


VAŠE VIZE. NÁŠ PROJEKT.

Razítko oprávněné osoby:

Stavebník Investor:	Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové IČ: 708 895 46	
Zástupce Investora:	Údržba silnic Královéhradeckého kraje a.s. Martin Dvořáček	

Generální projektant:	PRODIN a.s. K Vápence 2745, 530 02 Pardubice T: +420 466 055 130 IČO: 252 92 161 E: info@prodin.cz	 PRODIN SKUPINA VENTIO
Hlavní projektant (HIP):	Bc. Lenka ledvinková	Souřadný systém: S-JTSK, B.p.v. ±0=0,000 m n. m.

Název stavby/akce:	III/308 13 křiž. s I/33 – Rodov křiž. s III/3089	Zakázka: 31/24/4070.208
Místo stavby:	Rodov / Královéhradecký kraj K.ú: Rodov	Datum: 04/2025
Název části:	Stavební, technická a technologická část	Stupeň dokumentace: PDPS
Název objektu:		Označení části: D.1.1.
Odpovědný projektant:	Bc. Lenka Ledvinková	Označení objektu:
Zpracovatel přílohy:	Bc. Lenka Ledvinková	Formát: A4
Název přílohy:	TECHNICKÁ ZPRÁVA	Měřítko: -
		Číslo přílohy: D.1.1.1
		Paré:

TECHNICKÁ ZPRÁVA

**Projektová dokumentace je zpracována dle přílohy č. 2 k vyhlášce
č.227/2024 Sb.**

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: III/308 13 křiž. s I/33 – Rodov křiž. s III/3089 SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 101.1 <i>Napojení na komunikaci + 101.2 Propustky</i> (513/2, 496/2, 496/15, 496/14) SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 <i>Napojení na komunikaci + SO 102.2 Propustky</i> (496/2, 496/16, 925, 496/1) SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 <i>Napojení na komunikaci</i> (496/1, 286/2)
KRAJ	: Královéhradecký
OBEC	: Rodov
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Hradec Králové
CHARAKTER STAVBY	: Jedná se o opravu stávající silnice III. třídy 308 13 od křižovatky se silnicí I. třídy I/33 u obce Trotina až před mostní objekt evidenční číslo 30813–2 v obci Rodov. Délka řešeného úseku je 1,810 km. Řešený úsek je rozdělen an tři základní stavební objekty dle zvolené technologie opravy. U SO 101 dojde k odfrézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm, případné opravě podkladní asfaltové vrstvy a opětovného nabalení obrusné vrstvy v tl. 40 mm. U SO 102 dojde k frézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 30 mm, případné sanaci podkladních vrstev a zesílení původní konstrukce vozovky nabalením nové podkladní a obrusné asfaltové vrstvy v tl. 60 mm a tl. 40 mm. U SO 103 dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm, případné opravě podkladní asfaltové vrstvy a opětovného nabalení brusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm. Dále dojde v řešeném úseku komunikace k reprofilaci silničních příkopů, kompletní opravě stávajících příčných a podílných propustků, výměně svislého dopravního značení, provedení nového vodorovného dopravního značení s doplněním nových směrových sloupků.
STUPEŇ PD	: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
POZEMKY STAVBY	: Rodov (740306); 513/2, 496/2, 496/15, 496/14, 496/16, 925, 496/1, 286/2
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Rodov (740306)
OBJEDNATEL	: Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245



VAŠE VIZE.
NÁŠ PROJEKT.

	500 03 Hradec Králové IČ: 708 89 546
ZÁSTUPCE OBJEDNATELE :	ÚS Královéhradeckého kraje a.s. Kutnohorská 59 500 04 Hradec Králové IČ: 275 02 988 Ve věcech technických: Martin Dvořáček, tel: 495 540 266
PROJEKTANT :	Bc. Lenka Ledvinková ČKAIT 0602363 Prodin a.s. K Vápence 2745 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161



STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je oprava stávající silnice III. třídy 308 13 od křižovatky se silnicí I. třídy I/33 u obce Trotina až před mostní objekt evidenční číslo 30813–2 v obci Rodov. Délka řešeného úseku je 1,810 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 0,000 00 – 1,810 00. Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu.

