





D

SO 101

SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

OBJEDNATEL:  STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD Krajský pozemkový úřad pro Ústecký kraj Pobočka Chomutov Jiráskova 2528 430 03 Chomutov  www.spucr.cz		ZHOTOVITEL: 		
ISPROFIN/ISPROFOND: 5001550003.9629				
				
NÁZEV PROJEKTU: <p>POLNÍ CESTY LIŠNICE C7</p>				
ČÁST:	DOKUMENTACE OBJEKTŮ			
STAVEBNÍ OBJEKT:	SO 101 - POLNÍ CESTA C7			
PŘÍLOHA:	TECHNICKÁ ZPRÁVA			
KRAJ:	ÚSTECKÝ	ČÁST: <p>D</p>	PŘÍLOHA Č.: <p>1</p>	ČÍSLO PARE:
DATUM:	08/2020			
STUPEŇ:	DSP + PDPS			
MĚŘÍTKO:	-			
Č. ZAKÁZKY:	2020/0157			



Zhotovitel:



Datum:

08/2020

Zastoupený:



Číslo zakázky:

2020/0157

Autorský kolektiv:



Kontrola:



Objednatel:

STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD

Krajský pozemkový úřad pro Ústecký kraj, Pobočka Chomutov
Jiráskova 2528, 430 03 Chomutov

Zastoupený:

Ing. Vladislava Hartmanová

POLNÍ CESTA C7 V K.Ú. LIŠNICE

**OBSAH**

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	3
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ	3
1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	3
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	3
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI	4
4	VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	4
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	4
5.1	SMĚROVÉ VEDENÍ	4
5.2	VÝŠKOVÉ VEDENÍ	5
5.3	ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ	5
5.4	KONSTRUKCE VOZOVKY	5
5.5	ZEMNÍ TĚLESO	6
5.6	BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ	7
6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	7
7	PROPUSTKY	7
7.1	PROPUSTEK KM 0,634 50	7
7.2	PROPUSTEK KM 2,228 00	8
7.3	PROPUSTKY V KM 0,305; 0,996; 1,152; 1,600; 1,611; 2,228	8
8	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	9
9	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	9
10	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	10
11	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	10
12	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	10



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

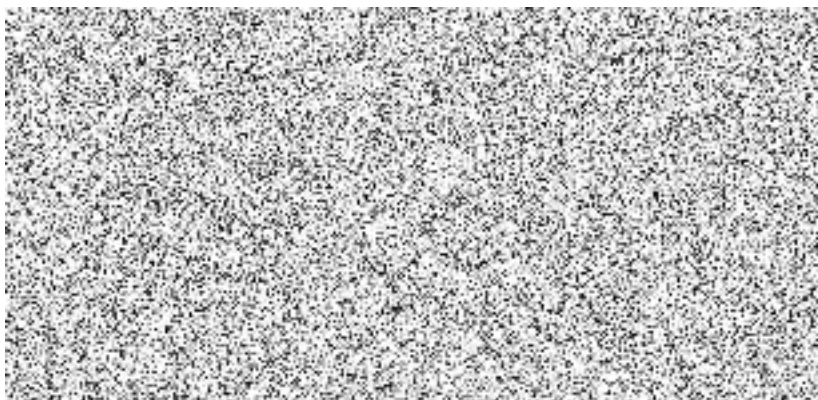
Název stavby: POLNÍ CESTA C7 V K.Ú. LIŠNICE
Stavební objekt: SO 101 POLNÍ CESTA C7 V K.Ú. LIŠNICE
Místo stavby:
Kraj: Ústecký kraj
Katastrální území: Lišnice, [685071]
Předmět projektové dokumentace: Jedná se o trvalou stavbu, účelem užívání je zajistit dopravní spojení.

