

1. identifikační údaje objektu

Navržená komunikace se nachází ve východním výběžku Pastvinské přehrady v oblasti Šlechtův palouk. Jedná se o tábořiště ATC Šlechtův Palouk s přístupovou komunikací s asfaltovým povrchem. Tato lokalita byla vyhodnocena jako nejvhodnější z hlediska dopravního přístupu vozidel IZS k hladině vodní nádrže Pastviny.

Území je využíváno jako tábořiště ATC Šlechtův Palouk. Na začátku úseku se v napojení nachází stávající účelová komunikace uvnitř ATC Šlechtův Palouk. V současné době je dotčený úsek v rostlém stavu jako louka, za vegetační hranou je nábrežní svah. Plochy, v nichž je navržená komunikace je vedena dle KN jako vodní plocha. Stavba je navržena pouze na pozemcích Povodí Labe, s.p.

Zájmové území je nakloněno směrem k vodní nádrži, zakončeno nábrežním svahem a vodní hladinou. Na vegetační hraně v nábreží se nachází listnaté stromy. Poloha povrchu komunikace a jejich návazností je navržena se zachováním stávajícího přilehlého prostorového uspořádání.

Komunikace je navržena pro potřeby provozovatele Povodí Labe s.p. a vozidla IZS – VZS a HZS. Z hlediska využití komunikace v rámci odběrného místa vody pro vozidla HZS splňuje únosnost a technické parametry ustanovení příslušných ČSN a EN. Stavba je navržena pouze na pozemcích Povodí Labe, s.p.

2. stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Předmětem řešení je vypracování projektové dokumentace ve stupni DÚR + DSP a dokumentace jednostupňové akce (DSJ) a dokumentace pro společné povolení stavby (DÚSP) v rozsahu dle požadavků investora a platných technických a právních předpisů.

Komunikace je navržena s takovými technickými, bezpečnostními parametry, aby podstatně nezvyšovala provozní náklady a zaručovala bezpečnostní aspekty i opatření stavby ve volné krajině. Je navržena jako obousměrná jednopruhov, šířka komunikace je 3,0 m + oboustranná krajnice 0,5 m. Tato komunikace navazuje na stávající přilehlou účelovou komunikaci na Šlechtově palouku a její celková délka úseku je 66,23 m.

Stavba nevyvolá změnu dopravní ani technické infrastruktury. Stavba je navržena s nezbytnými parametry, které dodrží kritéria únosnosti a bezpečnosti budoucí dopravní obslužnosti. Při návrhu byl brán ohled na budoucí obslužnost, stávající uspořádání přilehlého terénu, návaznost na stávající účelovou komunikaci, konfiguraci terénu a umístění stávající zeleně.

Konstrukce je navržena dle TP 170. Při návrhu byly také zohledněny parametry tohoto typu komunikace. Povrch plochy je navržen ze silničních panelů s předem provedenou technologickou protiskluzovou úpravou z výroby (striáž)a napojení na silnici je z asfaltobetonu. Komunikace bude zatížena nepravidelným pojezdem vozidel IZS a Povodí Labe s.p.

Závěrný práh zajistí celý úsek komunikace proti posunutí a proti podemletí. Použitá kamenná rovnanina bude v souladu s TNV 75 2103.

Podkladní vrstva je navržena z hrubého kameniva (makadamu) frakce 63/125 mm a ložná, kladecí vrstva bude provedena z tříděného kameniva fr.16/22 mm. Po dokončení stavby budou osazeny svislé DZ.

Při zpracování a projednávání PD bylo postupováno tak, aby majetková či jiná práva fyzických nebo právnických osob byla realizací stavby nebyla dotčena. Stavbou nebude negativně ovlivněno životní prostředí. Stavbou nebudou také zhoršeny odtokové poměry sousedních pozemků a ploch.

Realizace stavby musí probíhat mimo rekreační sezónu pouze v měsících říjen - prosinec a bude navíc ovlivňována hydrologickou situací v povodí Divoké Orlice a VD Pastviny. Pro realizaci stavby bude dále v případě běžné hydrologické situace zajištěno po dobu 14 dní zaklesnutí hladiny v nádrži pod kótu nejnižšího bodu stavby a následně bude hladina udržována pod kótou průběžné realizace stavby.

