


# A. PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	ING. LUKÁŠ TOBEŠ		 FÖRSTEROVA 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ		
ZPRACOVAL:	ING. LUKÁŠ TOBEŠ	<i>Tobes</i>			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN MACHEK	<i>Machek</i>			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA	<i>Bursa</i>			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA	<i>Bursa</i>			
KRAJ: KRÁLOVÉHRADECKÝ	OKRES: RYCHNOV NAD KNĚŽNOU	OBEC: KOUNOV, DEŠTNÉ V O.H.	STUPEŇ:	PDPS	
INVESTOR: KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, PIVOVARSKÉ NÁMĚSTÍ 1245, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ			ZAK.ČÍSLO:	1480-17-3	
AKCE:  <b>II/309 KOUNOV – PLASNICE</b>  OBJEKT: <b>A. STAVEBNÍ ČÁST</b>			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	1480	
			DATUM:	03/2017	
			FORMÁT:	A4	
			MĚŘÍTKO:	-	
OBSAH:  <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: <b>A.1.</b>	

Stavba: **II/309 KOUNOV - PLASNICE**

## **A.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA**

---

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

### **1.1. Název akce a objektu**

II/309 KOUNOV - PLASNICE

### **1.2. Katastrální území**

Kounov u Dobrušky - číslo 671177 - v km 0,000 – 3,426

Šediviny - číslo 671193 - v km 3,426 – 5,266

Deštné v Orlických horách - číslo 625817 - v km 5,266 – 6,283

### **1.3 Obec**

Kounov

Deštné v Orlických horách (Plasnice)

### **1.4 Okres**

Rychnov nad Kněžnou

### **1.5 Investor**

Královohradecký kraj

Pivovarské náměstí 1245

500 03 Hradec Králové

IČO: 708 89 546

DIČ: CZ 708 89 546

### **1.6. Správce objektu a nadřízený orgán**

#### Správce komunikace

Správa silnic Královohradeckého kraje, p.o.

Kutnohorská 59

500 04 Hradec Králové – Plačice

IČO: 709 47 996

DIČ: CZ 709 47 996

#### Nadřízený orgán

Královohradecký kraj

Pivovarské náměstí 1245

500 03 Hradec Králové

IČO: 708 89 546

DIČ: CZ 708 89 546

### **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](mailto:mds@mdsprojekt.cz)

(osoba s autorizací – Ing. Jan Bursa č.a. 0601653 – obor IM00-Mosty a inženýrské konstrukce)

(osoba s autorizací – Ing. Jan Machek č.a. 1005802 – obor ID00-Dopravní stavby)

## 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavba řeší obnovu asfaltobetonového krytu silnice II/309 v rámci souvislé údržby v úseku od cca středu obce Kounov do středu obce Planice v délce 6,283 km.

Začátek úseku je na silnici II/309 za mostem ev.č. 309-004 za hranicí křižovatky s místní komunikací v obci Kounov. Konec úseku je v obci Planice v místě autobusových zastávek. Celková délka úseku 6,283 km.

ZÚ = 0,000 00 = globální staničení II/309 km 13,347

KÚ = 6,283 00 = globální staničení II/309 km 19,630

Zájmová oblast se nachází nejprve v intravilánu obce Kounov do km 2,673 v délce 2,673 km, poté pokračuje extravilánem do km 6,180 v délce 3,507 km, poté pokračuje extravilánem do km 6,283 v délce 103,0m.

Silnice je nekategorijní šířky. Do km 1,100 se nejvíce přibližuje kategorii S7,5/50 s šířkou asfaltového krytu od 6,0 do 6,5 m. Od km 1,100 poté se přibližuje kategorii S9,5/60 s šířkou asfaltového krytu od 8,5 do 9,5 m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířena.

Směrové, výškové a šířkové uspořádání silnice zůstane stávající. Dojde k nadvýšení nivelety o 40mm pouze v úseku km 0,340-0,919 .

