



A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Projektová dokumentace je zpracována dle vyhlášky č. 146/2008 Sb.

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: „Rekonstrukce silnice III/368 23 Kunčina, PD“ <u>SO 101 Komunikace 1 – realizace v I.Etapě</u> <u>k.ú. Nová Ves u Moravské Třebové</u> 1356/87, 223/6, 1356/60, 1356/31, 258/1, 271, 110, 109/1, 1356/36, 302, st.96, 303, 22/1, 2340, 1356/21, 395/2, 2347, 1356/27, 1356/30, 1356/37, 108/1, 1356/39, 1356/15, 337/2, 1356/42, 1356/41, 395/1 <u>k.ú. Kunčina</u> 790/1, 790/6, 2902/5, 2896/38, 629, 2896/29, 550/1, 549, st.179/1, 2573/5, 676/1, 2573/8, 2902/4, 2684 <u>SO 102 Komunikace 2 - realizace v I.Etapě</u> 2902/3, 2575/32 <u>SO 103 – Komunikace 3 - realizace v I.Etapě</u> <u>k.ú. Kunčina</u> 2571/11, 2902/17, 438/10, 2902/2, 2902/16, 2902/19, 274, 2894/2, 2570/3, 244/6, 244/7, 219, 125/1, 126/1, 2570/25, 2570/7, 195/1, 2902/10, 21/2, 21/1, 2632/10, 18, 428/1, 428/2, 432/1, 280/1, 281, 283/1, 2571/16, 244/16, 244/14, 2902/6, 190/2, 190/1, 2902/9, 171/1, 2570/1, 2903/1, 2571/21, 2571/15, 375/2, 277, 2571/4, 2571/17, st.78, 279, 278 <u>SO 104 – Komunikace 4 - realizace v II.Etapě</u> <u>k.ú. Kunčina</u> 18, 2902/9, 6044, 4673, 6227, 6228, 4659 <u>SO 105 – Komunikace 5 - realizace v I.Etapě</u> <u>k.ú. Moravská Třebová</u> 3722/2, 3722/1
--------	--



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

	<p>SO 201 Propustek v km 2,146 06 - realizace v I.Etapě <u>k.ú. Nová Ves u Moravské Třebové</u> 395/2, 1356/87</p> <p>SO 801 – Sadové a terénní úpravy - realizace v I.Etapě</p>
KRAJ	: Pardubický
OBEC	: Kunčina, Moravská Třebová
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Moravská Třebová
CHARAKTER STAVBY	<p>Jedná se o rekonstrukci silnice III. třídy č.368 23 od napojení na silnici II/368 a dále pokračuje v obci Kunčina a místní část Kunčina Nová Ves.</p> <p>Jedná se o rekonstrukci silnice po vybudování nové splaškové kanalizace.</p> <p>Rekonstrukce spočívá ve vyfrézování stávajícího krytu, opravě lokálních poruch, případně sanace krajů vozovky a nové položení krytových a podkladních vrstev.</p> <p>Lokálně dojde k rekonstrukci silnice v celé konstrukční výšce, především v místě rekonstrukce stávajících příčných propustků.</p> <p>V zastavěné části obcí je navrženo ukotvení konstrukce do sil. obrub po levé straně ve směru staničení. V úsecích v nezastavěné části se navrhuje vozovku ukotvit do nezpevněné krajnice, tak jak je tomu ve stávajícím stavu.</p> <p>Lokálně dojde k rekonstrukci porušených krajů vozovky. Odvodnění silnice se navrhuje zachovat ve stávajícím režimu – ve velké míře s využitím stávajícího přirozeného odvodnění do silničních příkopů (vsaky) – příkopy budou reprofilovány, případně vybudování vsakovacích žebířů, v místě stávajících silničních obrub dojde k rekonstrukci sil. vpustí včetně kanal. přípojek, popřípadně doplnění liniového odvodnění – odvod. žláby s mříží.</p> <p>Dále dojde ke kompletní rekonstrukci 1 ks. příčného propustku u v objektu SO 101 Komunikce 1 v km 2,146 06.</p> <p>Je navrženo obnovení svislého a vodorovného dopravního značení v rozsahu řešeného úseku.</p> <p>Jedná se o práce, které zkvalitní stávající stav komunikace po vybudování nové splaškové kanalizace.</p> <p>Sadové a terénní úpravy – jedná se o zpětné zatravnění stávajících zelených ploch dotčených stavbou</p>
STUPEŇ PD	Dokumentace pro stavební povolení (DSP)
POZEMKY STAVBY	podrobněji viz. příloha





REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

	<p>SO 101 Komunikace 1 <u>k.ú. Nová Ves u Moravské Třebové</u> 1356/87, 223/6, 1356/60, 1356/31, 258/1, 271, 110, 109/1, 1356/36, 302, st.96, 303, 22/1, 2340, 1356/21, 395/2, 2347, 1356/27, 1356/30, 1356/37, 108/1, 1356/39, 1356/15, 337/2, 1356/42, 1356/41, 395/1</p> <p><u>k.ú. Kunčina</u> 790/1, 790/6, 2902/5, 2896/38, 629, 2896/29, 550/1, 549, st.179/1, 2573/5, 676/1, 2573/8, 2902/4, 2684</p> <p>SO 102 Komunikace 2 2902/3, 2575/32</p> <p>SO 103 – Komunikace 3 <u>k.ú. Kunčina</u> 2571/11, 2902/17, 438/10, 2902/2, 2902/16, 2902/19, 274, 2894/2, 2570/3, 244/6, 244/7, 219, 125/1, 126/1, 2570/25, 2570/7, 195/1, 2902/10, 21/2, 21/1, 2632/10, 18, 428/1, 428/2, 432/1, 280/1, 281, 283/1, 2571/16, 244/16, 244/14, 2902/6, 190/2, 190/1, 2902/9, 171/1, 2570/1, 2903/1, 2571/21, 2571/15, 375/2, 277, 2571/4, 2571/17, st.78, 279, 278</p> <p>SO 104 – Komunikace 4 <u>k.ú. Kunčina</u> 18, 2902/9, 6044, 4673, 6227, 6228, 4659</p> <p>SO 105 – Komunikace 5 <u>k.ú. Moravská Třebová</u> 3722/2, 3722/1</p> <p>SO 201 Propustek v km 2,146 06 <u>k.ú. Nová Ves u Moravské Třebové</u> 395/2, 1356/87</p> <p>SO 801 – Sadové a terénní úpravy</p>
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Nová ves u Moravské Třebové (705641) Kunčina (677141) Moravská Třebová (69806)
OBJEDNATEL	: Správa a údržba silnic Pardubického kraje Doubravice 98



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

 Správa a údržba silnic Pardubického kraje	533 53 Pardubice IČ: 00085031
PROJEKTANT 	: Prodin a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161 Odpovědný projektant: Jana Förstlová +420 725 601 925 ČKAIT: 0602529 Vypracoval: SO 101 – KOMUNIKACE 1 SO 102 – KOMUNIKACE 2 SO 103 – KOMUNIKACE 3 SO 104 – KOMUNIKACE 4 SO 105 – KOMUNIKACE 5 SO 201 – PROPUSTEK V KM 2,146 06 SO 801 – SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY Jana Förstlová +420 725 601 925 e-mail: jana.forstlova@prodin.cz Ing. činnost: Bohuslava Derková +420 724 374 189



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD Průvodní a souhrnná technická zpráva

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

a) Předmětem akce „Rekonstrukce silnice III/368 23 Kunčina“ je rekonstrukce stávající komunikace – ve stávajícím šířkovém uspořádání. Nedochází k novým záborům pozemků ani k novému rozšíření zpevněných ploch.

