

SEZNAM PŘÍLOH:

A.5. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

A.5. PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	KOLEKTIV		 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	ING. MARTINA RENZOVÁ	<i>Renzová</i>		
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN MACHEK	<i>Machek</i>		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA	<i>Bursa</i>		
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA	<i>Bursa</i>		
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: CHRUDIM	OBEČ: JENÍKOV, KAMENÍČKY	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC PARDUBICKÉHO KRAJE, DOUBRAVICE 98, 533 53 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	1292-16-3
AKCE: REKONSTRUKCE SILNICE II/343 JENÍKOV – KAMENÍČKY			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	1292
			DATUM:	03/2016
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBJEKT: A. SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
OBSAH: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				A.5.

Stavba: REKONSTRUKCE SILNICE II/343 JENÍKOV - KAMENIČKY

A.5. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

1.1. vyhodnocení současného stavu

Prvních cca 742.00 m dotčeného úseku komunikace II/343 je situováno v extravilánu mezi obcí Jeníkov a Kameničky, dalších cca 900.00 m v intravilánu obce Kameničky. Začátek rekonstrukce v km 28.700 provozního staničení je definován svislým dopravním značením konec obce Jeníkov a rekonstrukce končí v km 30.342 za křižovatkou se silnicí III/34311 v obci Kameničky. Bude vynechán úsek délky 34.00 m od cca km 1.293 – km 1.327 z důvodu budoucí samostatné opravy mostu ev. č. 343-015. Zájmový koridor je ohraničen silničními pozemky a vychází ze stávajícího uspořádání silničního tělesa.

Délka zájmového úseku komunikace je 1642.00 m.

Extravilánová část trasy je vedena jak v násypu, tak i v zářezu s funkčními příkopy. V intravilánu je odvodnění řešeno pomocí uličních vpustí a uzavřením do silničních obrub či do volné zeleně.

Prvních 100.00 m silnice stoupá, od tohoto místa až k mostu ev. č. 343-015 v km 1.311 klesá. Zbývajících úsek rekonstruované silnice klesá i stoupá.

Stávající niveleta komunikace je homogenní a není předpoklad výraznějších výškových úprav, navýšení oproti původní niveletě komunikace nebude.

Šířka v celém úseku respektuje stávající uspořádání, tj. v extravilánu: 6.45-7.10 m a v intravilánu: 5.85-6.90 m.

Stávající povrch komunikace je tvořen asfaltovým betonem, místy opatřeným regeneračním postřikem. Cca pod 130.00 mm asfaltobetonu se téměř v celém úseku nachází dlažba.

Současný povrch stávající komunikace vykazuje různé známky poškození a zvětrání. V úseku se nachází množství výtluků s postupným rozpadem na ploše, nehomogenita krytu vozovky, místy lokální deformace a trhliny.

Odvodnění komunikace II/343 je zajištěno vektorem podélných a příčných sklonů do otevřených příkopů, do volné zeleně či do uličních vpustí.

V dotčeném území se nachází podzemní i nadzemní vedení inženýrských sítí.

V prostoru staveniště a v blízkosti stavby se lokálně nachází stávající inženýrské sítě. Jedná se o elektrické nadzemní vedení VN i podzemní vedení NN ve správě ČEZ Distribuce a.s., telekomunikační vedení ve správě O2 Czech Republic a.s., STL plynovod ve správě RWE distribuční služby s.r.o a vodovod, kanalizace, místní rozhlas a veřejné osvětlení ve správě obce Kameničky.

1.2. měření a průzkumy

- Katastrální mapa
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci (01/2015)
- Informace o pozemcích
- Pochůzka spojená s místním šetřením před zahájením projektových prací (02/2015)
- Průzkum konstrukce vozovky DSP a.s. (12/2014)

Jelikož nebyla ke stávající vozovce k dispozici žádná projektová dokumentace, jež by spolehlivě definovala skladbu konstrukce vozovky, ani se nepodařilo dohledat záznamy o provedené výstavbě tohoto úseku nebo případných rekonstrukcích, bylo investorem objednáno provedení průzkumu konstrukčních vrstev vozovky formou jádrových vývrtů.