Obnova krytu bude provedena v tloušťce 90mm včetně případných lokálních sanací konstrukčních vrstev vozovky, budou obnoveny nezpevněné krajnice z R-materiálu, obnova záchytného systému ocelových svodidel, obnovení odvodnění pročištěním příkopů, propustků a vpustí, budou obnoveny některá čela a římsy propustků.

Součástí stavby je dopravně inženýrské opatření pro převedení veřejné dopravy stavbou během výstavby.

## 3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

### Provedené průzkumy a měření včetně podkladů

- Geodetické zaměření zájmového území (Geodézie Cindr, s.r.o. 03/2017)
- Prohlídka komunikace projektantem (MDS projekt s.r.o. 03/2017)
- Diagnostika vozovky (Viakontrol, spol. s.o., 09/2016)
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci (MDS projekt s.r.o. 09/2014)
- Informace o pozemcích, katastrální mapa
- Závěry z vyjádření dotčených orgánů a organizací k projektové dokumentaci

### Dopravní zatížení:

Tab. 1

Sčítací úsek silnice	Celkový počet	Celkový počet
II/309	voz./24 hod.	TNV/24 hod.
5-5010	1 993	76

Pramen: ŘSD ČR, Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v r. 2010.

Dopravní zatížení odpovídá TDZ V. |

### 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.

#### **4. GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM**

Geotechnický průzkum nebyl proveden, pouze diagnostika vozovky.

Dle provedených odvrťů vozovky je komunikace tvořena cca 200 mm asfaltovým betonem, podkladní vrstvy tvoří penetrační makadam, směs stmelena cementem štěrkodrt' o různé tloušťce, podloží vozovky tvoří písky.

Obnova krytu byl objednatelem PD vybrán návrh způsobu a technologie obnovy pro návrhové období 10 roků.

#### **5. VZTAH PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Stavba je rozpočtově členěna na šest stavební objekty:

- SO 001 – VEDLEJŠÍ A OSTATNÍ NÁKLADY PRO SO 101, SO 181
- SO 002 – VEDLEJŠÍ A OSTATNÍ NÁKLADY PRO SO 102, SO 182
- SO 101 – OBNOVA SILNICE II/309 OD KM 0,000 DO 2,673
- SO 102 – OBNOVA SILNICE II/309 OD KM 2,673 DO 6,283
- SO 181 – DOČASNÉ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ PRO SO 101
- SO 182 – DOČASNÉ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ PRO SO 102

V úseku km 0,000 až do km 0,330 plánuje obec Kounov výstavbu chodníků.

#### **6. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ**

##### **6.1 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.

Směrové, výškové a šířkové uspořádání silnice zůstane stávající. Dojde k nadvýšení nivelety o 40mm pouze v úseku km 0,032-0,919 .

##### **6.2 Kategorie komunikace**

Začátek úseku je na silnici II/309 za mostem ev.č. 309-004 za hranicí křižovatky s místní komunikací v obci Kounov. Konec úseku je v obci Planice v místě autobusových zastávek. Celková délka úseku 6,283 km.

ZÚ = 0,000 00 = globální staničení II/309 km 13,347

KÚ = 6,283 00 = globální staničení II/309 km 19,630

Zájmová oblast se nachází nejprve v intravilánu obce Kounov do km 2,673 v délce 2,673 km, poté pokračuje extravilánem do km 6,180 v délce 3,507 km, poté pokračuje extravilánem do km 6,283 v délce 103,0m.

Silnice je nekategoriijní šířky. Do km 1,100 se nejvíce přibližuje kategorii S7,5/50 s šířkou asfaltového krytu od 6,0 do 6,5 m. Od km 1,100 poté se přibližuje kategorii S9,5/60 s šířkou asfaltového krytu od 8,5 do 9,5 m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířena.

Navržené šířkové uspořádání komunikace je patrné ze situací a vzorových příčných řezů.

