

TECHNICKÁ ZPRÁVA

A – Identifikační údaje objektu

Název stavby :	REKONSTRUKCE TYRŠOVY ULICE SILNICE II/183 KOLOVEČ
Stavební objekt :	SO 101 – Komunikace
Místo stavby :	Koloveč
Okres :	Domažlice
Katastrální území :	Koloveč
Investor :	SÚS Plzeňského kraje, p.o., Městys Koloveč
Projektant :	Projekční kancelář Rojt
Stupeň PD :	Dokumentace pro provádění stavby DPS
Datum zpracování PD :	XII/2017

B – Úvodem

Předmětem předloženého stavebního objektu dokumentace pro provádění stavby je rekonstrukce části silnice II/183 v Kolovči. Součástí stavby bude i rekonstrukce stáv. jednotné kanalizace (viz SO 301), rekonstrukce stáv. chodníků, zřízení nového odvodnění uvedené komunikace a výstavba nového chodníku při silnici II/183.

Základem pro zpracování PD výše uvedené akce byl požadavek investora, na zpracování technické dokumentace pro zřízení výše uvedené stavby v rozsahu nezbytném pro provádění stavby při respektování platných zákonů, norem a vyhlášek používaných ve stavebnictví.

Vlastní technický návrh je vypracován na základě uzavřené smlouvy o dílo, konzultací se zainteresovanými orgány a na základě provedeného výběru staveniště, mapování současného stavu a provedené pochůzky po trase. Požadavky z těchto jednání jsou zpracovány do výsledné podoby dokumentace tak, jak je předložena.

C – Použité výchozí podklady

Hlavním podkladem pro zpracovávanou dokumentaci DPS bylo provedené geodetické polohopisné a výškopisné zaměření celého zájmového území s vloženými vlastnickými hranicemi provedené firmou AGROREAL CZ. Dalším podkladem byla zpracovaná dokumentace DSP z VIII/2017 a vydané stavební povolení. Dále bylo provedeno mapování současného stavu s provedenou pochůzkou po trase se zástupci obou investorů. Dalším podkladem bylo vyjádření jednotlivých správců podzemních inženýrských sítí a zařízení vyskytujících se v zájmovém území.

Na komunikaci byly provedeny 3 vývrty stáv. asfaltových vrstev pro zjištění jejich tloušťek. Technický návrh rekonstrukce je vypracován na základě Protokolu č. 067/V/16 „Provedení vývrtní asfaltových vrstev“ vypracovaného firmou Silniční inženýrská společnost, s.r.o. dne 12. 8. 2016.

D – Současný stav

Uvažovaná část komunikace a její zájmové území se nachází v okrajové části obce ve stávající smíšené zástavbě. Silnice II/183 je vedena v průtahu obcí a zajišťuje dopravní obslužnost dotčené části obce.

Silnice II/183 je vedena v předmětném úseku ve stávající smíšené zástavbě. Komunikace má proměnné šířkové uspořádání a je ve špatném technickém stavu. Asfaltobetonový kryt je věkem, dopravním zatížením a zásahy po provedených pokládkách podzemních inž. sítí na konci své životnosti. Na mnoha místech, zejména pak v křižovatkách není vymezen dopravní prostor pro jednotlivé účastníky provozu, chodci na některých místech využívají k pohybu stáv. komunikaci.

Odvodnění komunikace je provedeno do stáv. uličních vpustí, které jsou vesměs rozbité, rozvalené a zanesené. Uliční vpusti jsou zaústěny do stáv. jednotné kanalizace, která je vedena zájmovým územím. Odvodňovací zařízení v ulici je dle upozornění správce kanalizace (CHVaK a.s. Domažlice) technicky nevyhovující a téměř nefunkční, trasy a technický stav stávajících kanalizačních vedení jsou orientačně známy, zakreslení do situace souč. stavu bylo provedeno projektantem rekognoskací terénu za účasti zástupců obce a z dostupných evidenčních materiálů.

V prostoru staveniště se nachází stáv. vegetace, kterou je nutné při výstavbě chránit před možným poškozením. Stavba nebude prováděna v záplavovém území ani chráněné zóně či památkové rezervaci.

V trase komunikace a v prostoru staveniště se vyskytují některá podzemní a nadzemní vedení a zařízení inženýrských sítí, jejichž existence byla prověřena projektantem v souvislosti s pracemi na PD. Jedná se o podzemní vedení veřejné kanalizace, vodovodu, NTL plynovodu, silového vedení NN, sdělovacího vedení SEK a nadzemní silové vedení NN a nadzemní sdělovací vedení SEK.