Cílem průzkumu bylo stanovení tloušťky konstrukčních vrstev vozovky v zájmovém úseku komunikace formou jádrových vývrtů. V daném úseku bylo provedeno 7 jádrových vývrtů Ø 100 mm. Vývrty byly provedeny na tloušťku konstrukční vrstvy vozovky.

Na základě pochůzky, spojené s místním šetřením a měřením, kterou provedl projektant před zahájením projektových prací PDPS, byl navržen rozsah prací s ohledem na zjištěné skutečnosti.

2. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY S POPISEM JEJÍHO PROVEDENÍ, MECHANICKÉ ODOLNOSTI A STABILITY

Jedná se o rekonstrukci havarijního stavu krytu ve stávajícím šířkovém i směrovém uspořádání.

Předmětem řešení je návrh optimálního, účelného a funkčního zkvalitnění havarijního stavu krytu zadaného úseku silnice II/343 v km 28.700 provozního staničení u svislého dopravního značení konec obce Jeníkov - km 30.342 provozního staničení v křížení s komunikací III/34311, kraj Pardubický, sejmutí nezpevněných krajnic, pročištění příkopů, vpustí a propustků, celoplošné frézování, rekonstrukce propustku a rekonstrukce čela propustku, pokládka vyrovnávací, ložné i obrusné vrstvy, úprava napojení na stávající kryt, úprava nezpevněných krajnic z R-mat, provedení vodorovného dopravního značení a obnova svislého dopravního značení.

Technické parametry navržené úpravy vycházejí ze stávajících poměrů a z tohoto hlediska nedojde ke změně uspořádání. Obrusná vrstva komunikace bude z asfaltového betonu ACO 11+ tl. 40 mm.

Návrh konstrukce vozovky vychází ze skutečného stavu ke dni zpracování PD z průzkumu konstrukce vozovky (12/2014), dále vizuální prohlídky a místních podmínek (02/2015).

Délka trasy navrhovaného havarijního úseku je 1642.00 m, šířka respektuje stávající uspořádání.

Jelikož je dopravní systém v dané lokalitě dlouhodobě funkční, není nutno provádět další stavební opatření, či úpravy.

2.1. Směrové řešení

Směrový průběh trasy a polohové uspořádání komunikace vychází ze stávajícího směrového uspořádání a plynule navazuje na přilehlé úseky silnic III/3439, III/34310 a III/34311. Silnice II/343 je v zájmovém úseku vedena jak ve směrových obloucích různých poloměrů, tak i ve směrově přímých úsecích.

2.2. Výškové řešení

Výškové řešení komunikace je dáno výškovou úrovní obou hran navazujících úseků komunikace, výškovou úrovní hran stávajícího zemního tělesa a terénu a prostorovým napojením navazujících komunikací a hospodářských sjezdů, včetně přilehlých pozemků. Budoucí niveleta kopíruje v maximální míře stávající výškový průběh trasy. Prvních 100.00 m silnice stoupá, od tohoto místa až k mostu ev. č. 343-015 v km 1.311 klesá. Zbývajících úsek rekonstruované silnice klesá i stoupá.

2.3. Šířkové uspořádání

Komunikace je navržena ve stávajícím šířkovém uspořádání, tj. v šířce v extravilánu: 6.45-7.10 m a v intravilánu: 5.85-6.90 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen jako střechovitý cca 2.5%. Doplní se vodící čáry a střední dělicí čára š. 125 mm.

2.4. Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky je navržena s přihlédnutím k TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací.

Konstrukce asfaltového souvrství je zohledněna a upravena na konkrétní místní podmínky, zvyklosti a dané specifické charakteristické rysy dotčeného úseku.

Po vytyčení a vyznačení začátku, konce stavby a staničení bude provedeno celoplošné frézování průměrné tloušťky 130 mm na vrstvu z dlažby či do separace asfaltobetonových vrstev.