Zhotovitel navrhne takovou technologii a harmonogram stavby, aby byl časový průběh stavby v rámci hladiny v zásobním prostoru nádrže po dobu nezbytně nutnou.

VD PASTVINY
Z Ř Í Z E N Í S J E Z D U D O N Á D R Ž E
D.1.1.1. Technická zpráva

Předpokládaná nejnižší úroveň hladiny pro realizaci je 463,50 m n.m. V případě povodňových průtoků na Divoké Orlici a následném plnění zásobního a ochranného prostoru VD vodou bude tato situace překážkou pro plnění díla.

Vegetační hrana je totožná s kótou max. hladiny letního zásobního prostoru 468,60 m n.m. Tato výšková vegetační úroveň hladiny vody VD byla potvrzena PS Žamberk. Výšková úroveň nejnižšího bodu komunikace ze silničních panelů byla PS Žamberk stanovena mezi kótou 465,00 - 464,50 m n.m. + závěrný práh. Všechny prvky jsou navrženy jako definitivní, bez potřeby dalších úprav.

3. vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich užití v dokumentaci - dopravní údaje, geotechnický průzkum apod

Zemní práce budou prováděny převážně v ulehých štěrkopiscích SM, SC a GF, v nižších partiích se objeví písčité jíly CS - jílnatá zemina na narušené vrstevnaté skále. V okolí vodního díla se vyskytují pískovce, svory, amfibolity, ruly, diority. Podzemní voda se v horní části úseku ve výkopech neobjeví. Všechny zemní práce budou prováděny výhradně v zeminách a horninách s třídou těžitelnosti I, rozpojitelnou běžnými rypadly.

4. vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Neblyly známy v době zpracování projektové dokumentace.

5. návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

5.1. Výškové řešení

Výškové řešení komunikace je dáno výškovou úrovní hran napojujícího úseku komunikace a konfigurací nábrežního svahu VD. Podélný profil komunikace kopíruje stávající povrch terénu v co nejvyšší míře. Niveleta vozovky není zaoblena zakružovacími oblouky. Podélný sklon má klesající charakter se sklony od 3,0 % do 12,2 %. V některých lokálních plochách dojde k posunu nivelety oproti terénu max. do 10 cm.

5.2. Směrové řešení

Komunikace navazuje na stávající přilehlou účelovou komunikaci na Šlechtově palouku a její celková délka úseku, vedeném v přímé je 66,23 m. Je navržena jako obousměrná jednopruhov, šířka komunikace je 3,0 m + oboustranná krajnice 0,5 m (z toho 0,4 m zpevnění zatravněvacími tvárnici).

V napojení na účelovou komunikaci je rozšířena dle prověřených vlečných křivek hasičského vozidla o vjezdové klíny. Základní příčný sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5 % (úsek pod vegetační hranou je v příčném sklonu 0 %).

5.3. Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky a parkovacích ploch je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací, třída dopravního zatížení V, návrhová úroveň porušení vozovky D1 a D2. Konstrukce vozovky je upravena a zpřesněna na požadavky ze zadání a na konkrétní speciální místní podmínky, dostupnost materiálů a dané charakteristické rysy dotčeného území a stávajícího podkladu. Plán komunikace bude opatřena separační geotextilií, aby bylo zabráněno abrazi podloží a degradaci podkladních vrstev jemnými částicemi.

- sklon zemní pláň min 3,0 %

- min požadovaná hodnota modulu přetvárnosti pláň

$E_{def,2} = 45 \text{ Mpa}$

- min požadovaná hodnota modulu přetvárnosti podkladní vrstvy

$E_{def,2} = 80 \text{ Mpa}$

V D P A S T V I N Y
Z Ř Í Z E N Í S J E Z D U D O N Á D R Ž E
D.1.1.1. Technická zpráva

5.3.1. Konstrukce SO 101 – VOZOVKA V NAPOJENÍ NA SILNICI

• Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	50 mm	ČSN EN 13108-1
• Spojovací emulzní postřík	PSE 0.3 kg/m ²		ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22+	80 mm	ČSN EN 13108-1
• Štěrkodrt' fr.0 – 32 mm	ŠDa	80 mm	ČSN 73 6126
• Hrubé drcené kamenivo fr.63 - 125 mm	HDK	300 mm	ČSN 73 6126-2

