena stavební příprava. Bude osazen obrubník a uliční vpusti.

V rámci uzavírky vozovky budou majitelé železničních přejezdů (Správa železnic a ZZN Polabí, a.s.) vyzváni k jejich případné opravě.

Nejsou známy žádné další investiční akce ani jiné stavební aktivity v předmětném prostoru.

Výstavba v předmětné lokalitě bude poměrně jednoduchá. Lze předpokládat, že realizace stavby proběhne během necelých dvou stavebních sezón, to znamená za 16 až 18 měsíců. Výstavba bude probíhat v obvyklých přirozených logických krocích na sebe časově navazujících ověřených na obdobných stavbách. Detailně bude řešit zhotovitel stavby v rámci své předvýrobní přípravy.

Předpokládaný termín výstavby – zahájení v roce 2022, dokončení v roce 2023.

Výstavba bude vzhledem k rozsahu prováděna v několika etapách.

Přístup na stavbu bude bezproblémový.

Dopravní omezení jsou uvedena v části E – Dopravní opatření.

3. Předávání částí stavby do užívání

Jednotlivé úseky budou převáděny do užívání po svém dokončení v souladu se zásadami DIO a vydaným DIR.

4. Souhrnný technický popis stavby

V následujícím textu jsou stručně popsány jednotlivé stavební objekty:

SO 101 – KOMUNIKACE – HLAVNÍ TRASA

SO 102 – KOMUNIKACE – NÁMĚSTÍ KŘINEC

SO 103 – CHODNÍK

SO 104 - KOMUNIKACE - OBRATIŠTĚ A ZASTÁVKA KŘINEC, NÁMĚSTÍ - MĚSTYS KŘINEC

SO 410 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

SO 420 – PŘISVĚTLENÍ PŘECHODU

SO 401 – PŘELOŽKA CETIN

Z hlediska zatřídění se jedná o Silnici II. třídy.

4.1 SO 101 KOMUNIKACE – HLAVNÍ TRASA + SO 102 – NÁMĚSTÍ KŘINEC

Situace, směrové poměry, šířkové uspořádání

Hlavní trasu komunikace lze rozdělit na šest úseků lišících se jak svým charakterem, tak i mírou narušení stávající vozovky.

1.úsek (ZÚ – KM 1.600) – délka 1600 m – intravilán – průtah obcemi Křinec a Zábrdovice. Mezi ZÚ a nádražím je situován stávající pravostranný chodník. Mezi Křincem a Zábrdovicemi je trasa vedena po mostě přes říčku Mrlina, most je památkově chráněn, proto se v jeho rozsahu (délka cca 30 m - dlažba) oprava vozovky neprovádí. Komunikace se v délce cca 600 m nachází v ochranném pásmu železnice, 1x křížuje trať a 1x vlečku. V tomto úseku se předpokládá celková rekonstrukce konstrukčního souvrství včetně úpravy pláňe.

2.úsek (KM 1.600 – KM 2.670) – délka 1070 m – extravilán za obcí Zábrdovice. Pouze frézování. Sanace ulámaných okrajů vozovky se předpokládá ve 100% délky trasy.

3.úsek (KM 2.670 – KM 3.190) – délka 520 m – extravilán. Úsek končí před křižovatkou se silnicí 27527 – odbočka na Svídnici. Celková rekonstrukce vozovky.

4.úsek (KM 3.190 – KM 4.000) – délka 810 m – extravilán za křižovatkou. Pouze frézování. Sanace ulámaných okrajů vozovky se předpokládá ve 100% délky trasy.

Před vjezdem do Černé Hory (od Křince) se zřizuje v oblasti KM 3.7 vjezdové opatření. Jedná se o vložení asymetrického středního ostrůvku a příslušné jednostranné rozšíření vozovky za účelem snížení rychlosti vozidel.

5.úsek (KM 4.000 – KM 4.750) – délka 750 m – extravilán. Pouze frézování.

Sanace ulámaných okrajů vozovky se předpokládá ve 40 až 50 % délky trasy.

6.úsek (KM 4.750 - KÚ) – délka cca 200 m – intravilán – průtah obcí Dymokury. Pouze frézování.

Sanace ulámaných okrajů vozovky vpravo se předpokládá v 10 až 20% délky trasy.

Náměstí v Křinci

Upravuje se křižovatka silnic II/275 a II/329. Posouvá se západní zastávka autobusu včetně přístřešku směrem na jih. Za prodlouženým chodníkem se zřizují parkovací stání – pouze značením.

Směrové řešení zůstává zachováno stávající. Vytyčovací osa má proto do jisté míry pouze formální funkci, zřizuje se zejména pro zavedení staničení trasy. Směrový polygon je zaoblen prostými kruhovými oblouky bez přechodnic.

Šířkové poměry v hlavní trase zůstávají zachovány, pouze dochází ke sjednocení šířky v ucelených úsecích. Šířka asfaltové vozovky se většinou pohybuje mezi 5.50 m a 6.00 m s případným rozšířením ve směrových obloucích. To odpovídá návrhové kategorii S 6.5/90 v extravilánu a S 6.5/50 na průtazích obcemi. Na převažující délce trasy se zřizuje/obnovuje nezpevněná krajnice šířky 0.50 m.

V úsecích se sanací ulámaných krajů a v úseku 3 bude v případě menší šířky vozovky provedeno rozšíření asfaltového povrchu na 5.75 m.

Na náměstí má autobusový záliv šířku 3.00 m, vozovka je široká 7.50 m mezi zvýšenými obrubami, chodník/nástupiště má šířku 2.25 m. Kolmá parkovací stání běžná mají rozměr 4.50x2.50 m, krajní 4.50x2.75 m a invalidní 4.50x3.50 m.

Výškové řešení

Vzhledem k charakteru stavby výškové řešení kopíruje stávající stav. V úsecích s frézováním (kromě napojení na stávající vozovku) dochází k navýšení nivelety o 10 mm proti stávajícímu výškovému průběhu. V úsecích s rekonstrukcí celé konstrukce vozovky je navržen podélný sklon minimálně 0.50%. Hodnoty podélných sklonů a zakružovacích poloměrů jsou uvedeny v podélném řezu – příloha D1.3. Parametry nivelety vyhovují návrhové rychlosti – 50 km/hod. v intravilánu, 90 km/hod. v extravilánu. Řešení je provedeno ve výškovém systému Balt p.v.