E – Zadání

Požadavkem investora bylo navrhnout dle možností a respektování stáv. zástavby takové technické řešení, které bude vycházet z následných hlavních priorit:

- sjednotit stáv. šířkové uspořádání silnice II/183
- v křižovatkách s MK jednoznačně vymežit dopravní prostor
- podél rekonstruované komunikace navrhnout chodník pro pěší
- navrhnout nové odvodnění silnice II/183

F – Technické řešení

Úpravy na silnici II/183

Stavebně je silnice II. třídy č. 183 navržena jako dvoupruhová místní komunikace kategorie MO 7.

Směrové vedení trasy

Trasa komunikace byla s ohledem na okolní zástavbu a místem napojení v začátku a konci úpravy ponechána ve stávajících směrových parametrech. V trase je tudíž vložena řada směrových kruhových oblouků, jejichž parametry byly voleny s ohledem na okolní zástavbu a stávající průběh komunikace. Trasa sleduje s malými odchylkami stávající průběh komunikace.

Výškové vedení trasy

Výškové vedení trasy komunikace je dáno především stávajícími podmínkami, tj. místem napojení na začátku a konci úpravy a dále řadou vyskytujících se sjezdů a podzemních inž. sítí. Ty musí být polohou nové nivelety respektovány. Tím je dán základ výškového průběhu nivelety, která bude dále upravena z důvodu odvodnění komunikace.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání komunikace je navrženo dle ČSN 73 6110/Z2 v základní šířce 5,50 m. Základní příčný sklon vozovky je střežovitý 2,5 %, v obloucích je komunikace klopena kolem osy. Sklon zemní pláně je navržen jednotný min. 3,0 %.

Technologie rekonstrukce

Trasa rekonstruované komunikace je z hlediska technologie navržena v jednotné technologii úpravy. Návrh konstrukce vozovky byl proveden projektantem ve spolupráci s investorem.

V místě rekonstrukce bude provedeno odstranění stávajících krytových, ložných a podkladních vrstev komunikace, po té bude provedeno odvodnění zemní pláně komunikace a položení kanal. přípojek uličních vpustí, a po dokonalém zhutnění rýh a zřízení zemní pláně silničního tělesa budou provedeny nové konstrukční vrstvy vozovky. Konstrukce vozovky je patrná z výkresových příloh.

Třída dopravního zatížení pro danou komunikaci byla stanovena v hodnotě V (15 – 100 TNV/24 hod.), návrhová úroveň porušení D1. Konstrukce vozovky komunikace v místě nového silničního tělesa vychází a je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D1-N-2-V-PIII) a je patrná z výkresových příloh.

Konstrukce vozovky komunikace (v místě nového sil. tělesa)

asfaltový beton střednězrný	ACO 11+	tl.	50	mm
spojovací postřik ze silniční emulze	PS-E		0,20	kg/m ²
obalované kamenivo střednězrné	ACP 16+	tl.	70	mm
šterkodrt' 0/32	ŠD	tl.	150	mm
šterkodrt' 0/32	ŠD	tl.	150	mm
zemní plán z vhodné nebo upravené zeminy zhutněná na min. 45 MPa				

Styčné plochy dříve provedených asfaltových vrstev a plochy v místě napojení na odříznutý asf. kryt se opatří pružnou asfaltovou zálivkou, případně rovnoměrnou vrstvou asfaltového pojiva.

Asfaltové směsi nesmějí být pokládány za deště a je-li na podkladu souvislý vodní film, sníh nebo led. Nejnižší přípustná teplota vzduchu při pokládce obrusné vrstvy je 5°C a minimální průměrná teplota vzduchu za posledních 24 h 3°C. Veškeré stavební postupy a materiály musí odpovídat technicko kvalitativním podmínkám staveb pozemních komunikací.

Chodníky, ostatní pochozí plochy

Součástí stavby je i rekonstrukce všech pochozích ploch při silnici II/183 a výstavba chybějících částí chodníků při uvedené komunikaci. Kryt chodníků je, dle požadavku investora, navržen z betonové tvarovky tl. 60 mm. Chodník v místě styku se zatravněním bude lemován betonovým záhonovým obrubníkem uloženým do lože z betonu tř. C 20/25 XF4. Nášlapná výška nové záhonové obruby bude 60 mm. Základní šířka chodníků je navržena 1,5 m.