### **6.3 Směrové řešení**

Osa komunikace je odvozena od stávajícího směrového vedení. Navržené směrové řešení komunikace je patrné z příloh situace.

Směrové uspořádání silnice zůstane stávající.

### **6.4 Výškové řešení**

Výškové vedení je odvozeno od stávajícího průběhu nivelety. Nadmořská výška dané oblasti se pohybuje v rozmezí 442,0 m n.m. až 682,0 m n.m.

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

Výškové uspořádání silnice zůstane stávající. Dojde k nadvýšení nivelety o 40mm pouze v úseku km 0,340-0,919 .

### **6.5 Příčné uspořádání**

Silnice je nekategoriijní šířky. Do km 1,100 se nejvíce přibližuje kategorii S7,5/50 s šířkou asfaltového krytu od 6,0 do 6,5 m. Od km 1,100 poté se přibližuje kategorii S9,5/60 s šířkou asfaltového krytu od 8,5 do 9,5 m. Ve směrových obloucích je komunikace rozšířena.

Základní příčný sklon komunikace je navržen jako střešovitý s hodnotami 2,5 %.

### **6.6 Konstrukce**

Obnova krytu bude provedena v tloušťce 90mm včetně případných lokálních sanací konstrukčních vrstev vozovky, budou obnoveny nezpevněné krajnice z R-materiálu, obnova záchytného systému ocelových svodidel, obnovení odvodnění pročištěním příkopů, propustků a vpustí, budou obnoveny některá čela a římsy propustků.

Dojde k nadvýšení nivelety o 40mm pouze v úseku km 0,340-0,919 .

Provede se celoplošné frézování stávajícího krytu tloušťky 90 mm (km 0,340-0,919 pouze 50mm z důvodu nadvýšení nivelety o 40mm), očištění povrchu a určení ploch k lokálním opravám a sanacím. V určených místech se provede sanace vozovky. Sanace je dvojího druhu: povrchová – geomříží a hloubková – s rozebráním podkladu vozovky, (předpokládá se sanace 20% v délce obou krajů silnice v šířce 1,0m). **Typ sanace, místo a rozsah sanace bude určeno po odfrézování asfaltového krytu na základě pochůzky AD + TDS.** Poté se provede pokládka ložné asfaltové vrstvy ACL 16+ tl. 50 mm a obrusné asfaltové vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm. Asfaltové betony budou s pojivem 5070. V místech napojení starého a nového krytu se provede řezaná spára se zalitím závlivkou.

#### **Konstrukce vozovky: obnova tl. 90 mm**

• Asfaltový beton	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Celoplošné frézování tl. 90 mm + očištění povrchu			

**Celkem obnova**

**90 mm**

**Celkem nadvýšení**

**0 mm**

**Konstrukce vozovky: obnova tl. 90 mm s nadvýšením**

• Asfaltový beton	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Celoplošné frézování tl. 50 mm + očištění povrchu			

<b>Celkem obnova</b>	<b>90 mm</b>
<b>Celkem nadvýšení</b>	<b>40 mm</b>

**Konstrukce vozovky: v místě sanace geomříží**

Asfaltový beton	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Výztužná geomříž ze skelných vláken potažených elastomerem s pevností 100 kN/m			
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Celoplošné frézování tl. 90 mm + 80 mm + očištění povrchu			

<b>Celkem obnova</b>	<b>170 mm</b>
<b>Celkem nadvýšení</b>	<b>0 mm</b>

**Konstrukce vozovky: v místě hloubkové sanace**

• Asfaltový beton	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACL 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Výztužná geomříž ze skelných vláken potažených elastomerem s pevností 100 kN/m			
• Spojovací postřik emulzí	PS-E	0.3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton	ACP 16+	80 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Štěrkodrt'	ŠDa	210 mm	ČSN 73 6126
• Štěrkodrt'	ŠDa	210 mm	ČSN 73 6126
• Rozebrání podkladu z kameniva tl. 420 mm			
• Celoplošné frézování tl. 90 mm + 80 mm = 170mm			

<b>Celkem obnova</b>	<b>590 mm</b>
<b>Celkem nadvýšení</b>	<b>0 mm</b>

Budou vyměněny potřebné betonové silniční obruby (1000/150/250) a osazeny do betonového lože C20/25 nXF3.