Příčný sklon vozovky v úsecích s frézováním zůstává zachován stávající. V úsecích s celkovou rekonstrukcí vozovky je vzhledem k vysokému počtu směrových oblouků navržen základní příčný sklon jednostranný 2.5% s překlápěním v přímých úsecích mezi protisměrnými oblouky.

Konstrukce komunikací

V prvním úseku mezi ZÚ a jihovýchodním koncem obce Zábrdovice (cca KM 1.6) se v souladu s diagnostickým průzkumem vozovky navrhuje provedení celkové rekonstrukce konstrukčního souvrství. Dodatečně bylo rozhodnuto, že totéž platí pro úsek 3 před křižovatkou s odbočkou na Svídnici (KM 2.670 až 3.190). Stejná konstrukce bude použita v křižovatce na náměstí v Křinci a u nové vozovky zřizované v rámci vjezdového opatření u Černé Hory.

V základní variantě se navrhuje konstrukce D1-N-2, PIII pro TDZ V ve složení:

ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13 808
ACL 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1

ŠDA 0-32	150 mm	ČSN EN 13 285
ŠDA 0-63	150 mm	ČSN EN 13 285

Celkem 410 mm

Plán bude zhutněna na $E_{def,2}$ minimálně 45 MPa.

Pro další úseky byl na základě diagnostického průzkumu vozovky a zkušeností z obdobných staveb zvolen následující postup souvislé údržby/homogenizace vozovky. U stávajícího asfaltového krytu vozovky bude odfrézováno horních 100 mm stávajících asfaltových vrstev. Asfaltové vrstvy určené k odfrézování byly laboratorně posouzeny dle kritérií uvedených ve vyhlášce č. 130/2019 Sb. o kritériích, při jejich splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem. Asfaltová směs byla zařazena jako vedlejší produkt. Vybourání asfalt bude recyklován.

Následně bude provedena kontrola povrchu (1. kontrolní prohlídka) po odfrézování. Pokud budou zjištěny poruchy v 1. podkladní vrstvě, bude nutné provést jejich sanaci dle TP 115.

Po odstranění poruch sanacemi ve stávající podkladní vrstvě dle TP 115 a položení geomříží bude povrch očištěn a bude nanesen spojovací postřik 0,4 kg/m². Následně bude uložena ložná asfaltová vrstva ACL 16+ v mocnosti 70 mm. Pak bude opět nanesena vrstva spojovacího postřiku 0,3 kg/m² a uložena finální vrstva asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11+ v mocnosti 40 mm.

Studené pracovní spáry budou proříznuty a vyplněny pružnou zálivkou.

Skladba vozovky:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací asfaltový postřik	SPA	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13 808
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	70 mm	ČSN EN 13 108 -1
Spojovací asfaltový postřik	SPA	0,4 kg/m ²	ČSN EN 13 808
Celkem mocnost nových vrstev vozovky		110 mm	

Ošetření trhlin podkladu podle **TP 115** bude provedeno v závislosti na rozsahu porušení:

Úzké trhliny do 5 mm šířky budou ošetřeny profrézováním komůrky (velikost závisí na šířce trhliny). Trhlina se důkladně vyčistí ocelovým kartáčem a vzduchem nebo horkovzdušným agregátem, stěny se opatří penetračním adhezním nátěrem a trhlina se vyplní asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou.

Střední neporušené trhliny šířky do 25 mm budou ošetřeny profrézováním komůrky (velikost závisí na šířce trhliny), důkladné vyčištění trhliny buď ocelovým kartáčem a vzduchem nebo horkovzdušným agregátem, stěny se opatří penetračním adhezním nátěrem a trhlina se vyplní asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou. Následně bude vytvořena pružná asfaltová membrána provedením nástřiku asfaltové modifikované emulze v množství 1,0 - 1,5 kg/m² s výztužnou vložkou z geokompozitu s geomříží ze skelného vlákna v šíři min. 750 mm na každou stranu od trhliny a její ukotvení k podkladu. Před provedením pružné asfaltové membrány je potřeba odstranit ostrohranné výstupky povrchu broušením. Před pokládkou dalších konstrukčních vrstev vozovky by mělo dojít k vyštěpení emulze.

Široké trhliny šířky přes 25 mm budou opraveny frézováním v místě trhliny na hloubku 50 mm a šířku 1000 mm na každou stranu od trhliny. Trhlina bude profrézována, vyčištěna a vyplněna asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou. Na takto odfrézovaný a vyčištěný povrch se provede spojovací postřik v množství 0,7 kg/m² a pás se doplní asfaltovou vrstvou typu ACP 16+ do úrovně přilehlé vyfrézované plochy. Pro spojení nové a staré části se provede před vyplněním vyfrézované části novými asfaltovými vrstvami zalití svislých hran pružnou asfaltovou zálivkovou hmotou nebo se pracovní spoj ošetří vyfrézováním komůrky a zalitím pružnou modifikovanou zálivkovou hmotou. Provede se spojovací postřik v množství 0,5 kg/m² a položí se kompozit mříže ze skelného vlákna a vysoce kvalitní netkané geotextí-

lie v šíři min. 1.50 m na každou stranu od trhliny a ukotví k podkladu. Na takto sanovaný podklad se provedou konstrukční vrstvy.

Povrch a svislé plochy se před pokládkou opatří spojovacím postříkem. Studené pracovní spoje obrusné vrstvy je nutno následně profrézovat a vyplnit modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Navazující asfaltové vrstvy budou zaříznuty pilou a opatřeny spojovacím nástřikem.

Sanace ulámaných okrajů vozovky bude provedena na šířku min. 1 m konstrukcí pod celoplošnými asfaltovými vrstvami:

ACP 16+	80 mm
Směs ŠD 0/32 a asfaltového recyklátu v poměru 60:40	420 mm

Celkem 500 mm

Rozsahu sanace bude určen po odfrézování stávajících vrstev. Předpokládá se v intravilánu v 10 až 20 % délky trasy, v extravilánu ve 2. a 4. úseku ve 100 % délky, v 5. úseku ve 40 až 50 % délky.

Ostrůvek vjezdového opatření u Černé Hory bude mít konstrukci ze zámkové dlažby s konstrukcí používanou např. ve vjezdech/chodníkových přejezdech na pozemky

CBDK	80 mm
Lože - drť 4/8	50 mm
ŠD 0-32	100 mm
ŠD 0-63	150 mm

Celkem 380 mm

Ostrůvek bude lemován obrubou silniční betonovou ABO 2-15 (150/250 mm) osazenou do betonového lože s betonovou boční opěrou. Bude osazena naležato s odskokem 2+3 cm proti vozovce.