Silnice III/308 13 je komunikace, která propojuje silnici I/33 u obce Trotina s obcí Rodov.

Část stávající vozovky byla již opravena po dokončení dálnice D 11 (cca 290 m od křižovatky se silnicí I/33) **SO 101** a v obci Rodov po vybudování nové tlakové kanalizaci **SO 103**. Prostřední část komunikace **SO 102** je z asfaltového betonu s nepravidelně rozvětvenými trhlinami, plošnými deformacemi a ulámanými kraji vozovky. Konstrukce vozovky pod asfaltobetonovým povrchem se skládá z štěrku a štětu. Vozovka vykazuje značné poruchy a deformace z důvodu nedostatečných podkladních vrstev v celé ploše vozovky (nejen v krajích), nevhodné zeminy pod konstrukčními vrstvami komunikace (F6 CL – jíl s nízkou plasticitou) v místě zemní pláně v kombinaci s nefunkčním odvodněním komunikace (zahrazené silniční příkopy).

Řešený úsek není obsluhován dálkovou ani linkovou autobusovou dopravou.

Obnova komunikace je rozdělena do tří stěžejních stavebních objektů dle zvolené technologie opravy. U **SO 101** dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka podkladní asfaltové vrstvy za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. Po provedení vizuální prohlídky asfaltové podkladní vrstvy a shledání poruch na této vrstvě dojde k vyznačení oken určených na vyfrézování v tl. 60 mm. Po opětovném nabalení podkladní vrstvy v místech poruch dojde k celoplošnému položení nové asfaltové obrusné vrstvy v tl. 40 mm.

U **SO 102** Dojde celoplošnému odfrézování obrusné vrstvy asfaltového betonu v tl. 30 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka asfaltových vrstev za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. V tomto úseku dojde k vytipování míst určených na sanaci podkladních vrstev (místa propadů, zdeformovaných krajů vozovky atd.) po provedení sanace podkladních vrstev dojde k celoplošnému položení nové podkladní asfaltové vrstvy v tl. 60 mm a nové obrusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm. Účelem této technologie je zesílení stávající konstrukce vozovky.

U **SO 103** dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka podkladní asfaltové vrstvy za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. Po provedení vizuální prohlídky asfaltové podkladní vrstvy a shledání poruch na této vrstvě dojde k vyznačení oken určených na vyfrézování v tl. 60 mm. Po opětovném nabalení podkladní vrstvy v místech poruch dojde k celoplošnému položení nové asfaltové obrusné vrstvy v tl. 40 mm.