V případě dlážděného chodníku bude v místech nových obrub předláždění celého chodníku v šíři 0,5m. V místě autobusových zastávek v km 0,960 bude provedeno předláždění v šíři 1,0m a bude zde umístěn betonový záhonový obrubník (500/50/250) do betonového lože C20/25 nXF3.

Budou předlážděny potřebné žulové kostky 80/100/100 mm a žulové obruby do betonového lože C20/25 nXF3.

V km 0,359 délky 3,0m a úsecích 3,570-4,355 , 4,847-4,902 a 5,160-5,263 budou vyměněny betonové příkopové žlaby (600/300/80) podél jízdního pruhu nalevo, budou osazeny do betonového lože C20/25 nXF3.

Bude provedeno plynulé napojení sjezdů a účelových komunikací, nezpevněné sjezdy budou dosypány R-MAT, zpevněné komunikace budou v délce 1,0 až 2,0 m vyasfaltovány, dlažba předlážděna.

Nezpevněné nyní nadvýšené krajnice šířky 0,50 m budou sejmuty a nově provedeny z R-materiálu v tl. 100 mm.

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.

## **6.7 Zemní těleso**

Tvar stávajícího zemního tělesa zůstane zachován.

## **6.8 Odvodnění**

Stávající odvodnění komunikace je ve špatném stavu, příkopy jsou zarostlé, některé uliční vpusti jsou zanešeny a propustky v nevyhovujícím stavu (zejména čela a římsy).

Odvodnění povrchových srážkových vod komunikace je v intravilánu řešeno příčným a podélným sklonem povrchu komunikace podél silničních obrub do uličních vpustí, od vpustí do dešťové kanalizace ve správě obce Kounov.

Odvodnění povrchových srážkových vod komunikace je v extravilánu řešeno příčným a podélným sklonem povrchu komunikace do otevřených patních příkopů a na volný terén, případně přirozených recipientů.

Bude provedeno pročištění příkopů, propustků, uličních vpustí a horských vpustí.

V km 0,359 bude obnovena monolitická uliční vpust z betonu C25/30-XF2, XC1 včetně výztuže kari sítí a prohnuté mříže s rámem třídy zatížení D400.

V km 3,990 bude obnovena monolitická horská vpust z betonu C25/30-XF2, XC1 včetně výztuže kari sítí a mříže s rámem třídy zatížení C250.

V km 5,5225-5,283 v délce 38,0m bude provedena obnova monolitické žb. římsy (C30/37-XF3, XC4) výšky 300-450mm šířky 800mm a část monolitického žb. dířku (C30/37 XF1) výšky 500mm šířky 500mm. Betonářská výztuž je B500B (10 505 ( R )).

Do římsy se osadí nové silniční ocelové mostní zábradelní svodidlo se zádržností H2, celková délky 38,0 m, sloupky po 2,0 m, poté pokračuje ocelové silniční svodidlo se zádržností H1, přímá délky 12,0 m, náběh 8,8 m, přímá 12,0 m, sloupky po 2,0 m. Po stranách římsy se provede rampové napojení pomocí kamenné dlažby do betonu, toto napojení bude uzavřené do obrub.

V km 4,345 na vtoku délky 3,0m a výtoku délky 5,0m, v km 4,710 na vtoku a výtoku délky 4,0m bude obnovena monolitická římsa propustku šířky 650mm, výšky 200mm a obnoven monolitický dířek šířky 550mm výšky 500mm z betonu (C30/37-XF3, XC4) a betonářské výztuže B500B (10 505 (R)).