Rekonstrukce vozovky komunikace se navrhuje v provozním staničení silnice III/368 23 v úseku km 8,846 – 15,768 km.

Začátek rekonstrukce silnice je situován od svislého dopravního značení obec Kunčina – Nová Ves a končí u křižovatky se silnicí II/368 ve městě Moravská Třebová.

Požadavkem objednatele (i vzhledem ke stávajícím stísněným zájmovým poměrům) je zachovat stávající šířkové i výškové uspořádání komunikace.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci silnice po budování nové splaškové kanalizace (pokládání kanalizace jak v podélném, tak příčném směru vedení), je rekonstruovaný úsek rozdělen na 5 částí, zejména z důvodů existence stávajících mostů, které nejsou součástí rekonstrukce silnice.

Minimální šířka vozovky – resp. asfaltové obrusné vrstvy – 5,50 m – jedná se o stávající šířku vozovky, pouze v začátku úpravy z důvodů stávajících šířkových poměrů, existence vototeče po levé straně a stávajících silničních příkopů po pravé straně vozovky cca v délce 200 m je šířka vozovky min. 4,50 m.

Krajnice – šířka 0,50 m, 0,75 m – v případě osazení dz vodících sloupků

Úseky:

Zastavěná část I. Etapa realizace

SO 101 – Komunikace 1 – délka rekonstrukce 3,596 51 km - (Kunčina Nová Ves, Kunčina)

SO 102 – Komunikace 2 – délka rekonstrukce 0,162 11 km - (Kunčina – úsek mezi mosty)

SO 103 – Komunikace 3 – délka rekonstrukce 1,420 87 km – (Kunčina)

Nezastavěná část II. Etapa

SO 104 – Komunikace 4 – délka rekonstrukce 1,158 45 (k.ú. Kunčina)

SO 105 – Komunikace 5 – délka rekonstrukce 0,350 38 (k.ú. Moravská Třebová)

Rekonstrukce silnice se navrhuje provést pouze formou rekonstrukce asfaltového souvrství, doplnění (v koordinaci s plánovanou výstavbou chodníků) a rekonstrukci silniční bet. obruby po levé straně ve směru staničení, po pravé straně ve směru staničení dojde k doplnění sil. obruby pouze lokálně (viz. situace) – jedná se o úseky v zastavěné části obcí. Dále ukotvení do nepevněných krajnic.

V nezastavěné části se navrhuje zachování st. ukotvení do nepevněných krajnic.

V případě zjištění poruch pronikajících do podkladních vrstev vozovky se navrhuje obnova podkladních vrstev a případně sanace podloží, případně rekonstrukce celé vrstvy vozovky, zejména u rekonstruovaného stávajícího propustku v km 2,146 06 v objektu SO 101 – Komunikace 1.

Součástí rekonstrukce jsou další nezbytné nutné práce (doplnění vodorovného dopravního značení, reprofily příkopů, rekonstrukce stáv. propustků, rekonstrukce stáv. odvodnění a doplnění odvodňovacích prvků aj.)

Odvodnění:

odvodnění vozovky je navrženo s využitím stávajících odvodňovacích prvků – přirozené odvodnění – vsaky – přilehlá zeleň, reprofily silniční příkopy, případně vybudování vsakovacích žeber.

Je navržena rekonstrukce a doplnění odvodňovacích prvků (sil. vpusti, liniové odvodnění pomocí žlabů) – viz. situace. Stávající vpusti jeví dožitý stav a proto je navržena jejich rekonstrukce.

V rámci rekonstrukce silnice je navržena v plném rozsahu rekonstrukce stávajícího příčného propustku u objektu SO 101 v km 2,146 06 – objekt SO 201.

Zbývající příčné propustky – trouby propustků se navrhuje pročistit tlakovou vodou a vtoká a výtoková čela propustků rekonstruovat.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD Průvodní a souhrnná technická zpráva

Podélné propustky – v zastavěné části se navrhuje pročištění trub podélných propustků tlakovou vodou, v nezastavěné části se navrhuje pročištění trub a rekonstrukce případně doplnění svahových čel propustků.

Stávající dopravní značení bude rekonstruováno a doplněno. Bude doplněno vodorovné dopravní značení.

Zelené plochy dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu.

Řešený úsek je obsluhován linkovou autobusovou dopravou.

Realizace rekonstruovaného úseku se navrhuje provádět za omezení silničního provozu.



b) Zahájení stavby je předpokládáno v první polovině r. 2020. Stavba úseků 1,2,3 by měla být ukončena do konce r. 2020. Dokončení stavby – úseky 4,5 – předpoklad do konce roku 2023. Stavbu se navrhuje provádět ve dvou etapách – úseky 1,2,3 jedna etapa, úseky 4,5 – druhá etapa - za omezení provozu.

Stavbu se navrhuje provádět za omezení provozu po půlkách tj. v jednom jízdním pruhu.

c) Navržená stavba je v souladu s územním plánem. Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace. Tato stavba nevyžaduje závazné stanovisko orgánu územního plánování dle §96b zákona č. 183/2006 Sb., protože se nejedná o změnu v území - změnu jejího umístění.

d) Stávající vozovka vykazuje četné poruchy, jedná se o rekonstrukci vozovky po budování splaškové kanalizace, je navržena výměna asfaltového souvrství se zachováním stávajících podkladních vrstev vozovky, případně lokálně dle zjištění stavu dojde k rekonstrukci konstrukčních vrstev v plném rozsahu. Je navržena sanace krajů vozovky.

Dojde k opravě stávajících příčných a podélných propustků.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

- e) Technické řešení stavby nebude mít negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Provoz stavby nezhorší vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí v porovnání se stavem, kdy by k rekonstrukci nedošlo. Provedením rekonstrukce dojde k výraznému snížení prašnosti a hlučnosti v řešené lokalitě.
- f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření
- vztahy na dosavadní využití území - stavba nebude mít vliv na dosavadní využití území
 - vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území jiných stavebníků - v době zpracování projektové dokumentace dochází v místě stavby
 - Splašková kanalizace Kunčina (investice Obec Kunčina)
 - Výměna vodovodu Kunčina – II. etapa (investice –Skupinový vodovod Moravskotřebovská)
 - Uložení horního vedení NN do podzemních kabelů – (investice ČEZ Distribuce, a.s.)
 - v konci celého úseku (objekt SO 105 – je stavba napojena na připravovanou stavbu úpravy křižovatky II/368 x III/368 23)
 - změny staveb dotčených navrhovanou stavbou – navrhovanou stavbou nedejde ke změně staveb

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

- a) S ohledem na navrhované nebyla použita dokumentace k vydání rozhodnutí o umístění stavby.
- b) Stavba je v souladu s územním plánem.
- c) Bylo použito geodetické zaměření daného území a katastrální mapa, dále bylo využito podkladů o umístění inženýrských sítí dle informace od správců těchto sítí, v projektu jsou zpracovány i poskytnuté projekty splaškové kanalizace , projekt vodovodu, projekt el. zařízení.
- Na jaře roku 2019 (květen – červen, srpen) bylo provedeno geodetické zaměření mapového podkladu firmou GON Hradec Králové a.s. - viz.příloha B3 - Geodetický výkres.
- d) Jedná se o silnici III. třídy III/368 23.
- e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum – nerelevantní.

f) Diagnostický průzkum konstrukcí - Na řešeném úseku komunikace byl proveden „**Průzkum konstrukce vozovky silnice III/368 23 Moravská Třebová - Kunčina**“. Průzkum byl proveden v květnu 2019 Ing. Františkem Haburajem, Ph.D. - viz. příloha – Průzkum konstrukce vozovky.