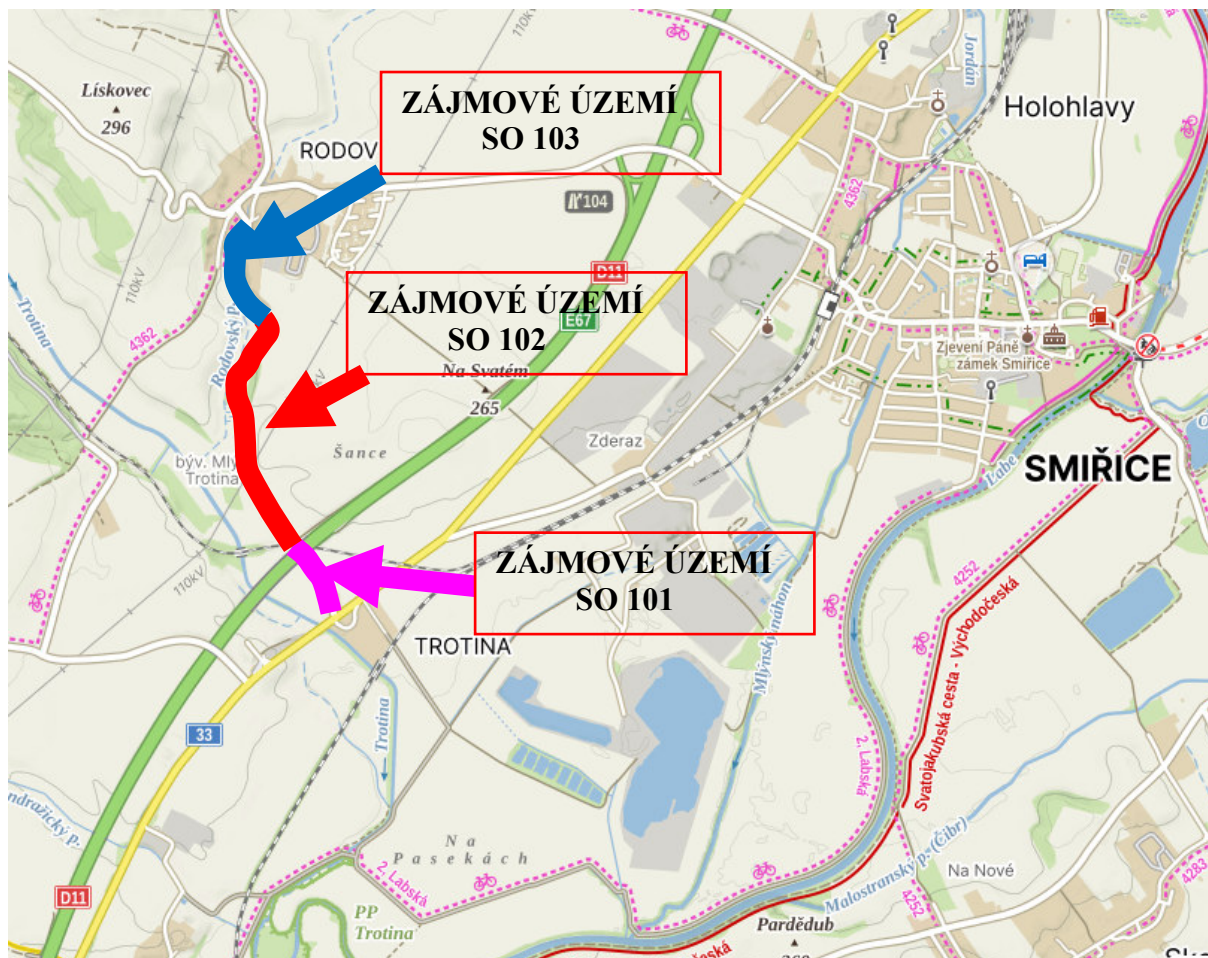
V Řešeném úseku dojde ke kompletní opravě stávajících příčných i podélných propustků a reprofiliaci silničních příkopů. V rámci modernizace komunikace dojde i k obnově vodorovného a svislého dopravního značení. Vozovka se navrženými úpravami nebude přibližovat k okolní výstavbě a tím zvyšovat hlukovou zátěž z dopravy.

V celém řešeném úseku bude vozovka upnuta do nezpevněných krajnic případně v místech stávajících hospodářských sjezdů do snížených betonových obrub, aby se zamezilo ulamování krajů vozovky při nájezdu těžké techniky. Dále před stávající kamennou zdí v extravilánu před obcí Rodov bude nově vybudován dlážděný rigol.

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Stavba se nachází v ochranném pásmu plynárenského zařízení, venkovního vedení elektrické energie, ochranném pásmu telekomunikačních sítí a vodovodního řadu. Přesné umístění je patrné z výkresu situace. PD řeší vzájemný vztah s ohledem na zákon č. 458/2000 Sb. a č. 670/2004 Sb., ČSN EN 1594 A TPG 702 04, ČSN EN 12007–1/2/3/4, TPG 702 01, ČSN EN 12186 a ČSN 73 6005. Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci ani památkové zóně či ochranném pásmu kulturní památky. Dále se stavba nenachází v záplavovém či poddolovaném území, území národních parků, přírodních rezervací atd.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a ochranném pásmu dálnice.



3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu. Dále byla investorem poskytnuta diagnostický průzkum vozovky od společnosti CONSULTTEST s.r.o., který je součástí této PD viz. příloha F. Následně byl od investora podán posudek PAU od společnosti M.I.S. a.s., který je taktéž přílohou této dokumentace. Poslední provedené jádrové vrtby byly provedeny společností DSP a.s., které byly provedeny v krajích vozovky, aby potvrdily možnost provést zesílení komunikace.