Chodník na náměstí bude mít konstrukci ze zámkové dlažby

CBDK	60 mm
Lože - drť 4/8	40 mm
ŠD 0-32	150 mm

Celkem 250 mm

V autobusovém zálivu na náměstí bude použita konstrukce

CBDK	100 mm
Ložná vrstva – malta cementová M25 XF4	50 mm
Směs stmelená cementem - SC C _{8/10}	150 mm
ŠD 0-63	200 mm

Celkem 500 mm

Podél asfaltové vozovky bude zřízena/obnovena krajnice šířky 0.50 m ze ŠD 0/32 v tl. 110 mm.

V místě budoucího chodníku realizovaného v rámci samostatné akce ve staničení 0.355 až 0.527 vpravo bude osazena obruba silniční betonová ABO 2-15 (150/250 mm). Stejná obruba bude použita na náměstí. Podél obrub bude asfaltová vozovka lemována přídlažbovými deskami šířky 0.25 m. Navýšení obruby proti vozovce bude v obou případech 10 cm.

Nástupní hrana v zastávce autobusu bude tvořena kasselským obrubníkem – odskok 16 cm.

Chodník bude oddělen od travnatých ploch obrubníkem betonovým záhonovým ABO 4-8 (80/200 mm) osazeným do betonového lože s navýšením 60 mm.

Zelené plochy budou v závěru výstavby ohumusovány orníci v tl. 100 mm a osety travním semenem.

Postup při úpravě pláňe

1. Pláň bude na zkušebním vzorku (1) zhutněna běžným způsobem.
2. Pokud bude dosaženo $E_{\text{def},2}$ minimálně 45 MPa, bude běžné zhutnění provedeno na celém příslušném dílčím úseku.
3. Pokud nebude dosaženo $E_{\text{def},2}$ minimálně 45 MPa, nastává Sanace pláňe I.
4. Sanace pláňe I – na dalším vzorku (2) bude odtěženo 200 mm zeminy, parapláň bude zhutněna, bude položena vrstva tl. 200 mm drceného kameniva frakce 63/125 a zhutněna.
5. Pokud bude na pláni dosaženo $E_{\text{def},2}$ minimálně 45 MPa, bude Sanace I provedena na celém příslušném dílčím úseku.
6. Pokud nebude dosaženo $E_{\text{def},2}$ minimálně 45 MPa, nastává Sanace pláňe II.
7. Sanace pláňe II – na dalším vzorku (3) bude odtěženo 400 mm zeminy, parapláň bude zhutněna, budou položeny dvě vrstvy tl. 200 mm drceného kameniva frakce 63/125, hutnění bude provedeno po vrstvách.
8. S nejvyšší pravděpodobností bude na pláni dosaženo $E_{\text{def},2}$ minimálně 45 MPa, Sanace II bude provedena na celém příslušném dílčím úseku.

Odvodnění

Vzhledem k charakteru akce zůstává zachován stávající systém odvodnění.

V rámci SO 101 dojde k vyčištění příkopů v celé trase, lokálně v případě potřeby k jejich reprofilaci, eventuálně i k zahloubení.

V intravilánu budou stávající uliční vpusti vyčištěny, dešťová kanalizace bude propláchnuta tlakovou vodou. Při zjištění drobných závad bude provedena jejich oprava. Mříže a poklapy budou v případě poškození vyměněny.

V místě budoucího chodníku ve staničení 0.355 až 0.527 bude u obruby osazeno 5 uličních vpustí s přípojkami vyústěnými na přilehlý terén. Detaily viz samostatná příloha D1.8 – Odvodnění – UV.

V intravilánu v úseku s celkovou rekonstrukcí vozovky bude pláň mimo násyp odvodněna do mělké drenáže zaústěné do kanalizace.

Propustky v trase budou opraveny způsobem přiměřeným stupni narušení/poškození jednotlivých zařízení. Bude provedena celá škála opatření – vždy na úrovni opravy. Totální rekonstrukce se nepředpokládá.

U podélných propustků (v trase příkopů) budou upravena jejich čela tak, aby podle odstavce 8.19.1d ČSN 73 6101 nebyla považována za pevnou překážku. Bude provedeno i v obcích, kde to norma vzhledem k nižší povolené maximální rychlosti nevyžaduje.

Dopravní značení

Definitivní opravní značení svislé bude provedeno značkami nesvětelnými v základní velikosti. Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Činná plocha značek musí být z retroreflexní fólie třídy RA2. Sloupky se provedou z ocelových trubek průměru 70 mm žárově zinkovaných. Během realizace bude posouzen technický stav stávajícího značení. Předpokládá se výměna všech stávajících značek za nové.

Dojde k demontáži značek řešících současný špatný stav vozovky.

V rámci akce dochází k posunutí severozápadní hranice obce Černá Hora dopravním značením tak, aby vjezdové opatření bylo ze silničního pohledu na území obce. Jedná se o posun o cca 55 m směrem severozápadním.

Dopravní značení vodorovné bude provedeno ve dvou etapách. V první etapě se značení provede jednosložkovou barvou. Po stabilizování povrchu vozovky se provede druhá etapa – značení z dvousložkových plastů. Přečady pro chodce - značka V7a - budou v případě potřeby doplněny vodícím pásem pro slabozraké.

Detaily viz samostatná příloha D1.5 – Situace dopravního značení.

Provizorní dopravní značení během stavby je řešeno v samostatné části projektové dokumentace E – Dopravní opatření.

Detaily

Z bezpečnostních zařízení (svodidla, zábradlí, sloupky, zpomalovací prahy) se v rámci SO 101 a 102 zřizuje svodidlo a směrové sloupky. V celé trase, resp. v extravilánním uspořádání, budou doplněny/obnoveny směrové sloupky v normových roztečích. Ve vybraných úsecích – kontakt s vodotečí a okolí některých propustků – bude osazeno svodidlo typu JSAM – 4/N2 s dlouhými výškovými náběhy. Na násypovém tělese mezi železničním přejezdem a vlastní osadou Zábrdovice (délka cca 180 m) bude svodidlo instalované po obou stranách vpravo na dvou místech přerušeno, aby byl umožněn případný únik chodců v mimořádných případech. Zde budou použity krátké výškové náběhy. Detaily viz samostatná příloha D1.7 – Svodidlo – vzorový výkres.