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Název: STÁTNÍ POZEMKOVÝ ÚŘAD
Krajský pozemkový úřad pro Ústecký kraj,
Pobočka Chomutov
Jiráskova 2528, 430 03 Chomutov
Sídlo: Husinecká 1024/11a, 130 00 Praha 3 - Žižkov
IČO/DIČ: 01312774 / CZ 01312774
Zastoupení: Ing. Vladislava Hartmanová, vedoucí Pobočky Chomutov

1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Název:
Sídlo:
IČO/DIČ:
Zastoupení:
Autorský kolektiv:



2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Stavba polní cesty C 7 je rekonstrukcí stávající polní cesty. Polní cesta se nachází v centrální části katastrálního území Lišnice. Cesta začíná u obce Havraň na hranici katastrálního území a vede východním směrem až k východní hranici katastrálního území. Stavba se nachází na zemním tělese bývalé železnice, což má vliv na rozsah rekonstrukce. V současné době má cesta C7 zpevněný asfaltový povrch o šířce cca 2,5 m. V rámci rekonstrukce bude zpevněná část vozovky rozšířena na šířku 3,5 m a budou vybudovány krajnice o šířce 2x 0,25 m. Kategorie vozovky odpovídá P 4,0/30. Cesta slouží pro obsluhu pozemků, které se podél ní nacházejí. Délka navržené cesty je cca 2 245 m.



Stávající povrch vozovky a krajnice budou zbaveny vegetace a budou očištěny (otryskáno tlakovou vodou). V místech, kde odstranění vegetace na krajnicích způsobí výškovou nerovnost od ostatního povrchu, bude konstrukce dosypána štěrkodrtí fr. 0/32 v min tl. 200 mm na výškovou úroveň stávající živičné vozovky a zhutněna na 30 MPa. Pro vyrovnání příčného sklonu vozovky na sklon 2,5% je dále navržena vrstva ACP 16+. Mezi asfaltovou vrstvou a vyrovnávací vrstvou bude aplikován spojovací postřik / infiltrační postřik asfaltovou emulzí. Na takto upravený povrch budou položeny dvě živičné vrstvy. Podkladní vrstva z ACP 16+ o tl. 50 mm a obrusná vrstva z ACO 11 o tl. 40 mm. Mezi stávající vozovku a jednotlivé vrstvy budou aplikovány infiltrační a spojovací postřiky. Navýšení nivelety v ose vozovky je včetně vyrovnávky příčného sklonu 120 mm. V místech napojení cesty na silnici III/25113 je vozovka rozšířena na šířku 5,0 m. Stávající propustky jsou navrženy za nové z železobetonových trub.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Při návrhu SO 101 byly využity zejména následující průzkumy a podklady:

- Mapové podklady – katastrální mapa a geodetické zaměření zájmové oblasti
- Vyjádření správců technické infrastruktury o existenci inženýrských sítí, zákresy tras inženýrských sítí. Stavba je v ochranném pásmu inženýrských sítí.

Byl proveden průzkum podzemního a nadzemního zařízení inženýrských sítí, jehož výsledkem jsou zákresy v situaci. Stavbou budou respektována ochranná pásma inženýrských sítí. Při stavebních pracích budou respektovány všechny podmínky pro práci v ochranném pásmu a podmínky pro křížení tras tak, jak je stanoví jednotliví správci zařízení. Zhotovitel stavby se musí s těmito podmínkami seznámit.

Jelikož se jedná o rekonstrukci polní cesty, která byla zbudována na zemním tělese bývalé železniční dráhy, nebyl prováděn pro cestu C7 inženýrskogeologický průzkum. Únosnost zemního tělesa je pro výstavbu polní cesty dostačující.

4 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Před zahájením prací budou rovněž provedeny nezbytné činnosti přípravy území dle SO 801. Kácení dřevin, které je součástí SO 801, je doporučeno provést před zahájením výstavby SO 101.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

5.1 SMĚROVÉ VEDENÍ

Navržené směrové řešení cesty vychází ze směrového uspořádání stávající polní cesty, kterou návrh v co největší míře kopíruje. Kompletní výpis směrových oblouků je uveden v následující tabulce.

Č. OBLOUKU	STANIČENÍ [km]	R [m]
1	0,342 53	550,00
2	0,959 55	630,00
3	1,264 57	2000,00



4	1,428 75	300,00
5	1,464 58	300,00
6	1,551 79	400,00
7	1,637 16	2000,00
8	1,854 62	630,00
9	2,002 56	2000,00
10	2,106 49	2000,00
11	2,174 43	300,00
12	2,207 13	150,00

5.2 VÝŠKOVÉ VEDENÍ

Niveleta trasy kopíruje v co největší míře stávající stav.