4 VZTAHY ZPEVNĚNÝCH PLOCH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba je rozdělena do následujících stavebních objektů.

- **SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 101.1 Napojení na komunikaci + 101.2 Propustky, délka úseku 290 m**
- **SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 102.2 Propustky, délka úseku 1 101 m.**
- **SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci, délka úseku 419 m.**

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

POPIS ŘEŠENÍ – KOMUNIKACE

Silnice III/308 13 je komunikací, která propojuje silnici I/33 u obce Trotina s obcí Rodov. Řešený úsek komunikace III. třídy III/308 13 vede intravilánem i extravilánem. Délka řešeného úseku je cca 1 810 m. Šířkové uspořádání komunikace je narovnáno na šířku komunikace min. 4,50 m (viz. pracovní příčné řezy).

Podél řešené komunikace dojde k úpravě zeleně (osetí + ohumusování) z důvodu uvedení dotčených ploch stavbou do původního stavu.

SMĚROVÉ A SKLONOVÉ POMĚRY

Směrové poměry:

Směrové vedení komunikace je zachováno stávající s ohledem na přilehlou zástavbu, okolní soukromé pozemky a stávající podélné propustky. Směrové vedení je patrné z příloh situace a podélných profilů.

Směrové oblouky jsou následující:

č. 1–R 250 m, č. 2–R 260 m, č. 3–R 148 m, č. 4–R 1 000 m, č. 5–R 300 m, č. 6–R 240 m, č. 7–R 250 m, č. 8–R 50 000 m, č. 9–R 114 m, č. 10–R 5 000 m, č. 11–R 135 m, č. 12–R 400 m, č. 13–R 90 m, č. 14–R 85 m, č. 15–R 1 200 m, č. 16–R 300 m, č. 17–R 115 m, č. 18–R 85 m, č. 19–R 65 m, č. 20–R 94 m, č. 21–R 65 m, č. 22–R 10 000 m, č. 23–R 125 m, č. 24–R 25 m, č. 25–R 60 m, č. 26–R 28 m.

Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav (0,03 – 5,60 %). Je navržen s ohledem na zvolenou technologii modernizace komunikace, přilehlou okolní zástavbu, křižovatky most tak, aby nedocházelo ke zbytečným zemním pracím a nadměrnému zvyšování nákladů

Příčný sklon:

Povrch komunikace bude proveden v základním střechovitém sklonu o velikosti 2,5 % po celé délce komunikace, pouze v místě napojení na křižovatky, na stávající komunikace a klopení ve směrových obloucích bude příčný sklon upraven. Příčný sklon ve směrových obloucích bude jednostranný v rozmezí 2,5 – 7,0 %.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ SO 101

Skladba konstrukčních vrstev vozovky **SO 101** ve staničení **km 0,000 00 – 0,290 00** je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení VI, navrhuje úroveň porušení D1, a je následující:

Vozovkové vrstvy v celé ploše komunikace

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70 ČSN EN 13108-1 40 mm
Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m²

Celkem min. 40 mm

Vozovkové vrstvy v místě lokální výsavy podkladní vrstvy

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70 ČSN EN 13108-1 40 mm
Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m²

Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70 ČSN EN 13108-1 60 mm
Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m²

Celkem min. 100 mm

Vozovkové vrstvy v místě příčného propustku

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		
Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63	ČSN 73 6126-1	150 mm
Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63	ČSN 73 6126-1	200 mm
Celkem		min.450 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 60$ MPa, na první vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 80$ MPa a na druhé vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 95$ MPa.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ SO 102

Skladba konstrukčních vrstev vozovky **SO 102** ve staničení **km 0,290 00 – 1,391 00** je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení VI, navrhuje úroveň porušení D1, a je následující:

Vozovkové vrstvy v celé ploše komunikace

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		
Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Výztužná skelná geomříž (pevnost v tahu podélná/příčná 60/60 kN/m, tažnost podélná/příčná 2,5/2,5 %, velikost oka 25/25 mm)		
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 1,00 kg/m ²		
Celkem		min.100 mm