Komunikace bude v celé délce úpravy lemována betonovým silničním obrubníkem výšky 250 mm uloženého do betonového lože C 20/25 XF4 s boční opěrou s přídlažbou ze žulové kostky 10. Základní výška nášlapu nové silniční obruby je navržena 120 mm, která je v místě sjezdů snížena na 40 mm. V místě míst pro přecházení bude provedena snížená obruba s nášlapnou výškou 20 mm. V místě snížené obruby bude provedena úprava pro nevidomé (varovné a signální pásy). Základní příčný sklon chodníku je navržen 2,0 %, sklon pláň je jednotný min. 3,0 %. Konstrukce komunikace chodníku a sjezdů je navržena dle TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“ (katalogový list D2-D-1-CH-PIII, D2-D-1-O-PIII) a je patrná z výkresových příloh.

Konstrukce chodníku

betonová tvarovka	DL	tl.	60	mm
kamenivo drcené fr. 4/8	L	tl.	30	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	150	mm

Konstrukce sjezdů (přejížděného chodníku)

betonová tvarovka	DL	tl.	80	mm
kamenivo drcené fr. 4/8	L	tl.	40	mm
šterkodrt'	ŠD	tl.	200	mm

Zemní práce, provádění, zkoušky

Provádění násypového tělesa pod komunikacemi, parkovacími plochami a chodníky je nutno věnovat náležitou pozornost, postupovat dle ČSN 73 6133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

Násypové těleso musí být, v případě použití zemin bez úpravy, provedeno s odvoláním na čl. 7.1.1.3 ČSN 73 6133 ze zemin vhodných nebo alternativně méně vhodných dle klasifikace příslušné ČSN. To předpokládá případné dovezení vhodného násypového materiálu.

V případě možného výskytu neúnosných a namrzavých zemin v místě komunikace bude po provedení části zemních prací projektantem ve spolupráci s investorem posouzena nutnost sanace podloží, případně jeho výměna, a to před pokládkou podkladních vrstev vozovky.

V celé mocnosti aktivní zóny musí být dodržena předepsaná míra zhutnění 100 % PS. Na pláni sil. tělesa musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 45$ MPa stanoveného podle ČSN 72 1006.

Zhotovitel je povinen při provádění zemních prací a konstrukčních vrstev vozovky postupovat dle technicko-kvalitativních podmínek (TKP) staveb pozemních komunikací a dodržovat technologické předpisy a předepsané postupy. Dále je zhotovitel povinen před zahájením prací předložit výsledky průkazních zkoušek a průkazy o požadované kvalitě u všech k zabudování určených výrobků. V průběhu provádění stav. prací je zhotovitel povinen provádět kontrolní zkoušky v druzích a minimálních četnostech uvedených v TKP. Před zahájením stavby předkládá zhotovitel zadavateli ke schválení kontrolně zkušební plán (KZB) na všechny technologie stavby.

Odvodnění silnice II/183

Odvodnění silnice II/183 bude zajištěno novými uličními vpustmi (UV1 – UV17). Ty budou zřízeny nové, jejichž předpokládaná poloha je patrná ze situace stavby a z dalších výkresových příloh. Uliční vpusti jsou navrženy typové (typ UV50), prefabrikované z betonových dílců s litinovým rámem a vtokovou mříží a košem na splaveniny. Vpusti budou zaústěny PVC potrubím KG SN8 DN 150 do rekonstruované jednotné kanalizace.

Vpusti jsou v trase rozmístěny s ohledem na podélný a příčný sklon vozovky a polohu stáv. podzemních inž. sítí. Výkop pro jednotlivé kanal. přípojky je nutno provádět opatrně, za dohledu správce inž. sítí, které přípojka křížuje. Je nutné dodržovat normy pro vzdálenosti při křížení jednotlivých podzemních inž. sítí.

Nezaústěné okapové svody okolních nemovitostí by měly být při stavbě opatřeny lapačem střešních splavenin a zaústěny PVC potrubím do rekonstruované jednotné kanalizace – toto zajistí vlastník nemovitosti ve spolupráci s městysem Koloveč.

Stávající silniční příkopy vedoucí od obce Srbice souběžně se sil. II/183 budou před začátkem obce ukončeny novými vtokovými objekty, které budou zaústěny novou kanalizační přípojkou z PVC KG SN8 DN 300 mm do rekonstruované jednotné kanalizace. V místě lomů přípojky budou osazeny kanalizační šachty. Šachty jsou navrženy prefabrikované z beton. dílců. Vtokový objekt bude opatřen rámem s vtokovou mříží a beton. stěny objektu budou nepačokovány cem. mlékem.