V daném řešeném úseku byla provedena diagnostika stávajícího stavu vozovky pomocí jádrových vývrtů D 150 mm konstrukčních vrstev. Celkem bylo provedeno 29 ks jádrových vývrtů. Toto lze považovat za dostatečně reprezentativní vzorek – podrobněji viz. příloha G.

Vrty byly provedeny na celou tloušťku konstrukce vozovky tak, aby bylo možno spolehlivě stanovit tloušťku konstrukčních vrstev vozovky. Místa provedených vrtů byla stanovena s ohledem na stav komunikace po její předběžné prohlídce tak, aby měla maximální vypovídající hodnotu o zájmovém úseku komunikace.

Na řešeném úseku komunikace byl proveden „**Průzkum konstrukce vozovky – stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků silnice III/368 23 Moravská Třebová - Kunčina**“. Průzkum byl proveden



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD Průvodní a souhrnná technická zpráva

v srpnu/září 2019 Ing. Františkem Haburajem, Ph.D. - viz. příloha – Průzkum konstrukce vozovky a stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků v asfaltových směsích konstrukčních vrstev vozovovek.

Celkem bylo provedeno 13 ks jádrových vývrtů D 100 mm.

Půzkumné vývrty byly provedeny na celkovou tloušťku stmelných vrstev vozovky. Vývrty byly provedeny ve vozovkách s kratem z hutněných asfaltových vrstev. Celková plocha zájmové oblasti komunikace nepřesahuje 40 000 m².

g) Hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech – nerelevantní.

h) Klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti) – nerelevantní.

i) Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně – stavba se nenachází v památkové rezervaci nebo památkové zóně.

4 ČLENĚNÍ STAVBY

Způsob číslování a značení projektové dokumentace vychází z vyhlášky 146/2008. PD je rozdělena na stavební objekty s označením taktéž v souladu s vyhláškou 146/2008.

V průběhu projekčních prací došlo k rozdělení na následující stavební objekty:

Celá stavba je členěna na 7 stavebních objektů:

Zastavěná část

SO 101 – Komunikace 1 (Kunčina Nová Ves, Kunčina)

SO 102 – Komunikace 2 (Kunčina – úsek mezi mosty)

SO 103 – Komunikace 3 (Kunčina)

SO 201 – Propustek v km 2,146 06 (v úseku objektu SO 101)

Nezastavěná část

SO 104 – Komunikace 4 – (k.ú. Kunčina)

SO 105 – Komunikace 5 – (k.ú. Moravská Třebová)

SO 801 – Sadové a terénní úpravy

5 PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků:

- v době zpracování projektové dokumentace dochází v místě stavby k výstavbě splaškové kanalizace
- dále bude probíhat v první polovině roku 2020:
 - realizace akce rekonstrukce vodovodů plánováno cca v období (březen – květen 2020)
 - realizace akce ČEZ Distribuce – pokládání el. nadzemního vedení do země (předpoklad realizace v období červen – srpen)



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

- v konci celého úseku (objekt SO 105 – je stavba napojena na připravovanou stavbu úpravy křižovatky II/368 x III/368 23)
- dále v době zpracování PD probíhá zpracování projektové dokumentace na akci: Chodníky v obci Kunčina (zpracovatel firma Prodin a.s.)

b) Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

c) Přístup na stavbu bude možný z přilehlých veřejně přístupných komunikací.

d) Dojde k částečnému omezení provozu v řešených úsecích. Přístup vlastníků nemovitostí bude omezen na minimum, vždy s ohledem na konkrétní stavební práce.

Při dokončovacích pracích dojde k omezení provozu, především formou snížení maximální povolené rychlosti v místě lokálních oprav, předpoklad je 20 km/h.

Přechodné dopravní značení během provádění stavebních prací bude provedeno dle konkrétních podmínek dle TP 66 – „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“.

Stavba úseků 1,2,3 by měla být ukončena do konce r. 2020. Dokončení stavby – úseky 4,5 – předpoklad do konce roku 2023. Stavbu se navrhuje provádět ve dvou etapách – úseky 1,2,3 jedna etapa, úseky 4,5 – druhá etapa - za omezení provozu.

Stavbu rekonstrukce vozovky v intravilánu obcí se dále navrhuje provádět po polovinách a po jednotlivých mezikřižovatkových úsecích za podmínky, realizovat dva úseky najednou ve vzájemné vzdálenosti alespoň 2 km.

Pozor!!! V území se nachází podniky zabývající se zemědělskou výrobou.

Je proto zapotřebí provést zejména zemní práce v jarních měsících z důvodu letních zemědělských prací a potřeby odvést komodity ze zemědělských polí.

Návrh počítá stavbu provádět :

V intravilánu obcí – stavbu provádět cca **v 10 úsecích (objekty SO 101,2,3 a SO 201) – délka výstavby 9 měsíců za podmínky realizace dvou úseků najednou v minimálním odstupu alespoň 2,00 km.**

Bude návěstěno omezení vjezdu – zákaz vjezdu nákladních automobilů do 3,5 t s dodatkovou tabulkou do 3,5 t a textem mimo dopravní obsluhu.

V extravilánu – tj. úseky objektů **SO 104 – 105** - budou prováděny za omezení provozu po polovinách tj, v jednom jízdním pruhu – **délka výstavby 6 měsíců**

V rámci rekonstrukce vozovky se navrhuje stavbu provádět po úsecích v jednom pruhu řízeným přenosným světelně signalizačním zařízením, případně řízenými pracovníky stavby, – podrobněji viz. příloha E – ZOV.



6 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

- a) Vlastníkem stavebních objektů SO 101 - 105 – Komunikace, SO 201 - Propustek v km 2,146 06, SO 801 – Sadové a terénní úpravy je Pardubický kraj.
- b) Jedná se o veřejně přístupnou komunikaci.

7 PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

- a) Jednotlivé stavby dle stavebních objektů mohou být předávány do předčasného užívání, především s ohledem na zajištění přístupu k nemovitostem.
- b) S ohledem na minimalizaci omezení přístupu k nemovitostem, je možné dílčí předčasné užívání jednotlivých staveb ale (vždy po dohodě stavebník, stavební úřad).

8 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1. Souhrnný popis

- g) Předmětem projektu „Rekonstrukce silnice III/368 23 Kunčina“ je rekonstrukce stávající komunikace po budování nové splaškové kanalizace v obci. –ve stávajícím šířkovém uspořádání. Nedochází k novým záborům pozemků ani k novému rozšíření zpevněných ploch.

Rekonstrukce vozovky komunikace se navrhuje v provozním staničení silnice III/368 23 v úseku 8,846 – 15,768 km .

Začátek rekonstrukce silnice je situován od svislého dopravního značení obec Kunčina – Nová Ves a končí u křižovatky se silnicí II/368 ve městě Moravská Třebová.

Požadavkem objednatele (i vzhledem ke stávajícím stísněným zájmovým poměrům) je zachovat stávající šířkové i výškové uspořádání komunikace.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci silnice po budování nové splaškové kanalizace, je rekonstruovaný úsek rozdělen na 5 částí, zejména z důvodů existence stávajících mostů, které nejsou součástí rekonstrukce silnice.

Minimální šířka vozovky – resp. asfaltové obrusné vrstvy – 5,50 m – jedná se o stávající šířku vozovky, v obloucích rozšířené dle platných zákonů a norem.