Celkem **510 mm**

Katalogové označení: : D1-N-2-V-PIII

Třída dopravního zatížení : V

Návrhová úroveň porušení vozovky : D1

5.3.2. Konstrukce SO 101 – PANELOVÁ KOMUNIKACE

• Silniční panel 300/100/15 DP (20t)	DL	150 mm	ČSN 73 6131
• Kladeční lože z drceného kam.fr.16-22 mm DK		60 mm	ČSN 73 6126-2
• Hrubé drcené kamenivo fr.63 - 125 mm	HDK	300 mm	ČSN 73 6126-2

Celkem **510 mm**

Katalogové označení: : D2 – T - 4 – V - PIII

Třída dopravního zatížení : V

Návrhová úroveň porušení vozovky : D2

5.3.3. Konstrukce SO 101 – PANELOVÁ KOMUNIKACE V ZAKONČENÍ

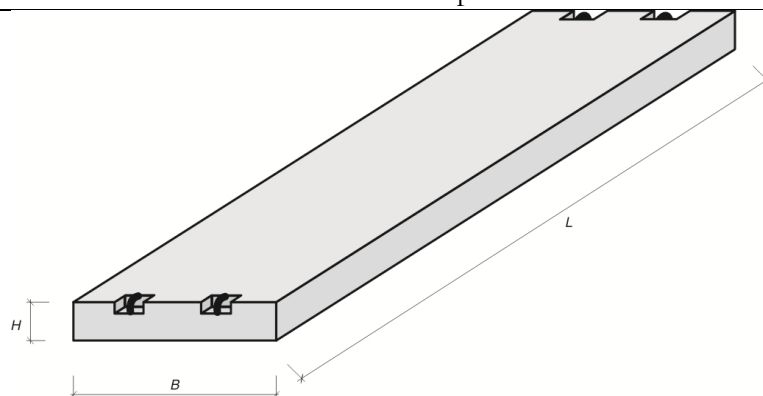
• Silniční panel 300/100/15 DP (20t)	DL	150 mm	ČSN 73 6131
• Kladeční lože z drceného kam.fr.16-22 mm DK		60 mm	ČSN 73 6126-2
• Hrubé drcené kamenivo fr.63 - 125 mm	HDK	300 mm	ČSN 73 6126-2
• Závěrný práh – kamenná rovinanina DN 80 cm		500 – 800 mm	TNV 75 2103

Celkem **1010 - 1030 mm**

5.4. Silniční panely

Silniční panel IZD 300/100/15 DP (20t) - délka: 3 000 mm, šířka: 990 mm, výška: 150 mm, hmotnost: 1 083 kg. Jedná se o dílce, určené pro vytváření účelových komunikací, objízdkových komunikací a dočasných dopravních parkovacích, skladovacích, a jiných ploch s předpokladem 5-ti leté životnosti a třídy dopravního zatížení IV -VI podle ČSN 73 6114. Vzhledem k uvedenému účelu, zejména deklarované životnosti, se rozhodující požadavky odvozují z norem pro cementobetonové kryty vozovek skupiny CBIII a základní deklarované vlastnosti betonu silničních panelů vyhovují požadavkům specifikovaných ČSN EN 13 877-1. Silniční dílce jsou v katalogovém provedení navrženy pro jednorázové použití a na vyžádání lze vlastnosti výrobku upravit v souladu s ČSN 73 6131 pro opakované použití. Vlastnosti jednotlivých typů panelů výrobce uvádí v technických listech. Silniční panely jsou vyráběny v tloušťkách 120, 150, 215 mm navržených pro vytváření komunikací s odlišným dopravním zatížením pro provoz vozidel o celkové hmotnosti 2,5 t (zatížení kola 7,5 kN), do 6t (zatížení kola 21 kN) a do 20 t (zatížení kola 50 kN). Panely lze používat též ke zpevnění hrází a vodních toků. Montáž silničních panelů, přípravu podkladu i jejich demontáž je nutno provádět v souladu s ČSN 736131-2, ve které jsou stanoveny i podmínky pro opakované použití panelů.