Podél komunikace je navržen trativod z drenážních flexibilních PVC trubek DN 100, zajišťující odvodnění pláň silničního tělesa a chodníku. Drenáž je zaústěna do uličních vpustí, příp. přímo do kanalizace.

Součástí stavby bude rovněž výšková úprava všech stavbou dotčených poklopů stáv. kanalizačních šachet, vodovodních uzávěrů, hydrantů a šoupat atd. do nové polohy nivelety, příp. okolního terénu.

Zelený pás, terénní a sadové úpravy

Po provedených zemních pracích a provedené rekonstrukci komunikace a výstavbě chodníků bude provedena rovněž nezbytná úprava terénu podél uvedených objektů. Místa budou dosypána vhodnou zeminou, urovňována a vysvahována. Dále bude provedeno ohumusování ornici v tl. 100 mm a ve vhodném vegetačním období osetí travním semenem.

Svislé dopravní značení

Součástí stavby bude i úprava stáv. svislého dopravního značení nacházející se v zájmovém území. V dokumentaci je na samostatné příloze uvedeno rozmístění jednotlivých nových i stávajících svislých dopravních značek.

Nové svislé dopravní značky budou osazeny v zákl. velikosti v retroreflexním provedení. Osazení provést dle TP 65, Zásad pro dopravní značení na pozemních komunikacích.

Provedení svislého dopravního značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy.

Nové dopravní značky budou osazovány na nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899-1 a ČSN 1993-1-1).

Vodorovné dopravní značení

Součástí stavby je i zřízení nového vodorovného značení na novém asfaltbetonovém krytu silnice II/183. Nové vodorovné značení bude provedeno dle situace ze strukturálního plastu v bílém reflexním provedení.

Značení bude provedeno dle TP 133, „Zásad pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Provedení vodorovného značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 – „Vodorovné dopravní značení. Požadavky na dopravní značení“. Hodnocení hmot VDZ je upraveno v TP 70 „Systém hodnocení hmot pro VDZ“.

G – Sklárky, odpadový materiál

Likvidaci všech druhů odpadů zajistí původce odpadu, tj. zhotovitel stavby tak, aby byla dodržena ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a další příslušné vyhlášky vč. všech novel. Doporučuje se maximální využití odpadů k recyklaci. Veškeré odpady budou likvidovány na místně příslušné skládce s potřebným oprávněním k likvidaci.

Odstraněný asfaltobetonový kryt (kód 17 03 01 kategorie N) bude odvezen a uložen na skládce živičných materiálů v recyklačním centru. Odstraněný asfaltobetonový kryt může být dále zpracován jako recyklovatelná surovina pro výrobu asfaltobetonových směsí.

Při provádění zemních prací budou odstraněné podkladní vrstvy komunikace (štěrky, štět) odvezeny na skládku stavebních sutí.

Zemina a hlinitý materiál (kód 17 05 01 kategorie O) získaný při zemních prací bude použit k provedení terénních úprav v okolí komunikace a zpevněných ploch. Případný přebytek bude odvezen na skládku.

Sejmutá ornice bude deponována na dočasné skládce v prostoru staveniště a po dokončení stavby bude použita k čistým terénním úpravám a k ohumusování ploch v okolí komunikace. Případný přebytek bude odvezen na místo určené investorem.

Veškerý další přebytečný materiál (nevhodný k recyklaci) bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

H – Podzemní sítě, cizí vedení

V trase rekonstruované komunikace a v její těsné blízkosti se nacházejí některé podzemní a nadzemní inženýrské sítě a zařízení, orientačně zakreslené projektantem do situace stavby na základě podkladů jednotlivých správců sítí. Proto je nutno z výše uvedených důvodů dodržet během výstavby následující podmínky:

- před zahájením stavby nechat veškerá vedení od jejich správců vytýčit
- dodržovat pokyny správců jednotl. sítí
- při křížení a souběhu dodržovat příslušné normy a předpisy
- zemní práce v blízkosti vedení provádět s max. opatrností za dohledu správce

Před začátkem výkopových prací je nutné nechat veškerá podzemní vedení a zařízení nacházející se v zájmovém území od jejich správců vytýčit. Při křížení podzemních vedení musí být dodržena předepsaná nejmenší svislá i vodorovná vzdálenost křížujících se vedení podle ČSN 73 6005 – „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“.