Minimální šířka vozovky – resp. asfaltové obrusné vrstvy – 5,50 m – jedná se o stávající šířku vozovky, pouze v začátku úpravy z důvodů stávajících šířkových poměrů, existence vototeče po levé straně a stávajících silničních příkopů po pravé straně vozovky cca v délce 200 m je šířka vozovky min. 4,50 m.

Krajnice – šířka 0,50 m, 0,75 m– v případě osazení dz vodících sloupků

Úseky:

Zastavěná část

SO 101 – Komunikace 1 – délka rekonstrukce 3,596 51 km - (Kunčina Nová Ves, Kunčina)

SO 102 – Komunikace 2 – délka rekonstrukce 0,162 11 km - (Kunčina – úsek mezi mosty)

SO 103 – Komunikace 3 – délka rekonstrukce 1,420 87 km – (Kunčina)

Nezastavěná část

SO 104 – Komunikace 4 – délka rekonstrukce 1,158 45 (k.ú. Kunčina)

SO 105 – Komunikace 5 – délka rekonstrukce 0,350 38 (k.ú. Moravská Třebová)



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD Průvodní a souhrnná technická zpráva

Rekonstrukce silnice se navrhuje provést pouze formou rekonstrukce asfaltového souvrství, doplnění (v koordinaci s plánovanou výstavbou chodníků) a rekonstrukci silniční bet. obruby po levé straně ve směru staničení, po pravé straně ve směru staničení dojde k doplnění sil. obruby pouze lokálně (viz. situace) – jedná se o úseky v zastavěné části obcí.

V nezastavěné části se navrhuje zachování st. ukotvení do nebezpečných krajnic.

V případě zjištění poruch pronikajících do podkladních vrstev vozovky se navrhuje obnova podkladních vrstev a případně sanace podloží, případně rekonstrukce celé vrstvy vozovky, zejména u rekonstruovaného stávajícího propustku v km 2,146 06 v objektu SO 101 – Komunikace 1.

Součástí rekonstrukce jsou další nezbytné nutné práce (doplnění vodorovného dopravního značení, reprofily příkopů, rekonstrukce stáv. propustků, rekonstrukce stáv. odvodnění a doplnění odvodňovacích prvků aj.)

Odvodnění:

odvodnění vozovky je navrženo s využitím stávajících odvodňovacích prvků – přirozené odvodnění – vsaky – přilehlá zeleň, reprofily silniční příkopy, případně vybudování vsakovacích žebířů.

Je navržena rekonstrukce a doplnění odvodňovacích prvků (sil. vpusti, liniové odvodnění pomocí žlabů) – viz. situace. Stávající vpusti mají dožitý stav a proto je navržena jejich rekonstrukce, případně doplnění.

V rámci rekonstrukce silnice je navržena v plném rozsahu rekonstrukce stávajícího příčného propustku u objektu SO 101 v km 2,146 06 – objekt SO 201.

Zbývající příčné propustky – trouby propustků se navrhuje pročistit tlakovou vodou a vtoká a výtoková čela propustků rekonstruovat.

Podélné propustky – v zastavěné části se navrhuje pročistění trub podélných propustků tlakovou vodou, v nezastavěné části se navrhuje pročistění trub a rekonstrukce případně doplnění svahových čel propustků.

Stávající dopravní značení bude rekonstruováno a doplněno. Bude doplněno vodorovné dopravní značení.

Zelené plochy dotčené stavbou budou uvedeny do původního stavu.

Řešený úsek je obsluhován linkovou autobusovou dopravou.

Realizace rekonstruovaného úseku se navrhuje provádět za omezení silničního provozu.

8.2. Technický popis jednotlivých objektů

8.2.1. Pozemní komunikace

KOMUNIKACE – objekty SO 101,102,103,104,105

Požadavkem objednatele je zachovat stávající šířkové i výškové uspořádání komunikace.

Minimální šířka vozovky – resp. asfaltové obrusné vrstvy – 5,50 m – jedná se o stávající šířku vozovky, pouze v začátku úpravy z důvodů stávajících šířkových poměrů, existence vototeče po levé straně a stávajících silničních příkopů po pravé straně vozovky cca v délce 200 m je šířka vozovky min. 4,50 m.

Krajnice – šířka 0,50 m, 0,75 m – v případě osazení dz vodících sloupků

Navrhuje se následující postup rekonstrukce vzhledem k nálezům v diagnostickém průzkumu:

Celá nová konstrukce bude provedena v místech navržené rekonstrukce příčných propustků a u objektu SO 101 – KOMUNIKACE 1 v km 2,130 – 2,195 (cca v délce 65 m)

Návrh rekonstrukce, kde z hlediska výsledků diagnostického průzkumu není předpokládána rekonstrukce celé konstrukční vrstvy vozovky v celém šířce vozovky.

Provede se geodetické vytyčení stavby jak směrové, tak i výškové!!!!!!!

Provede se odřezování stávajícího asfaltobetonového krytu a vybourání stávajících konstrukčních vrstev z penetračního makadamu na úroveň 100 mm pod požadovanou niveletu budoucího krytu vozovky, tj.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

průměrná tloušťka frézování 100 mm. V místě, kde je tloušťka asfaltového souvrství + pent. makadam menší než 100 mm, dojde k odtěžení stáv. šterkové vrstvy. (z důvodu nenavyšování nivelety)

- V pruhu vozovky, kde je provedena provizorní konstrukce vozovky po vybudování splaškové kanalizace min. v šířce kynety kan. řadu dojde k odstranění této vrstvy cca 70 mm asfaltobetonu , odtěžení podkladní nestmelené vrstvy do hloubky pro tl. nově navrženého asfaltobetonového souvrství, vrstvy stmelené hydraulickými pojivy.

- **pozor !!! jelikož se jedná o velice dlouhý úsek, je zapotřebí postupovat po odtěžování a volby skládkování vybouraných materiálů dle diagnostických průzkumů vozovky**

- Po odfrézování asfaltových vrstev a případně odtěžení vrstvy penetračního makadamu, se povrch mechanicky očistí a provede se vizuální prohlídka s posouzením stavu a s vyznačením míst následných lokálních vysprávek již odfrézovaného povrchu (pokračující příčné trhliny, lokální rozpady konstrukčních vrstev, porušené okraje, apod.).

tato vrstva se očistí, případně přehutní

- Provedou se statické zatěžovací zkoušky pro kontrolu únosnosti podkladních vrstev – Min. modul přetvárnosti je požadován $E_{def,2} = 110$ MPa na podkladní vrstvě pod budoucím asfaltobetonovým souvrstvím
- v případě, že porucha bude pokračovat i do podkladních vrstev, dojde k sanaci krajů vozovky odtěžení dalších vrstev v tl. 150 mm v šířce min. 1,50 m a poslé dále v tl. 250 mm v šíři. min.1,50 m (viz. Vzorový příčný řez. V místě kynety nové kanalizace dojde k odtěžení vrstev v t. 150 mm v šířce min.1,80 m nad kynetou tj. s přesahem min. 0,40 m od kraje kynety.
- Provedou se statické zatěžovací zkoušky pro kontrolu únosnosti zemní pláně – Min. modul přetvárnosti je požadován $E_{def,2} = 45$ MPa na zemní pláni vozovky
- V místě kynety vozovky je požadován – Min. modul přetvárnosti $E_{def,2} = 80$ MPa na podkladní vrstvě pod vrstvou cementové stabilizace
- Pokud bude zjištěno neunosné podloží provede sanace výměnou
- v místě sanací se navrhuje mezi rostlou pláň a sanovanou vrstvou položit separační geotextilii 300 g/m²
- **sanovaná vrstva min. tl. 300 mm** je navržena za předpokladu že, podleží, nebude neunosné - ze šterkodrti případně z vyzískaného recyklovaného materiálu z kynety splaškové kanalizace splňující ČSN EN 13 285, z hlediska zjištění z diagnostického průzkumu vozovky je patrné, že v pokladních vrstvách se nacházejí stáv. šterkové vrstvy a jílovité podloží, v případě výskytu šterkových vrstev dodržení modul přetvárnosti je min. $E_{def,2} = 80$ MPa se doporučuje tyto vrstvy ponechat a sanaci provést pouze ve zbývajících šířkách, kde šterty chybí - (toto bude provedeno na základě schválení investora stavby a TDI stavby při KD) – Min. modul přetvárnosti je zemní pláni vozovky požadován $E_{def,2} = 45$ MPa
- položí se vrstva šterkodrti v tl. 250 mm v šířce min. 1,50 m po obu stranách, v místě nezpevněných krajnic bude pro zdárné odvonění směrem k příkopu vytaženo šterkové žebro – bude provedeno dle skutečnosti) – vrstvy se zhutní – předepsaný Min. modul přetvárnosti je požadován $E_{def,2} = 80$ MPa