Sklony výškového řešení jsou navrženy v rozmezí 0,0 – 2,00 % a jsou patrné z příloh č. D.3. Podélné profily. Z podélného profilu je zřetelné, že se jednalo o dřívější železniční trať, kde jsou minimální podélné sklony.

Poloměry vypuklých zakružovacích oblouků vzcházejí ze současného stavu vozovky a jsou v rozmezí od 8000 m do 30000 m, poloměry vydatých zakružovacích oblouků jsou v rozmezí od 3000 m do 15000 m. Napojení na stávající komunikace bude provedeno lomem nivelety

5.3 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

S ohledem na stávající stav cesty je navržena cesta o kategorii P4,0/30 tak, aby se nemuselo rozšiřovat těleso vozovky (bývalé drážní těleso). Vozovka je navržena o šířce 3,5 m s dvojicí nepevněných krajnic (drcené kamenivo) o šířce 0,25 m.

Na trase je navrženo pět výhyben. Výhybny jsou navrženy ve staničeních km 0,010; km 0,425; km 0,875; km 1,310 a v km 1,890. Výhybny jsou navrženy do míst, kde se nemusí rozšiřovat stávající násyp, v místě výhyben budou pouze rozšířeny konstrukční vrstvy vozovky. Vozovka je v místě výhyben rozšířena na šířku 5 m. Rozšíření vozovky je navrženo i v km 1,600 v místech napojení cesty na silnici III/25113.

5.4 KONSTRUKCE VOZOVKY

Navržená konstrukce vozovky vychází z TP „katalog vozovek polních cest – změna č. 2“. Pro zajištění řádné kvality vozovky je na vrstvě zemní pláň požadován minimální modul přetvárnosti $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$. V případě, že nebude zajištěn $E_{def,2} \geq 30 \text{ MPa}$ je nutné provést stabilizaci aktivní zóny podloží např. vápennou stabilizací. Toto se váže na úseky výhyben a rozšíření vozovky u napojení na III/25113.

Návrh způsobu a technologie výstavby viz výkres vzorové příčné řezy D.4

➤ Skladba č. 1 KONSTRUKCE VOZOVKY BEZ ROZŠÍŘENÍ

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy 70/100	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík z kationakt. asf. emulze	PS-C	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129	
zbytkové množství asfaltu 0,5 kg/m ²			
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy 70/100	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík z kationakt. asf. emulze	PS-C	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129	
zbytkové množství asfaltu 0,5 kg/m ²			
Očištění a vyrovnaní příčného sklonu	ACP 16+		
Celkem	min. 90 mm		

➤ Skladba č. 2 KONSTRUKCE VOZOVKY S ROZŠÍŘENÍM

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy 70/100	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík z kationakt. asf. emulze	PS-C	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129	
zbytkové množství asfaltu 0,5 kg/m ²			
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy 70/100	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační z kationakt. asf. emulze	PI-C	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129	
zbytkové množství pojiva 1,0 kg/m ²			
s posypem HDK fr. 2/4 v množ. 3 kg/m ²			
Štěrkodrt fr. 0/32	ŠDb	150 mm	ČSN 73 6129
Štěrkodrt fr. 0/63	ŠDb	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	min. 440 mm		

➤ Skladba č. 3 KONSTRUKCE SJEZDŮ (PN 615)

Hrubé drcené kamenivo	HDK 32-63*	150 mm	ČSN EN 13 043
Štěrkodrt	ŠDB	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem	300 mm		

*Konstrukční vrstva HDK bude vyplněna jemným drceným kamenivem např. lomovou výsypkou.

V projektu uvedené dávkování spojovacího/infiltračního postříku jsou hodnoty zbytkového pojiva po vyštěpení asfaltové emulze.