Výkopové práce v ochranném pásmu podzemního vedení budou prováděny pouze ručně. Před záhozem výkopu v prostoru ochranného pásma podzemního vedení musí být provedena jejich kontrola.

Stranová přeložka podzemních vedení SEK, správce Telefónica O2, a.s.

V km 0,126⁶² – 0,196⁴⁷ je stáv. podzemní vedení SEK vedeno v trase stávající komunikace. Z tohoto důvodu bude, dle požadavku správce sítě, provedeno stranové přeložení stáv. podzemního vedení SEK mimo rekonstruovanou silnici II/183. Před zasypáním rýhy je nutné přizvat ke kontrole zástupce správce sítě. Novou trasu vedení zaneść do dokumentace správce sítě.

Dále bude nutné v km 0,241 provést dodatečnou ochranu vedení SEK, které kříží stáv. komunikaci, uložením kabelu do chráničky s následným obetonováním.

Veškeré práce prováděné na stáv. vedení je nutné provádět za přítomnosti správce dotčené sítě.

I – Bezpečnost práce, ochrana zdraví

Provádění stavebních prací musí být v souladu s vyhláškou Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu o bezpečnosti práce a technických zařízení při staveb. pracích.

Vyhláška stanoví požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě a provádění stavebních, montážních a udržovacích prací a při pracích s nimi souvisejících. Základní povinností dodavatele stavebních prací je vést evidenci pracovníků od jejich nástupu do práce až po opuštění pracoviště. Je současně povinen vybavit všechny osoby, které vstupují na staveniště, osobními ochrannými pracovními prostředky, odpovídajícími ohrožení, které pro tyto osoby z provádění stavebních prací vyplývá.

Při dopravě, manipulaci a montáži kanalizačních šachet a potrubí je třeba dbát všech opatření vyplývajících ze zákona a příslušných předpisů, zejména pro práce se zavěšeným břemenem ČSN ISO 12 480-1 a práce ve výkopu ČSN EN 1610.

S troubami a jinými beton. výrobky se může manipulovat pouze se zvedacím zařízením, které je vybaveno jemným posuvem. Pro vlastní uchopení trub se používají samosvorné kleště, univerzální kulové spojky DEHA (pokud jsou v troubě zabudovány DEHA úchytky) a dále ocelová lana nebo textilní úvazky. Manipulace pomocí lana provlečeného vnitřním průřezem trouby je zakázána! Trouby s přepravními kotvami (např. DEHA úchytky) mohou být zvedány rozepřenými lany s maximálním úhlem rozepření (měřeno u háku) 60°. Pomalé, plynulé zvedání či spouštění bez trhavých pohybů jsou základním předpokladem pro jistotu únosnosti úchytů. Při nedodržení těchto zásad hrozí nebezpečí nehody! V ostatním je třeba dbát konkrétních pokynů dodavatele!

J – Provádění stavby

Předpokládá se, že rekonstrukce silnice II/183 a rekonstrukce stáv. jednotné kanalizace bude prováděna po etapách za úplné uzavírky komunikace. Realizace nových povrchů pochozích ploch a sjezdů může být realizována za provozu na silnici II. třídy při dopravním omezení.

Dočasné dopravní značení je uvedeno na samostatné příloze PD a vychází ze zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Po celou dobu stavby je nutno zachovat příjezd vozidel při mimořádné události, tj. zejména umožnit vjezd záchranným a hasičským vozidlům na stavbu. Z tohoto důvodu je na dodavatelské firmě zajistit a dodržet odpovídající organizaci stavebních prací.

Postup prací se ponechává po dohodě s investorem na dodavateli, je nutno jej volit s ohledem na minimální dobu uzavírky silnice II/183.

Při realizaci přechodného dopravního značení je nutno vycházet z TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Při umisťování dopravních značek a dopravních zařízení postupovat dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Provedení použitých dopravních značek včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN EN 1436+A1 a ČSN EN 12899-1. V rámci pracovního místa není dovoleno užívat značek zmenšené velikosti, ani značek vzájemně odlišných velikostí. Retroreflexní materiál reflexních dopravních značek musí splňovat vlastnosti minim. tř.1 dle změny 1 uvedené normy. Dopravní značky budou osazovány na jednotlivé nosné prvky dle příslušných norem a předpisů (ČSN EN 1436+A1, ČSN EN 12899-1 a ČSN EN 1993-1-1). Při osazování mohou být zčásti využity i stávající nosné prvky.