v místě krajů vozovky se na podkladní vrstvu ze šterkodrti položí vrstva z cementobetonové stabilizace v tl. 150 mm v šířce min. 1,50 m od sil. obruby, v místě nezpevněných krajnic (1,50 m pod asf. krytem (obrusná vrstva) + a min. v šířce 0,25 m od hrany asfaltu podkladní vrstvy směrem k příkopu tj. min. protažení vrstvy cementové stabilizace cca o 250 mm od hrany podkladní vrstvy asfaltu – tento návrh je z důvodu zpevnění krajnice při možném přejetí krajnice těžkými vozidly. V místě kynety splaškové kanalizace se navrhuje tuto kynetu překrýt vrstvou cementové stabilizace s přesahem min. 400 mm od hrany kynety tj. v šířce 1,80 m.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

Vrstva z cementové stabilizace bude provedena dle ČSN 73 6124 – 1 – Stavba vozovek – Vrstvy ze směsí stmelovaných hydraulickými pojivy - Část1: Provádění a kontrola shody.

Práce se nesmí provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti, materiál nesmí být zmrzlý. Stmelené vrstvy se nesmí provádět při teplotách nižších než +5°C. Pokud teplota při ošetření klesne pod 0 °C, musí se zhodnotit stav vrstvy a provést její případné opravy. Pokud teplota při ošetření překročí +25 °C, musí se udržování jejího vlhkého stavu věnovat zvýšená pozornost.

- v místech rekonstrukce silnice v celé konstrukční výšce, budou provedeny konstrukční vrstvy v plné navrhované šířce vozovky dle situace a vzorového příčného řezu
- sil. obruby - po **levé straně** silnice v zastavěné části obce ve směru staničení se nachází stávající chodník s krytem z betonové dlažby, z asfaltobetonu - dojde k rekonstrukci stáv. sil. obruby v délce chodníku – dle situace, přeskládání stáv. dlažby, doasfaltování pro napojení na st. stav a doplnění varovných pásů v místě snížené podsádky sil. obruby méně než 80 mm – dle vyhl. 398/2009 Sb.
- dále dojde k doplnění silniční obruby v místech plánovaného vybudování chodníku, v místech zvýšení bezpečnosti – jako ochranná hrana, zabránění odtoku vod na soukromé pozemky atd.
- základní výška podsádky se navrhuje + 100 mm, v místech sjezdů a napojení účelových komunikací s podsádkou + +0 – 50 mm
- v místě řešení odvodnění do st. příkopů + 0,00 mm – viz. níže
- v prudkých směrových obloucích, v zážezu hlavně u objektu SO 101 je navrženo zpevnění krajnice pomocí betonových žlábků nebo pětilinky z kostky drobné, tak se předejde zbytečnému poškozování krajnice
- dojde k osazení navržených odvodňovacích prvků atd.
- stávající kamenná zídka u objektu SO 101 v km 2,133 16 – 2,185 16 po levé straně vozovky ve směru staničení – zídka se jeví v dožitém stavu – je provedena z kamenné rovinaniny na sucho resp. se jedná o stávající šikmý svah tělesa komunikace zpevněný kamennou rovinaninou – zídka neplní žádnou funkci – zídka se navrhuje částečně odbourat, případně částečně vybourat, v tomto úseku provést vozovku v celé konstrukční výšce, svah násypu po této straně vozovky rekonstruovat ze zeminy vhodné do násypů dle ČSN 73 6133, provést vegetační úpravy a hydroseev travním semenem. Svah bude modelován tak, aby byl zachován stávající tvar odvodnění v podobě příkopu.
- vrstvy ze štěrkdrti se celoplošně očistí a provede se infiltrační postřik do 0,5 kg/m²
- v případě potřeby dojde k vyrovnaní příčných sklonu pomocí vyrovnávací vrstvy z asfaltobetonu střednězrného ACP 16 + prům.tl. min.40 mm
- nanese se spojovací postřik dle kap.26 - 0,5 kg/m²
- provede se pokládka podkladních asfaltobet. vrstev ACP 16+ v tl. 60 mm
- Provede se nanesení spojovacího postřiku do 0,5 kg/m² a pokládka ohrubné vrstvy asfaltový beton ACO 11 v tloušťce 40 mm.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD Průvodní a souhrnná technická zpráva

- Nezpevněné krajnice (viz. situace) – zde dojde případně k doplnění únosného podkladu z nenamrzavého materiálu. Nezpevněné krajnice jsou navrženy v šířce 0,50 – 0,75 m (v místě osazení vodících směrových sloupků). Pro provedení nezpevněných krajnic bude užitá – štěrkodrt' fr. 0/22 tl. 150 mm. Příčný sklon 8%.

V případě postupu provedení asfaltových vrstev v jednotlivých pruzích zvlášť, bude mezi jízdniemi pruhy provedena podélná spára, která bude ošetřena asfaltovou zálivkou (studená spára).

Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat vždy na očištěný povrch za přijatelných klimatických podmínek.

Vzhledem k existenci stávajících štětových vrstev se doporučuje stavbu provádět za příznivých klimatických podmínek, aby nedocházelo k poškození této vrstvy.

Rekonstrukce chodníků jako vyvolaná investice stavbou - základní šířka 1,50 m od přilehlé silnice v jednostranném příčném sklonu max.2.

Rekonstrukce stávajících chodníků se sjezdy jsou navrženy tak, aby byly splněny požadavky vyhl. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb.

Rekonstruovaný kryt chodníků se navrhuje z dlažeb betonových skladebných – rozebíratelný kryt je navržen z důvodů existence stávajících sítí.

V místech sjezdů bude provedena konstrukce se zesílenou konstrukční výškou.

V místech, kde bude snižená podsádka sil. obruby na min. 8 cm bude provedena standardní hmatová úprava z betonových dlažeb s hmatnou úpravou barvy kontrastní k okolnímu povrchu – červené.

Stávající zelené plochy dotčené stavbou budou po stavbě uvedeny do původního stavu – budou provedeny vegetační úpravy a proveden hydroosev.

8.2.2. Mostní objekty a zdi

Mostní objekty ani zdi nejsou navrhovány.

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do stávajících silničních příkopů přilehlý terén, v místě stávajících chodníků do stávajících uličních vpustí, dále z důvodu ochrany stávajících přilehlých nemovitostí je navrženo liniové odvodnění v podobě liniových žlabů.