V D P A S T V I N Y
Z Ř Í Z E N Í S J E Z D U D O N Á D R Ž E
D.1.1.1. Technická zpráva



Silniční panely s předem provedenou povrchovou protiskluzovou úpravou z výroby (striáž) budou transportovány na místo realizace, kde dojde k jejich osazení a vzájemnému spojení příslušnými spojovacími prvky – ocelovými destičkami 60x160x10mm s předem vyvrtanými otvory pro ocelové trny $d=16$ mm a matky. Ocelové trny $d = 16$ mm budou předem ukotveny do panelů již při jejich výrobě v panelárně. Trny, spojovací desky a matky pro spojení panelů budou v povrchové úpravě žárovým zinkováním.

Trny byly posouzeny proti vytržení z panelů při dynamickém zatížení hasičského vozidla zejména při rozjezdu ve stoupání. Dá se předpokládat, že budou tyto trny ve spojení namáhány poměrně velkou silou.

Vzájemné spojení panelů trny a destičkami mezi sebou není nutno staticky posuzovat. Na šikmé ploše se vertikální síly rozkládají tak, že ve spoji panelů působí tlak, tzn. že panely budou na sebe tlačit a nepotřebují se mezi sebou propojovat. Spoj je konstrukčně vhodný, nikoliv ale ze statického hlediska nezbytný. Horizontální síly (brzděné + rozjezdové) jsou vyřešeny v patě svahu. To je v dokumentaci konstrukčně provedeno.

Z důvodu očekávaného výskytu abrazie podloží a okolního terénu bylo navrženo toto mechanické spojení silničních panelů po obou stranách, které budou umístěny pod hladinou vody a zajištěny dále závěrným prahem, osazeným do homogenního a stabilního podloží od nejnižší úrovně paty komunikace po výšku 469,00 m n.m. + tolerance na skladbu panelů.

Délka komunikace a výšková úroveň byla přizpůsobena na skladbu typizovaných silničních panelů, aby nemuselo dojít k výrobě netypizovaných betonových prvků.

Závěrný práh z kamenných prvků $d = 80$ cm zajistí celý úsek komunikace proti posunutí a proti podemletí. Použitá kamenná rovnanina bude v souladu s TNV 75 2103.

Podkladní vrstva je navržena z hrubého kameniva (makadamu) frakce 63/125 mm a ložná, kladecí vrstva bude provedena z tříděného kameniva fr.16/22 mm.

5.5. Závora a kamenné zábrany

Z důvodu zajištění komunikace proti neoprávněnému použití jinak, než ke stanoveným účelům bylo navrženo mechanické zajištění pomocí uzamykatelné závory z materiálu, odolnému vůči povětrnostním vlivům v provedení povrchů žárovým zinkováním. Přesné umístění závory bude předem odsouhlaseno objednatelem, s projektantem bylo předběžně dohodnuto umístění závory mezi stromy, cca na kótě 469,60 v km 0,033 50 dle situace. Závora bude zabezpečena pomocí visacího zámku s bezpečnostním klíčem v počtu 4 ks. Zámek na závoře bude systémový, s nezkopírovatelným klíčem, systém Povodí Labe - dodá si PL.

Na místě byly dále vyřešeny detaily uchycení a otvírání závory s důrazem na požadavek, týkající se bezpečného pohybu osob v nočních hodinách v okolí závory. Je nutné, aby příčný prvek závory neměl ostré hrany a nárazová plocha byla široká. Závora bude provedena ze svařence jökl 50 x 200 mm.

Mezi závorou a okolními stromy zbývá 1,5 m volného prostoru. Po stranách břehového porostu u závory budou proto umístěny dvě kamenné zábrany ve formě dvou pískovcových solitérů, kvádrů, po každé straně jeden o rozměru 1000 x 1000, výška 1000 mm. Počet solitérních kamenů a umístění závory včetně navržení technických parametrů zábrany byl na místě upřesněn projektantem za účasti vedoucího hrázného PS Žamberk.

6. režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění komunikace bude zajišťovat dostatečný podélný a příčný sklon pokrytí vozovky. Místním šetřením a geodetickým doměřením bylo zjištěno, že stávající povrchové odvádění vod je funkční a není nutno provádět další opatření.