Dále bude provedeno odfrézování komunikace v napojeních na začátku a konci úseku z důvodu napojení a přeplátování spáry. **Odfrézovaný R-materiál nepoužitý do krajnic a do skladby konstrukce vozovky v místě rekonstruovaného propustku bude dopraven na skládku v areálu cestmistrovství v Hlinsku – cca 7 km, zde bude uložen bez poplatku.**

Strojně se očistí povrch, navazuje spojovací emulzní postřík PSE 0.5 kg/m², pokládka vyrovnávací vrstvy ACL 16+ tl. 30 mm, dále spojovací emulzní postřík PSE 0.3 kg/m² a pokládka ložné vrstvy ACL 16+ CRmB tl. 60 mm, tato vrstva má zvýšenou odolnost proti kopírování trhlin a poruch z podkladu. Ložná vrstva bude po pokládce opatřena spojovacím emulzním postříkem PSE 0.3 kg/m², na který bude v celé šířce provedena pokládka obrusné vrstvy ACO 11+ v tl. 40 mm.

Veškeré spáry v krytu a napojeních budou proříznuty, stlačeným vzduchem vyčištěny a ošetřeny asfaltovou emulzní modifikovanou zálivkou s posypem povrchu nehaseným vápnem, popř. lepicí páskou.

Navážení asfaltové směsi bude probíhat z přilehlého úseku komunikace II/343 nebo po III/3439 od I/34. Odvodnění vozovky bude zajišťovat dostatečný podélný a příčný sklon.

Oboustranný nános na nezpevněné krajnici bude odstraněn a bude doplněna nová krajnice z R-materiálu tl. 100 mm v šířce stávajícího stavu.

Konstrukce vozovky – extravilán

• Asfaltový beton	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřík emulzí	PSE	0.3 kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asf. beton modif. pryžovým granulátem	ACL 16+ CRmB	60 mm	ČSN EN 13108-1:2008, TP148
• Spojovací postřík emulzí	PSE	0.3 kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton - vyrovnávka	ACL 16+	30 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřík emulzí	PSE	0.5 kg/m ²	ČSN 73 6129
• Očištění povrchu			
• Celoplošné frézování průměrně tl. 130 mm na dlažbu			
Celkem obnova		130 mm	
Celkem nadvýšení průměrně		0 mm	

Konstrukce vozovky – intravilán

• Asfaltový beton	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřík emulzí	PSE	0.3 kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asf. beton modif. pryžovým granulátem	ACL 16+ CRmB	60 mm	ČSN EN 13108-1:2008, TP148
• Spojovací postřík emulzí	PSE	0.3 kg/m ²	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton - vyrovnávka	ACL 16+	30 mm	ČSN EN 13108-1:2008
• Spojovací postřík emulzí	PSE	0.5 kg/m ²	ČSN 73 6129
• Očištění povrchu			
• Celoplošné frézování průměrně tl. 130 mm na dlažbu nebo do separace asfaltobetonových vrstev			
Celkem obnova		130 mm	
Celkem nadvýšení průměrně		0 mm	

Stávající nezpevněné hospodářské sjezdy budou dosypány R-materiálem a stávající zpevněné vyasfaltovány tak, aby bylo možné zhotovit souvislé napojení na nově provedenou vozovku.

2.5. Odvodnění

Odvodnění vozovky bude zajišťovat dostatečný podélný a příčný sklon nového pokrytí vozovky. Podélné a příčné sklony daného úseku jsou dostatečné pro odvedení srážkových a vyvzlínaných vod do záchytných zařízení nebo podloží.

V rámci stavby bude provedeno pročištění stávajících příkopů v mocnosti 0,3 m³/m.