V souladu s ust. §5 odst. 3 zákona o vodách a ust. § 20 odst. 5 písm.c) vyhl. č. 501/2006 o obecných požadavcích využívání území, ve znění pozdějších předpisů v maximálně možné míře navrženo odvodnění vsakováním. Vsakování je navrženo v maximálně možné míře tam, kde to umožňují územní podmínky. Vsakování do stávající zeleně, stávajících silničních příkopů, případně provedení vsakovací drenážních žeber vyplněných štěrkodrtí – mezi vrstvy štěrkodrti a rostlé pláň bude uložena separační geotextilie – viz. situace.

V případě reprofilace příkopů budou v místech stromů prováděny práce ručně v délce min.2,00 m, kořeny budou ručně seříznuty hladkým řezem a ošetřeny stromovým balzámem.

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s s ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD Průvodní a souhrnná technická zpráva

Odvodnění do stávající zeleně a silničních příkopů je navrženo také v místech nově sazených silničních obrub – zde návrh počítá s osazením silniční betonové obruby s nulovou podsádkou v délce 1,00 m, ochrana proti vymílání břehu a dna příkopu se navrhuje provést z betonových příkopových žlabů a příkopových příložných betonových desek osazených do betonového lože na délku snížené obruby. Přejedání mezi silniční obrubou s podsádkou + 100 mm a podsádkou + 0 mm se navrhuje provést přechodovými betonovými obrubami.

Vozovka umístěná v odřezu – svah přilehlého násypu po levé straně vozovky – zde jsou reprofily příkopu resp. terénní úpravy – vymodelování terénu do tvaru rigolu. Aby nedocházelo k nežádoucímu vymílání dna rigolu povrchovou vodou jsou navržena opatření v podobě pohozy hrubým drceným kamenivem HDK 63 – 125, případně bude dno zpevněno betonovými prvky (žlabovky), případně pětinkou kostky drobné do betonového lože s boční opěrou atd – viz.situace.

Dále odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do stávajících uličních vpustí jejichž stav se jeví dožitým, případně dojde k jejich doplnění vzhledem k nedostatečnému počtu (stávající vpusti jsou od sebe vzdáleny velice daleko)

Stávající odvodnění formou dešťové kanalizace odvodňuje vzhledem k podélným a příčným sklonům cca 20 % z celkového počtu rekonstruovaných zpevněných ploch řešeného úseku.

Tyto vpusti se navrhuje rekonstruovat včetně jejich přípojek a odvést tak povrchové vody do stávajícího souboru odvodnění. Vpusti se navrhuje vyměnit za vpusti nové litinovou mříží 5000/500 pro zatížení D 400. Případně budou doplněny vpusti nové vzhledem k nedostatečné vzdálenosti st. vpustí.

Z důvodu ochrany stávajících nemovitostí před vlhkostí z povrchových vod – je navrženo liniové odvodnění v podobě odvodňovací žlabů – viz. situace.

Jsou navrženy žlaby z polymerického betonu odolného vůči mrazu a posypovým solím, s třídou zatížení E600, s pozinkovanou ochranou hrany žlabu. Žlab má průřez tvaru „V“, světlá šířka je 150mm (stavební šířka 185mm). Žlab je vyskládán z tvarovek s rovným dnem a z tvarovek s plynulým spádem dna. Žlaby budou opatřeny litinovým můstkovým roštem (průřez vtoku 578cm²), s třídou zatížení D400/E600, aretovaný bezšroubovou aretací.

Objekt SO 101 – žlab Ž1 – staničení cca km 2,852 - v délce 16,00 m bez spádu dna

žlab Ž4 – staničení cca v km 2,150 v délce 16,00 m bez spádu dna – žlab umístěn u násypového tělesa z důvodů zdárného odvodnění vozovky – je zde v podélném sklonu téměř rovina – srážkové vody budou odvedeny do stávajícího sil. příkopu

Objekt SO 103 – žlab Ž2 - v začátku staničení - v délce 41,00 m bez spádu dna a se spádem dna – odvedení vody do stáv. sil. příkopu

žlab Ž3 – staničení cca 265 - v délce 21,00 m bez spádu dna

žlab Ž5 – staničení cca 679 v délce 14,00 m bez spádu dna

Povrchové vody ze silničních vpustí a žlabů budou odvedeny pomocí vysokopevnostních PVC přípojek DN 200 SN 8, SN 10 do stávajících odvodňovacích zařízení. Vzhledem k předpokládanému nízkému krytí kan. přípojek vedoucích pod vozovkou, se navrhuje jejich obetonování.

Současně budou odstraněny i lokální poruchy odvodnění komunikace – rekonstruovány nefunkční příčné a podélné propustky.

STÁVAJÍCÍ PŘÍČNÉ PROPUSTKY:

Řešený úsek komunikace kříží celkem 12 stávajících příčných propustků ve skutečnosti znatelných. Při pochůzce v terénu byl zjištěn jejich stav.

Příčné propustky se navrhuje pročistit tlakovou vodou a rekonstruovat čela propustků. Navrhuje se provést **betonová čela se zešíkmenou vtokovou hranou** – viz. situace, případně budou provedena kolmá čela.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

Dále jsou do situace zapracovány propustky pouze jako poznámka nalezených orientačně dle pasportu příčných propustek správce silnice. Při realizaci stavby se navrhuje pomocí kopaných sond tyto propustky nalézt. Pokud budou nalezeny, dojde k prověření jejich stavu a funkčnosti a případně k jejich rekonstrukci.

OBJEKT SO 201 - PŘÍČNÝ PROPUSTEK V KM 2, 146 06 (ve staničení objektu SO 101 – Komunikace 1)

dojde k rekonstrukci stáv.kamenného příčného propustku, ten bude odstraněn a nahrazen propustkem novým s ocelovou troubou ze spirálovitě vlnitého vinutého plechu DN 600 ve variantě s dvouvrstvou ochrannou fólií nalamínovanou na pozinkovaný plech, celková délka trouby 10,50 m. Dojde k výstavbě zešíkmená vtokové a výtokové hrany, k opravě zpevnění dna a svahů koryta příkopu dlažbou z lom.kamene do bet.lože,vyspárování cem.maltou.

Pro zajištění kamenné dlažby jsou navrženy v daných polohách betonové stabilizační prahy.

STÁVAJÍCÍ PODÉLNÉ PROPUSTKY:

V zastavěné části:

Stávající potrubí podélných propustků v intravilánu obcí je různorodé – jedná se o podélné propustky stávajících sjezdů k rodinným domkům, vybudovány majiteli RD. Trouby sjezdů se navrhuje pročistit tlakovou vodou, případně zpevnit dno kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností.

V případě potřeby je navržena celková rekonstrukce propustků na 40% délky podélných propustků.

V nezastavěné části je navržena celková rekonstrukce podélných propustků. Stávající potrubí bude pročištěno, zkontrolován jeho stav. Pokud se bude jevit stav dožitým bude potrubí vybouráno a nahrazeno novým potrubím s dimenzí DN 400 – betonová trouba, podélný propust bude doplněn **čely se zešíkmenou vtokovou a výtokovou hranou obloženou dlažbou z lomového kamene s max. sklonem 45° -**

Pod konstrukcí čel propustku je navržen štěrkopískový podsyp tl. 0,30 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0 – 22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0% z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98% PS standardní. Trouba budou uloženy do betonové směsi z důvodu směrové stabilizace.

Obsyp trouby propustku bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou 0,30 m). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0 – 22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0% z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98% PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností.