V km 4,490 na vtoku a výtoku délky 5,0m, v km 4,760 na vtoku a výtoku délky 3,0m, v km 4,925 na vtoku a výtoku délky 5,0m bude obnovena monolitická římsa propustku šířky 650mm, výšky 200mm z betonu (C30/37-XF3, XC4) a betonářské výztuže B500B (10 505 ( R )).

V km 5,335 a 5,730 na vtoku a výtoku délky 3,0m budou obnovena celá monolitická čela propustku. Monolitické ŽB římsy (C30/37-XF3, XC4) šířky 650mm, výšky 200mm a obnoven monolitický dířek (C30/37 XF1) šířky 400mm a monolitický základ (C25/30-XF2, XC2) šířky 1000mm. Betonářská výztuž čela je B500B (10 505 ( R )). Vtokové i výtokové čelo se vydláždí ze žulové dlažby tl. 200 mm do lože tl. 140 mm (C20/25-nXF3) s vyspárováním na maltu cementovou MC 25 do betonového zajišťujícího prahu 400/600 mm (C25/30-XF2, XC2). V případě nutnosti bude vyměněna žb. trouba, typ trouby bude určen po zbourání čela.

Před obnovovanými římsami je navržen betonový žlab 210x280x100mm do betonového lože.

## **6.9 Bourací práce**

Budou vyměněny betonové obrubníky a příkopové žlaby.

Budou vybourány čela a římsy vybraných propustků a římsa opěrné zdi v km 5,225-2,265.

## **6.10 Zemní práce**

V rámci zemních prací bude provedeno prokopání příkopů (reprofilace) a budou odkopány nyní nadvýšené nezpevněné krajnice šířky 0,50 m v tl. 100 mm a provedeny nové z R-materiálu v tl. 100 mm.



## **6.11 Vytýčení**

Vytýčení v souřadném systému S-JTSK bude součástí projektové dokumentace RDS dle požadavků dodavatele stavby.

## **6.12 Opatření pro osoby 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.

Základní výška podsádky silniční obruby je 12,0 cm podél silnice, v místě ukončení chodníků a přechodů pro chodce snížena na +2,0 cm.

## **6.13 Vodící bezpečnostní zařízení**

V nebezpečné krajnici jsou oboustranně navrženy bílé směrové vodící sloupky po maximální vzdálenosti 50 m (plastové na trnu), v místech napojení účelové komunikace červené barvy.

## **6.14 Bezpečnostní zařízení**

Budou obnoveny vybraná ocelová silniční svodidla se zádržností N2 sloupky po 4,0m, silniční svodidla se zádržností H1 sloupky po 2,0 m, zábradelní mostní svodidlo se zádržností H2 sloupky po 2,0m. Místa obnovy jsou popsány v situaci.

## **7. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK**

Odvodnění komunikace je řešeno v části 6.8.

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

Stávající svislé dopravní značení včetně sloupky a patky bude vyměněno dle výběru technického dozoru až na stavbě.

Navržené vodorovné dopravní značení: středové čáry V1a, V2a a V2b š. 125 mm, vodící čáry V4 a V2b š. 125 mm, V18 psychologicko-optická brzda, V11a autobusové zastávky.

Svislé dopravní značení bude doplněno značkami y (základní velikosti) do rozměru 1000mm x 1500mm včetně, se provedou z pozinkovaného plechu, lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy po celém obvodu, s reflexní folií třídy 2. Spojovací materiál bude nekorodující. Nosná konstrukce sloupek budou v provedení z ocelově žárově zinkovaných trubek o průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Značky musí být osazeny svisle a kolmo k vozovce. Konkrétní délka musí odpovídat předepsané výšce spodního okraje značky 1,8m nad úrovní přilehlé vozovky. Pro kotvení sloupků do terénu budou použity demontovatelné kotevní patky, kotevní patky mohou být z AL-slutiny.

