


OBJEDNATEL: Pardubický kraj Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice		 Royal HaskoningDHV Sokolovská 100/94 Praha 8, www.dhv.cz tel. 236 080 555 email: dhvcr@dhv.com	
STUPEŇ PD: DZS DOKUMENTACE PRO ZADÁNÍ STAVBY PDPS PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY			
HIP: ING. V. NOHÁL	ARCHIV. C. CA 1103		
STAVEB. ČÁST: SO 122 - II/315, km 15.440 - 15.735, Sv. Jipí, obec		ZPRACOVATEL:	
ZODP. PROJEKTANT: ING. V. STARÝ		HaskoningDHV Czech Rep. Kancelář Cernopolní 39, 613 00 Brno tel. 545 425 230, email. brno@dhv.com	
VYPRACOVAL: ING. V. NOHÁL			
NÁZEV STAVBY: Modernizace silnice II/315 Loučky - křižovatka s III/360 16		FORMÁT:	DATUM: 06/2017
		MĚŘÍTKO:	
VÝKRES: TECHNICKÁ ZPRÁVA		C. PARÉ:	C. VÝKRESU: B 122.00

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	4
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI	4
4	VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	6
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	6
5.1	NÁVRH PROSTOROVÉHO ŘEŠENÍ	6
5.2	NÁVRH TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	7
5.3	NÁVRH GEOTECHNICKÝCH OPATŘENÍ:	8
	<i>Základové poměry.....</i>	<i>8</i>
	<i>Úprava základové spáry.....</i>	<i>9</i>
	<i>Budování konstrukčních vrstev nelze zásadně připustit:.....</i>	<i>9</i>
	<i>Závěr geotechnických opatření.....</i>	<i>9</i>
5.4	SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY	11
5.5	OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	11
6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	12
7	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	12
8	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	13
8.1	ZAJIŠTĚNÍ POSTUPU VÝSTAVBY	13
9	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	13
10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	13
11.1	ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY – VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE.....	14
12	VYVOLANÉ INVESTICE.....	15
13	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	15
14	OBECNÉ PLATNÉ PODKLADY.....	16
15	ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ.....	18

C - STAVEBNÍ ČÁST

Technická zpráva

SO 122 – II/315, KM 15.440 – 15.735, Sv. Jiří, OBEC

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název projektu:

Modernizace silnice II/315 Loučky – křižovatka s III/360 16

Investor stavby:

Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice

Zpracovatel dokumentace:

HaskoningDHV Czech Republic, Sokolovská 100/94, 186 00 Praha

Kancelář: Černopolní 39, 613 00 Brno

Zodpovědný projektant: Ing. Václav Starý, tel. 545 425 237, vaclav.stary@rhdhv.com

člen ČKAIT, autorizovaný stavební inženýr, autorizace pro obor dopravní stavby, číslo autorizace 1004756.

Inženýring, projednání:

Ing. Milan Ptáček, tel.: 725 730 325, milan.ptacek@rhdhv.com

Projektanti:

Ing. Viktor Nohál

Ing. Michal Jonáš

Revize 06/2017:

Ing. Milan Ptáček, tel.: 725 730 325, milan.ptacek@rhdhv.com

Stupeň projektové dokumentace:

Dokumentace pro zadání stavby

Projektová dokumentace pro provádění stavby

Datum:

Červen 2017

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Projektová dokumentace je součástí návrhu celkové modernizace silnice II/315 mezi městy Choceň a Ústí nad Orlicí. Předmětná silnice tvoří významnou dopravní spojnici mezi těmito městy a rovněž slouží pro dopravní napojení přilehlých obcí. Modernizovaný úsek silnice II/315 je součástí pátevní sítě silnic II. třídy Pardubického kraje s jeho následným napojením na státní síť silnic I. třídy. Modernizovaný úsek silnice II/315 se napojuje přes II/357 v Chocni na D35 ve Vysokém Mýtě a je od místa napojení vzdálen 12 km. Silnice D35 je zařazena do komunikační silniční sítě TENT-T.

V dokumentaci je řešen úsek mezi koncem obce Loučky v km 14.525, pokračuje přes obec Svatý Jiří, Jehnědí a je ukončen za posledně jmenovanou obcí křižovatkou II/315 x III/360 16 v km 20.245. Celkem se jedná o modernizaci 5.720 km silnice. Modernizace úseku z Chocně do obce Loučky byla již provedena. Všechny stavby by tak po realizaci měly tvořit jeden ucelený homogenizovaný tah z Chocně do Ústí nad Orlicí.

V km 15.579 ve Sv. Jiří kříží silnici II/315 komunikace III/3155 vedoucí mezi obcemi Oucmanice - Vračovice. Vyznačenou hlavní komunikací je silnice II/315, silnice III/3155 je vedlejší. Ve stávajícím stavu se jedná o průsečnou křižovatku, s odsazenými větvemi cca o 18 m, napojení obou větví na hlavní komunikaci je přibližně kolmé, ale z důvodu odsazení je přímý průjezd křižovatkou po vedlejší komunikaci pod nevyhovujícím úhlem 62°. Mimo nevhodného odsazení křižovatkových větví je další podstatnou dopravní závadou na této křižovatce nedostatečný rozhled při vjezdu do křižovatky po vedlejší silnici ze směru od Oucmanic. Na tomto vjezdu brání rozhledu přilehlá zástavba a výškový horizont na hlavní komunikaci. Při tomto uspořádání vznikají především při rychlém průjezdu po hlavní silnici a výjezdu dlouhého pomalejšího vozidla z vedlejší komunikace nebezpečné situace. Řešení tohoto stavu je pomocí zmenšení křižovatky, zúžení silnice II/315 v prostoru křižovatky umožní posunutí vjezdu od Oucmanic více ke středu silnice II/315 a zlepšení rozhledových podmínek. Před křižovatkou ve směru od Chocně je navržen dopravní ostrůvek na přechodu pro chodce. Za křižovatkou směrem na Jehnědí je navržen také středový ostrůvek pro zpomalení průjezdní dopravy. Součástí úprav komunikace v obci Svatý Jiří je také přesunutí nástupních hran autobusových zastávek.