Zajišťovací prahy budou z betonu třídy C 30/37 XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbu čela propustku. Pod betonové zajišťovací prahy bude proveden podsyp ze štěrkopísku tl. 150 mm.

Čela podélných propustků stávajícího příkopu u sjezdů nebudou zasahovat nad niveletu vozovky silnice.

Tunely, podzemní stavby a galerie

S ohledem na charakter stavby nerelevantní.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

8.2.4. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

S ohledem na charakter stavby nerelevantní.

8.2.5. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení nejsou uvažována:

b) Dopravní značení

Svislé dopravní značení bude v reflexním provedení a základní velikosti.

Je navrženo následující svislé dopravní značení (obměna značení stávajícího, aktuální stav dopravního značení bude posouzen před zahájením stavby):

Dojde k doplnění označení křižovatek:

Budou doplněny:

P2– Hlavní pozemní komunikace

P4– Dej přednost v jízdě

P6 – Stůj, dej přednost v jízdě

E2b Tvar křižovatky

E2d Tvar dvou křižovatek

V konci objektu SO 103 – KOMUNIKACE 3 je navrženo polohové posunutí IZ 3 – označení začátku a konce obce

Stávající směrové značení místních cílů se navrhuje vyměnit za nové.

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,50 m nad úrovní terénu.

Dopravní zařízení:

Zrcadla

– stávající budou ponechána

– nová zrcadla

V začátku trasy objektu SO 103 – KOMUNIKACE 3 se navrhuje osazení nového zrcadla z důvodu nedostatečných rozhledových poměrů – navrhuje se zrcadlo obdélníkového tvaru se zabudovaným systémem proti zamrzání – obdélníkový tvar velikosti 1,10 x 0,90 m

Doplnění směrových sloupků:

Z11a,b - intravilánu obcí v místě nezpevněných krajnic a v nezastavěném území se navrhuje osazení směrových sloupků bílých.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

Dále se jejich umístění navrhuje u čp. 337 – ve směrovém oblouku

V extravilánu budou doplněny

Z11g – doplnění sloupků červených kulatých (viz. situace) – budou doplněny v místech napojení účelových komunikací

Budou osazeny směrové sloupky v normově předepsaných vzdálenostech dle situace. Dodavatel osadí směrové sloupky typu - plochá kovová lišta, s uchycením v zemi proti demontáži.

Z13 – vodící tabule – její umístění se navrhuje ve směrovém oblouku u čp. 337 v obci Kunčina – viz. situace

Dopravní zančení viz. situace

VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V4** – Vodící čára (šířka 0,125 s odsazením od kraje vozovky o 0,125 m – výsledná šířka 0,25 m,) v místě křižovatek vyznačení V4 šířky 0,25 m přerušovaná 0,5/0,5

Vzhledem k povětrnostním podmínkám se navrhuje nejdříve VDZ předznačení barvou a posléze bude provedeno plastem.

- c) Nové veřejné osvětlení není navrženo.
- d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikaci a umožnění jejich migrace přes komunikaci nejsou uvažovány.
- e) Clony a sítě proti oslnění nejsou uvažovány.

8.2.6. Objekty ostatních skupin objektů

SO 801- SADOVÉ A TERÉNNÍ ÚPRAVY

V rámci sadových a terénních úprav budou stávající zelené plochy uvedeny do původního stavu. Dojde k urovnání terénu, vegetačním úpravám a osetí hydroosevem travního semena. U objektu SO 103 cca v místech před čp.337 staničení cca km 0,480 je navržena po levé straně vozovky za silniční obrubou náhradní výsadba za vykácený stávající živý plot, (plocha stávajícího živého plotu nepřesáhne 40 m²).

Je navržena náhradní výsadba z keřů do výšky max. 70 cm, jelikož keřové patro zasahuje do rozhledových trojúhelníků přilehlé křižovatky. Keřové patro je navrženo v šířce 0,75 m a délce 25 m.



9 VÝSLEDY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Jako podklady bylo použito geodetické zaměření daného území a katastrální mapa, dále bylo využito podkladů o umístění inženýrských sítí dle informace od správců těchto sítí, v projektu jsou zapracovány i poskytnuté projekty splaškové kanalizace, projekt vodovodu, projekt el. zařízení.

Na jaře roku 2019 (květen – červen, srpen) bylo provedeno geodetické zaměření mapového podkladu firmou GON Hradec Králové a.s. - viz.příloha B3 - Geodetický výkres.

Na řešeném úseku komunikace byl proveden „**Průzkum konstrukce vozovky silnice III/368 23 Moravská Třebová - Kunčina**“. Průzkum byl proveden v květnu 2019 Ing. Františkem Haburajem, Ph.D. - viz. příloha – Průzkum konstrukce vozovky.

V daném řešeném úseku byla provedena diagnostika stávajícího stavu vozovky pomocí jádrových vývrtů D 150 mm konstrukčních vrstev. Celkem bylo provedeno 29 ks jádrových vývrtů. Toto lze považovat za dostatečně reprezentativní vzorek – podrobněji viz. příloha G.

Vrty byly provedeny na celou tloušťku konstrukce vozovky tak, aby bylo možno spolehlivě stanovit tloušťku konstrukčních vrstev vozovky. Místa provedených vrtů byla stanovena s ohledem na stav komunikace po její předběžné prohlídce tak, aby měla maximální vypovídající hodnotu o zájmovém úseku komunikace.

Na řešeném úseku komunikace byl proveden „**Průzkum konstrukce vozovky – stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků silnice III/368 23 Moravská Třebová - Kunčina**“. Průzkum byl proveden v srpnu/září 2019 Ing. Františkem Haburajem, Ph.D. - viz. příloha – Průzkum konstrukce vozovky a stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků v asfaltových směsích konstrukčních vrstev vozovky.

Celkem bylo provedeno 13 ks jádrových vývrtů D 100 mm.

Průzkumné vývrty byly provedeny na celkovou tloušťku stmelенých vrstev vozovky. Vývrty byly provedeny ve vozovkách s křatem z hutněných asfaltových vrstev. Celková plocha zájmové oblasti komunikace nepřesahuje 40 000 m².

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Použité podklady:

- Místní šetření 04/2019
- Geodetické zaměření – GON Hradec Králové
- Požadavky objednatele – SÚS Pardubického kraje
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací + Změna Z1
- ČSN 73 61 01 Projektování silnic a dálnic.
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6114 – Vozovky pozemních komunikací
- ČSN 73 6121 –Stavba vozovek – Hutněné asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody
- ČSN 73 6126 – 1 – Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy – Část1: Provádění a kontrola shody
- ČSN 73 6124 – 1 – Stavba vozovek – Vrstvy ze směsí stmelенých hydraulickými pojivy - Část1:

Provádění a kontrola shody

- ČSN 73 6133 – Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
- ČSN 73 6132 – Stavba vozovek – Kationaktivní asfaltové emulze
- ČSN EN 13 285 – Nestmelené směsi - Specifikace



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

- ČSN 75 9010 – Vsakovací zařízení srážkových vod
- TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 186 Zábradlí na pozemních komunikacích
- TKP Kapitola 26 – POSTŘIKY, PRUŽNÉ MEMBRÁNY A NÁTĚRY VOZOVEK
- TP 192 – Dlažby pro konstrukce pozemních komunikací
- TP 232 – Propustky a mosty malých rozpětí
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 – Označování pracovních míst na pozemních komunikacích 361/00 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Sbírka zákonů 130/2019 vyhláška ze dne 23.5.2019 o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem
- Dopravní inženýrství – Jirava, Slabý (© ČVUT Praha), r. 1990
- Městské komunikace – Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1997
- Dopravní inženýrství, Návod pro cvičení - Rojan, Slabý, Dlouhá, Pipková (© ČVUT Praha), r. 1994
- Vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných požadavcích na zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

10 DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

V dotčeném území se nenachází ochranné pásmo památného stromu, evropsky významné lokality.