Povrchová srážková voda bude z komunikace svedena a dále bude odtékat volně do okolního terénu.

Plán komunikace bude opatřena separační geotextilií, aby bylo zabráněno abrazi podloží a degradaci podkladních vrstev jemnými částicemi.

Pro případ vzniku vodní eroze půdy podél komunikace a pro bezproblémové odvedení srážkových vod bylo navrženo otevřené odvodňovací zařízení dle ČSN 73 6101. Odvodňovací zařízení je navrženo tak, aby bylo jej bylo možno kontrolovat a provádět údržbu.

7. návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Během stavby bude zajištěno v dotčeném úseku nezbytné provizorní dopravní opatření dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Po dokončení stavby bude provizorní značení odstraněno.

Po dokončení stavby budou osazeny svislé DZ – 1 ks B 11 „zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ s dodatkovou tabulkou E 13 „MIMO VOZIDEL POVODÍ LABE s.p. A IZS“, dále 6 ks DZ B 30 „zákaz vstupu chodců“ vždy s dodatkovou tabulkou E 13 „VSTUP NA VLASTNÍ NEBEZPEČÍ, NEBEZPEČÍ UKLOUZnutí, KOMUNIKACE SE V ZIMĚ NEUDRŽUJE, ZÁKAZ VJÍždĚNÍ S KOČÁRKEM, ZÁKAZ VJÍždĚNÍ S KOLEM, KOLOBĚŽKOU, KOLEČKOVÝMI BRUSLEMI, SEGWAY“.

Svislé DZ budou osazeny do bet.patek na pozinkované nebo hliníkové sloupky.

Dopravní značení trvalé bude provedeno dle ČSN EN 12899-1 v třídě 2 (R2), dále dle PPK SZ a PPK ZNA. Velikost dopravních značek (činné plochy) bude základní.

Svislé dopravní značení a dopravní zařízení bude provedeno v souladu s vyhláškou č. 294/2015 Sb. a příslušnými technickými podmínkami (Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, TP 65 "Zásady pro dopravní značení na PK", TP 100 "Zásady pro orientační dopravní značení na PK", TP 117 "Zásady pro informačně orientační značení na PK") – vše v platném znění.

8. zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými předpisy. Při stavebních pracích v pásmu podzemních vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušných vedení je nutno respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz provádění mechanizace, zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Stavební práce se budou řídit příslušnými platnými vyhláškami, nařízeními vlády s doplněním o dané ČSN a musí být prováděny tak, aby během těchto prací nedošlo k ohrožení bezpečnosti života a zdraví osob a ke vzniku požáru. Veškeré práce spojené s realizací stavby budou prováděny v souladu s předpisy Vyhl. ČUBP a ČBU.

V D P A S T V I N Y
Z Ř Í Z E N Í S J E Z D U D O N Á D R Ž E
D.1.1.1. Technická zpráva

Zhotovitel stavby musí vytvořit podmínky k zajištění bezpečnosti práce při výstavbě. Při stavebních pracích v pásmu podzemních vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušných vedení je nutno respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz provádění mechanizace, zabezpečení vedení a zařízení před poškozením. Veškerý stavební materiál použitý pro stavbu musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Z hlediska ochrany zdraví a pracovní hygieny je třeba důsledně dbát na to, aby nebyly překračovány maximální teploty pro pokládku asfaltových směsí uvedených v TP nebo v technologickém předpisu výrobce či v bezpečnostních listech, kde jsou vymezeny příslušné rizikové scénáře.

V případě pracovních ochranných pomůcek je žádoucí z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti při práci, aby dodavatel recyklované směsi za studena vždy určil pracovní ochranné pomůcky a zajistil pravidelná školení personálu o jejich správném užívání. Zejména se jedná o ochranné pracovní oděvy, ochranné rukavice, vyšší pevnou pracovní obuv a ochranu obličeje při přímé manipulaci s asfaltovým pojivem. Dýchací ochranné pomůcky dle dosavadních zahraničních zkušeností nejsou s ohledem k vdechovaným koncentracím asfaltových výparů při technologiích recyklace za horka potřebné. Při pokládce asfaltové vrstvy vozovky, jakož i při výrobě asfaltové směsi s rozehrátým asfaltovým recyklátem a dalšími složkami, včetně následného zpracování směsi, musí výrobce/zhotovitel v technologickém předpisu vždy zohlednit případná ekologická rizika použité technologie. Určujícími riziky v této souvislosti jsou úroveň expozice výparů a aerosolů, které se při výrobě a zpracování z asfaltové směsi uvolňují.