Propustek v km 0.349 – stávající šikmý kamenný propustek s obdélníkovým otvorem (proměnné šířky 1.5 – 1.8 m a proměnné výšky 1.0 – 1.5 m) dl. 11.1 m převádějící vodu jako hlavní odvodňovací zařízení z levé strany komunikace na pravou bude pročištěn. Na vtokové straně dojde k ubourání stávající římsy, nadbetonávce a vybudování ŽB monolitické římsy (C30/37-XF4, XD3) šířky 600 mm s napojením do stávající stropní monolitické konstrukce propustku pomocí vlepených kotevních prvků. Na římsu ve sklonu 4.0% se osadí ocelové dvoumadlové zábradlí. Vtokové žulové čelo se očistí od vegetace a provede se případné přespárování. Do svislých stěn propustku bude pod ochranou rozepření těchto stěn provedena cementová injektáž (Ø vrtu min. 25 mm dl. min. 400 mm). Na výtokové straně vpravo si obnova rozpadlé části svislého čela (svislost čela zůstane zachována, neboť je zde návaznost na část nerekonstruovanou, která je ve stávajícím stavu svislá) a svislé stěny uvnitř propustku vyžádá kácení stromu do obvodu kmene 0.8 m na p.č. 689/2 v k.ú. Jeníkov u Hlinska ve vlastnictví PK. Dojde k dočasnému podepření stávající monolitické stropní konstrukce propustku z výdřevy a k odstranění rozpadlých částí propustku. Na podkladní beton (C12/15-X0) se provede ŽB monolitický základ (C25/30-XA1) tloušťky 400 mm a ŽB monolitické křídlo (C30/37-XF2, XD1) tl. 800 mm s ŽB monolitickým dříkem (C30/37-XF2, XD1) tl. 800 mm. Za dříkem a křídlem propustku je navržen drenážní trativod DN min 150 mm včetně geotextilie. Provede se zásyp základu a zásyp za opěrou. Ve dně propustku se položí kamenná rovnánina v tl. 300 mm. Stávající ubouraná římsa se nahradí ŽB monolitickou římsou (C30/37-XF4, XD3) šířky 600 mm ve sklonu 4.0%, na ni bude osazeno ocelové dvoumadlové zábradlí. Konstrukce vozovky v místě obnovy propustku bude následující: vrstva R-materiálu R-MAT tl. 150 mm, R-materiál R-MAT tl. 200 mm, asfaltový beton ACL 16+ tl. 60 mm, spojovací postřík emulzí PSE 0.5kg/m², vyrovnávka z asfaltového betonu ACL 16+ tl. 30 mm, spojovací postřík emulzí PSE 0.3kg/m², asfaltový beton modifikovaný pryžovým granulátem ACL 16+ CRmB tl. 60 mm (vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin), spojovací postřík emulzí PSE 0.3kg/m² a asfaltový beton ACO 11+ tl. 40 mm. Ve zbývajících částech bude rekonstrukce konstrukce vozovky provedena jako v celé části extravilánu – po odfrézování tl 130 mm až na dlažbu a očištění povrchu se provede spojovací postřík emulzí PSE 0.5kg/m², vyrovnávka z asfaltového betonu ACL 16+ tl. 30 mm, spojovací postřík emulzí PSE 0.3kg/m², asfaltový beton modifikovaný pryžovým granulátem ACL 16+ CRmB tl. 60 mm (vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin), spojovací postřík emulzí PSE 0.3kg/m² a asfaltový beton ACO 11+ tl. 40 mm. Během obnovy výtokové části propustku bude osazeno mezi výkop a jízdní pruh ve směru na Hlinsko silniční betonové svodidlo. (příloha B.2.3. – Propustek v km 0.349)