Vozovkové vrstvy v místě příčného propustku

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		
Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Výztužná skelná geomříž (pevnost v tahu podélná/příčná 60/60 kN/m, tažnost podélná/příčná 2,5/2,5%, velikost oka 25/25 mm)		
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 1,00 kg/m ²		
Asfaltový recyklát získaný na této stavbě Ra		60 mm
Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63	ČSN 73 6126-1	150 mm
Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63	ČSN 73 6126-1	200 mm
Celkem		min.520 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován $E_{def,2} = 60$ MPa, na první vrstvě ze štěrkodrti min. $E_{def,2} = 80$ MPa a na druhé vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 95$ MPa.

V případě neúnosné zemní plně dojde k její sanaci zemní plně, kdy dojde k odebrání 500 mm zeminy, pokládky separační geotextilie a pokládky vrstvy ŠCM fr. 32/63 v tl. 150 mm (která bude sloužit jako roznášecí deska) a vrstvy lomového kamení tl. 350 mm s požadavkem $E_{def,2} = 60$ MPa (bude provedeno se souhlasem investora).

Asfaltové betony budou provedeny dle ČSN EN 13108-1 a ČSN 736121, spojovací postřiky dle ČSN 736129 a ČSN EN 13808.

TECHNICKÉ PROVEDENÍ SO 103

Skladba konstrukčních vrstev vozovky **SO 103** ve staničení **km 1,391 00 – 1,810 00** je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

Vozovkové vrstvy v celé ploše komunikace

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70 ČSN EN 13108-1 40 mm

Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m²

Celkem min. 40 mm

Vozovkové vrstvy v místě lokální výspravy podkladní vrstvy

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70 ČSN EN 13108-1 40 mm

Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m²

Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70 ČSN EN 13108-1 60 mm

Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m²

Celkem min. 100 mm

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 101.2 Propustky

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do volného terénu a reprofilovaných silničních příkopů.

PP1 km 0,029 00

V km 0,029 00 dojde k odstranění svévolně nasypaného materiálu v silničním příkopu. Pod stávajícím sjezdem bude položeno nové plastové potrubí SN 12 DN 400, která bude na vtokové straně opatřeno šikmým čelem z lomového kamen do betonového lože. Na výtokové straně bude plastová trouba napojena do vtokového objektu příčného propustku PŘP 1. Délka nového plastového potrubí SN 12 DN 400 je 17 m v patě propustku. Čelo bude provedeno šikmé pod úhlem 45° z lomového kamene tl. 200 mm a uloženo do betonového lože tl. 100 mm. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. **S ohledem na nedostatečné krytí potrubí ve sjezdu a nedostatečnou hloubku silničních příkopů nelze dodržet předepsané dimenze potrubí dle vyhlášky č. 104/1997 Sb. §12 oddíl 2.**

PŘP1 km 0,038 00 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400.

Nově bude příčný propustek vybudován s výtokovým šikmým čelem pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400 délky 8,50 m.

Na vtokové straně bude proveden vtokový objekt s rozměrem 1,3 x 1,3 m s mříží proti pádu. Vtokový objekt bude proveden z betonového ztraceného bednění s betonovou výplní a povrchovou úpravou. Do tohoto vtokového objektu bude vyústěn podélný propustek PP1 a sveden betonový povrchový žlab (590/330/80 mm) délky 13 m, který bude položen do betonového lože tl. 150 mm.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 8,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 3,8 %. Na výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m.

Na výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

V km **0,147 50** a 0,207 80 dojde k vybudování vsakovací jámy v pravém silničním příkopu (ve směru staničení). Vsakovací jámy jsou navrženy o rozměru 1,5 x 3,0 m a hloubce 1,5 m. Vsakovací jámy budou vysypány štěrkodrtí frakce 32–63, která bude obalena filtrační geotextilií, na které bude umístěna filtrační vrstva kameniva tl. 0,15 m, frakce 8-16.

SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 102.2 Propustky

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do volného terénu a reprofilovaných silničních příkopů.

PŘP2 km 0,502 35 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 600

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 600, délky 9,50 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 600 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 600, délky 9,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 4,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtok a výtok bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

PŘP3 km 0,896 85 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400.