9. vazba na případné technologické vybavení

Neobsazeno.

10. přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

11. řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace

Staveniště bude řešeno a zabezpečeno proti vstupu cizích osobám s ohledem na sousední volnočasové plochy tábořiště. V sousedních plochách bude v rámci možností zabezpečen koridor pro bezbariérový pohyb s ohledem na průběh výstavby s důrazem na bezkonfliktní pohyb osob.

12. Výchozí podklady

12.1. Provedené průzkumy a měření včetně podkladů

- Polohopisné a výškopisné zaměření v digitální formě, souřadnicová síť v systému S-JTSK, výškové napojení je provedeno v systému B.p.v.
- KMD Pastviny
- Informace o pozemních, katastrální mapa
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci
- Informace o pozemních
- Místní šetření na stavbě + předchozí projednání všech detailů a umístění

12.2. Podklady pro projektování

- Zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhlášky

V D P A S T V I N Y
Z Ř Í Z E N Í S J E Z D U D O N Á D R Ž E
D.1.1.1. Technická zpráva

- Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- Vyhláška č.294/2015 Sb. o pravidlech provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- Nařízení vlády č. č. 215/2016 Sb. technické požadavky na stavební výrobky
- Technické a kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací – MD
- Nařízení vlády č.163/2002 Sb.technické požadavky na stavební výrobky v platném znění
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 01 3466 Výkresy pozemních komunikací
- ČSN 73 6126 Stavba vozovek. Nestmelené vrstvy
- ČSN 73 6126-2 Stavba vozovek. Nestmelené vrstvy. Část 2: vrstva z vibrovaného štěrku
- ČSN 73 6129 Stavba vozovek. Postřiky a nátěry
- ČSN 73 6131 Stavba vozovek – Kryty z dlažeb a dílců
- ČSN ENV 206-1 Beton. Vlastnosti, výroba, ukládání a kritéria hodnocení

13. Osvětlení komunikace

Nebylo předmětem řešení.

14. Provádění stavby

14.1. Příprava pro výstavbu

V rámci přípravy staveniště budou nejprve uvolněny dotčené pozemky v zájmovém území stavby. V první fázi budou připraveny skladovací plochy materiálu a zřízeno zařízení staveniště podle nutnosti a vlastního zajištění zhotovitele stavby. V projektové dokumentaci nejsou tyto plochy určeny. Dále bude nainstalováno provizorní dopravní značení.

V dotčeném koridoru, určeném pro výstavbu komunikace se nachází také původní pařez. Tento pařez bude obnažen, odtěžen a zlikvidován v souladu s platnou legislativou.

14.2. Hlavní stavební práce

Po prostorovém vytyčení jednotlivých objektů stavby bude sejmuta a uložena ornice. Dále bude zaříznuta stávající hrana vozovky pro napojení.

Dále bude odebrána zemina a materiál až na základovou spáru pláň vozovky. Po provedení konečným urovnáním a zkvalitněním pláň bude položena separační geotextilie.

Dále bude navezena a rozprostřena podkladní vrstva z hrubého drceného kameniva - HDK fr.63/125 mm. Tato vrstva NEBUDE HUTNĚNA v tuto fázi, bude pouze urovnána. Na vrstvu HDK bude navezena a urovnána vrchní podkladní vrstva - kladecí lože z tříděného drceného kam. DK fr.16/22 mm, která bude zahutněna, zavibrována společně s podkladní vrstvou HDK fr.63/125 mm. Tím dojde k „zatažení“ a stabilizaci celého podkladního souvrství. Na připravené kladecí lože budou osazovány bet. silniční panely.

Silniční panely s předem provedenou povrchovou protiskluzovou úpravou z výroby (striáž) a otvory d = 18 mm z výroby budou transportovány na místo realizace, kde dojde k jejich osazení do kladecího lože z DK 16/22 a spojení spojovacími prvky – ocelovými destičkami 60x160x10mm s předem vyvrtanými otvory z výroby pro ocelové trny d=16 mm a matky.