Propustek v km 0.442 – stávající kolmý propustek převádějící vodu z levého příkopu na pravou stranu komunikace. Bude provedena obnova celého propustku. Stávající výškově vychýlené betonové trouby DN600 dl. 10.2 m budou nahrazeny novými ŽB (C40/50-XF4, XA3) DN600 v délce 11.3 m. Betonové trouby se uloží na podkladní betonové pražce, betonové sedlo (C25/30-XF2, XC2), podkladní beton (C12/15-X0) a podsyp tl. 150 mm ve sklonu 1.44 %. Trouby se obetonují v tl. 100 mm, aplikuje se penetrační a 2x asfaltový nátěr, položí se geotextilie a následně se zasypou trouby hutněným obsypem po vrstvách v tl. max. 150 mm. Konstrukce vozovky v místě propustku bude následující: vrstva R-materiálu R-MAT tl. 150 mm, R-materiál R-MAT tl. 200 mm, asfaltový beton ACL 16+ tl. 60 mm, spojovací postřík emulzí PSE 0.5kg/m², vyrovnávka z asfaltového betonu ACL 16+ tl. 30 mm, spojovací postřík emulzí PSE 0.3kg/m², asfaltový beton modifikovaný pryžovým granulátem ACL 16+ CRmB tl. 60 mm (vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin), spojovací postřík emulzí PSE 0.3kg/m² a asfaltový beton ACO 11+ tl. 40 mm. Vtokové i výtokové čelo se vydláždí ze žulové dlažby tl. 200 mm do lože tl. 140 mm (C16/20nXF1) s vyspárováním na maltu cementovou MC 25 do betonového zajišťujícího prahu 400/600 mm (C20/25nXF3). Přilehlý svah propustku u vtoku i výtoku je ve spádu 1:1, v tomto sklonu bude seříznuta i první a poslední trouba propustku. Obnova propustku bude provedena za pomoci zapážených stavebních jámy po částech, aby byl zajištěn provoz místní obsluhy a autobusů alespoň po polovinách vozovky. (příloha B.2.4. – Propustek v km 0.442)

Stávající podélné propustky, uliční vpusti a kanalizační vedení převádějící vodu v příkopu budou vyčištěny.

3. PROVÁDĚNÍ STAVBY

3.1. Přípravné práce

V rámci přípravných prací budou uvolněny pozemky v daném území. Dále bude nainstalováno provizorní dopravní značení po odsouhlasení s DI PCR. Dle potřeby budou připraveny skladovací plochy materiálu a zřízeno zařízení staveniště podle nutnosti a vlastního zajištění zhotovitele stavby.

Před zahájením prací zajistí zhotovitel vytyčení všech inženýrských sítí jejich kompetentními správci. V situaci jsou tato vedení zakreslena orientačně. Trasa bude prověřena detektorem a fixována dřevěnými kolíky s reflexním sprejem. Vytyčení bude řádně zaznamenáno ve stavebním deníku. Dodavatel nesmí zahájit výkopové práce před vytyčením a ověřením podzemních vedení zástupci správců sítí. Veškeré práce je nutno provádět s maximální opatrností, aby nedošlo k poškození podzemních i nadzemních vedení jak křížujících, tak souběžně vedených.

Stavba a přilehlé úseky budou označeny dle výkresu Dočasného dopravního opatření, které vycházelo z TP 66 Zásady pro přechodné dopravní značení na PK.

Dočasné dopravní opatření a značení bude před jeho vyznačením konzultováno a odsouhlaseno správcem komunikace a Policií ČR DI. Na dočasné dopravní opatření bude vydáno stanovení o dočasném dopravním značení, které zajistí zhotovitel stavby. V extravilánové části rekonstruovaného úseku se nachází souběžně vedená cyklostezka (v Jeníkově i v Kameničkách navazující na stávající chodník).

Dopravní značení bude probíhat ve dvou etapách:

Dotčený úsek je navržen realizovat ve dvou etapách za postupné úplné dopravní uzávěry (bude ovšem umožněn průjezd linkové dopravy a průjezd vlastníkům přilehlých nemovitostí).

První etapa – od svislého dopravního značení konec obce Jeníkov po křižovatku se silnicí III/3439 v obci Kameničky (km 0.000 – km 1.250) - sejmutí nezpevněných krajnic, pročištění příkopů, vpustí a propustků, celoplošné frézování, rekonstrukce propustku a rekonstrukce čela propustku, pokládka vyrovnávací, ložné i obrusné vrstvy, úprava napojení na stávající kryt, úprava nezpevněných krajnic z R-mat, provedení vodorovného dopravního značení a obnova svislého dopravního značení.

Druhá etapa – od křižovatky se silnicí III/3439 v obci Kameničky po křižovatku se silnicí III/34311 (km 1.250 – km 1.642) - sejmutí nezpevněných krajnic, pročištění vpustí, celoplošné frézování, pokládka vyrovnávací, ložné i obrusné vrstvy, úprava napojení na stávající kryt, úprava nezpevněných krajnic z R-mat, provedení vodorovného dopravního značení.

Předpokládaná doba rekonstrukce je jeden měsíc.

Po tuto dobu bude veškerý provoz (kromě průjezdu linkové dopravy a průjezdu vlastníkům přilehlých nemovitostí) převeden na objízdnou trasu po silnici I/34 z Hlinska směr Polička, dále po II/354 směr Svatka a po II/343 směr Herálec a zpět. Schéma dočasného dopravního opatření je v samostatném objektu SO 001.

3.2. SO 101 – Obnova silnice

Popis a rozsah stavebních prací je podrobně popsán v odstavci 2.

Stavební odpad bude dopraven na řízenou skládku Hlinsko – Srní.

Prostory dotčené stavbou budou vráceny do stavu před jejím započítím.

Stávající nezpevněné hospodářské sjezdy budou dosypány R-materiálem a stávající zpevněné vyasfaltovány tak, aby bylo možné zhotovit souvislé napojení na nově provedenou vozovku

4. NAPOJENÍ STAVBY NA DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Řešené území se nachází v katastrálním území Jeníkov u Hlinska a Kameničky. Dotčený úsek komunikace II/343 je situován v extravilánu mezi obcí Jeníkov a Kameničky a v intravilánu obce Kameničky za křižovátku se silnicí III/34311 v délce 1642,0 m. Bude vynechán úsek délky 34,00 m od cca km 1,293 – km 1,327 z důvodu budoucí samostatné opravy mostu ev. č. 343-015.

Stávající silnice II/343 Seč – Svratka, navazující v Seči na II/337 od křiž. s II/125 u Uhlířských Janovic - Skuteč a ve Svratce na II/354 od křiž. s II/358 u Předhradí – křiž. II/602 u Svařenova. V obci Kameničky na silnici II/343 navazují silnice III/3439 směr Kladno – Kameničky, silnice III/34310 směr Kameničky – Filipov a silnice III/34311 směr Kameničky – křiž. s II/343.

Daný úsek silnice II/343 má stoupající charakter a je součástí silniční sítě Pardubického kraje. Komunikace je využívána jednak místní obslužnou dopravou i jako spojení měst Hlinsko a Svratka.

Stavba zahrnující všechny části se nachází v navržených plochách, které jsou v provozním stávajícím stavu. Poloha povrchu vozovky a jejich návazností je navržena se zachováním stávajícího přílehlého prostorového uspořádání a vzájemných souvislostí.

5. VLIV STAVBY NA DOPRAVU A JEJÍ ORGANIZACI, OKOLNÍ POZEMKY A STAVBY

Dopravní značení bude probíhat ve dvou etapách:

Dotčený úsek je navržen realizovat ve dvou etapách za postupné úplné dopravní uzávěry (bude ovšem umožněn průjezd linkové dopravy a průjezd vlastníkům přílehlých nemovitostí).

První etapa – od svislého dopravního značení konec obce Jeníkov po křižovátku se silnicí III/3439 v obci Kameničky (km 0,000 – km 1,250) - sejmutí nezpevněných krajnic, pročištění příkopů, vpustí a propustků, celoplošné frézování, rekonstrukce propustku a rekonstrukce čela propustku, pokládka vyrovnávací, ložné i obrusné vrstvy, úprava napojení na stávající kryt, úprava nezpevněných krajnic z R-mat, provedení vodorovného dopravního značení a obnova svislého dopravního značení.

Druhá etapa – od křižovátky se silnicí III/3439 v obci Kameničky po křižovátku se silnicí III/34311 (km 1,250 – km 1,642) - sejmutí nezpevněných krajnic, pročištění vpustí, celoplošné frézování, pokládka vyrovnávací, ložné i obrusné vrstvy, úprava napojení na stávající kryt, úprava nezpevněných krajnic z R-mat, provedení vodorovného dopravního značení.