Hutněné asfaltové vrstvy musí splňovat požadavky stanovené v související ČSN 73 6121, ČSN EN 13108, TKP 7. Předepsanou míru zhutnění a mezerovitost hotové vrstvy musí zhotovitel stavby zajistit v celé šířce (i na okraji zpevněné části vozovky). Toho lze dosáhnout například použitím **válce s přítlačným zařízením** k boku pokládané vrstvy.

V místě napojení na stávající komunikace bude provedeno řezání pracovní spáry a její ošetření asfaltovou zálivkou. Spára bude proříznuta min. 12x20 mm, vyplněna asfaltovou zálivkou za horka dle ČSN 14188-1, typ N2, výška zálivky min. 20 mm. Napojení asfaltových ploch je patrné ze situace.

Příčné spoje denních úseků (popř. při pracovních přestávkách) musí být zařízeny. Asfaltová směs bude odstraněna, svislá hrana bude natřena a utěsněna zálivkou. Případné podélné spoje musí být ošetřeny stejným způsobem. Zálivková hmota musí vyhovovat parametrům dle TP 115.

5.5 ZEMNÍ TĚLESO

S ohledem na charakter stavby není navrhováno nové zemní těleso v celé délce stavby. V lokálních úsecích (např. v místě výhyben) bude zemní těleso rozšířeno viz příloha D.4 Vzorové příčné řezy.



Svah bude odtěžen a zazuben dle VL 2-412.11. Výška stupňů bude max 0,3 m. Nové vrstvy budou sypány ze zemin min. podmíněčně vhodných dle ČSN 73 6133 po vrstvách 150 mm a hutněny na 100 % PS.

Příkopy budou pročištěny, jedná se o běžnou údržbu. Pro čištění příkopů je možno dle TP 116 použít pouze takové mechanizmy, které jsou založeny na principu odtěžení zeminy a jejího odvozu na místo určení, protože není možno pro vyšší obsah škodlivin ukládat tuto zeminu na okolní zemědělské pozemky. U těžko dostupných míst bude provedeno ruční pročištění příkopu. Součástí čištění příkopu je i odstranění případných betonových základů po dřívějších dopravních značkách či jiných předmětech, které se na trase mohou vyskytovat, včetně zasypání vzniklé díry vhodnou zeminou a zhutnění.

5.6 BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ

Nejsou navrženy.

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

Vzhledem k charakteru stavby, nedojde ke změnám na odvodnění komunikace. Režim odvodnění komunikace bude zachován stávající, tj. do příkopů podél zemního tělesa.

Komunikace je navržena se základním jednostranným 2,5% příčným sklonem vozovky. Komunikace bude odvodněna vyspádováním do okolních příkopů, resp. do okolního terénu.

7 PROPUSTKY

Stávající propustky ve staničení km 0,305 00; km 0,634 50; km 0,996 78; km 1,152 00; km 1,600 50; km 1,611 38 a km 2,228 00 budou kompletně rekonstruovány. Budou nahrazeny železobetonovými troubami. Kolmé čela propustků budou odstraněny a nahrazeny šikmými s odlážděním lomovým kamenem.

Vzhledem k zanešení stávajících příkopů a propustků bude stanovena výška uložení betonových trub až na stavbě po řádném pročištění příkopů a odtokových prostorů propustků. V případě zjištění nedostatečného krytí propustků bude snížena dimenze propustku. V případě zjištění dostatečné dimenze, je možné rozhodnout i o zvětšení dimenze trub.

Rozhodnutí o změně dimenze propustku bude provedeno za přítomnosti technického dozoru stavby.

7.1 PROPUSTEK KM 0,634 50

Stávající propustek bude kompletně rekonstruován. Stávající překlad a opěrné zídky propustku budou odstraněny a nahrazeny prefabrikovanými železobetonovými troubami DN 500.

Propustek bude z železobetonových trub DN 800 dle ČSN 736201 a bude uložen na podkladních prazích na podkladním betonu C12/15-X0. Trouba bude dále obetonována v tl. 0,15m s vyztužením kari sítí s min. krytím 0,05 m. Vtokové a výtokové trouby budou zešikmeny do sklonu 1:1. Svah šikmých čel bude odlážděn lomovým kamenem tl. 150 mm do lože tl 0.10m ve sklonu zemního tělesa. Odlážděn bude i vtok a odtok příkopu propustku.