Z důvodu očekávaného výskytu abraze podloží a okolního terénu bylo navrženo toto mechanické spojení silničních panelů po obou stranách, které budou navíc zajištěny závěrným prahem, osazeným do homogenního a stabilního podloží od nejnižší úrovně paty komunikace.

Délka komunikace a výšková úroveň byla přizpůsobena na skladbu typizovaných silničních panelů, aby nemuselo dojít k výrobě netypizovaných betonových prvků.

VD PASTVINY Z ŘÍZENÍ SJEZDU DO NÁDRŽE

D.1.1.1. Technická zpráva

Závěrný práh z kamenných prvků $d = 80 \text{ cm}$ + spojení jednotlivých panelů zajistí celý úsek komunikace proti posunutí a proti podemletí. Použitá kamenná rovnánina bude v souladu s TNV 75 2103.

Podkladní souvrství z hrubého kameniva (makadamu) frakce 63/125 mm a ložná, kladecí vrstva z tříděného kameniva fr.16/22 mm zajistí požadované drenážní vlastnosti po celou dobu životnosti komunikace.

V napojení na stávající komunikaci bude navezena, rozprostřena a zahutněna podkladní vrstva z hrubého drčeného kameniva - HDK fr.63/125 mm. Tato vrstva NEBUDE HUTNĚNA v tuto fázi, bude pouze urovnána. Na vrstvu HDK bude navezena a urovnána vrchní podkladní vrstva ŠD fr.0/32.

Na zhotovenou vrstvu ŠD bude provedena ložná vrstva ACP 22+ tl.80 mm, spojovací emulzní postřik PSE 0.3 kg/m² a nakonec obrušná vrstva ACO 11 tl.50 mm. Veškeré spáry v krytu a napojení budou ošetřeny podrcením s emulzní asfaltovou zálivkou.

V pásech krajnice budou osazeny bet. zatravnovací tvárnice po délce, na š.40 cm, které budou urovnány, zahutněny vibrační deskou a vyplněny drtí.

V další fázi bude osazena do vyhloubených a zabetonovaných patek uzamykatelná ocelová závora $v = 1,1 \text{ m}$. Osová rozteč sloupků $d = 80 \text{ mm}$ je 5,0 m. Závora bude provedena ze svařence jökl 50 x 200 mm. Povrchová úprava všech ocelových prvků bude žárovým zinkováním a nátěrem RAL, jehož odstín stanoví při předání staveniště zástupce investora. Závora, žárově zinkovaná bude opatřena nátěrem formou bezpečnostního šrafování - bílo červenou nebo žluto černou barvou, dle bezp. předpisů.

Mezi závorou a okolními stromy zbývá 1,5 m volného prostoru. Aby nedocházelo k objíždění závory, budou po stranách břehového porostu u závory umístěny dvě kamenné zábrany ve formě dvou pískovcových solitérů, kvádrů, po každé straně jeden o rozměru 1000 x 1000, výška 1000 mm.

Nakonec bude osazeno 6 ks svislých DZ s dodatkovými tabulkami.

Při výstavbě je nutno zajistit propustnost přístupové komunikace, čištění povrchu vozovky a bezpečnost silničního provozu v areálu ATC Šlechtův Palouk.

14.3. Dokončovací práce

Po položení všech povrchů bude po terénních úpravách provedeno výškové doplnění a ohumusování krajnice ze zatravnovacích tvárnic. Rekultivovány budou dočasně zabrané plochy. Bude provedeno trvalé dopravní značení. Poté budou provedeny finální terénní úpravy.

Po dokončení stavby bude provedeno geodetické zaměření skutečného provedení a zároveň vypracován podklad pro vklad do KN.

14.1. Dopravní opatření

Během stavby bude při výjezdu na stávající komunikaci zajištěno nezbytné provizorní dopravní opatření dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích dle vyjádření, posouzení a písemného souhlasu DI PČR v souladu s platnými technickými předpisy. Po dokončení stavby bude provizorní značení odstraněno. Obvod staveniště bude zajištěn proti vstupu cizích osob.

V České Třebové 09/2020

Ing. Pavel Matys