Předpokládaná doba rekonstrukce je jeden měsíc.

Po tuto dobu bude veškerý provoz (kromě průjezdu linkové dopravy a průjezdu vlastníkům přílehlých nemovitostí) převeden na objízdnou trasu po silnici I/34 z Hlinska směr Polička, dále po II/354 směr Svratka a po II/343 směr Herálec a zpět. Objízdné trasy budou vyznačeny IS11a a dále po trase objížděky v křižovátkách IS11b označující směr objížděky. Schéma dočasného dopravního opatření je v samostatném objektu SO 001.

Stavbou nebudou zhoršeny odtokové poměry sousedních pozemků. Pozemky jsou řešeny v části projektové dokumentace F.1. – Záborový elaborát.

6. MINIMALIZACE NEGATIVNÍCH ÚČINKŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Prvních cca 742,00 m dotčeného úseku komunikace II/343 je situováno v extravilánu mezi obcí Jeníkov a Kameničky, dalších cca 900,00 m v intravilánu obce Kameničky. Začátek rekonstrukce v km 28,700 provozního staničení je definován svislým dopravním značením konec obce Jeníkov a rekonstrukce končí v km 30,342 za křižovátkou se silnicí III/34311 v obci Kameničky. Bude vynechán úsek délky 34,00 m od cca km 1,293 – km 1,327 z důvodu budoucí samostatné opravy mostu ev. č. 343-015. Zájmový koridor je ohraničen silničními pozemky a vychází ze stávajícího uspořádání silničního tělesa.

Při výstavbě je nutné dodržovat platné právní předpisy o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Z právních předpisů vyplývají hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a chráněném venkovním prostoru.

Vzhledem k charakteru stavby s určitým podílem bouracích prací je nutné po určitou dobu počítat se zvýšenou hladinou hlučnosti a prašnosti. Dlouhodobě se však nejedná o negativní ovlivnění životního prostředí. Pouze při realizaci stavby dojde ke zhoršení životního prostředí v úseku stavby stavebními pracemi, pohybem a hlukem stavebních mechanismů. Zhotovitel stavby zajistí, aby uvedené negativní vlivy omezil na minimum.

S ohledem na charakter stavby je nutné během výstavby dodržovat také ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální míře omezit hluk a prašnost.

Na staveništi ani na případných plochách zařízení stavby nebudou skladovány PHM a oleje a nebudou prováděny opravy stavebních strojů.

Veškerý stavební materiál použitý pro stavbu musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Po dokončení stavby bude charakter zatížení okolí v tomto smyslu stávající. Stavba a její provoz neovlivní negativně životní prostředí okolí, ani ráz krajiny. Navržená stavba odpovídá platným předpisům, týkajících se ochrany životního prostředí.

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

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.

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.

Návrh rekonstrukce výše uvedeného úseku silnice II/343 odpovídá požadavkům na budoucí provoz, účelnost, trvanlivost a bezpečnost z hlediska silničního provozu.

8. ZÁSADY ŘEŠENÍ BEZBARIÉROVÉHO UŽÍVÁNÍ - PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavba se nachází ve stávajícím koridoru a ploše, které zůstanou ve stejném provozním stavu. Poloha a návaznost celého dotčeného úseku silnice II/343 je navržena se zachováním stávajícího přilehlého prostorového uspořádání a vzájemných souvislostí. Podélný sklon komunikace je nižší než 8.33%.

Ustanovení Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb budou dodržena, nejsou v rozporu a není tedy nutné navrhovat jiná opatření.

9. PODKLADY PRO VYTYČENÍ STAVBY

Ve stupni PDPS je pro jednoduchost stavby podkladem pro vytyčení staničení osy po 100,0 m. Závazný je také stávající stav komunikace, který jakožto podklad pro vytyčení nového stavu plně vyhovuje.

Ve Vysokém Mýtě 03/2016

Renzová
Ing. Martina Renzová