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 600, délky 10,40 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 600 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 600, délky 10,40 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,75 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

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

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

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

PŘP4 km 1,060 00

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400, délky 9,25 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 9,25 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

Od km **1,208 50** na pravé straně komunikace ve směru staničení bude místo nezpevněné krajnice proveden dlážděný rigol v délce 42,7 m. Rigol bude proveden dle listu VL1 42-02, 01/2022 číslo 2. Rigol se bude skládat z 5-ti linky z žulové kostky drobné s příčným spádem 10% a betonové silniční obruby (150/250/1000 mm).

PŘP5 km 1,318 00 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400, délky 8,60 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 8,60 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 5,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných

polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do volného terénu a stávajících uličních vpustí v obci Rodov.

Je nutné dbát na správné vyspádování povrchu tak, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

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

SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení bude v reflexním provedení a základní velikosti

Je navrženo následující **NOVÉ** svislé dopravní značení:

SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 101.1 Napojení na komunikaci + 101.2 Propustky

1* P4 – Dej přednost v jízdě!

1* A 1b – Zatáčka vlevo

1* IS3a + IS 3b + IS 3c – Směrová tabule (s jedním cílem) „TROTINA.“, Směrová tabule (s dvěma cíli) „33 NÁCHOD, JAROMĚŘ“, Směrová tabule (s jedním cílem) „33 HRADEC KRÁLOVÉ“

1* A 30 + A 31a – Železniční přejezd bez závor + Návěstní deska 240 m

1* P4 + E 3a + A 31b – Dej přednost v jízdě! + Vzdálenost „STOP 160 m“ + Návěstní deska 160 m

1* A 31c – Návěstní deska 80 m

1* A 1a – Zatáčka vpravo

28 * Z11 a,b – Směrové sloupky (bílé)

SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + 102.2 Propustky

2* A 32a + P6 – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný + Stůj, dej přednost v jízdě!

1* A 30 + A 31a – Železniční přejezd bez závor + Návěstní deska 240 m

1* P4 + E 3a + A 31b – Dej přednost v jízdě! + Vzdálenost „STOP 160 m“ + Návěstní deska 160 m

1* A 31c – Návěstní deska 80 m

1* A 2a + E4 – Dvojitá zatáčka, první vpravo + Vzdálenost „1 500 m“

111 * Z11 a,b – Směrové sloupky (bílé)

2* Z 11g – Směrový sloupek (červený)

SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci

1* IZ 4a – Obec „Rodov“

1* IZ 4b – Konec obce „Rodov“

1* A 1a – Zatáčka vpravo

1* A 1b – Zatáčka vlevo

1* P2 + E2 b – Hlavní pozemní komunikace + Tvar křižovatky

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 101.1 Napojení na komunikaci + 101.2 Propustky

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V1a** – Podélná čára souvislá, **V4** – Vodící čára, **V6a** – Příčná čára souvislá se symbolem „Dej přednost v jízdě!“.

SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + 102.2 Propustky

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V4** – Vodící čára
SO 103 Extravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V2b** – Podélná čára přerušovaná, **V4** – Vodící čára.

Vodorovné dopravní značení na asfaltové ploše bude provedeno plastem.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásnu podzemního vedení, v pásnu dálkových kabelů a v pásnu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení obrusných vrstev, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

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

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do pískového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN DIN 18920.

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

Výstupy inženýrských sítí (šoupata, hydranty, poklopy kanalizace) budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch.

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

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

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

NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. "Zákon o odpadech".

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

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

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

Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů a posouzení vlastnosti odpadů.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Žulové kostky
02 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	Odpad při odstranění křovin a stromů
17 01 01	Beton	betonové prefabrikáty stávajícího stavu (betonové obruby, betonová dlažba)
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	Při frézování vozovky
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené Pod číslem 17.03.01	Při frézování vozovky
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Svislé dopravní značky Mříže UV
17 05	Zemina, kamení, vytěženápodkladní vrstvy stávající komunikace jalová hornina a hlšina	

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

Vlastnictví konstrukčních vrstev komunikace, sjezdů a manipulačních ploch je dle zákona připisováno majiteli příslušné komunikace – Královéhradecký kraj.