Před vjezdem do Černé Hory (od Křince) se zřizuje v oblasti KM 3.7 vjezdové opatření. Jedná se o vložení asymetrického středního ostrůvku a příslušné jednostranné rozšíření vozovky za účelem snížení rychlosti vozidel.

Stávající nekácená vzrostlá zeleň v blízkosti stavby bude během výstavby ochráněna bedněním.

V případě potřeby bude provedena malá výšková úprava povrchových znaků stávajících trubních řadů (kanalizace, vodovod).

Rezervní kabelové chráničky se nezřizují.

SO 103 – CHODNÍK

Situace

Chodecké propojení délky cca 170 m je vedeno přibližně ve směru jih – sever. Na severu navazuje na chodník vedený podél silnice II/275 od náměstí, který končí u železniční stanice Křinec. Na jihu se napojuje na panelový chodník, který spojuje přemostění říčky Mrlina se silnicí II/275.

Směrové řešení

Vzhledem k charakteru stavby je směrové řešení dáno polohou silničního betonového obrubníku osazeného v rámci souběžné stavby. Silnice II/275 má v daném úseku kromě přírodních úseků dva směrové oblouky o poloměrech 350 a 200 m.

Šířkové poměry

Vzhledem ke slabšímu provozu a šířce navazujícího panelového chodníku je navržen chodník jednopruhový. Chodník má šířku 1.50 m mezi vozovkou a zvýšenou záhonovou obrubou. Chodecký pruh je široký 0.75 m, bezpečnostní odstup od vozovky je 0.50 m.

Výškové řešení

Vzhledem k charakteru stavby je výškové řešení dáno výškovou polohou silničního betonového obrubníku osazeného v rámci souběžné stavby. Podélný sklon silnice II/275 v daném

úseku je malý, pohybuje se mezi 0.49 až 0.74%. Příčný sklon chodníku je 2%. Řešení je provedeno ve výškovém systému Balt p.v.

Konstrukce komunikací

Chodník bude mít konstrukci ze zámkové dlažby, barva základní betonová (šedá)

CBDK	60 mm
drť 4/8	40 mm
ŠD 0- 32	150 mm

Celkem 250 mm

Chodníkový přejezd bude mít zesílenou konstrukci rovněž ze zámkové dlažby, barva červená

CBDK	80 mm
drť 4/8	40 mm
SC C1,5/2,0	120 mm
ŠD 0- 32	100 mm

Celkem 340 mm

V rámci souběžné akce bude v místě budoucího chodníku ve staničení hlavní trasy 0.355 až 0.527 vpravo osazena podél vozovky obruba silniční betonová ABO 2-15 (150/250 mm). Odskok (navýšení proti vozovce) bude v běžné trase 100 mm, u chodníkového přejezdu bude snížen na 20 mm. Chodník bude oddělen od travnatých ploch obrubníkem betonovým záhonovým ABO 4-8 (80/200 mm) osazeným do betonového lože s navýšením 60 mm. Zelené plochy budou v závěru výstavby ohumusovány ornici v tl. 100 mm a osety travním semenem.

Detaily

Žádná bezpečnostní zařízení (svodidla, zábradlí, sloupky, zpomalovací prahy) se v rámci SO 103 nezřizují. Se vzrostlou zelení nedojde ke styku. V případě potřeby bude provedena malá výšková rektifikace stávajících sloupů veřejného osvětlení. Rezervní kabelové chráničky se nezřizují.

Odvodnění

Je navržen běžný systém odvodnění. Srážková voda stéká vlivem příčného sklonu přes silniční obrubu na vozovku. Podél obruby odtéká po přídlažbových deskách k uličním vpustím vybudovaným v rámci souběžné stavby „II/275 Zábrdovice – Dymokury“.

Dopravní značení

Definitivní dopravní značení svislé i vodorovné je řešeno v rámci souběžné stavby „II/275 Zábrdovice – Dymokury“. Provizorní dopravní značení během stavby je rovněž řešeno v rámci souběžné stavby.

SO 104 Komunikace - Obratiště a zastávka Křinec, náměstí - Městys Křinec

Situační řešení

Úprava začíná v jižní části náměstí, kde je nově řešený nájezdový klín do zastávkového zálivu, se kterým souvisí i úprava stávajícího přechodu (respektive přístupového chodníku). Autobusová zastávka bude nově délky 31 m kde 2x 13 m bude pro zastávku autobusů a 5 m pro manipulační pohyby. Nájezdový klín bude délky 25 m a výjezdovým, který částečně zasahuje do křižovatky 15 m. Autobusový záliv bude šířky 3,10 m a bude realizován z dlážděného povrchu. V první části zastávky bude upraven i povrch nástupiště.

Úprava křižovatky již není součástí úpravy projektu, nicméně z vidlicovité křižovatky se počítá s řešením na klasickou průsečnou se středovým ostrůvkem na větví směrem na Zábrdovice.

V opačném směru je upravena komunikace vedoucí směrem na náměstí s chodníkem po obou stranách. Autobusová zastávka bude nově délky 31 m kde 2x 13 m bude pro zastávku autobusů a 5 m pro manipulační pohyby. Nájezdový klín bude délky 25 m a výjezdovým, který částečně zasahuje do křižovatky 10 m. Autobusový záliv bude šířky 3,0 m a bude realizován z dlážděného povrchu. Chodník bude upraven v celé délce a šířce 2,25 m. V jižní části bude upraveno nároží při vjezdu do prostoru náměstí, na které je naveden přechod.

V parku při zámku bude obnovena stávající cesta, částečně z panelů a částečně z nezpevněného povrchu. Nově bude sjednocena na povrch z dlažby. Nově bude také organizačně uzpůsobena jako jednosměrná směrem k zámku. Šířkově bude mít 4,0 m, v křížení tras bude upravena tak, aby zde bylo umožněno odbočení vozidel MHD, následní trasa bude šířky 4,5 m. V rámci této části bude nutné přeložit kabel CETIN, viz samostatná příloha.

Na již povolený přechod pro chodce bude v této části navazovat nový chodník, podél zdi přilehlého pozemku. Chodník bude šířky 1,50 m, bude řešen z mozaiky a povede až na konec řešeného úseku kde bude vyveden do stávající komunikace.

Systém odvodnění bude řešen přes uliční vpusti, zaústěných do dešťové kanalizace. V rámci projektu bude upraveno celkem 13 ks uličních vpustí z toho 6 ks rektifikací a 7 ks posunem či prodloužením po přípojce.

Výškové řešení – příčný sklon

Příčný sklon u komunikací pro pěší nesmí přesáhnout 2% viz ČSN 73 61 10.(Projektování místních komunikací).

Výškové řešení – podélný sklon

Podélný sklon komunikace je beze změny

Skladby komunikací

Konstrukce vozovky

V základní variantě se navrhuje konstrukce D1-N-2, PIII pro TDZ V ve složení:

ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13 108-1
Spojovací postřik	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13 808
ACL 16+	70 mm	ČSN EN 13 108-1
ŠDA 0-32	190 mm	ČSN EN 13 285
ŠDA 0-63	200 mm	ČSN EN 13 285
Celkem	500 mm	

Chodníky – dlážděné (nepojížděné)

CBDK	60 mm
Lože - drť 4/8	40 mm
ŠD 0-32	150 mm
Celkem	250 mm

Konstrukce zastávkového zálivu, komunikace v parku

Dlažba	100 mm
Ložná vrstva – malta cementová M25 XF4	50 mm
Směs stmelená cementem - SC C8/10	150 mm
ŠD 0-63	200 mm
Celkem	500 mm

Chodníky – dlážděné (nepojížděné) v parku

Chodníková mozaika řezaná	60mm
Lože (písek + 3% vápno)	min.40mm
Štěrkodrt' ŠDA 0/32	150mm
CELKEM	250mm

Nová zeleň

- Vysypat ornici v mocnosti min. 150 mm
- Osetí travním semenem

SO 410 – VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Projektová dokumentace řeší v rámci stavebních úprav v křižovatce II/275 a II/329 Křinec úpravu veřejného osvětlení v dotčené oblasti.

Stávající stav

V současné době je v předmětné lokalitě – křižovatka II/275 a II/329 Křinec instalováno veřejné osvětlení, které bude v rámci stavebních úprav dotčeno. Osazeny jsou stožáry výšky 8,0 m se svítidly LED typu Philips LUMA.

Nový stav

V rámci stavebních úprav křižovatky II/275 a II/329 Křinec dojde k úpravě stávajícího veřejného osvětlení, bude demontován dotčený stožár uprostřed křižovatky s osazenými třemi svítidly včetně kabelových tras, jako náhrada budou instalovány nové stožáry VO s LED svítidly. Napájení nového VO bude zajištěno ze stávajících zapínacích rozvaděčů, napojení bude provedeno ze zachovaných stávajících stožárů VO.

Osazeny budou nové ocelové kulaté stožáry VO výšky 8 m s výložníky. Stožáry budou osazeny LED svítidly dle požadavku správce VO (typu LED Philips LUMA). Nové stožáry VO budou situovány s roztečí cca 30 m.

Nové napájecí kabely soustavy VO budou typu CYKY-J 4x16 mm², mezi jednotlivými světelnými místy budou kabely smyčkovány. Kabely rozvodu VO budou v celé svojí délce uloženy ve výkopech v pískovém loži, shora zakryty bezpečnostní výstražnou fólií a zasypány původní zeminou (uložení kabelů bude respektovat ČSN 73 6005). Na dně výkopů bude uložen drát FeZn Ø10 mm pro uzemnění stožárů VO pro ochranu před bleskem a pro provedení hlavního pospojování.

Parametry osvětlovací soustavy jsou navrženy dle ČSN CEN/TR 13201-1, ČSN EN 13201-2 až 4, třída osvětlení M5.

SO 420 – PŘISVĚTLENÍ PŘECHODU

Projektová dokumentace řeší v rámci stavebních úprav v křižovatce II/275 a II/329 Křinec přisvětlení nového přechodu pro chodce.

Stávající stav

V současné době není v místě nového přechodu pro chodce v křižovatce II/275 a II/329 Křinec instalováno přisvětlení přechodu. V dané lokalitě je instalováno stávající veřejné osvětlení.

Nový stav

V rámci stavebních úprav křižovatky II/275 a II/329 Křinec dojde k výstavbě nového přechodu pro chodce. Z důvodu bezpečnosti chodců bude na přechodu instalováno přisvětlení. Napájení přisvětlení přechodu bude zajištěno ze stávajícího rozvodu VO.

Pro přisvětlení přechodu budou osazeny nové ocelové kulaté stožáry VO výšky 6 m s výložníky. Stožáry budou osazeny LED svítidly pro přisvětlení přechodů dle požadavku správce VO (typu LED Philips LUMA). Nové stožáry přisvětlení budou osazeny před přechodem v každém směru jízdy.

Nové napájecí kabely přisvětlení přechodu budou typu CYKY-J 4x10 mm², napojeny budou ze stávající soustavy VO. Kabely budou v celé svojí délce uloženy ve výkopech v pískovém loži, shora zakryty bezpečnostní výstražnou fólií a zasypány původní zeminou (uložení kabelů bude respektovat ČSN 73 6005), při křížení komunikace budou uloženy v obetonovaných

chráničkách. Na dně výkopů bude uložen drát FeZn ø10 mm pro uzemnění stožárů VO pro ochranu před bleskem a pro provedení hlavního pospojování.

Parametry přisvětlení přechodu jsou navrženy dle ČSN CEN/TR 13201-1, ČSN EN 13201-2 až 4, třída osvětlení M5 a směrnice TKP 15.

SO 401 Přeložka kabelu CETIN

Technické řešení

Stávající stav

Ve stávajícím stavu jsou vedeny metalické telekomunikační kabel SEK v prostoru náměstí v Křinci a dále v okolních navazujících ulicích. Výstavbou obratiště BUS bude stávající kabelová trasa dotčena. V rámci tohoto stavebního objektu budou provedena nezbytná opatření pro přeložku a ochranu dotčených kabelových vedení SEK.

Navrhované řešení

V prostoru severní části náměstí v Křinci, na které navazuje ul. U Parku (silnice II/275) bude vybudováno nové obratiště BUS. V tomto místě je také vedena stávající kabelová trasa SEK, která bude stavbou dotčena a je nutné kabelovou trasu přeložit.

V rámci tohoto objektu je navržena přeložka kabelové trasy SEK v místě kolize s nově navrhovaným obratištěm BUS. Stávající kabelová trasa bude před zahájením stavebních prací vytyčena, ručně odkopána, přerušena a v dotčeném úseku demontována. Jedná se o úsek kabelové trasy od křížení s ul. U Parku, dále podél stávající nebezpečné cesty k ukončení kabelu ve stáv. UR a pokračující navazující trasy podél cesty k zámku až na hranici stavby. V tomto úseku bude položen nový kabel stejného typu jako stávající SEK, na koncích přeložky bude naspojován na stávající trasu. Pod komunikací a ve vjezdech bude kabel uložen v obetonované chráničce z důvodu mechanické ochrany.