Stavební úpravy celého objektu jsou vyvolány především požadavkem Policie ČR s ohledem na zajištění plynulého a bezpečného provozu.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Dokumentace vychází v základu z provedené diagnostiky, z požadavku Správy a údržby silnic Pardubického kraje, obcí a Policie ČR. Silnice v celém úseku také zůstane ve stávajících plochách.

Diagnostiku v souladu s TP87 a posouzení stavu vozovky s návrhem modernizace krytu provedla společnost PavEx Consulting, s.r.o., která je součástí přílohy. Projektová dokumentace byla zpracována na podkladě geodetického zaměření.

Silnice je modernizována na období 25 let. Současně je nutné dodržet parametry modulu pružnosti i hodnoty souvrství v celém profilu komunikace a v celé délce. Obecně řešeno v extravilánových úsecích dojde k navýšení nivelety komunikace, v intravilánových úsecích dojde k zásahu do podkladních vrstev komunikace. Cílem diagnostických prací bylo zjištění

stavu porušení povrchu vozovky a zjištění stavu únosnosti konstrukce vozovky a podloží tak, aby mohl být doporučen optimální návrh oprav v souladu s platnými národními předpisy.

Posouzení stavu vozovky a návrh opatření byly provedeny v souladu s

- TP 82 Katalog poruch netuhých vozovek (schváleno MD ČR pod č. j. 164/10-910-IPK s účinností od 1. března 2010),
- TP 87 Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek (schváleno MDS ČR pod č. j. 165/10-910-IPK/1 s účinností od 1. března 2010),
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací (schváleno MD ČR OPK pod č. j. 517/04-120 RS/1 ze dne 23. 11. 2004 s účinností od 1. prosince 2004)
- TP 170 Dodatek (schváleno MD – OSI, čj. 682/10-90-IPK/1 ze dne 12. 8. 2010, s účinností od 1. Zář 2010).

Měření únosnosti bylo provedeno v souladu s TP 87 a ČSN 73 6192 – Rázová zatěžovací zkouška netuhých vozovek a podloží.

Diagnostický průzkum předmětného úseku silnice prokázal neuspokojivý stav vozovky ve smyslu nevyhovujících povrchových vlastností vozovky, vysokým rozsahem trhlin, ať už mozaikových nebo příčných s vysokou četností, doprovázených hloubkovou korozi a rozsáhlými vysprávkami, ať už nátěrem nebo nevhodně tryskovou metodou.

Obecně lze konstatovat, že na vozovce viditelně převládají poruchy obrusné vrstvy, resp. krytu vozovky spojené s nevhodně aplikovanou tryskovou metodou jako údržbovým opatřením, které zhoršuje provozní způsobilost vozovky.

Klasifikace úseku z hlediska porušení je NEVYHOVUJÍCÍ-HAVARIJNÍ.

Řešený úsek (staničení)	Údaje z diagnostického posudku		Údaje z projektové dokumentace		Změna nivelety, nebo zásah do podkladních vrstev (mm)
	tloušťka krytu k odstranění (mm)	tloušťka krytu k položení (mm)	tloušťka krytu k odstranění (mm)	tloušťka krytu k položení (mm)	
SO 122 – II/315, km 15.440 – 15.735, Sv. Jiří, obec	-180	+180	-180	+180	Zásah do podkladních vrstev

Podkladem pro zpracování dokumentace jsou příslušné zákony, vyhlášky, technické normy a technické předpisy :

- Vyhláška č. 146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- ČSN 73 6101* Projektování silnic a dálnic vč. Změny Z1
- ČSN 73 6110* Projektování místních komunikací vč. Změny Z1

- ČSN 73 6102* ed. 2 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
 - ČSN 73 6005* Prostorové uspořádání sítí technického vybavení vč. Změn Z1–4
 - Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů včetně příslušných prováděcích vyhlášek v platném znění
 - Vyhláška 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
 - Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) ve znění pozdějších předpisů
 - Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
 - Vyhláška č. 268/2009Sb. o technických požadavcích na stavby
 - TP 65* Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (CDV Brno, 2. vydání)
 - TP 133* Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
 - TP 170* Navrhování vozovek pozemních komunikací
- * zadavatel uvádí možnost nabídnout rovnocenné řešení

4 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavební objekt SO 122, úsek Sv. Jiří, obec je intravilánovou komunikací. Jedná se o průtah komunikace II/315 v obci, komunikace je usazena do ohrub a lemována chodníky. V obci Svatý Jiří bude přeloženo společně s úpravou průsečné křižovatky i veřejné osvětlení (řeší stavební objekt SO401).

Komunikace ve Svatém Jiří navazuje na začátku na předchozí úsek SO121, Loučky – Svatý Jiří a na konci komunikace pokračuje extravilánovou komunikací Svatý Jiří – Jehnědí, SO123.

Vztah k ostatním objektům komunikací (SO124 - SO126) je formální, spolu s těmito objekty tvoří stavební objekt SO122 souvislý tah modernizované silnice II/315.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

5.1 Návrh prostorového řešení

Směrové řešení trasy

Na vjezdu silnice II/315 od Louček bude od km 15.44 provedeno fyzické oboustranné zúžení vozovky pomocí zvýšených silničních obrubníků. Tato úprava bude tvořit vjezdovou bránu do Svatého Jiří a plynule naváže na šířkové uspořádání v prostoru zastávek objektu SO 122.