OCHRANA PROTI PRACHU

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší. Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 201/2012 Sb. Zejména je nutné dbát na to, aby:

- Motory automobilů a stavebních strojů byly v dobrém technickém stavu a jejich emise nepřekračovaly přípustné meze;
- Všechna pracoviště byla udržována v čistotě;
- Pojížděné zpevněné plochy byly pravidelně zbavovány nečistot;
- Pojížděné nezpevněné plochy byly ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru;
- Řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků byla omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, zbavování nečistot šterkového lože, demolicích apod. na nejmenší možnou míru;
- Veřejné komunikace u vjezdů na staveniště, případně jejich úseky používané staveništní dopravou byly chráněny před znečištěním a řádně udržovány;
- Na stavbě se omezilo používání materiálů s neekologickými prchavými látkami

Při odvozu materiálu je nutno zajistit, aby nedocházelo ke znečištění komunikací. Dopravní prostředky je nutno před výjezdem ze staveniště zbavit nečistot.

OCHRANA PROTI HLUKU A OTŘESŮM

Po dobu provádění stavby nesmí být okolní zástavba ovlivňována nadměrným hlukem, vibracemi a otřesy nad mez, stanovenou v nařízení vlády 272/2011 Sb. (o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební činnosti produkující hluk, vibrace a otřesy, nejdéle v době od 7:00 do 21:00 hod., což zajistí v nočních hodinách klid v okolí.

Během stavby budou na staveništi průběžně realizována následující protihluková opatření, která omezí negativní vliv hluku z výstavby na okolí:

- a) organizační opatření
 - veškerá hlučná činnost na stavbě bude prováděna jen v denní době od 7:00 do 21:00 hod.;
 - doba provozu hlučných stavebních strojů bude minimalizována;
 - stojící nákladní vozy budou mít vypnuty motory, budou vytěžovány, pokud možno oběma směry;
 - při provádění nejhlučnějších stavebních prací nesmí být na stavbě používána jiná hlučná technika;
- b) technická opatření
 - stacionární zdroje hluku budou, pokud možno umístěny co možná nejdále od okolních obytných domů;
 - kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem

OCHRANA PODZEMNÍCH VOD A PODLOŽÍ

Dodavatel odpovídá za řádný technický stav na stavbě užívaných stavebních mechanismů. Případný únik ropných látek musí být neprodleně a náležitě likvidován.

Odstavení stavebních mechanismů bude prováděno na zvlášť k tomuto účelu upravených místech. V případě, že obsluha stavebního mechanismu zjistí únik ropných látek, musí při odstavení tohoto mechanismu zajistit stroj tak, aby byl únik zachycen (např. do připravené nádoby)

VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,5 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).

V rámci stavby dojde ke kácení 8 ks stávajících dožilých ovocných stromů, které se nachází v silničním příkopě, dále dojde k odstranění náletových dřevin a křovin.

Stavbou nedojde k (trvalému či dočasnému) záboru zemědělského půdního fondu. Stavba se nenachází na pozemcích určených k plnění funkce lesa.

ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Délka výstavby bude cca 3 měsíce.

Stavební práce budou probíhat podle přesného časového harmonogramu dle určení stavitele s ohledem na v návaznosti na roční období – teplotu a povětrnostní vlivy.

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správci a při výkopových pracích postupovat podle jejich pokynů a požadavků.

Inženýrské sítě budou ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, bude technické řešení konzultováno a řešeno se správcem předmětné inženýrské sítě.

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!

OBECNÝ VÝPIS OCHRANNÝCH PÁSEM u silových kabelů podzemních (zákon č. 458/2000 Sb.)