Trvalé dopravní značky v zájmovém území, které ztrácejí svůj smysl a význam po dobu stavby, se zakryjí. Značky budou osazeny dle schématu uvedeného v PD.

K – Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Povinností zhotovitele stavebního díla je veškeré stavby na veřejně přístupných komunikacích a v její těsné blízkosti řádně označit tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Řešení oplocení, vjezdů a výjezdů ze staveniště, zajištění výkopů a jiných překážek na veřejně přístupných komunikacích je nutno věnovat náležitou pozornost. U vjezdu a výjezdu ze staveniště křižující komunikaci pro pěší (chodník), kde je frekvence pohybu vozidel velká či jinak nebezpečná, musí být na chodníku provedeno hmatové označení výjezdu vozidel. Toto opatření je vhodné provést i u výjezdů z dlouhodobých velkých stavenišť s velkou frekvencí staveništní dopravy. Pro oplocení staveb, ale i zajištění výkopů či dočasných skládek materiálu, platí nutnost jejich vyznačení zábranami. Oplocení nebo zábrany musí být pevné, ve výši 100 – 250 mm mít zarážku pro slepeckou hůl, musí být i barevně kontrastní.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 – 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm. Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Všechny pochozí plochy (trvalé i dočasné) musí být řešeny tak, aby byla důsledně dodržena vodící linie pro osoby se zrakovým postižením. Do průchozího prostoru podél vodící linie nesmí zasahovat ani být umístěna žádná překážka. Předměty a jiné konstrukce na ostatních místech pochozích ploch musí mít ve výši 100 až 250 mm nad pochozí plochou pevnou zarážku pro bílou hůl jako je spodní tyč zábradlí nebo podstavec a ve výši 1100 mm pevnou ochranu jako je tyč zábradlí nebo horní díl oplocení, sledující půdorysný průmět překážky. Takto musí být označeny výkopy i staveniště.

L – Požární bezpečnost staveb

Rekonstruovaná komunikace II. třídy č. 183 odpovídá svými šířkovými parametry požadavkům ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací.

Komunikace je navržena jako dvoupruhová, obousměrná, se základní šířkou 5,50 m.

Uvedené parametry splňují protipožární požadavky na přístupové komunikace, stanovené v čl. 12.2 ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb.

M – Vliv stavby na životní prostředí a řešení jeho ochrany

Stavba je navržena dle platných ČSN, TP a ostatních předpisů používaných ve stavebnictví. Technické řešení stavby vč. jejího provozu nebude mít negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Po dokončení nebude stavba zdrojem škodlivých látek, které by mohly negativně působit na zdraví občanů bydlících v dotčené lokalitě, okolní krajinu a životní prostředí. Po dobu stavby musí být dodržovány platné předpisy na ochranu přírody a krajiny.

Stavební firma, která bude realizovat stavbu musí dodržovat své vnitřní předpisy a postupy týkající se provádění stavby. Přebytečný výkopový materiál - výkopová zemina (kód 17 05 01 kategorie O) bude odvezena na skládku. Asfaltové povrchy (kód 17 03 01 kategorie N) budou odvezeny k recyklaci.

N – Úpravy pro nevidomé a slabozraké osoby

Všechny nové úpravy pro komunikace pro chodce, sjezdy, místa pro přecházení a jejich bezprostřední okolí navržené v dokumentaci odpovídají technickým a stavebním požadavkům uvedeným v ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací, leden 2006 a v ČSN 73 6110/Z1, dále ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 398/2009 – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb ze dne 5. listopadu 2009.

O – Zaměření, pevné body

Zájmové území bylo pro potřebu zpracování PD polohopisně a výškopisně zaměřeno. Území je zobrazeno v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt p. v.

Hlavní vytyčovací body jsou zajištěny v souřadnicovém systému a jsou patrné z výkresových příloh.

P – Závěr

Dokumentace byla vypracována podle platných norem a předpisů.

UPOZORNĚNÍ :

Před zahájením zemních prací je nutno všechna zemní vedení a zařízení nechat investorem od jednotlivých správců sítí vytýčit a stavební práce v blízkosti těchto vedení provádět dle jejich pokynů.

Křížení s jednotlivými sítěmi, příp. jejich souběh, provést v souladu s ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení.