

Oprava silnice je spolufinancována ze Státního fondu dopravní infrastruktury

B

Číslo změny	Obsah změny	Datum změny
01	-	
02	-	
03	-	

<p>Objednatel:</p>  <p>Správa a údržba silnic</p>	<p>Správa a údržba silnic Pardubického kraje Doubravice 98 533 53 Pardubice</p>
---	---

<p>Generální projektant:</p> 	<p>SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 fax: +420 224 230 316 e-mail: praha@sudop.cz</p>	<p>Hlavní inženýr projektu: ING. ROMAN PETŘÍK</p> <p>Garant profese: -</p>
--	---	--

<p>Středisko: 250 HRADEC KRÁLOVÉ</p>			
<p>Vedoucí střediska: ING. PAVEL HORÁČEK</p>	<p>Odpovědný projektant SO, IO, PS: ING. ROMAN PETŘÍK</p>	<p>Vypracoval: ING. ROMAN PETŘÍK</p>	<p>Kontroloval: ING. PAVEL MICHL</p>

<p>Název akce: Oprava silnice III/35910 Široký Důl</p>	<p>Číslo smlouvy: 15-043.250</p>	
	<p>Projektový stupeň: DOS</p>	
<p>Část: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</p>	<p>Datum: 30.3.2015</p>	
	<p>Číslo části: B</p>	
<p>Název přílohy: Souhrnná technická zpráva</p>	<p>Měřítko: -</p>	<p>Počet formátů: -</p>
	<p>Číslo přílohy -</p>	

Obsah:

A	Zhodnocení staveniště, měření průzkumy.....	4
A.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	4
B	Technické řešení stavby.....	5
B.1	Situační řešení	5
B.2	Vyškové řešení	5
B.3	Příčné uspořádání	6
B.4	Konstrukce vozovky	6
B.5	Zemní práce	8
B.6	Režim povrchových vod, zásady odvodnění	8
B.7	Návrh Dopravních značek	8
C	Napojení na dopravní a technickou infrastrukturu	9
C.2	Možnosti napojení na technickou infrastrukturu	9
D	Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí.....	9
D.1	Ochrana krajiny a přírody	9
D.2	Hluk	14
D.3	Emise z dopravy	14
D.4	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje	14
D.5	Nakládání s odpady	16
E	Řešení požadavků na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby.....	17
F	Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	17
G	Podklady pro vytyčení stavby.....	18

A ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ, MĚŘENÍ PRŮZKUMY

A.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE, VÝZNAM A ÚMÍSTĚNÍ

Předmětem projektu je návrh opravy silnice III/35910 v úseku od křižovatky se silnicí I/34 po křižovatku se silnicí III/36030 v obci Široký Důl, ZÚ v km 0 (uzlový bod 1433A040), KÚ v km 2,400 (uzlový bod 1433A127). Celková délka úpravy je cca 2,4 km. Úprava je navržena ve stávající trase. Úprava je navržena ve stávajícím šířkovém uspořádání. Šířkové uspořádání se blíží normové kategorii S 6,5/50. Silnice je situována v nezastavěném území s výjimkou posledních cca 300 m. Ty jsou v zastavěném území obce Široký Důl, avšak bez přímo přilehlých chodníků a zástavby.

Cílem opravy silnice III/35910 je odstranění stávajících poruch (vysprávký či výtlučky, hloubková koroze vozovky, podélné a příčné trhliny, síťové trhliny, olamování okrajů vozovky, zvýšená nezpevněná krajnice, zanesení příkopů či jejich absence). Úprava je navržena ve stávajícím šířkovém uspořádání. V souvislosti s opravou vozovky je plánováno seříznutí a dosypání krajnic, pročištění a obnova příkopů. Obnova a doplnění svislého dopravního značení není uvažována, provádí se průběžně v rámci údržby. Navrhujeme provedení vodorovného dopravního značení. S ohledem na šířkové parametry to budou vodící čáry.

Součástí stavební úpravy je i výškové dorovnání přilehlých hospodářských sjezdů, jelikož vlivem zesílení vozovky dojde k úpravě nivelety (úsek 1 (0 – km 0,250) – bez nadvýšení; úsek 2 (km 0,250-2,250) nadvýšení + 0,1 m; úsek 3 (km 2,2250-2,475) nadvýšení + 0,04 m). Navrhujeme provedení vodorovného dopravního značení. Směrové sloupky se po dohodě se zadavatelem doplňovat nebudou. U účelové komunikace v km 0,730 vpravo navrhujeme doplnit sloupky Z11g.

Včasnou opravou vozovky a odstraněním poruch a jejich příčin dojde k zamezení dalšího zhoršování stavu silnice a tím i k výrazné úspoře finančních prostředků, které by musely být na opravu vynaloženy v budoucnu.

Zlepšení stavebně technického stavu komunikace přispěje velkou měrou ke zvýšení bezpečnosti, plynulosti a pohodlí silničního provozu.

Navržená rekonstrukce bude provedena na stávajícím silničním pozemku bez zásadních změn šířkových a směrových parametrů komunikace. Dojde k doladění základní šířky vozovky na „normových“ 5,5 m. Budou odstraněny drny z nezpevněných krajnic a sanovány okraje vozovky. V úseku v nezastavěném území dojde vlivem navržené stavební úpravy k drobným odchylkám oproti stávajícímu stavu výškové odchylky vzniknou vlivem reprofilace souvrství původní vozovky.

Kraj:	Pardubický kraj
Obec s rozšířenou působností:	Polička
Obec s ověřeným obecním úřadem:	Polička
Obec:	Kamenec u Poličky, Široký Důl
Katastrální území:	662411 Kamenec u Poličky (do km cca 0,72), 762661 Široký Důl

Místo stavby: silnice III/35910 v úseku od křižovatky se silnicí I/34 po křižovatku se silnicí III/36030 v obci Široký Důl, ZÚ v km 0 (uzlový bod 1433A040), KÚ v km 2,400 (uzlový bod 1433A127)

Součástí projektové dokumentace je záborový elaborát, kde jsou popsány dotčené pozemky. Stavba bude realizovaná na stávajícím silničním pozemku.

A.1.1 Přehled výchozích podkladů a průzkumů

Mapy stávajícího stavu M 1:50000, M1:10000 z archívu projektanta-podklad pro zpracování přehledných a celkových situací

Síťové služba Geoportál ČÚZK, mapy WMS- podklad pro zpracování záborového elaborátu

Geodetické zaměření- podklad navržení geometrických parametrů opravované komunikace, SUDOP PRAHA a.s. v 3/20015

Diagnostika vozovky(Ing. Herrmann, RODOS s.r.o.) – návrh technologie opravy

Průzkum inženýrských sítí- informace o poloze inženýrských sítí, podmínky pro realizaci

Osobní pochůzka projektanta, délkové a šířkové měření komunikace

Projektová dokumentace souvisejících plánovaných akcí v území-koordinace záměru

TP a příslušné normy

- Navrhování vozovek pozemních komunikací TP170
- Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích TP 66 – II. vydání

B TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

B.1 SITUAČNÍ ŘEŠENÍ

Návrhová osa kopíruje stávající stav. Délka úpravy SO 101 je cca 2,4 km.

B.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškově trasa opět kopíruje stávající stav. Výšky uvedené v PD vznikly návrhem podélného profilu z regresní analýzy výškopisu. Navrženou úpravou dojde k zesílení asfaltových vrstev v km 0,250-2,250 o 0,1 m a v km 2,250-KÚ o 0,04 m. Toto zesílení bude provedeno navýšením nivelety do 40 mm v úseku před křižovatkou se silnicí III/36030 v obci Široký Důl , resp. do 100 mm ve zbývajícím délce úpravy vyjma prvních 250 m délky u masokombinátu Polička. Výškově bude nová a navýšená niveleta napojená na delším úseku tak, aby byl přechod co nejplynulejší.

B.3 PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ

Stavební úprava bude realizována ve stávajícím příčném uspořádání. Šířka vozovky ověřena měřicím kolečkem a geodeticky se pohybuje okolo 5,5 m. Šířkové uspořádání se blíží návrhové kategorii S 6,5/50 dle ČSN 736101

stávající šířkové uspořádání, které zůstane zachováno následně:

jízdní pruh	2 x cca 2,75 m
nezpevněná krajnice započitatelná do volné šířky	2 x 0,50 m

Rozsahy zpevnění vycházejí ze stávající šířky vozovky.

Příčný sklon vozovky v přímé je jednostranný cca 2,5 %, v obloucích jednostranný až 6 % dle hodnoty poloměru. Osa klopení je v ose vozovky. Výsledný sklon vozovky neklesá pod 0,5%.

Šířkové uspořádání komunikace je patrné ze vzorového příčného řezu.

Celková šířka nezpevněné krajnice 0,5-0,75 m. Povrch nezpevněné krajnice bude zpevněn R-matem (frézinkem) v tl. 0,15 m. Vozovka bude oproti krajnici nadvýšena o cca 0,03 m.

B.4 KONSTRUKCE VOZOVKY

Technologie opravy je navržena na základě diagnostiky a konzultace se správcem komunikace.

Skladba –úsek 1 (0-km 0,250)

asfaltový beton střednězrný II	ACO 11, poj.70/100	40 mm	ČSN 73 6121,ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asf. em. 0,3 kg/m ² zbytkového asfaltu	PS-E,		ČSN 736129, ČSN EN 13808
Asfaltová Vyrovnávací vrstva AC4 (SAL)	AC 4 CRmB 25/50-60	20-50 mm	ČSN 73 6121,ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asf. em. modif. 0,45 kg/m ² zbytkového asfaltu	PS-EP,		ČSN 736129,ČSN EN 13808
Před pokládkou nových vrstev bude odfrézováno stávající asfaltové souvrství na hloubku 40 mm		-40 mm	
Celkem rekonstruovaná konstrukce vozovky		40 mm	(+vyrovnávka 20-50 mm)

Skladba –úsek 2(km 0,250-2,250)

asfaltový beton střednězrný II	ACO 11, poj.50/70	40 mm	ČSN 73 6121,ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asf. em. 0,3 kg/m ² zbytkového asfaltu	PS-E, C60 BP 5		ČSN 736129, ČSN EN 13808

Asfaltový beton velmi hrubý I-CRmB Vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin	ACL 16S poj.70/100	60 mm	ČSN 73 6121,ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asf. em. modif.0,3 kg/m ² zbytkového asfaltu	PS-EP,		ČSN 73 6129,ČSN EN 13808
Asfaltová vyrovnávací vrstva (SAL) Vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin	AC 4 CRmB 25/50- 60	20-50 mm	ČSN 73 6121,ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asf. em. modif. 0,45 kg/m ² zbytkového asfaltu	PS-EP,		ČSN 736129,ČSN EN 13808
Před pokládkou nových vrstev se nebude plošně frézovat			
Celkem rekonstruovaná konstrukce vozovky		100	(+vyrovnávky 20-50 mm)

Skladba –úsek 3(km 2,250-KÚ)

asfaltový beton střednězrný II	ACO 11, poj.50/70	40 mm	ČSN 73 6121,ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asf. em. 0,3 kg/m ² zbytkového asfaltu	PS-E, C60 BP 5		ČSN 736129, ČSN EN 13808
Asfaltová vyrovnávací vrstva (SAL) Vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin	AC 4 CRmB 25/50- 60	20-50 mm	ČSN 73 6121,ČSN EN 13108-1
spojovací postřik asf. em. modif. 0,45 kg/m ² zbytkového asfaltu	PS-EP,		ČSN 736129,ČSN EN 13808
Před pokládkou nových vrstev se nebude plošně frézovat			
Celkem rekonstruovaná konstrukce vozovky		40	(+vyrovnávky 20-50 mm)

Po očištění povrchu proběhne odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. Dále bude provedena výšková úprava znaků inženýrských sítí. Součástí opravy bude stabilizace okrajů vozovky. V místě síťových rozpadů bude frézován pás šířky cca 1 m, následně vyplněn novou asfaltovou směsí. Pravděpodobnou příčinou může být absence příkopu.

Krajnice budou očištěny od drnu a po pokládce obrusné vrstvy dosypaný frézinkem v tl. 150 mm. Nadvýšení obrusné vrstvy vzhledem k dosypané krajnici bude 30 mm. Bude obnovena funkčnost odvodňovacích zařízení. Příkopy budou pročištěny. Asfaltové rozjezdy komunikací nižších tříd budou v nutné ploše opraveny novou krytovou vrstvou z důvodu návaznosti na nový kryt. V tomto rozsahu bude původní kryt frézován v tl. do 5 cm.

Nezpevněné hospodářsky sjezdy budou výškově dorovnány odfrézovaným materiálem.

Na začátku a konci úpravy a v ostatních návaznostech na původní asfaltové kryty přilehlých komunikací a ploch bude provedeno zazubení asfaltových vrstev.

B.5 ZEMNÍ PRÁCE

Oprava vozovky nevyžaduje větší zemní práce. Při okrajích silnice jsou stávající krajnice zvýšené nánosy zemin a travin. Ty budou odstraněny a nahrazeny zpevněním krajnic frézink v tloušťce 15 cm v úrovni (- 3 cm) vůči novému asfaltovému krytu vozovky silnice.

B.6 REŽIM POVRCHOVÝCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Ve volné krajině je komunikace odvodněna příčným a podélným sklonem vozovky i pláně pomocí přilehlých otevřených příkopů, nebo je do okolních „zelených“ ploch. Stávající způsob odvodnění zůstane zachován. V rámci obnovy živičného krytu budou pročištěny příkopy.

V zastavěném území je rovněž ponechán stávající způsob odvodnění do okolních „zelených“ ploch. U průmyslového areálu na začátku zástavby obce Široký důl je levý otevřený příkop ukončen lapačem splavenin. Srážkové vody jsou svedeny do kanalizace. Kanalizační stoka je podél průmyslového areálu vedena v zeleni vlevo od komunikace, zde je situována i jedna uliční vpust'. Za průmyslovým areálem jsou směrem do obce vedeny dvě kanalizační stoky. Ve vozovce je splašková kanalizační stoka. Na patě zářezu vlevo jsou situovány šachty dešťové kanalizační stoky. Tento úsek komunikace je odvodněn do uličních vpustí, které leží při levém okraji vozovky.

V trase nebyly nalezeny žádné propustky kromě zaneseného nefunkčního u Masokombinátu. Navrhujeme neobnovovat.

B.7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK

Plošná výměna svislého dopravního značení či doplnění definitivního svislého dopravního značení není uvažována. Poškozené dopravní značení, které by mělo být dle zadání vyměněno, se v době zpracování dokumentace na předmětném úseku nevyskytovalo.

Navrhujeme provedení vodorovného dopravního značení. S ohledem na šířkové parametry to budou vodící čáry. Po pokládce nové obrusné vrstvy bude v celé délce dotčeného úseku silnice III/35910 provedeno nové kompletní vodorovné dopravní značení - vodící čára těsně podél okraje vozovky. VDZ bude provedeno ve dvou etapách. Nejprve barvou po stabilizování vlastností vozovky v plastu.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno plastové profilované s reflexní úpravou. Provedení z hlediska přesnosti, hodnoty činitele jasů musí odpovídat ČSN 01 8020 a ČSN 01 8020 Z1 (dle příslušných tabulek). Použitá barva musí odpovídat "Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky" schváleného MD ČR, platného pro dané období.

Minimální hodnota retroreflexe na novém značení (tj. do dvanácti dnů od položení) musí být minimálně 200 mcd.lx-1.m-2, hodnota retroreflexe během záruky

nesmí klesnout pod 100 mcd.lx-1.m-2. Záruka je požadována 36 měsíců. Doklad o měření počáteční hodnoty bude součástí dokladů pro přejímku. Měření si zajistí dodavatel značení na vlastní náklady.

Definitivní vodorovné značení bude, na základě požadavku investora, provedeno rovnou v plastu.

Vodící čára V4 bude provedena v tl. 0,125, pokud není ve výkresech uvedeno.

C NAPOJENÍ NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

C.1.1 Připojení na dopravní infrastrukturu

Stávající stav nebude dotčen.

C.1.2 Návrh budoucího uspořádání silniční sítě

Nepředpokládá se změna v uspořádání silniční sítě.

C.1.3 Přístupy na pozemky

Přístupy na pozemky zůstanou zachovány i po realizaci záměru.

C.2 MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Způsob odvodnění se nemění. Veřejné osvětlení nebude dotčeno.

Napojení na jiné druhy technické infrastruktury nejsou.

D VLIV STAVBY NA DOPRAVU A JEJÍ ORGANIZACI, OKOLNÍ POZEMKY A STAVBY, MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH ÚČINKŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrhové parametry komunikace, počty a způsob připojení na silnici se nemění, nedochází ani ke změně v organizaci dopravy.

D.1 OCHRANA KRAJINY A PŘÍRODY

D.1.1 Přírodní podmínky oblasti

Zájmové území leží dle biogeografického členění České republiky (Culek, 1996) ve *Svitavském bioregionu*.

Poloha

Bioregion je tvořen opukovými hřbety a brázdami na permu, s významnými průlomovými údolními. Bioregion v minulosti tvořil významný spojovací koridor mezi oběma dnešními centry teplomilné bioty Moravou a Českou kotlinou. Na převážně vápnatých podkladech se střídají bohatší, ale monotónní typy společenstev, odpovídající 3. dubovo-bukovému a 4. bukovému vegetačnímu stupni. Potenciální vegetace je řazena do doubravy a svahy do dubohabrového háje.

Horniny a reliéf

Bioregion zahrnuje výše položené okrsky východočeské křídly, převahu mají spodno a středoturonské slínovce až písčité slinité vápence. Opukový kaňon (Peliny) tvoří i specifické ekotypy se zvláštní biotou. Reliéf má převážně charakter členitých vrchovin s výškovou členitostí 200-300m. Typická výška bioregionu je 350-600m.

Podnebí

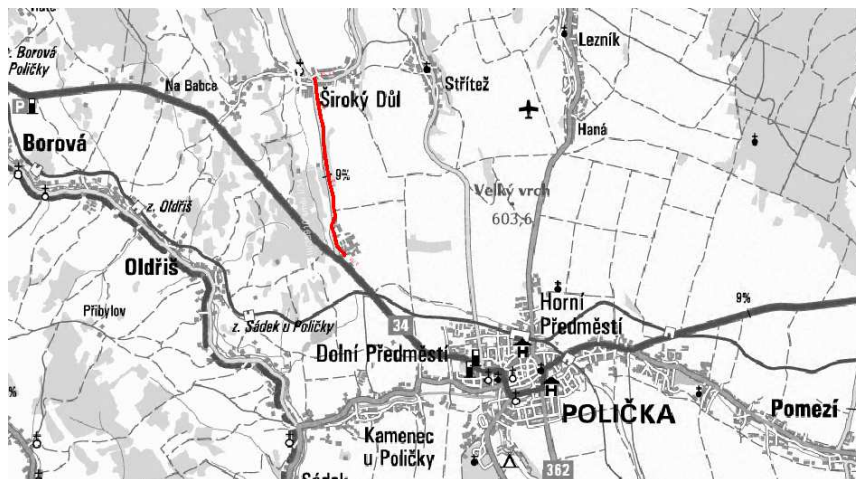
Dle Quitta leží bioregion v oblasti MT7. Bioregion je v průměru mírně teplý, okrajově chladnější, poměrně vlhký.

Půdy

Z půd mají největší rozsah typické kambizemě.

Biota

Bioregion se rozkládá v mezofytiku ve fytogeografickém okrese 63. Českomoravské mezihoří. Vegetační stupeň je suprakolinní až submontánní. Potenciální přirozenou vegetací jsou luhy představované asociacemi *Stellario-Alnetum glutinosae* a *Carici remotae-Fraxinetum*.



Obr.položka silnice III/35910 Široký Důl

D.1.2 Zvláště chráněná území

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná lze vyhlásit za zvláště chráněná. Kategorie zvláště chráněných území jsou: národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky

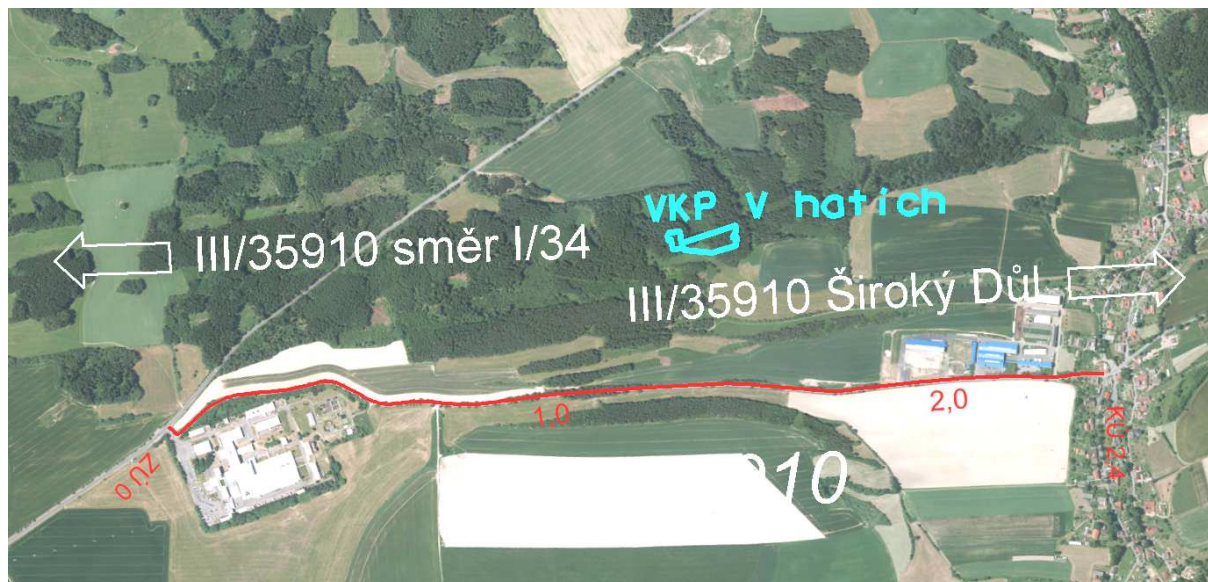
Navrhovaný záměr "Oprava silnice III35910 Široký Důl" nekříží žádná zvláště chráněná území přírody a není s nimi ani v žádném územním kontaktu.

D.1.3 Významné krajinné prvky

Pojem Významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi

být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

Stavba není v kolizi s žádným významným krajinným prvkem definovaným dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. ani s žádným významným krajinným prvkem podle § 6. Nejbližší významný krajinný prvek je VKP V hatích, který nebude stavbou dotčen.



Obr. nejbližší významný krajinný prvek „V hatích“ nebude stavbou dotčen

D.1.4 Natura 2000

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU.

Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích).

Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

Stavba “Oprava silnice III35910 Široký Důl“ nekříží žádnou lokalitu NATURA (evropsky významnou lokalitu, ptačí oblast) ani se nenachází v její blízkosti.

D.1.5 Vliv na mimolesní zeleň

Stavba “Oprava silnice III35910 Široký Důl“ nevyvolá žádný zásah do mimolesní zeleně

D.1.6 Vlivy na územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č.114/1992 Sb. tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních (lokálních) ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory.

Silnice III/35910 Široký Důl nezasahuje do žádného z prvků územního systému ekologické stability (ÚSES) krajiny. Nejblíže se nalézá lokální biocentrum Ke království a lokální biocentrum Východní strana. Nedojde k zásahu do prvků ÚSES viz obrázek prvků ÚSES.



Obr. prvky ÚSES

D.1.7 Památné stromy

Stavba není v kolizi s žádným památným stromem.

D.1.8 Ochrana nerostného bohatství

Chráněné ložiskové území dle § 16 zák. č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění, zajišťuje ochranu výhradního ložiska proti znemožnění nebo ztížení jeho dobývání.

Navrhovaná stavba není v kolizi ani se nenachází v její blízkosti žádná ložiska nerostných surovin a žádné dobývací prostory.

D.1.9 Vliv záměru na kulturní památky a archeologické lokality

Vliv na kulturní památky

V území dotčeném realizací posuzovaného záměru nejsou evidovány nemovité kulturní památky ani do něj nezasahují žádná ochranná pásma památkově chráněných souborů.



Obr.č.2 nejbližší národní nemovité kulturní památky

bod č.1 Národní kulturní památka Radnice u Poličky

bod č.2 Národní kulturní památka: název: Kostel sv. Jakuba Většího v Poličce s rodnou světničkou B. Martinů

Z dostupných podkladů není známo, že by dotčené území zasahovalo do zóny s předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

Archeologie

Pokud během stavebních prací dojde k archeologickým nálezům, je povinností investora splnit požadavky, které ukládá § 22 odst. 2 a § 23 odst. 2 a 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů:

- má-li se provádět stavební činnost na území s archeologickými nálezy, jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu akademie věd České republiky a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum,
- obdobně se postupuje, má-li se na takovém území provádět jiná činnost, kterou by mohlo být ohroženo provádění archeologických výzkumů,
- archeologickém nález, který byl učiněn při provádění stavebních prací, musí být učiněno oznámení Archeologickému ústavu akademie věd České republiky nebo nejbližšímu muzeu buď přímo nebo prostřednictvím obce, v jejímž územním obvodu k archeologickému nález došlo,
- úhrada záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987Sb., o státní památkové péči.

D.2 HLUK

Ochrana před hlukem vyplývá ze **zákona č.258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví ve znění pozdějších předpisů**. Pro dopravní hluk je významný především § 30 a § 31 tohoto zákona, který hovoří o povinnosti správců pozemních komunikací či železnic technickými opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity stanovené prováděcím předpisem (viz dále).

Podrobně ochranu před hlukem upravuje **Nařízení vlády č. 272/2011 Sb.** o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Toto nařízení vlády zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Hluk z provozu není řešen, stavbou nedojde ke změně dopravní zátěže a tím ani ke změně hlukového zatížení objektů na konci řešené komunikace. Ostatní část komunikace je vedena územím bez chráněné zástavby.

Hluk z výstavby - vzhledem k prováděným činnostem a krátkodobému působení hluku – většinou v území bez zástavby se tento aspekt nejeví jako příliš významný.

U čtyřech obytných objektů u křižovatky na konci stavby je třeba postupovat co nejohleduplněji a dodržet po dobu realizace stavby hygienický limit pro hluk z výstavby pro denní dobu (viz následující tabulka). V noční době stavební práce nebudou prováděny.

Tabulka – hygienické limity pro hluk z realizace stavby (základní hladina LAeq =50 dB pro den a 40 dB pro noc)

posuzovaná doba (hod)	korekce (dB)	celkový limit (dB)
od 6.00 do 7.00	+10	60
od 7.00 do 21.00	+15	65
od 21.00 do 22.00	+10	60
od 22.00 do 6.00	+5	45

D.3 EMISE Z DOPRAVY

Navrhovanou stavební úpravou nedojde ke zhoršení podmínek v okolí stávající komunikace. Kapacita silnice zůstává stejná.

D.4 VLIV ZNEČIŠTĚNÝCH VOD NA VODNÍ TOKY A VODNÍ ZDROJE

Stavba se nachází v hydrologickém povodí III. řádu Loučná a Labe od Loučné po Chrudimku (čhp 1-03-02), dílčí povodí Jalový potok (čhp 1-03-02-010). Stavební úpravou není přímo dotčen žádný vodní tok.

Silnice III/35910 je v úseku stavebních úprav částí východní hranice Chráněné oblasti přirozené akumulace vod Východočeská křída. V rámci stavební úpravy komunikace nebudou prováděny žádné zakázané činnosti uvedené v §2, NV č.

85/1981 Sb. o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Východočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér řeky Moravy.

V úseku od km cca 0,724-KÚ (od hranice k. ú. Široký Důl) je stanoveno ochranné pásmo II. stupně vodního zdroje Sebranice vrty V-1 a V-5a. Ochranné pásmo bylo stanoveno opatřením obecné povahy, které vydal Městský úřad Polička, odbor územního plánování, rozvoje a životního prostředí pod č. j.: MP/23646/2014/OÚP RaŽP/RK. Veřejná vyhláška pod uvedeným číslem jednacím uvádí omezení činnosti v tomto území. Z důvodu umístění v ochranném pásmu vodního zdroje podléhá stavba souhlasu vodoprávního úřadu dle §17 zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění.

Jímací objekty V1 a V5a jsou vrtané jímací vrty. Vrtem V1 je jímána zvodeň: svrchní křída - střední turon (kolektor C), jizerské souvrství; svrchní křída – cenoman (kolektor A), perucko-korycanské souvrství. Vrtem V5a je jímána zvodeň: svrchní křída – cenoman (kolektor A), perucko-korycanské souvrství. Jímací objekt Hnida pak představuje studnu, kterou je podchycen pramenní vrstevní vývěr střednoturonského kolektoru C. Za oblast infiltrace všech jímacích objektů jsou považovány výchozy hornin cenomanského a spodnoturonského stáří, které se nacházejí v úzkém pruhu západně od Širokého Dolu a transgredují na sousední hydrogeologický masív tvořený horninami poličského krystalinika, popř. budislavského masivu.

Stavební úprava komunikace po dokončení nevyvolá žádnou z činností, vyžadující opatření pro ochranné pásmo II. stupně uvedená v opatření obecné povahy vodoprávního úřadu MěÚ Polička . Kapacita komunikace se nemění.

Na základě požadavku vodoprávního úřadu MěÚ Polička bylo vypracováno hydrogeologického posouzení vlivu stavby na uvedené podzemní vodní zdroje osobou s odbornou způsobilostí v oboru hydrogeologie (RNDr. František Dragoun, SUDOP Praha a.s.).

Nejkratší vzdálenost stavby od jímacích zdrojů je cca 1,8 km (vzdušnou čarou). Vzhledem k faktu, že během stavby i po jejím dokončení budou zasakovány pouze srážkové vody ze stávající komunikace, nehrozí v důsledku významného ředění a dále samočisticí schopnosti horninového prostředí, nebezpečí zhoršení, nebo ohrožení jakosti jímaných podzemních vod, ve výše uvedených jímacích objektech. V daném území nedojde vlivem stavby k vzdouvání hladiny podzemní vody, ani ke kvalitativnímu ovlivnění povrchových a pozemních vod a ani k zásadní změně odtokových poměrů. Lze téměř zcela vyloučit jakékoliv negativní ovlivnění hlouběji se vyskytujících zvodní podzemních vod (křídový kolektor A a C).

V rámci provádění stavby opravy silnice v ochranném pásmu vodního zdroje bude zacházeno se závadnými látkami ve smyslu §39 zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění a vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění. V tomto případě se dle vyhlášky č. 450/2005 Sb. v platném znění jedná o zacházení se zvýšeným nebezpečím pro podzemní vody. Zhotovitel stavby je povinen učinit a dodržovat odpovídající opatření, aby jím používané závadné látky nevnikly do povrchových nebo podzemních vod. Před zahájením stavební činnosti bude dotčenému vodoprávnímu úřadu předložen plán opatření pro případ havárie („havarijní plán“) platný pro období výstavby. Havarijní plán bude splňovat všechny náležitosti uvedené vyhláškou č. 450/2005 Sb. v

platném znění. Součástí havarijního plánu bude také odborné stanovisko správce vodního zdroje a jeho ochranných pásem.

V úseku stavby ležícím v OPVZ nebudou zhotovitelem zřizována žádná zařízení staveniště se sklady a manipulačními plochami pro stavební chemii a jiné vodám závadné látky. Nebudou zde zřizovány odstavné plochy stavební mechanizace a dopravních prostředků.

Zhotovitel stavby = uživatel závadných látek je v případě havarijního úniku povinen postupovat dle schváleného plánu opatření pro případ havárie.

D.5 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Hlavní právní normou upravující oblast odpadového hospodářství je zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním související vyhlášky (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb., 294/2005 Sb., 352/2005 Sb., 341/2008 Sb. a 374/2008 Sb.) a nařízení vlády (č. 352/2014 Sb.).

Při realizaci předmětné stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Jedná se o odpady uvedené v následující tabulce č. 1 (způsob nakládání s uvedenými odpady je uveden pod tabulkou):

Tabulka č. 1 - Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby

Č.	Kód odpadu	Kategorie	Zařazení odpadu	Název odpadu dle katalogu odpadů	Jednotky	Množství	Způsob nakládání
1.	17 03 02	O	Kamenivo z konstrukce vozovky (stmelené asfaltem)	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	t	192,19	¹⁾
2.	17 05 04	O	Kamenivo (nestmelené)	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	705,4	²⁾
3.	17 05 04	O	Zemina odtěžená z krajnic a příkopů	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	t	3 714,1	³⁾

- ¹⁾ Odfrézovaný živičný kryt nebude odpadem. Bude využit v rámci stavby na nezpevněné krajnice.
- ²⁾ Kamenivo z podkladních vrstev vozovky doporučujeme přednostně zpracovat v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů (odvoz např. do recyklačního střediska stavebních odpadů Malinové Dolce v k.ú. Litomyšl) nebo využít k rekultivacím, případně k terénním úpravám v zájmovém území (např. využití odpadů k terénním úpravám v k.ú. Polička - motokrosová trať).
- ³⁾ Zeminu odtěženou z krajnic a příkopů navrhuje přednostně využít na povrchu terénu k terénním úpravám (např. využití odpadů k terénním úpravám v k.ú. Polička - motokrosová trať) nebo na rekultivace lidskou činností postižených pozemků v zájmovém území stavby.

Poznámka:

Vybraný zhotovitel stavby prokáže, že výkopová zemina splňuje podmínky pro využívání odpadů na povrchu terénu, které jsou stanoveny v § 12 a v příloze č. 11 vyhlášky MŽP ČR č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

V případě, že zemina nebude vyhovovat podmínkám pro využívání odpadů na povrchu terénu, bude odstraněna (v závislosti na míře znečištění) na příslušné skládce odpadů (např. skládka S-IO Malinové Dolce v k.ú. Litomyšl, případně skládka S-OO Třebovice v k.ú. Třebovice a Opatov v Čechách). Na skládkách skupiny S - ostatní odpad je možnost využití zeminy jako technologického materiálu na zajištění skládky za účelem technického zabezpečení (použití pro překryvné vrstvy).

E ŘEŠENÍ POŽADAVKŮ NA BEZPEČNOST STAVBY A ZÁKLADNÍ KONCEPCE ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Stavba musí být užívána v souladu s platnou legislativou EU, ČR a k účelu, ke kterému byla navržena.

Požadavky na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích jsou specifikovány na národní úrovni ČR soustavou zákonů, vyhlášek, dalších předpisů a technických norem, na úrovni správce silniční sítě interními předpisy. Při návrhu byly dodrženy požadavky dotčených předpisů všech úrovní, a to zejména na mechanickou odolnost a stabilitu, požární bezpečnost, ochranu zdraví osob a bezpečnost při užívání. Stavba je navržena tak, aby splňovala jmenované požadavky při běžné údržbě a působení běžně předvídatelných vlivů po dobu plánované životnosti stavby. Pro stavbu navržené konstrukce, výrobky a materiály zaručují, že stavba splní jmenované požadavky.

Bezpečnost provozu bude zajištěna svislým a vodorovným dopravním značením dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

V předmětném úseku nejsou žádná stávající záchytná bezpečnostní zařízení. S ohledem na charakter akce – obnova krytu vozovky s lokálními sanacemi konstrukce vozovky. Nejsou nová záchytná bezpečnostní zařízení navrhována.

V celém úseku v obci i mimo je navrženo doplnění VDZ – vodící čáry. Směrové sloupky po dohodě se zadavatelem nebudou doplňovány.

F ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY - VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Zásady řešení komunikací, ploch a objektů z hlediska užívání a přístupnosti pohybově a zrakově postižených.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Silnice III/35910 v nezastavěném a místní obslužná komunikace v zastavěném území není vybavena chodníky vyjma úseku před křižovatkou s I/34. Zde se do chodníku nezasahuje. Po úpravě se nezmění nadvýšení obruby.

Pohyb osob se sníženou schopností orientace a pohybu po vozovce bez doprovodu jiné osoby se nepředpokládá. Navrženou stavební úpravou – rekonstrukcí vozovky nebude dotčen stávající stav (rozhodující návrhové prvky komunikace).

G PODKLADY PRO VYTYČENÍ STAVBY

Oprava bude realizována na stávajícím silničním pozemku. V situaci jsou souřadnice hlavních bodů trasy. Souřadnice jsou v souřadném systému S-JTSK, výšky v Bpv. S ohledem na charakter akce – oprava vozovky je možno brát souřadnice jako orientační. Vznikly regresní analýzou geodeticky zaměřené původní trasy.

Průzkum inženýrských sítí byl proveden (viz související dokumentace). Před zahájením stavebních prací je nutno oslovit správce inženýrských sítí, přizvat správce inženýrských sítí k jejich vytyčení, aby nedošlo k jejich narušení a zásahu.

V Hradci Králové 23.2. 2015

Ing. Roman Petřík

SUDOP PRAHA a.s.