Silové kabely podzemní po 110 kV	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Silové kabely podzemní nad 110 kV	3,0m (po obou stranách krajního kabelu)

u silových kabelů nadzemních (zákon č. 458/2000 Sb.)

a) u napětí nad 1kV a do 35kV včetně	
1. pro vodiče bez izolace	7 m (prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení)
2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
b) u napětí nad 35kV do 110 kV včetně	
1. pro vodiče bez izolace	7 m
2. pro vodiče s izolací základní	5 m
c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m
d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m
e) u napětí nad 400 kV	30 m
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m

u elektrických stanic (zákon č. 458/2000 Sb.)

u venkovních elektrických stanic a stanic s napětím větším než 52 kV v budovách	20 m (od vnějšího líce obvodového zdiva, od odpolovení)
u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV	7 m (od vnější hrany půdorysu)
u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech	2 m (od vnějšího pláště)
u vestavěných elektrických stanic	1 m (od obestavění)

u slaboproudých kabelů (zákon č. 127/2005 Sb.)

Sdělovací kabel místní	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Sdělovací kabely dálkové	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)
Zabezpečovací kabely	1,0m (po obou stranách krajního kabelu)

plynovodní potrubí a technické vybavení (zákon č. 458/2000 Sb.)

Plynovodní potrubí a přípojky do 4 bar včetně	v zastavěném území obce 1 m a mimo zastavěné území 2 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Plynovodní potrubí a přípojky nad 4 bar do 40 bar včetně	2 m (na obě strany od vnějšího líce potrubí)
Plynovodní potrubí nad 40 bar	4 m (na obě strany od vnějšího líce potrubí)
Technologické objekty	4 m (na obě strany)
Sondy zásobníků plynu	30 m (od osy jejich ústí)
Zásobníky plynu	30 m (od vně jejich oplocení)
U zařízení katodické protikorozi ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m (na obě strany)

zařízení pro výrobu a rozvod tepla (zákon č. 458/2000 Sb.)

Šířka ochranných pásem v blízkosti zařízení pro výrobu a rozvod tepla je vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách těchto zařízení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k obrysu zařízení a činí 2,5 metru.

u vodohospodářských řadů a kanalizačních stok (zákon č. 274/2001 Sb.)

Vodovodní řady a kanalizační stoky do DN 500 včetně	1,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
Vodovodní řady a kanalizační stoky nad DN 500	2,5 m (na každou stranu od vnějšího líce potrubí)
u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.	

u produktovodů, ropovodů (zákon č. 189/1999 Sb.)

Skladovací zařízení, produktovody a ropovody	150 m (na všechny strany od půdorysu zařízení)
--	--

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

Požární bezpečnost – Státní požární dozor se v rozsahu podle § 31 odst. 1 písm. b) a c) zákona č. 133/1985 Sb. nevykonává u stavby kategorie 0 a I.

Stavba „*“ je dle § 39 odst. 1 písm. a) zařazena do kategorie 0, nepředstavující zvláštní nebezpečí.

*

Dle § 6 odst. e) vyhlášky č. 460/2021 Sb. je stavbou kategorie 0 - pozemní komunikace nebo zpevněná plocha s výjimkou dálnice nebo stavby pozemní komunikace nebo zpevněné plochy plnící funkci přístupové komunikace nebo nástupní plochy pro požární techniku

*

Dle § 6 odst. I) vyhlášky č. 460/2021 Sb. je stavbou kategorie 0 - vedení sítě veřejného osvětlení včetně stožárů a systémů řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky

Nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy, zejména zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně (zákon č. 67/2001 Sb.). Při provádění uzavírek a omezení silniční dopravy budou respektovány předepsané požadavky na průjezdný profil a nosnost. Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Během stavby bude zachován přístup k nemovitostem a požární vodě pro všechny složky IZS.

Šířka komunikace se pohybuje v rozmezí 4,50 – 5,50 m, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Zároveň komunikace splňují požadavky na únosnost požárních vozidel.

Nástupní plochy k rodinným domům nejsou v upravované lokalitě v současném stavu vyznačeny, a proto není požadováno vyznačení nástupních ploch při stavebních úpravách stávajících zpevněných ploch.

Veškeré hydranty, šoupata apod. zůstávají zachovány. Výstupy šachet a hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu zpevněných ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

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

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

Vypracovala: Bc. Lenka Ledvinková
Prodin a.s.
K Vápence 2745
530 02 Pardubice
+420 725 601 941

V Pardubicích, duben 2025