Všechny svislé dopravní značky musí splnit požadavky na reflexní třídu fólie 2.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno nejprve barvou v reflexní úpravě. Pro značení barvou bude použit materiál typ High solid s maximálním obsahem rozpouštědel 25%. Po sjetí vodorovného dopravního značení dopravou, bude obnoveno z dvousložkových plastů. Vlastní vodorovné dopravní značení bude na celé stavbě provedeno v reflexní úpravě, z materiálů s dlouhodobou životností, předepsanou odolností proti opotřebení, s vysokým součinitelem tření a s velkou světelnou odrazivostí za sucha i za deště, jak stanoví uvedené normy a TP, zejména pak:

ČSN EN 1436 (737010) Vodorovné dopravní značení – požadavky na dopravní značení

TP 133 II. vydání + dodatek 1 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

## **9. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBY**

Před zahájením stavebních prací je nutné provést dopravní opatření - „Dočasné dopravní opatření“, které řeší převedení dopravy na staveništi. Rozpočtově je rozděleno na SO 181 a 182 dle délek obnovy krytu SO 101 a 102.

Dopravní opatření bude projednáno a schváleno s Policií ČR, odborem dopravy a zástupci investora.

Před zahájením stavebních prací musí být v dostatečné vzdálenosti před začátkem a za koncem úseku (cca. 600 m mimo obec, cca. 100 m v obci) umístěno tzv. „Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.“ Tzn., že bude osazena informativní cedule o charakteru stavby a výstražná dopravní značka s nápisem „Projíždíte stavbou“, dopravní opatření bude závislé na právě prováděných pracích v daném úseku.

Doprava bude převáděna přes stavbu po polovinách vozovky, bude řízena kyvadlově na semaforech, případně bude doprava řízena proškolenými lidmi. Bude umístěno dopravní značení dle TP 66 dle schéma B/3, B/6 a C/5 v počtu dvou pracovních míst na úsek. Bude snížena maximální povolení rychlosti na 30 km/h dopravním značením B20a „30“. Na délce úseku prováděné obnovy budou použity dvě schémata, která se budou v průběhu prací posouvat.

**Před započatím zemních prací je třeba požádat správce podzemních vedení o jejich vytýčení.**

**V rámci projekční přípravy byly zjištěny tyto sítě:**

- Elektrické vedení NN a VN nadzemní ve správě ČEZ Distribuce a.s.
- Elektrické vedení NN podzemní ve správě ČEZ Distribuce a.s.
- Podzemní sdělovací vedení ve správě CETIN a.s.
- Vodovodní řád ve správě Obec Kounov
- Kanalizační řád ve správě Obec Kounov

Zastoupené sítě nejsou vzhledem k technologii obnovy výstavbou dotčeny, až na výškovou úpravu šoupát, hrnců a poklopů.

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, záklopky, 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 PDPS.

## **10. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Neobsazeno.

## **11. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KOSNTATOVANÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ**

Neobsazeno.

## **12. NAKLÁDÁNÍ S ODPADY**

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP č. 381/2001 Sb. a 383/2001 Sb.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby, kde budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 381/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulace s ním.

V těchto prostředcích odděleně podle jednotlivých druhů budou shromažďovány odpady skupin:

- odpady barev a laků
- odpady lepidel a těsnicích materiálů
- odpady z obrábění kovů a plastů

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (rekonstrukce a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny firmami provádějícími stavbu. Množství odpadů, které bude při stavbě a při servisních činnostech v rámci stavebního dvora vznikat nebylo možné v době zpracování koncepce odpadového hospodářství přesněji specifikovat.

**Odpad směsný stavební anebo demoliční odpad vznikne v průběhu bourání vozovek a objektů. Tyto druhy odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny případně jej využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní) na dobudování násypů.**



Ve Vysokém Mýtě 03/2017

Ing. Lukáš Tobeš