Přeložená kabelová sdělovací vedení budou uložena ve výkopu v zemi, v terénu budou kabely uloženy v pískovém loži zakryty výstražnou folií. Pro veškeré sdělovací kabelové trasy musí být dodrženy podmínky správce sítě a požadavky ČSN 73 6005.

V místech vjezdu k objektům, parkovacích stání a v místech křížení komunikací budou kabely uloženy v ochranných chráničkách DN 110, které budou obetonovány. Ochranné trubky slouží jako ochrana kabelů proti mechanickému poškození.

7. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Byly promítnuty do návrhu stavby.

8. Dotčená ochranná pásma, chráněná území

Chráněná území stavbou dotčena nejsou.

Část stavby (KM 0.230 až KM 0.8) je situována v ochranném pásmu dráhy – železniční trati (60 m od krajní koleje). Hranice ochranného pásma je uvedena v příloze C2.1 – Koordinační situace stavby – díl 1. Pro projektovou přípravu a realizaci je nutno dodržet podmínky Správy železnic pro práci v ochranném pásmu.

Mezi Křincem a Zábrdovicemi je trasa vedena po mostě přes říčku Mrlina. Most je památkově chráněn, proto se v jeho rozsahu (délka cca 30 m) oprava vozovky neprovádí.

Část stavby (ZÚ – KM 1.2) se nachází poblíž říčky Mrlina. Zátopené území při stoleté vodě je zakresleno v příloze C2 – Koordinační situace stavby.

Stavba probíhá na lesních pozemcích (PUPFL). Hranice PUPFL je vyznačena v Koordinační situaci stavby díl 1 a 2 – přílohy C2.1 a C2.2. Stavba se dotýká pozemků ZPF. Jedná se o potvrzení stávajícího stavu.

Při vlastní výstavbě budou dále zasažena ochranná pásma stávajících inženýrských sítí. Pro realizaci je nutno dodržet podmínky jednotlivých správců pro práci v dotčeném ochranném pásmu. Ochranná pásma podle zákona č. 458/2000 Sb. jsou:

Druh vedení			Ochranné pásmo (oboustranně od krajního kabelu nebo od osy potrubí)
Elektrické venkovní nadzemní	1 – 35 kV	vodič bez izolace	7m
		vodič s izol.základní	2m
		závěsné kabel.vedení	1m
	35 – 110 kV		12m
	závěsné kabel.vedení 110kV		2m
	110 - 220 kV		15m
	220 – 400 kV		20m
	nad 400 kV		30m
Elektrické venkovní podzemní (kabelové)	telekomunikační zařízení provozovatele energetické sítě		1m
	no 110 kV		1m
Sdělovací kabely	nad 110 kV		3m
	místní		2m
Vodovod	dálkové		3m
	do DN 500 včetně		1,5m
	nad DN 500		2,5m
	do DN 500 včetně, hl. větší než 2,5 m		2,5m
Kanalizace	nad DN 500, hl. větší než 2,5 m		3,5m
	do DN 500 včetně		1,5m
	nad DN 500		2,5m
	do DN 500 včetně, hl. větší než 2,5 m		2,5m
Plynovod NTL a STL	nad DN 500, hl. větší než 2,5 m		3,5m
	mimo zástavbu do DN 200		4m
	DN 200 - DN 500		8m
	nad DN 500		12m
Tepelná zařízení	v zástavbě		1m
	po obou stranách zařízení		2,5m

V předmětném prostoru se vyskytují následující stávající inženýrské sítě:

- kabely sdělovací CETIN
- kabely sdělovací ČD Telematika
- kabely ČEZ
- vodovod
- kanalizace splašková
- kanalizace dešťová
- veřejné osvětlení

Zákres stávajících sítí je proveden v příloze D1.2 Situace. Tento zákres lze považovat pouze za orientační, protože dokumentace jednotlivých správců není vedena dle geodetických předpisů. Vytyčení polohy sítí je nutno provést správci přímo na místě. Je nutno provést ověřovací sondy.

9. Zásah stavby do území

Bourací práce. Vybouraný asfalt bude recyklován. Kovové prvky budou odevzdány do Ko-vošrotu. Dále při bouracích pracích vznikne malé množství vybouraného inertního materiálu, který bude uložen na běžnou skládku jako odpad. Jeho další využití se vzhledem k míře opo-třeбені nepředpokládá. Výjimku tvoří vybourané kamenné patníky.

Kácení stromů se nepředpokládá. V prostoru vjezdového opatření u Černé Hory budou dva malé stromky přesazeny. V prostoru stavby budou na několika místech likvidovány keře. Stromy na staveništi a v jeho blízkosti budou po dobu stavby chráněny bedněním.

Zemní práce se provádějí vzhledem k charakteru stavby v rozsahu malém. Jedná se většinou o reprofilaci příkopu nebo o přisypání boků násypu v případě rozšiřování koruny komunikace.

V rámci SO řady 100 bude v závěru stavby proveden návoz a rozprostření ornice a následně osetí travou.

Zemědělský půdní fond je dotčen jak dočasným, tak i trvalým zábořem. Jedná se o potvrzení stávajícího stavu.

Stavba probíhá na lesních pozemcích (PUPFL). Hranice PUPFL je vyznačena v Koordinační situaci stavby – příloha C2. Jedná se o potvrzení stávajícího stavu.

Stavba zasahuje i do pozemků, které nejsou aktuálně v majetku investora. Vstup na pozemky bude smluvně ošetřen.

Vzhledem k tomu, že stavba nekoliduje se stávajícími inženýrskými sítěmi, nebudou prováděny jejich vyvolané přeložky.

10. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Vzhledem k charakteru stavby nároky na zdroje nevznikají.

11. Vliv stavby a provozu na zdraví a životní prostředí

Ochrana životního prostředí při výstavbě

Při realizaci je nutno zajistit minimalizaci případných dočasných negativních účinků stavební činnosti. Zejména je třeba zajistit opatření proti nadměrnému hluku z výstavby a znečištění staveniště a okolních ulic prachem a blátem. Práce budou prováděny pouze ve všedních dnech v časovém rozsahu maximálně od 7 do 18 hodin.

Dodavatel je povinen u strojů, které svou hlučností nevyhovují maximálním přípustným hodnotám, upravit pasivní ochranu, to znamená stroje umístit ve zvukově izolovaných boxech nebo upravit provozní dobu nadměrně hlučných strojů. Konkrétní opatření ke snížení hlučnosti a prašnosti při provádění prací bude řešit dodavatel v rámci své přípravy.

Na stavbě se nesmějí pálit jakékoliv materiály (papír, zbytky lepenky, dřevo, apod.). Do veřejné kanalizace se nesmějí vypouštět žádné závadné látky, vozidla musejí být před vyjetím na veřejnou komunikaci očištěna. S těmito opatřeními seznámí vedení stavby všechny zaměstnance a průběžně bude kontrolovat dodržování těchto opatření.

Pokud dojde k znečištění veřejných komunikací dopravou, neprodleně bude provedeno očištění vozovky.

K minimalizaci zatěžování okolí stavby prachem budou provedena následující opatření:

- při odvozu prašného materiálu bude použito plachtování nákladu
- případné mezideponie prašného materiálu budou plachtovány nebo kropeny

Vzhledem k malým dopravním zátěžím není nutno provádět protihluková opatření.

Vzhledem k malým dopravním zátěžím není nutno provádět opatření proti emisím z dopravy.

Stavba neprodukuje znečištěné vody.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Při provádění stavebních prací musí být dbáno dodržování zásad bezpečnosti práce. Je třeba dodržovat veškeré předpisy a zákony, kterými se upravují podmínky práce ve stavebnictví. Zvláštní pozornost je třeba věnovat provádění bouracích prací. Dodavatel stavby je poví-

nen provádět školení všech pracovníků o způsobu provádění všech prací a současně kontrolovat dodržení všech bezpečnostních předpisů. Při provádění stavebních prací je nutno zachovávat logický postup prací. Je třeba všechny pracovníky seznámit se stavenišťem a stavebními postupy. Je nezbytné dbát norem a technologických předpisů upravujících vlastnosti stavebního díla. Staveniště musí být označeno, pokud možno ohraničeno proti vstupu cizích osob a osvětleno.

Vybrané a související zákony a předpisy:

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění

Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, v platném znění

Zákon ČNR č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, v platném znění

Zákon č. 20/1978 Sb., o péči o zdraví lidu, ve znění zákona ČNR č. 210/1990 Sb., zákona ČNR č. 425/1990 Sb., zákona ČNR č. 548/1991 Sb., zákona ČNR č. 550/1991 Sb., zákona ČNR č. 590/1991 Sb., zákona ČNR č. 15/1993 Sb. a zákona č. 161/1993 Sb., v platném znění

Zákon č. 224/2015 Sb. Zákon o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými směsmi a o změně zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií), v platném znění.

Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci, v platném znění.

Zákon č. 458/2000 Sb., Energetický zákon. Zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v platném znění.

Zákon č. 127/2005 Sb. Zákon o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích), v platném znění.

Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změnách některých jiných zákonů v platném znění.

Vyhláška č. 601/2006 Sb. Vyhláška, kterou se zrušuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění vyhlášky č. 363/2005 Sb., a vyhláška č. 363/2005 Sb., kterou se mění vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích - Vyhláška č. 192/2005, v platném znění.

Nařízení vlády č. 217/2016 „O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací“, v platném znění.

Nařízení vlády č. 591/2006 sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění.

Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, v platném znění.

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, v platném znění.

Nakládání s odpady. Asfaltové vrstvy určené k odfrézování byly laboratorně posouzeny dle kritérií uvedených ve vyhlášce č. 130/2019 Sb. o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem. Asfaltová směs byla zařazena jako vedlejší produkt. Vybouraný asfalt bude recyklován.

Kovové prvky budou odevzdány do Kovošrotu. Dále při bouracích pracích vznikne malé množství vybouraného inertního materiálu, který bude uložen na běžnou skládku jako odpad. Jeho další využití se vzhledem k míře opotřebení nepředpokládá.

12. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Navržená stavba patří z hlediska zabezpečení požární ochrany mezi stavby nenáročné. Jedná se o úpravu komunikací bez objektů, které by vyžadovaly protipožární opatření. Pro vlastní stavbu se však stanovují podmínky pro realizaci, kdy je nutno zajistit dostupnost všech objektů v prostoru staveniště a jeho bezprostředního okolí. Je třeba zachovat možnost příjezdu pro požární vozidla, jakož i řádně vyznačit navržené objížděky. Uzávěry komunikací a objížděky mající vliv na požární ochranu budou též předmětem DIO. Požadavek na protipožární zabezpečení stavby se vztahuje též na případné objekty zařízení staveniště, manipulace s PHM a podobně. Tyto podmínky zajistí dodavatel stavby.

Bezpečnost a uspořádání staveniště z hlediska veřejných zájmů

Před zahájením prací dojde k ověření průběhu stávajících inženýrských sítí, které jsou v situačních přílohách zakresleny dle údajů správců, ale jsou většinou bez potřebných náležitostí k přesnému vynešení na staveništi. Inženýrské sítě je nutno ověřit vytýčením správcí, vypiskáním a ručně kopanými sondami.

Zhotovitel je povinen používat pouze takové mechanizmy, jejichž konstrukční provedení a technický stav zabezpečují dostatečnou ochranu proti úniku ropných látek (paliva, mazacích prostředků apod.) do podloží staveniště ani do kanalizace nebo povrchových vodotečí. Je-li nutné provádět na staveništi údržbu mechanismů a doplňování paliva, musí být prováděna na vhodně zabezpečených místech proti úniku ropných látek do okolí.

Zhotovitel je povinen provést veškerá opatření, potřebná pro předcházení vzniku škod na sousedících nemovitostech, na přístupových komunikacích, na podzemních a nadzemních sítích a jiných zařízeních nalézajících se v prostoru staveniště, na veřejné či soukromé zeleni, půdě atd.

Pokud je nutné provádět stavební práce v těsné blízkosti cizích zařízení nebo staveb nebo tyto podcházet, odpovídá zhotovitel stavby za řádné zapažení, podepření či vyvěšení cizích zařízení a za co nejopatrnější provádění prací tak, aby nedošlo k jejich poškození. Dojde-li přes učiněná opatření ke škodám, učiní zhotovitel neprodleně opatření k jejich minimalizaci a vyrozumí TDI a vlastníka poškozené věci, stavby či zařízení a je-li podle povahy škody potřebné, i příslušné orgány státní správy. Následně pak zhotovitel projedná s vlastníkem věci a TDI způsob nápravy způsobené škody (oprava, finanční náhrada apod.).

