

SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

OBJEDNATEL:  SÚSPK Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace Koterovská 462/162 326 00 Plzeň		ZHOTOVITEL:  AFRY AFRY CZ s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 277 005 500 www.afry.cz		
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:  Ing. JAN VANĚK	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:  Ing. JAN SUCHÁNEK	VYPRACOVAL:  Ing. JAN SUCHÁNEK	KONTROLOVAL:  Ing. JAKUB VYHNÁLEK	
NÁZEV PROJEKTU: II/230 NEPOMUK - PŘEŠTICE, 2.A ÚSEK - NAPŘÍMENÍ ÚJEZD				
ČÁST:	DOKUMENTACE OBJEKTŮ			
STAVEBNÍ OBJEKT:	OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ - SO 101, SO 151, SO 152, SO 153			
PŘÍLOHA:	TECHNICKÁ ZPRÁVA			
KRAJ:	PLZEŇSKÝ KRAJ	ČÁST:	PŘÍLOHA Č.:	ČÍSLO PARE:
DATUM:	02/2021	D.2	1	
STUPEŇ:	PDPS			
MĚŘÍTKO:				
Č. ZAKÁZKY:	2020/0194			

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	2
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	2
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ	2
1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	2
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	3
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI	3
4	VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	3
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	3
5.1	SMĚROVÉ VEDENÍ.....	3
5.2	VÝŠKOVÉ VEDENÍ	3
5.3	ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ	4
5.4	KONSTRUKCE VOZOVKY	4
5.4.1	SO 101.....	4
5.4.2	SO 151, SO 152, SO 153	5
5.5	ZEMNÍ TĚLESO	5
5.6	OBJEKTY NA SILNICI.....	6
6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	6
7	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	7
8	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	7
9	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	8
10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	8
11	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	9



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Stavební objekt: SO 101 – Napřímení silnice II/230, SO 151 – Napojení polní cesty „Horšice“, SO 152 – Napojení polní cesty „Újezd“, SO 153 – Napojení polní cesty „Nevěrná“

Předmět stavebního objektu: Změna trasy stávající silnice II/230 (mimo pozemky stávající silnice)

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVĚ

Název: Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, příspěvková organizace

Adresa: Koterovská 462/162, 326 00 Plzeň

IČ: 72053119

DIČ: CZ72053119

Zastoupený: Ing. Miroslav Doležal, generální ředitel

1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Název: AFRY CZ s.r.o.

Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

IČO/DIČ: 45306605/CZ45306605

Zastoupený: Ing. Petr Košan, jednatel

Vypracoval: Ing. Jan Suchánek

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem SO 101 je stavební úprava stávající komunikace. V rámci úpravy směrového vedení dojde k napřímění komunikace a ke zvětšení poloměrů směrových oblouků. Silnice je navržena v kategorii S7,5/90. Tato kategorie vychází ze šířkového uspořádání stávající komunikace. Celková délka rekonstruovaného úseku činí 835,52 m.

Navržené napřímění silnice II/230 má odstranit nevyhovující směrové oblouky a zlepšit rozhledové poměry.

Objekty SO 151, 152 a 153 upravují napojení polních cest na silnici II/230.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Vyhodnocení průzkumu a podkladů je přehledně uvedeno v příloze B *Souhrnná technická zpráva*.

4 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

SO 101, SO 151, SO 152, SO 153 má vazbu na tyto stavební objekty:

- SO 020 – Příprava území
- SO 180 – DIO
- SO 190 – Dopravní značení
- SO 801 – Rekultivace ploch
- SO 802 kácení zeleně a náhradní výsadba

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

5.1 SMĚROVÉ VEDENÍ

Trasa komunikace SO 101 vychází ze stávajícího směrového vedení s tím, že dojde ke zvětšení poloměru 2 směrových oblouků ($R_1 = 350$ m, $R_2 = 205$ m). Oblouky jsou navrženy se symetrickými přechodnicemi tvaru klotoidy a rozšířeny dle ČSN 73 6101 (rozšíření je navrženo pro oblouk o poloměru menším než 250 m). Celková délka rekonstruovaného úseku činí 835,52 m.

Trasy SO 151, SO 152, SO 153 v nejvyšší možné míře respektují stávající směrové vedení příslušných polních cest a jsou směrovými oblouky napojeny na překládanou silnici II/230. Délka rekonstruovaných polních cest činí 75,98 m; 121,85 m a 29,63 m.

5.2 VÝŠKOVÉ VEDENÍ

Niveleta trasy SO 101 vychází ze stávající silnice II/230, podélný sklon se pohybuje v rozmezí mezi 2,1% a 6,6%. Niveleta je navržena s výškovými oblouky dle ČSN 73 6101.

Niveleta polních cest navržena s oblouky o poloměru 110,0 m a maximálním sklonem 15 % tak, aby došlo k navázání stávajících cest na přeloženou silnici II/230.



5.3 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Šířka silnice II/230 vychází z kategorie S7,5/90, sestává z jízdního pruhu šířky 3,00 m, vodicího proužku 0,25 m a nebezpečné krajnice šířky 0,5 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen střechovitý 2,5%. Příčné uspořádání je patrné ze vzorového příčného řezu.

Polní cesty SO 151, SO 152, SO 153 jsou navrženy v kategorii P4,0/20 s šířkou jízdního pruhu 3 m a nebezpečnou krajnicí šířky 0,5 m. Základní příčný sklon je navržen jednostranný 3,0%. Příčné uspořádání je patrné ze vzorového příčného řezu.

5.4 KONSTRUKCE VOZOVKY

Návrh konstrukce vozovek vychází z předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto standardní technické podmínky vycházejí z povolených limitů zatížení vozidel a náprav (na základě vyhlášky 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích, která připouští hnací nápravu o celkové působící statické síle 115 kN). Zatížení způsobovaná různými druhy vozidel s různým využitím užitečné hmotnosti se převádí na návrhovou nápravu pomocí vztahů, které vyjadřují účinek daného zatížení na porušení vozovek.

Pro silnici II/230 je uvažována třída dopravního zatížení IV. Podloží je dle závěrů IG průzkumu uvažováno PIII.

Pro přeložky polních cest byly navrženy konstrukce dle katalogu polních cest.

5.4.1 SO 101

1. Konstrukce vozovky dle TP 170: D1-N-2-IV-PIII

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 50/70	40 mm
– Spojovací postřik kationaktivní emulzí	PS-C	0,3 kg/m ²
– Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm
– Spojovací postřik kationaktivní emulzí	PS-C	0,3 kg/m ²
– Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PI-C	1,0 kg/m ²
– Štěrkodrt fr. 0/32	ŠDA	150 mm
– Štěrkodrt fr. 0/63	ŠDA	150 mm
– Celkem		450 mm

V aktivní zóně (do hloubky 400 mm pod konstrukční plášť vozovky) bude v celém rozsahu zemní pláně cesty provedeno zřízení podkladu z místní zeminy stabilizované přimísením vápna pomocí dávkovače a zemní frézy.

Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev a použít spojovací živичné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Ošetření spár u živичných úprav v místě napojení na stávající úpravu bude provedeno zálivkou.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu.

Dle závěru provedeného inženýrskogeologického průzkumu jsou zeminy nacházející se v podloží vozovky nevhodné pro použití bez úprav v aktivní zóně vozovky. Z toho důvodu je navržena úprava aktivní zóny zřízením podkladu z místní zeminy stabilizované přimísením vápna pomocí dávkovače a zemní frézy.

tloušťka upravované vrstvy bude dle ČSN 73 6133, tab. 5 cca 40 cm.

Rozhodující pro posouzení pláně bude provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ - pro místní jemnozrnné zeminy. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu může dodavatel v součinnosti s geotechnikem na základě aktuálních podmínek (vlhkost, teplota) stanovit jiný – vhodnější, respektive ekonomičtější způsob sanace pláně.

V projektu uvedené dávkování spojovacího/infiltračního postřiku 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.

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

5.4.2 SO 151, SO 152, SO 153

2. Konstrukce vozovky

– Kamenná dlažba ze žulových kostek	DL	120 mm
– vyspárovaná cementovou maltou	MC25 XF3	
– Ložní beton	C20/25 n XF4	50 mm
– Kamenivo zpevněné cementem	SC C/3/4	150 mm
– Štěrkodrtě	ŠD/B	150 mm
– Celkem		470 mm

3. Konstrukce vozovky dle TP: PN 505

– Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 16	50 mm
– Infiltrační postřik asfaltovou emulzí	PI-C	1,0 kg/m ² /
– Recyklovaný materiál	R-mat	100 mm
– Štěrkodrtě	ŠD/B	250 mm
– Celkem		400 mm

4. Konstrukce vozovky dle TP: PN 612

– Recyklovaný materiál	R-mat	100 mm
– Štěrkodrtě	ŠD/B	300 mm
– Celkem		400 mm

Polní cesty budou do vzdálenosti 2,0 m od hrany silnice II/230 provedeny v konstrukci 2, SO 151 a SO 152 budou dále ve vzdálenosti od 2,0 m do 20,0 m od hrany silnice II/230 provedeny v konstrukci 3 a ve vzdálenosti od 20,0 m od hrany silnice II/230 do konce úseku budou provedeny v konstrukci 4. SO 153 bude ve vzdálenosti od 2,0 m od hrany silnice II/230 do konce úseku provedena v konstrukci 4.

5.5 ZEMNÍ TĚLESO

Trasa je vedena v násypu i zářezu. Před realizací násypu dojde k sejmutí zúrodnitelných vrstev dle pedologického průzkumu (SO 020) a k následnému přehutnění podloží násypu na min 92%PS. Pro vlastní realizaci násypového tělesa budou primárně využity sypaniny získané z demolice stávající silnice (nezpevněné podkladní vrstvy), respektive sypaniny dovezené. Dovezené sypaniny musí být vhodné pro použití v násypech. Těleso násypu bude hutněno na min. 97% PS.



Obsahem zemních prací v rámci objektu je především provedení výkopu na úroveň silniční pláně dle vzorového a příčných řezů, výkopy pro odvodňovací příkopy a úprava terénu v ploše dotčené výstavbou.

Zemní práce navazují na terén po skrývce zeminy schopné zúrodnění v tl. 0,2 m.

Při provádění výkopů budou zastíženy zeminy, pro jejichž těžbu a rozpojování je nutné použít speciální rozpojovací mechanismy a trhací práce. Z hlediska normy ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací se jedná o třídu těžitelnosti II a třídu těžitelnosti III.

Dle inženýrskogeologického průzkumu tvoří silniční podloží zeminy nevhodné do aktivní zóny vozovky. Závěr a doporučení je, že zemina je nevhodná pro použití bez úprav v aktivní zóně vozovky.

Pro srovnání výkopu po stávající demolované komunikaci a jejích příkopů budou použity zeminy z výkopů silničních příkopů a zeminy dovezené.

Příkopy budou pročištěny a upraveny. Pro čištění příkopů je možno dle TP 116 použít pouze takové mechanismy, 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. Doporučený mechanismus pro čištění příkopu je **příkopové rypadlo**, které lze využít i pro stržení krajnic. Takovéto rypadlo při profilaci příkopů seřezává přebytečný nános, vytěžená zemina je odkládána na korbu vozidla, nevzniká tak žádné další znečištění okolních ploch jako je tomu u běžných příkopových fréz.

5.6 OBJEKTY NA SILNICI

Ve staničení km 0,110 00 SO 101 byl navržen trubní propustek ze železobetonových hrdlových trub DN 600. Celková délka propustku činí 15,85 m, sklon trouby je 2,5%. Trouba bude uložena do betonového lože C 20/25 n XF4 tl. 150 mm, které bude podsypáno štěrkodrtí 0/8 tl. 150 mm. Do betonového lože budou uloženy betonové prahy rozměru 150 x 150 mm. Trouba propustku bude obetonována betonem C 20/25 n XF4 v min. tl. 200 mm, obetonování bude vyztuženo KARI sítí 8x100x100 mm. Nad propustkem bude proveden násyp ze sypanin vhodných do násypu dle ČSN 73 6133 a dále konstrukce vozovky dle vzorového příčného řezu. Čela propustku a přilehlé svahy příkopů budou zpevněny lomovým kamenem kladeným do cementové malty na vrstvu podkladního betonu C20/25 n XF4 tl. 50 mm. Podkladní beton bude podsypán vrstvou štěrkodrti fr. 0/8 tl. 100 mm.

Konstrukce stejného typu bude provedena pro další navržené propustky (viz níže) – dimenze a umístění propustků je patrná z koordinačního situačního výkresu a ze vzorového řezu propustkem.

Ve staničení km 0,219 73 SO 101 vpravo je navržen hospodářský sjezd s propustkem DN 400. Ve staničení km 646,90 je navržen oboustranný hospodářský sjezd, vlevo bude zatrubněn s propustkem DN 600.

Ve staničení km 0,055 00 SO 151 je navržen oboustranný hospodářský sjezd, sjezd vpravo je navržen s propustkem DN 300.

V místě napojení SO 153 na SO 101 je navržen propustek DN 600.

Ve staničení km 0,015 00 SO 152 bude osazena závora s pevnou dosedací opěrou. Hlavní sloupek i opěra budou osazeny do betonového základu rozměru min. 0,6x0,6x0,8 m z betonu C20/25 n XF4. Délka ráhna činí 4,0 m. Sloupky a ráhno budou provedeny z ocele s povrchem upraveným žárovým pozinkováním. Ráhno bude uzamykatelné.

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

Režim odvodnění komunikace bude zachován stávající, tj. do příkopů podél komunikace.

Komunikace je navržena se základním střechovitým příčným sklonem vozovky 2,5 %. Komunikace bude odvodněna vypádováním do okolních příkopů. Srážková voda bude z vozovky odváděna kombinací podélného a příčného sklonu. V místě výškových oblouků s minimálním podélným sklonem je odvedení povrchové vody zajištěno příčným sklonem. Příkopy budou prohloubeny ve spádu potřebném k funkčnímu odtoku povrchové vody.

Ve staničení cca km 0,315 00 SO 101 bude na konci příkopu vlevo proveden zához z lomového kamene.

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

DIO v průběhu výstavby řeší SO 180. Trvale dopravní značení je řešeno v rámci SO 190.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Nejsou kladeny zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu objektů 101, 151, 152 a 153. Předpokládají se standardní činnosti, které jsou popsány v některých souvisejících předpisech. Nové trvalé dopravní značení bude provedeno po dokončení řešeného úseku stavby.

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

Obvod staveniště je dán hranicí trvalých a dočasných záborů. Maximální uvažované zábory jsou zaznačeny v grafické příloze „Geodetický situační výkres“. Přehledně v záborovém elaborátu, který je součástí přílohy B – Souhrnná technická zpráva.

Místo pro zařízení staveniště bude určeno zhotovitelem stavby v součinnosti s objednatelem stavby – určení vhodného pozemku v blízkosti stavby. Plochy pro zařízení staveniště mimo dotčené zábory jsou v režii zhotovitele stavby, tyto plochy stavebník nezajišťuje. Stavebník zajišťuje všechny pozemky dané trvalými a dočasnými zábory uvedenými v projektu. Stavebník nezajišťuje pozemky pro mezideponie ani pro manipulační plochy a skládky.

Obecně musí být splněny všechny požadavky dotčených orgánů státní správy, 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 170 – Navrhování vozovek 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



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.

Při realizaci budou použity pouze schválené materiály. V souladu s § 124 odst. 2c) zákona č. 361/2000 Sb. schvaluje Ministerstvo dopravy provedení a používání vodorovného a svislého dopravního značení, dopravních zařízení a další. Přehled výrobků, které splnily stanovené požadavky s odkazy na jejich katalogové listy a příslušné certifikáty / prohlášení shody, je dostupný na odkazech, které jsou uvedeny on-line na portálu www.pjpk.cz.

Před začátkem realizace budou splněny všechny administrativní náležitosti dle předepsaných pravidel, dle jednotlivých vyjádření správců sítí a dotčených orgánů. Investor zajistí vytyčení veškerých stávajících sítí technického vybavení od příslušných správců sítí a zajistí jejich ochranu eventuálně přeložení, křížení a souběh dle příslušných norem a předpisů. Průjezdnost komunikace musí zůstat v šířce jízdního pruhu minimálně 3 metry, případné uzavírky komunikace musí být hlášeny. Hydranty sloužící jako zdroje požární vody musí zůstat funkční a být přístupné v případě nefunkčnosti je nutné hlásit tuto skutečnost spolu s návrhem náhradního opatření.

Bude provedeno vytyčení a ohraničení staveniště, zřízení zařízení staveniště, vytyčení inženýrských sítí, osazení dopravního značení v rámci dopravně inženýrských opatření (realizováno bude dle konkrétního postupu prací zhotovitele stavby), vyfrézování a pokládka nových vrstev.

V rámci výstavby nebudou navrženy provizorní komunikace.

Staveniště musí být vymezeno a vhodným způsobem označeno (ČSN ISO 3864-1) v noci a za snížené viditelnosti červeným světlem. Pěší komunikace ve staveništi musí být bezpečně zajištěny. Veškeré výkopy musí být zajištěny proti pádu osob do výkopu. Výkopy hlubší než 0,5 m, kde je předpoklad pohybu pěších, musí být zajištěny přechody přes výkopy s oboustranným jednotýčovým zábradlím, u výkopů hlubších než 1,5 m dvoutýčovým se zarážkou.

Stavba bude při výstavbě zabezpečena proti pádu vozidel do staveniště v místě značných výškových rozdílů mezi stávajícím povrchem a výkopy. Staveniště bude označeno proti vstupu nepovolaných osob výstražnými tabulkami „VSTUP DO STAVENIŠTĚ ZAKÁZÁN“ a „NEBEZPEČÍ ÚRAZU“.

Zhotovitel stavby zajistí bezpečné ochránění bodů bodového pole Zeměměřičského úřadu a ostatní vytyčovací prvky, a to po celou dobu výstavby.

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekty 101, 151, 152 a 153 nemají vazbu na technologické vybavení.

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

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

Konstrukční skladby vychází z TP 170 a katalogu vozovek polních cest a provedeného IG průzkumu, 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.

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

Nejsou navrženy žádné úpravy související s užíváním osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

V Praze, únor 2021

Ing. Jan Suchánek