Hlavní komunikace II/315 je vedena v původní trase ve směrovém levotočivém oblouku. Na vedlejší komunikaci je podstatně zmenšeno odsazení obou větví zmenšením původně předdimenzovaných dopravních ploch m ve směru na Vračovice a ve směru na Oucmanice.

Ostrůvek na Jehnědí je dělen sníženými plochami na úroveň vozovky pro příjezd k sousedním nemovitostem. Použité nové žulové obruby v případě okraje vozovky jsou silniční obruby, pro lemování zvýšených ploch středových ostrůvků budou použity zkosené obrubníky.

Výškové řešení trasy

Návrh výškového uspořádání dopravních ploch se neliší od původního stavu. Vzhledem k návaznostem na okolní objekty je nutné zachovat stávající výškové vazby.

Dojde zde v celé šířce a v celé délce SO k odfrézování obrusné, ložné i podkladní vrstvy do hloubky 180 mm, odfrézované vrstvy budou nahrazeny novými ve stejné celkové tloušťce 180 mm.

Příčné uspořádání

Šířkové uspořádání na hlavní komunikaci tak i na vedlejších větvích křižovatky se upraví. Úpravou dojde k zúžení jednotlivých větví křižovatky. Na hlavní komunikaci je navržen průjezd kolem ostrůvků v minimální šířce 3,5 m mezi obrubami, šířka ostrůvku na Jehnědí je 2,0 m a šířka ostrůvku s přechodem pro chodce je 2,5.

5.2 Návrh technického řešení

Konstrukce vozovky

Úprava stávající vozovky SO 122 je v celé délce navržena frézováním krytu s následným položením ložné, obrusné a podkladní vrstvy. Tloušťka frézování je navržena 180 mm. Stejná technologie úpravy bude použita i na vedlejších komunikacích na Oucmanice a Vračovice.

asfaltový beton – obrusná vrstva	ACO 11+	50mm	ČSN EN 13108-1*
postřik spojovací emulzí 0.2kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129*
asfaltový beton – ložná vrstva	ACL 16+	60mm	ČSN EN 13108-1*
postřik spojovací emulzí 0.4kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129*
asfaltový beton – podkladní vrstva	ACP 16+	70mm	ČSN EN 13108-1*
<u>postřik infiltrační emulzí 1.0kg/m²</u>	<u>PI-E</u>		<u>ČSN 73 6121*</u>
celkem		min. 180mm	

Konstrukce vozovky v místě navázání na stávající stav, u krajnic a místě přeložené zastávky

asfaltový beton – obrusná vrstva	ACO 11+	50mm	ČSN EN 13108-1*
postřik spojovací emulzí 0.2kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129*
asfaltový beton – ložná vrstva	ACL 16+	60mm	ČSN EN 13108-1*
postřik spojovací emulzí 0.4kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129*
asfaltový beton – podkladní vrstva	ACP 16+	70mm	ČSN EN 13108-1*
geomříž			
postřik infiltrační emulzí 1.0kg/m ²	PI-E		ČSN 73 6121*
šterkodrt	ŠD	min250mm	ČSN 73 6126-1*
<u>geotextilie</u>			
celkem		min. 430mm	

Napojení nové konstrukce na stávající konstrukci v místě výkopu a v místech úprav dešťových vpustí

asfaltový beton – ohrubná vrstva	ACO 11+	50mm	ČSN EN 13108-1*
postřík spojovací emulzí 0.2kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6129*
asfaltový beton - ložná vrstva	ACL 16+	60mm	ČSN EN 13108-1*
postřík infiltrační emulzí 0.4kg/m ²	PS-E		ČSN 73 6121*
asfaltový beton - podkladní vrstva	ACP 16+	70mm	ČSN EN 13108-1*
geomříž			
postřík infiltrační emulzí 1.0kg/m ²	PI-E		ČSN 73 6121*
štěrkodrt'	ŠD	min. 250mm	ČSN 73 6126*
<u>geotextilie</u>			
CELKEM		min. 430 mm	

* zadavatel uvádí možnost nabídnout rovnocenné řešení

Dělicí ostrůvek v místě přechodu pro chodce bude proveden z klasických žulových obrubníků (s nášlapem +0,20m), plocha ostrůvku bude provedena z betonové zámkové dlažby, zvýšená plocha bude barevně odlišena od plochy pochozí. V místě vlastního přechodu bude plocha snížena na úroveň vozovky. Na ploše chodníku bude provedena úprava pro nevidomé a slabozraké v podobě varovného a signálního pásu z reliéfní dlažby (popřípadě nalepovací varovný a signální pás).

Ostrůvek směrem na Jelnědí bude proveden obdobně jako ostrůvek na přechodu pro chodce (s nášlapem +0,20m), ale ve směru z Jelnědí se zkosenými obrubami. Zvýšené plochy budou osazeny do zkosených žulových obrubníků a budou provedeny ze zámkové dlažby, snížené plochy průjezdu k nemovitostem budou provedeny ze žulové kostky drobné pro vizuální oddělení dopravních funkcí. Pochozí plocha bude snížena v zámkové dlažbě. Zvýšené plochy ostrůvků budou s nášlapem 0,12 m, snížené plochy budou zapuštěny na úroveň vozovky, tj. nášlap 0,02 m.

Stávající chodníky a jejich obruby a nástupní hrany autobusových zastávek jsou ve špatném technickém stavu a nelze je v rámci stavby využít.

5.3 Návrh geotechnických opatření:

Základové poměry

Základové poměry jsou dle ČSN 73 1001*.

Zhutněná pláň musí vykazovat modul přetvárnosti $E_{def2} \geq 30,0$ MPa u pochozích částí u komunikací $E_{def2} \geq 90,0$ MPa .

Tyto podmínky lze nejlépe splnit, pokud bude během stavby na místě přítomen geologický, či geotechnický dozor.

Z hlediska návrhu zemního tělesa, hodnocení vhodnosti zemin, požadované únosnosti a míry zhutnění jsou pro tento projekt závazná kritéria obsažená v následujících normách a TKP:

- ☐ ČSN 73 6133* – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ☐ ČSN 72 1006* – Kontrola zhutnění zemin a sypanin
- ☐ TKP staveb pozemních komunikací – kapitola 4. „Zemní práce“*
- ☐ TKP staveb pozemních komunikací – kap. 5. „Podkladní vrstvy“*

- TKP staveb pozemních komunikací – kapitola 3. „Zemní těleso“*
- TP76A* Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace, část A
- TP76B* Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace, část B
- TP76C* Geotechnický průzkum pro pozemní komunikace, část C
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací (MD ČR)*

Úprava základové spáry

V žádném případě nesmí být obnažená základová spára znehodnocena – rozježděna mechanismy a vystavena srážkám.

Po celou dobu výstavby se musí staveniště chránit před škodlivým účinkem povrchových vod

a musí se zajistit jejich odvedení. Při deštivém počasí se musí průběžně odvádět srážková voda z povrchu zemního tělesa.

Při deštivém počasí se musí navezená vrstva neprodleně zpracovat. Dále se musí pozorně sledovat vlhkost sypaniny a v případě překročení povoleného rozmezí vlhkosti daného druhu sypaniny včas zemní práce přerušit. Denně, před ukončením práce ve směně, se musí navezená vrstva zhutnit, aby případná srážková voda mohla z komunikace stékat a aby nakypřená sypanina nebyla znehodnocena. Znehodnocenou sypaninu je nutné z komunikace odstranit.

Sypanina se musí ukládat po vrstvách a to na plnou technologickou šířku v souladu s příslušným příčným řezem a na takovou délku, která umožní nasazení mechanismů pro rozhrnování a hutnění vrstev o jednotné tloušťce, která odpovídá charakteru materiálu i účinnostem hutnicích prostředků.

Mocnost jednotlivé navážené vrstvy nesmí překročit 30 cm. Při rozhrnování vrstvy se dodržuje předepsaná tloušťka s odchylkou nejvýše ± 50 mm. Do jedné vrstvy se nesmí zabudovávat materiály s výrazně odlišnými geotechnickými vlastnostmi. Sypanina musí být zhutněna na požadovanou míru zhutnění v celé tloušťce zhutňované vrstvy. O průběhu zhutňování bude vedena evidence.

Budování konstrukčních vrstev nelze zásadně připustit:

- a) ze zmrzlé zeminy a na části vrstvy komunikace se zeminou promrzlou do hloubky 50 mm a více;
- b) na zmrzlém podloží, popř. na zmrzlé předchozí vrstvě komunikace;
- c) při teplotách vzduchu nižších než -5 °C (s výjimkou komunikace z kamenité sypaniny z tvrdých skalních hornin);
- d) při mrznoucím dešti nebo při trvalejším sněžení.

Navážená sypanina musí být ukládána na předchozí vrstvu zbavenou sněhu a ledu a znovu dohutněnou. K odstranění ledu a sněhu se smí používat pouze mechanické prostředky. Navezená sypanina musí být neprodleně rozhrnuta a zhutněna, aby nedošlo k jejímu zmrznutí před zhutněním. Pokud není reálný předpoklad včasného zhutnění, musí se ihned další práce zastavit.

Závěr geotechnických opatření

Působení klimatických podmínek zhoršuje geotechnické vlastnosti použitých materiálů. Je proto třeba plán chránit před klimatickými vlivy a zabránit zasakování povrchové vody do podloží konstrukčních vrstev. Podzemní voda výstavbu neovlivní.

Při výstavbě uvažujte s geologickým dohledem a monitoringem při provádění zemních prací a základových konstrukcí.

Poznámka ze vzorových řezů:

ASFALTOVÝ BETON PODKLADNÍ VRSTVA	ACP 22+	80 mm	ČSN EN 13108-1*	▲140 MPa
GEOMŘÍŽ				
INFILTRAČNÍ POSTŘÍK	PI-E	1,0 kg/m ²	ČSN 73 6129*	
ŠTĚRKODRTĚ	ŠD	min. 250 mm	ČSN 73 6126-1*	▼90 MPa
GEOTEXTILIE				▼45 MPa

- zemní plán hutnit dle ČSN 72 1006*, minimální hodnota modulu přetvárnosti podloží zeminy Edef2=45 MPa. Před pokládkou všech dalších vrstev kontrolovat modul přetvárnosti
- v prostoru rozšíření nebo obnovení krajnice nebo autobusového zálivu budou podkladní vrstvy provedeny z materiálů vhodných a budou náležitě zhutněny. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě
- vzorové řezy neřeší případné přeložky a ochranu inženýrských sítí

Pro zajištění řádné kvality vozovky jsou požadovány následující minimální moduly přetvárnosti EDEF,2:

- na vrstvě štěrkodrtě EDEF,2 =140 MPa.
- na zemní pláni EDEF,2 = 90MPa.