V případě nálezů archeologických artefaktů (předmětů, zbytků budov, pohřebišť atd.), je nutné stavební práce (s výjimkou činností bezprostředně nezbytných k zabezpečení osob a majetku) v místě nálezu a jeho okolí okamžitě zastavit a přivolat pracovníka územně příslušného pracoviště památkové péče ke zdokumentování a vyhodnocení nálezu a rozhodnutí o dalším postupu prací, popřípadě provedení záchranného výzkumu.

Bezpečnost a ochrana zdraví třetích osob

Veškeré výkopy sousedící s plochami přístupnými pro pěší musejí být řádně ohrazeny a v noci osvětleny. Přečty budou umožněny v závislosti na postupu stavebních prací. Prostory a průchody pro pěší přes staveniště a podél staveniště musejí mít dostatečnou šířku a musejí umožňovat pohyb osob s omezenou pohyblivostí, nevidomých a slabozrakých. Detailně bude řešit zhotovitel v rámci své předvýrobní přípravy.

Zhotovitel je povinen po celou dobu realizace stavby zachovat přístup k přilehlým objektům a vjezd dopravní obsluhy a pohotovostním vozidlům včetně svozu domovního odpadu a přístupu k ovládacím armaturám inženýrských sítí.

Úpravami prováděnými v rámci SO 101 a 102 - Komunikace se zvýší bezpečnost provozu.

Stavba je navržena v souladu se zněním Vyhlášky o obecných technických požadavcích na výstavbu v ČR.

13. Další požadavky

Budou použity optimální materiály z hlediska pořizovacích nákladů, životnosti a údržby.

Návrh komunikací splňuje podmínku stávajícího bezbariérového užívání stavby.

Stavbu není nutno vzhledem k jejímu charakteru a danému území chránit před povodněmi, poddolováním, bludnými proudy, agresivní vodou, povětrnostními vlivy atd.

Oprávněné požadavky dotčených orgánů státní správy a dalších organizací byly zapracovány do čístopisu DSP.

14. Zásady organizace výstavby

Obvod staveniště

Obvod staveniště je dokumentován v příloze C2 – Koordinační situace stavby.

Zařízení staveniště bude pravděpodobně situováno na hranici staveniště.

Obvod staveniště je definován rozsahem stavebních úprav a nezbytným manipulačním prostorem. Před zahájením stavebních prací musí být vytýčen či jinak jednoznačně vymezen obvod staveniště, včetně vymezení plochy pro umístění zařízení staveniště.

Zařízení staveniště

Problematiku zařízení staveniště (ZS) řeší separátně budoucí zhotovitel stavby. Následující je pouhým doporučením projektanta.

Pro vybudování ZS zhotovitel použije (pronajme si) pravděpodobně jižní část křižovatky u ZÚ. Velikost plochy ZS se předpokládá cca 300 m². Po dobu rekonstrukce křižovatky není možno toto ZS využívat, vznikne menší ZS v prostoru náměstí. Další plocha ZS může být situována na části pozemku 540/15 v Zábrdovicích ve staničení cca 1.250 vlevo u panelové vozovky. Vlastníkem pozemku je obec, opět se jedná o cca 300 m². Výhodou je možnost příjezdu i po polní cestě od severu při neprůjezdnosti hlavní trasy.

Stávající objekty nelze využít. Budou použity mobilní stavební buňky, u kterých není třeba stavební povolení ani ohlášení.

Zařízení staveniště budou po celou dobu stavby udržována čistá a upravená. Po skončení stavby budou plochy ZS uvedeny do původního (nebo lepšího) stavu.

Postup výstavby

Výstavba v předmětné lokalitě bude poměrně jednoduchá. Lze předpokládat, že realizace stavby proběhne během jedné stavební sezóny, to znamená za 9 až 10 měsíců. Výstavba bude probíhat v obvyklých přirozených logických krocích na sebe časově navazujících ověřených na obdobných stavbách. Detailně bude řešit zhotovitel stavby v rámci své předvýrobní přípravy.

Zahájení realizace stavby se předpokládá v roce 2021 s dokončením v roce 2022.

Výstavba bude vzhledem k rozsahu prováděna v několika etapách.

Dopravní omezení jsou řešena v části E – Dopravní opatření.

Přístup na stavbu bude bezproblémový.

Napojení ZS na infrastrukturu

- Přípojka elektrické energie – napojeno z nejbližšího elektropilířku
- Čisté (nikoliv fekální) odpadní vody budou svedeny do uliční vpusti
- Přípojka vodovodu bude ze stávajícího vodovodního řádu v ulici
- WC budou zajištěna mobilní
- Telefonní přípojka se nebude zřizovat, spojení bude zajištěno mobilními telefony.

Zhotovitel je povinen si před zahájením stavby projednat s jednotlivými správci způsob připojení na jejich rozvody, způsob úhrady za odebraná média a služby.

Přístupy ke staveništi

Příjezd ke staveništi bude umožněn dle postupu výstavby z obou konců, eventuálně od Svídnice silnicí 27527.

Pro příjezd k předpokládanému zařízení staveniště v Křinci bude sloužit silnice II/329, pro ZS v Zábrdovicích silnice II/275, event. polní cesta.

Zvláštní požadavky na provádění stavby

Vzhledem k charakteru stavby nevznikají žádné zvláštní požadavky vyžadující bezpečnostní opatření.

Řešení dopravy během výstavby

Prostupy pro pěší přes staveniště a podél staveniště musejí mít dostatečnou šířku a musejí umožňovat pohyb osob s omezenou pohyblivostí, nevidomých a slabozrakých.

Dopravní opatření během stavby řeší samostatný oddíl projektové dokumentace E – Dopravní opatření.

15. Plán kontrolních prohlídek

Prohlídka 1

Po odfrézování asfaltu v úsecích mimo celkovou rekonstrukci vozovky. Vytipování míst s opravou asfaltového podkladu a úseků se sanací ulámaných okrajů vozovky.

Prohlídka 2

Po provedení povrchů. Kontrola před přejímkou a kolaudací. Zaměřit se na vyspárování obrub a rovinatost povrchu pod laťí. Kontrola dodržení geometrie (polohopis a výškopis) bude provedena následně porovnáním zaměření skutečného provedení s projektem.