. Důvodem navrženého zpevnění je zajistit odtok vody a omezit zanášení propustků. Odláždění bude realizováno v souladu s ČSN EN 13383-1 a TP 192, lomový kámen bude rovněž vyhovovat ČSN 72 1860. Lomový kámen bude z materiálu s dlouhou životností, nepřipustná je např. opuka a podobné druhy kamene, u kterých hrozí rozpad. Vazba dlažby může být na divoko, při pravidelné



šířce tvaru kamenů bude dlažba usměrněná do řádků. Do krajů se vyberou kameny s lící plochou pravidelnější (obdélníkovou). Ostatní plocha se dláždí dle možností, přičemž větší mezery se vyklínují vhodnými odštěpky kamene. Spáry je třeba zalít cementovou zálivkou, aby bylo zamezeno vymílání. Spáry mezi kameny nepravidelného tvaru budou mít šířku max. 30 mm.

Viz. Příloha D.6.

7.2 PROPUSTEK KM 2,228 00

Stávající propustek bude kompletně rekonstruován. Stávající překlad a opěrné zídky propustku budou odstraněny a nahrazeny prefabrikovanými železobetonovými troubami DN 800.

Propustek bude z železobetonových trub DN 800 dle ČSN 736201 a bude uložen na podkladních prazích na podkladním betonu C12/15-X0. Trouba bude dále obetonována v tl. 0,15m s vyztužením kari sítě s min. krytím 0,05 m. Vtokové a výtokové trouby budou zešikmeny do sklonu 1:1. Svah šikmých čel bude odlážděn lomovým kamenem tl. 150 mm do lože tl 0.10m ve sklonu zemního tělesa. Odlážděn bude i vtok a odtok příkopu propustku.

. Důvodem navrženého zpevnění je zajistit odtok vody a omezit zanášení propustků. Odláždění bude realizováno v souladu s ČSN EN 13383-1 a TP 192, lomový kámen bude rovněž vyhovovat ČSN 72 1860. Lomový kámen bude z materiálu s dlouhou životností, nepřipustná je např. opuka a podobné druhy kamene, u kterých hrozí rozpad. Vazba dlažby může být na divoko, při pravidelné šířce tvaru kamenů bude dlažba usměrněná do řádků. Do krajů se vyberou kameny s lící plochou pravidelnější (obdélníkovou). Ostatní plocha se dláždí dle možností, přičemž větší mezery se vyklínují vhodnými odštěpky kamene. Spáry je třeba zalít cementovou zálivkou, aby bylo zamezeno vymílání. Spáry mezi kameny nepravidelného tvaru budou mít šířku max. 30 mm.

Viz. Příloha D.7.

7.3 PROPUSTKY V KM 0,305; 0,996; 1,152; 1,600; 1,611; 2,228

Stávající propustky ve staničení km 0,305 00; km 0,996 78; km 1,152 00; km 1,600 50 a km 1,611 38 budou kompletně rekonstruovány. Budou nahrazeny železobetonovými troubami DN 500. Kolmé čela propustků budou odstraněny a nahrazeny šikmými s odlážděním lomovým kamenem.

Propustky budou z železobetonových trub DN 500 dle ČSN 736201, uloženy na podkladních prazích na podkladním betonu C12/15-X0. Trouby budou obetonovány v tl. 0,15m s uložením kari sítě s min. krytím 0,05 m. Vtok a výtok trub bude zešikmen na sklon 1:1. Svah šikmých čel bude odlážděn lomovým kamenem tl. 150 mm do lože tl 0.10m ve sklonu zemního tělesa. Odlážděn bude i vtok a odtok příkopu propustku.

Předpokládaná plocha u stávajících vtoků a výtoků je 9 m². Důvodem navrženého zpevnění je zajistit odtok vody a omezit zanášení propustků. Odláždění bude realizováno v souladu s ČSN EN 13383-1 a TP 192, lomový kámen bude rovněž vyhovovat ČSN 72 1860. Lomový kámen bude z materiálu s dlouhou životností, nepřipustná je např. opuka a podobné druhy kamene, u kterých hrozí rozpad. Vazba dlažby může být na divoko, při pravidelné šířce tvaru kamenů bude dlažba usměrněná do řádků. Do krajů se vyberou kameny s lící plochou pravidelnější (obdélníkovou). Ostatní plocha se dláždí dle možností, přičemž větší mezery se vyklínují vhodnými odštěpky kamene. Spáry je třeba zalít cementovou zálivkou, aby bylo zamezeno vymílání. Spáry mezi kameny nepravidelného tvaru budou mít šířku max. 30 mm.

Viz. příloha D.8 Propustky DN 500.



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

Není součástí této PD.

9 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Nejsou kladeny zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu objektu SO 101. Předpokládají se standardní činnosti.

Cesta C7 vede v souběhu s nadzemním sdělovacím kabelem. Sloupy ani kabel nebude stavbou dotčeny.

Ostatní inženýrské sítě cestu C7 kříží v kolmém směru. U rozšíření vozovky v místě u napojení na silnici III/25113 bude prodloužena stávající chránička vodovodního řadu. Vzhledem k rozsahu rekonstrukce nebude v prostoru křížení IS sníženo krytí, inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny.

Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat vždy na očištěný povrch za přijatelných klimatických podmínek (ČSN 73 6121).

Před realizací stavby budou vyznačeny trasy stávající technické infrastruktury. Práce v blízkosti vedení musí být prováděny poučenými pracovníky, zhotovitel stavby je odpovědný za dodržování norem a předpisů bezpečnosti práce.

Při výstavbě dojde na přechodnou dobu ke zvýšení hlučnosti a prašnosti. Hlučnost a prašnost bude eliminována vhodnými technologickými postupy a volbou strojního zařízení.

Obecně musí být splněny všechny požadavky dané jednotlivými správci technické infrastruktury a dalších dotčených orgánů, zhotovitel stavby se musí řídit jejich požadavky. Stejně tak musí být zhotovitelem stavby dodržovány všeobecné technologické postupy a legislativní předpisy spojené s realizací stavebního díla. Jde zejména o:

- TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací
- TP 87 – Navrhování údržby a opravy netuhých vozovek
- TP 99 – Vysazování a ošetřování silniční vegetace
- TP 105 – Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě, opravách a údržbě pozemních komunikací
- TP 116 – Chemické rozmrazovací a posypové materiály, nakládání s biologickým odpadem ze silničních pozemků
- TP 147 – Užití asfaltových membrán a geosyntetik v konstrukci vozovky
- TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 192 – Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
- TKP – Kapitola 1 – Všeobecně
- TKP – Kapitola 4 – Zemní práce
- TKP – Kapitola 7 – Hutněné asfaltové vrstvy
- TKP – Kapitola 26 – Postřiky, pružné membrány a nátěry vozovek
- TKP – Kapitola 31 – Opravy betonových konstrukcí

A dále všechny další zákony, normy, technické podmínky (TP), vzorové listy (VL), technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP) a předpisy, které mohou mít vliv na technické, stavební a dopravní řešení. Vše v aktuálním znění platném v době realizace stavby.



10 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekt SO 101 nemá vazbu na technologické vybavení.

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

Návrh byl proveden dle ČSN, TP, TKP a VL. Vzhledem k charakteru prací nebyly žádné výpočty prováděny.

Konstrukční skladby vychází z TP 170 a z návrhu v diagnostice vozovky, lze konstatovat, že konstrukce pro daný účel vyhoví, že odpovídá zatížení dané komunikace. Při realizaci budou použity certifikované a schválené materiály, řešené plochy budou řádně zhutněny. Z hlediska návrhu stavby lze konstatovat, že je návrh řešení vyhovující.

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

Vzhledem k lokaci řešeného úseku komunikace nejsou navrženy úpravy související s užíváním osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V rámci tohoto stavebního objektu se nepředpokládá pohyb těchto osob, jedná se o extravilánový úsek silnice I. třídy.

Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 4 přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

V Praze 08/2020