V případě neúnosného podloží (pláně), kdy nebude možné dosáhnout požadovaného modulu přetvárnosti 45 MPa, lze z hlediska zajištění dostatečně únosného podloží zajišťující životnost vozovky, doporučit výměnu či zlepšení podloží v tloušťce cca 500 mm pod navrženou pláň. Podloží bude vyměněno ze zeminy vhodné do podloží tak, aby bylo možné na pláni dosáhnout hodnoty min. Edef,2 = 45 MPa a bylo nenamrzavé, či bude upraveno dle závěrů geologického průzkumu. Materiál do výměny podloží bude upřesněn na stavbě za přítomnosti geologa a projektanta.

Geomříž pro stabilizaci podkladu tuhá dvouosá z PP podélná pevnost v tahu do 40 kN/m, 500g/m².

Pro zajištění dostatečné únosnosti podloží uložit na vzniklou paraplán separační geotextilii s pevností min. 50 KN/m (pro ochranu, separaci a filtraci netkaná měrná hmotnost do 300 g/m²).

O definitivním řešení bude případně rozhodnuto při samotné realizaci, v závislosti na aktuálních podmínkách při výstavbě a obnažení podloží za účasti projektanta a geologa a na základě zpřesněného geologického průzkumu. V případě únosného podloží (pláně) není nutné dodatečná opatření provádět.

Zákresy podzemních vedení inž. sítí v situacích jsou převzaty ze zaměření a od správců jednotlivých zařízení. Zákresy podzemních vedení jsou v situacích provedeny jednou čarou, avšak někteří správci kabelových sítí mají v rýze uloženo několik kabelových vedení. Tyto zákresy jsou pouze orientační.

Projektant upozorňuje na povinnost stavby před zahájením zemních prací požádat správce všech podzemních vedení, aby přímo v terénu přesně vytyčili svá vedení a v průběhu stavebních prací vykonávali předepsaný dozor.

5.4 Sadové a terénní úpravy

Zemní práce objektu budou spočívat ve vybourání stávající vozovky a odtěžení zeminy v místě středových ostrůvků a úpravy svahování na začátku stavebního objektu.

Přestavbou křižovatky a zmenšením dopravních ploch dojde k přerozdělení zpevněných ploch pro dopravu a ploch pro zeleň. Nové plochy zeleně v nároží křižovatky budou ohumusovány v tl. 15 cm a osety travním semenem. Výsadba dřevin není navrhována.

5.5 Ochrana inženýrských sítí

Před započítím výkopových prací je třeba provést vytyčení veškerých podzemních sítí. Při práci v ochranných pásmech jednotlivých sítí budou dodržovány podmínky dané vyhláškou a podmínky uvedené ve vyjádření jednotlivých správců.

Zákresy podzemních vedení inž. sítí v situacích jsou převzaty ze zaměření a od správců jednotlivých zařízení. Zákresy podzemních vedení jsou v situacích provedeny jednou čarou, avšak někteří správci kabelových sítí mají v rýze uloženo několik kabelových vedení.

Tyto zákresy jsou pouze orientační. Projektant upozorňuje na povinnost stavby před zahájením zemních prací požádat správce všech podzemních vedení, aby přímo v terénu přesně vytyčili svá vedení a v průběhu stavebních prací vykonávali předepsaný dozor.

Pokud dojde v průběhu výstavby k obnažení stávajících sítí, bude provedena revize jejich ochrany a v případě potřeby bude ochrana obnovena.

Vzhledem ke zkušenostem s postupem správců inženýrských sítí je potřeba, je před zahájením stavby oslovit a zjistit jejich aktuální požadavky na obnovu, ochranu nebo výměnu jejich zařízení (uzávěry, šoupata, apod.).

V prostoru stavby objektu se nacházejí tyto identifikované následující inženýrské sítě:

Potrubí středotlakého plynovodu, vodovodu, kanalizace. Podzemní vedení telefonu, nízkého napětí a veřejného osvětlení. Vzdušné vedení nízkého napětí.

Nutné úpravy vyvolané stavbou komunikace na vedení VO řeší samostatný stavební objekt SO 401.

V km 15.601 kříží trasu a přilehlé plochy křižovatky stávající středotlaký plynovod.

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

Odvodnění v prostoru křižovatky bude zajištěno spádem dopravních ploch k dešťovým uličním vpustem, které jsou zaústěny do stávající kanalizace. Nově budou zřízeny 2 uliční vpusti UV1 a UV2, které zajistí odvodnění v prostoru přeložené autobusové zastávky. UV1 bude propustí vyvedena za autobusovou zastávkou na terén. Vývod bude směřován do stávajícího příkopu a bude proveden z lomového kamene do betonového lože. Vpust UV2 bude přes novou šachtu Š1 zaústěna do stávající dešťové kanalizace v obci. Vpust UV3 zůstane ve stávající poloze, jen bude obnovena. Vpusti UV4-UV8 budou polohově upraveny. Všechny tyto vpusti jsou zaústěny do stávající dešťové kanalizace. Kanalizační přípojky budou upraveny u vpustí UV5 a UV6.

ŠACHTY A VPUSTĚ ODVODNĚNÍ OBJEKTU SO 122

Ozn.	Km	Ods.	Pozn.
UV1	15.499	-2,91	vyústění do příkopu
UV2	15.545	-4,11	
Š1	15.552	-5,78	pref. revizní šachta DN1000
UV4	15.574	7,54	
UV3	15,576	-14,48	
UV5	15,590	18,44	
UV6	15,613	-3,55	
UV7	15,652	-3,80	
UV8	15,695	-3,04	

Uvedené staničení a vzdálenosti vpustí se vztahují ke středu vpusti nebo šachty.

+ = od osy vpravo, - = od osy vlevo.

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

Na vedlejší komunikaci III/3155 se na obou větvích křižovatky nacházejí autobusové zastávky. Tyto nebudou stavbou dotčeny.

Pro stávající zastávky na silnici II/315, které se nacházely v prostoru široké vozovky budou vodorovným značením a vybudováním zúžení na vjezdu do obce vytvořeny na ploše původní vozovky samostatné autobusové zálivy. Šířka zálivu je 3.00. Délka nástupní hrany je na vjezdu do obce od Louček 15m na výjezdu na Loučky je nástupní hrana dlouhá 16m. Převýšení nástupní hrany nad vozovkou je 20cm.

V rámci stavby bude provedena výměna veškerého svislého dopravního značení. Vodorovné dopravní značení bude upraveno v souvislosti s přestavbou křižovatky a s přeložením autobusových zálivů na hlavní komunikaci.

Zařízení pro dopravní telematiku nebo provozní informace není v tomto SO navrhováno.

Svislé dopravní značení – specifikace

Dopravní značení bude provedeno v souladu s TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích v základní velikosti a v provedení reflexním. Značky budou připevněny na pozinkovaný ocelový sloupek či trubku osazenou do kovové patky přišroubované na betonový základ. Spodní okraj SDZ bude 2,20 m nad úrovní terénu. Dopravní značení a zařízení řeší samostatný SO 140.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Zemní práce v ochranných pásmech inženýrských sítí a v blízkosti stromů se budou provádět ručně. **Před zahájením výkopových prací musí být všechny inženýrské sítě geodeticky zaměřeny a vyznačeny.** Vyznačeny zůstanou po celou dobu stavby. V řešeném území se vyskytují inženýrské sítě, které jsou do výkresů zakresleny dle podkladů jejich správců. Na stavbě se však mohou vyskytovat i sítě, které ve výkresech zaznačeny nejsou (nefunkční vedení apod.), proto je potřeba si při výkopových pracích počínat zvláště obezřetně. Všechny odkryté sítě budou chráněny před jejich poškozením (např. podkopané sítě se podloží apod.). Před záhozem sítí bude přizván zástupce správce sítě, který odsouhlasí zápisem do stavebního deníku jejich nepoškození.

Zákresy podzemních vedení inž. sítí v situacích jsou převzaty ze zaměření a od správců jednotlivých zařízení. Zákresy podzemních vedení jsou v situacích provedeny jednou čarou, avšak někteří správci kabelových sítí mají v rýze uloženo několik kabelových vedení.

Tyto zákresy jsou pouze orientační. Projektant upozorňuje na povinnost stavby před zahájením zemních prací požádat správce všech podzemních vedení, aby přímo v terénu přesně vytyčili svá vedení a v průběhu stavebních prací vykonávali předepsaný dozor.

Stávající vedení budou ochráněna odpovídajícím způsobem a přeložky sítí jsou podrobněji popsány v samostatné části SO 401 a 402 Elektro a sdělovací objekty.

Budou položeny chráničky pro vodovod dle specifikace VAK Jablonné nad Orlicí. Platí text viz Ochrana inženýrských sítí: Vzhledem ke zkušenostem s postupem správců inženýrských sítí je potřeba, je před zahájením stavby oslovit a zjistit jejich aktuální požadavky na obnovu, ochranu nebo výměnu jejich zařízení (uzávěry, šoupata, apod.).

Další zvláštní podmínky výstavby ani údržby nejsou navrženy.

8.1 Zajištění postupu výstavby

Stavba bude probíhat podle navržených Zásad organizace výstavby ZOV viz příloha. Podrobný postup výstavby je řešen v části A.e.1 – Zásady organizace výstavby a v Plánu organizace výstavby modernizace silnice II/315 (09-12/2017 HaskonigDHV).

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Není vazba na technologické vybavení.

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

Nejsou navrhovány prvky, které by bylo nutno staticky posuzovat.

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

V době výstavby

V době výstavby je nutno zajistit provizorní přístup k nemovitostem. Přístupy pěších budou zabezpečeny mobilními zábranami, všechny výkopy musí být ohraničeny a zabezpečeny.

Po uvedení stavby do provozu

Pěší trasy jsou navrhovány v souladu s vyhláškou 398/2009Sb., na přechodu pro chodce bude proveden varovný a signální pás, obruba bude snížena minimum na +2cm. Vjezdy k nemovitostem a všechny snížené hrany s možným pohybem chodců budou opatřeny varovným pásem.

11.1 Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Pochozí plochy jsou navrhovány bezbariérově. Vstupy na chodník jsou řešeny snížením obruby na hodnotu 0,00m maximálně +0,02m nad úroveň přilehlé vozovky a jsou provedeny signální, varovné vodící pásy z hmatné kontrastní dlažby dle TP 133 a vyhl.č.369/2001 Sb. Vstupy na nástupiště zastávek autobusové dopravy a místa pro přecházení budou rovněž řešeny bezbariérovým způsobem s patřičným vybavením z hmatné dlažby u vstupu a označníku zastávky.

Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení:

a) Užitné vlastnosti stavby:

Navržené řešení respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem tj. „vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb „ a ČSN 73 6110 (změna Z1 2010). Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

b) Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace:

Vjezdy – mají sníženou obrubu s nášlapem minimálně 0mm a maximálně s nášlapem 20 mm lemovanou varovným pásem (š. 400 mm) v celé délce snížení s přetažením na 80 mm rampového náběhu. Varovné pásy jsou provedeny ze slepecké dlažby v kontrastní barvě. Průchozí prostory jsou v celé šíři řešeny s příčným spádem 2 %.

Chodníky – jsou navrženy ve stávajících šířkách šíři cca 1500mm - 2000 mm s příčným spádem 2 %, vyrovnaní podélných výškových rozdílů je řešeno šikmými pochozími plochami ve spádu max.10 %. Zvýšený záhonový obrubník na 60 mm tvoří přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké a je přerušen pouze v místech vjezdů.

Místo pro přecházení – má oboustranně sníženou obrubu na 20 mm lemovanou varovným pásem (š. 400 mm) v celé délce snížení s přetažením na 80 mm rampového náběhu. Varovný pás je proveden ze slepecké dlažby v kontrastní barvě. Vzhledem ke

skutečnosti, že toto místo pro přecházení není možné považovat pro osoby slabozraké a nevidomé za bezpečné (rozhledové poměry) – signální pás se neprovádí.

Místa usnadňující přecházení se zde nevyskytují.

Sloupy veřejného osvětlení jsou osazeny v zeleni vizuální kontrast se provádět nebude, osazení sloupů veřejného osvětlení v pochozích plochách zde bude zajištěn vizuální kontrast.

c) zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením
neřeší se

d) použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06. Certifikáty použitého materiálu musí být předány zhotovitelem při závěrečné kontrolní prohlídce stavby.

Pojížděné a pochozí plochy musí splňovat smykové tření min. 0,5.

12 VYVOLANÉ INVESTICE

V rámci stavby budou upravovány šířkové parametry komunikace, proto vyvolanou investicí je i přestavba obrubníků a nástupních hran autobusových zastávek a jejich osazení do nové polohy. Vyvolanou investicí je i přeložka veřejného osvětlení zahrnující přisvětlení přechodu pro chodce.

13 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Při provádění stavebních prací i během provozu stavby je nutno dodržovat všechny závazné články platných ČSN* a předpisů BOZP. Jedná se zejména o tyto předpisy:

Směrnice GR č. 37/2003* - Pravidla bezpečnosti práce na dálnicích a silnicích

Směrnice GR č. 8/2004* - Organizace, řízení a kontrola bezpečnosti a ochrany zdraví při práci

Vyhláška č. 601/2006 Českého úřadu bezpečnosti práce

Vyhláška č.48/1982 Českého úřadu bezpečnosti práce

Nařízení vlády 591/2006

Hygienický předpis č. 46 - Směrnice o hygienických požadavcích na pracovní prostředí

Vyhláška 83/1976 ve znění vyhl. 45/1979 a 376/1992 Sb. O obecných technických požadavcích na výstavbu

ČSN 269030* - Skladování - zásady bezpečné manipulace aj.

Práce v ochranných pásmech inženýrských vedení budou provádět proškolení pracovníci vybaveni příslušnými ochrannými pracovními pomůckami.

Při stavebních a demoličních pracích je nutné respektovat všechny bezpečnostní předpisy a normy související s jejich prováděním. Zvýšenou bezpečnost je potřebné věnovat při pracích v bezprostřední blízkosti funkčních inženýrských sítí a při pracích s hořlavinami resp. výbušnými látkami. Je důležité respektovat veškeré ochranné pásma v prostoru stavby a z nich vyplývající povinnosti při realizaci stavebních prací. V místech předpokládaného kontaktu se zemním

vedením inženýrských sítí je nutno postupovat podle písemného sdělení správců. Vedení všech sítí v prostoru staveniště je nutno nechat vytýčit před zahájením prací, výkop v místech stávajících inženýrských sítí, které mají zůstat neporušené a funkční provádět ručně a veškeré poškození hlásit neprodleně správci. Rušené inženýrské sítě odstraňovat až po jejich odpojení. Rovněž je nutno při pojíždění stavebních mechanismů dbát na ochranu vzdušných vedení v prostoru stavby. Stavební firma realizující stavbu musí v prostoru veškerých ochranných pásem dodržovat povinnosti vyplývající pro tyto ochranné pásma z příslušných právních předpisů.

Staveniště musí být řádně označené a oddělené od veřejného prostoru. Veřejná doprava bude v čase výstavby usměrněná dočasným dopravním značením.

14 OBECNÉ PLATNÉ PODKLADY

Hlavní použité normy

Zákony a vyhlášky

- Zákon č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 38/1995 Sb. O technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví a změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 56/2001 Sb. O podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- Zákon č. 185/2001 Sb. O odpadech, ve znění pozdějších předpisů a příslušné prováděcí vyhlášky
- Zákon č. 254/2001 Sb. O vodách a změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 86/2002 Sb., O ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (zákon o ochraně ovzduší) a příslušné prováděcí vyhlášky
- Zákon č. 127/2005 Sb. O elektronických komunikacích
- Zákon č. 183/2006 Sb. Stavební zákon
- Vyhláška 104/1997 Sb. kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška 294/2015 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška 146/2008 Sb. O rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Vyhláška 398/2009 Sb. O techn. požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

*Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (TKP-D)**

- Všeobecně MD-OPK, č.j. 475/105-120-RS/1 / 1. 10. 2005
- Umístění a prostorové uspořádání MD-OPK, č.j. 475/105-120-RS/1 / 1. 10. 2005
- Zemní těleso MD-OPK, č.j. 475/105-120-RS/1 / 1. 10. 2005
- Vozovky, krajnice, chodníky, dopravní plochy MD-OPK, č.j. 498/06-120-RS/1 / 1. 10. 2006
- Odvodnění PK MD-OPK, č.j. 498/06-120-RS/1 / 1. 10. 2006

- Vybavení PK MD-OPK, č.j. 475/05-120-RS/1 / 1. 10. 2005
- Obslužná zařízení PK MD-OPK, č.j. 475/05-120-RS/1 / 1. 10. 2005
- Cizí zařízení na PK MD-OI, č.j. 339/07-910-IPK/1 / 1. 5. 2007
- Životní prostředí MD-OPK, č.j. 498/06-120-RS/1 / 1. 10. 2006

*Technické kvalitativní podmínky staveb PK (TKP)**

- Všeobecně (vč. příloh 1 – 9) MD-OI, č.j. 653/07-910-IPK/1 / 1. září 2007
- Příprava staveniště MD-OI, č.j. 341/07-910-IPK/1 / 1. května 2007
- Odvodnění a chráničky pro inženýrské sítě MD-OI č.j. 221/09-910-IPK/1 / 1. dubna 2009
- Zemní práce MD-OSI č. j. 1001/09-910-IPK/1 / 1.ledna 2010
- Podkladní vrstvy MD-OI č.j. 230/08-910 –IPK/1./ 1.dubna 2008
- Hutněné asfaltové vrstvy MD-OI č.j. 318/08-910 –IPK/1./ 1.května 2008
- Obrubníky, krajníky, chodníky a dopravní plochy MD-OSI č.j. 692/10-910-IPK/1 / 1. září 2010
- Vegetační úpravy MD-OPK č.j. 440/06-120-R/1 / 1. října 2006
- Dopravní značky a dopravní zařízení MD-OI č.j. 221/09-910-IPK/1 / 1. dubna 2009
- Beton pro konstrukce (vč. 10 příloh) MD-OPK č. j. 474/05-120-RS/1 / 1. října 2005 revize 2010
- Postřiky a nátěry vozovek MD-OI č.j. 230/08-910 –IPK/1./ 1.dubna 2008

*Obchodní podmínky**

- Obchodní podmínky pro zeměměřické a průzkumné práce a dokumentaci staveb PK
- MD-OI č.j. 321/08-910-IPK/1 / 1.května.2008

*Metodické pokyny**

- Systém jakosti v oboru pozemních komunikací (SJ-PK) Ministerstvo dopravy 12/2010
- Pomůcka pro označení pracovních míst na silnicích mimo obce CDV Brno 2003

*Směrnice**

- Směrnice pro dokumentaci staveb PK (včetně dodatku č.1)

Technické normy

- ČSN 01 3466* Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6110* Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6114* Vozovky pozemních komunikací – Základní ustanovení pro navrhování
- ČSN 73 6121* Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy
- ČSN 73 6124* Stavba vozovek. Kamenivo stmelené hydraulickým pojivem
- ČSN 73 6125* Stavba vozovek. Stabilizované podklady
- ČSN 73 6126-1* Stavba vozovek. nestmelené vrstvy
- ČSN 73 6133* Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

Technické podmínky

- TP 83* Odvodnění pozemních komunikací
- TP 97* Geosyntetika v zemním tělese pozemních komunikací
- TP 99* Vysazování a ošetřování silniční vegetace
- TP 105* Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě, opravách a údržbě pozemních komunikací

- TP 113* Značky a symboly pro výkresy pozemních komunikací
- TP 170* Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 171* Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací
- TP 189* Stanovení intenzit dopravy na PK
- TP 225* Prognóza intenzit automobilové dopravy

15 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- Projektová dokumentace je ve stupni pro zadání stavby (DZS) a dokumentace pro provedení stavby (PDPS). V případě vzniku nových skutečností, si projektant vyhrazuje právo posouzení dopadu těchto změn na řešení a eventuálně doplnění nebo úpravu projektu.
- Dokumentace PDPS a DZS neřeší detailní provedení stavby, podrobné provedení a vytyčení objektů jednotlivých částí stavby bude součástí realizační dokumentace stavby (RDS).
- Dokumentaci lze užívat ve smyslu příslušné smlouvy / objednávky. Výkres, příloha či jeho část, může být kopírován nebo jiným způsobem rozšiřován pouze po předchozím souhlasu zpracovatele dokumentace.
- **Aktuální návrh opatření včetně termínů výstavby bude před zahájením výstavby předložený zhotovitelem stavby Odboru dopravy, DI Policie ČR a Pardubickému kraji, a příslušným obcím a dopravcům zajišťujícím autobusovou dopravu.**
- Před zahájením stavby je nutné znát aktuální stav uzavírek na okolní síti.
- Stavba bude probíhat podle navržených Zásad organizace výstavby ZOV viz příloha. Podrobný postup výstavby je řešen v části A.e.1 – Zásady organizace výstavby a v samostatné dokumentaci v Plánu organizace výstavby modernizace silnice II/315 (09-12/2017 HaskoningDHV).
- Při realizaci nutno respektovat podmínky a připomínky, které plynou z veřejnoprávního projednání projektu stavby z DSP.
- Zákresy podzemních vedení inž. sítí v situacích jsou převzaty ze zaměření a od správců jednotlivých zařízení. Zákresy podzemních vedení jsou v situacích provedeny jednou čarou, avšak někteří správci kabelových sítí mají v rýze uloženo několik kabelových vedení. Tyto zákresy jsou pouze orientační.
- Projektant upozorňuje na povinnost stavby před zahájením zemních prací požádat správce všech podzemních vedení, aby přímo v terénu přesně vytyčili svá vedení a v průběhu stavebních prací vykonávali předepsaný dozor.

Poznámka: * zadavatel uvádí možnost nabídnout rovnocenné řešení

Brno, leden 2017

Ing. Viktor Nohál

V Praze, červen 2017

revize Ing. Milan Ptáček

oddělení dopravy / dopravní infrastruktury

T+420236080577 | M+420 725 730325 | E milan.ptacek@rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.cz

HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o. | Sokolovská 100/94 | 186 00 Praha 8