Dotčené území se nenachází v památkové rezervaci, památkové zóně nebo v záplavovém území.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy, ale nachází se v ochranném pásmu plynárenského zařízení, ochranném pásmu telekomunikačních sítí, vodovodního řadu, kanalizace, elektrického vedení nadzemního a podzemního. Přesné umístění je patrné z výkresu situace. PD řeší vzájemný vztah s ohledem na zákon č. 458/2000 Sb. a č. 670/2004 Sb., ČSN EN 1594 A TPG 702 04, ČSN EN 12007 – 1/2/3/4, TPG 702 01, ČSN EN 12186 a ČSN 73 6005.

Inženýrské sítě budou ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely, apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!
viz.dokladová část

OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

V řešené lokalitě se nacházejí inženýrské sítě s ochrannými pásmy.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítáním zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

VHOS a.s. – vyjádření k vedení sítí ze dne 12.4.2019 pod Č.j. Ing.Mi/2019/9007931



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

Připravovaný projekt výměny vodovodu (pan P. Dobrucký) – projekt je v situaci podložen

Při realizaci rekonstrukce vozovky musí být akce koordinovány

Vyjádření k PD ze dne 1.11.2020 pod zn. Ing.Mi/2019/9008875

- V současnosti se dokončuje výměna vodovodu v Kunčině (mezi čp.363-182). O skutečných trasách je nutno se informovat u investora stavby (SV Moravskotřebovska) respektive u zhotovitele – fa EVT Svitavy. Na rok 2020 se pak připravuje další etapa výměny vodovodu, která o dotýká dotčené komunikace. pozn. projektanta - dle koordinační schůzky konané v Kunčině dne 7.11.2019 se předpokládá realizace vodovodu v období (03-05/2020) v úseku od křižovatky (odbočení k Nádraží ČD resp. čp.250 – až po čp.58)
- Pro realizaci platí podmínka, že při zasahování do jiných staveb nebo pozemních komunikací, včetně zásahu do terénu v ochranném pásmu vodovodu, je stavebník (a jeho prostřednictvím i zhotovitel), v jehož zájmu se tyto zásahy konají, povinen na svůj náklad přizpůsobit úrovni povrchu veškerá zařízení a příslušenství vodovodu, která mají vazbu na jinou stavbu, pozemní komunikaci nebo terén
- Při jakémkoli úpravě terénu (především při reprofilaci příkopů) je nutno postupovat dle stávajících ČSN, především dodržet předepsané krytí v místech případného křížení s vodovodem či vodovodními přípojkami (v ČSN 73 6005 se uvádí nejmenší krytí dle místních podmínek 1,0 – 1,6 m). V případě, že tato podmínka nebude dodržena, je nutno doložit souhlas vlastníka potrubí (u vodovodních přípojek je to vlastník nemovitosti) s nestandardním krytím, a to z důvodu možného zamrznutí vody v nedostatečně kryté přípoje.
- Dále musí být dodrženy podmínky pro provádění prací v ochranném pásmu vodovodu. Nebudou-li tyto podmínky dodrženy, budou stavební činnosti, popř. úpravy terénu prováděné v ochranném pásmu vodovodu či kanalizace, považovány dle § 23 odst.5 zákona č.274/2001 Sb. za činnost bez našeho předchozího souhlasu. Při každé změně projektu nebo stavby je nutné požádat o nové stanovisko k této změně.
- Před definitivní úpravou povrchů je nutno provést kontrolu ovladatelnosti armatur, které budou stavbou dotčeny za přítomnosti provozovatele Bc. L. Vykydal – č. tel.461 357 126 – viz. standardy provozovatele vodovodu a kanalizace

GridServices - vyj. ze dne 18.10.2019 pod zn. 5002010646 – budou dodrženy body uvedeny ve stanovisku

daném území jsou umístěna stáv.plynárenská zařízení, při práci v ochranném pásmu vedení budou dodržena veškerá stanovená pravidla pro práce v ochranném pásmu stávajících plynárenských zařízení. Při souběhu a křížení budou dodrženy minimální vzdálenosti dle ČSN 73 6005.

stávající zařízení – STL plynovody a přípojky

- Práce v ochranném pásmu st. plynárenských zařízení budou prováděny nejméně 400 mm nad jejich povrchem
- V případě, že nebude možné dodržet krytí PZ dle ČSN 73 6005, bude nutné provést přeložku PZ tak, aby bylo dosaženo požadovaného krytí
- Dopravní značení musí být umístěno od st. plyn. zařízení a plynovodních přípojek v minimální vzdálenosti 1,0 m
- Při vysazování stromů a okrasných dřevin požadujeme dodržet od st. PZ vzdálenost min. 2,0 m na obě strany
- **Nové uliční vpusti musí být umístěny v minimální vzdálenosti 1,0 m od jeho okraje.**
- Veškeré stavební práce musí být vykonávány tak, aby v žádném případě nenarušily bezpečný provoz uvedených plynárenských zařízení a plynovodních přípojek

Dále viz. vyjádření

stávající zařízení – VTL plynovod DN 200

- Viz. vyjádření – mimo jiné budou dodrženy podmínky



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

- VTL plynovod kříží opravovanou silnici – plynovod je v místě křížení umístěn v chráničce, která je na obou koncích opatřena číhačkou na sloupku (orientačním sloupkem)
- Toto naše zařízení nesmí být v tělese komunikace – zachovat stávající vzdálenost od kraje komunikace
- Silnici v místě křížení s VTL plynovodem nerozšiřovat (v rozsahu ochranného pásma VTL plynovodu- 4m na obě strany od plynovodu)
- Případné rozšíření silnice může vyvolat přeložení plynovodu a to na náklady investora – tomu předchází uzavření smlouvy o přeložce a zpracování samostatné PD pro tento objekt
- Dále viz. vyjádření

NET 4GAS, s.r.o. – vyjádření k existenci sítí ze dne 12.4.2019 pod zn. 3296/19/OVP/N – rekonstrukce nezasahuje do bezpečnostního pásma VTL plynovodu a ochranného pásma telekomunikačního vedení NET4GAS, s.r.o

ČEZ Distribuce, a.s. – vyjádření ze dne 16.10.2019 pod značkou 1105923952. Budou dodrženy podmínky uvedené ve vyjádření.

ČEZ Distribuce, a.s. – souhlas s prováděním činností v ochranném pásmu elektrického zařízení – souhlas s umístěním uvedené stavby a s prováděním činností zasahující do ochranného pásma předmětného el. zařízení – ze dne 5.12.2019 pod zn. 1106625815 – budou dodrženy podmínky uvedené v souhlasu

ČEZ ICT Services, a.s. - v zájmovém území se nenachází komunikační vedení v naší správě. Vyjádření ze 12.4.2019 pod zn. 0700037774.

Telco Pro Services, a.s. - v zájmovém území se nenachází komunikační vedení v naší správě. Vyjádření ze 12.4.2019 pod zn.0200897299

ČEPS, a.s. – vyjádření k existenci sítí ze dne 4.6.2019 pod zn.154/BRN/588/19/14730/22.052019/Za – v zájmovém území se nenachází žádné elektrické zařízení ano jeho ochranné pásmo v majetku provozovatele přenosové soustavy, ČEPS, a.s.

CETIN, a.s – vyjádření k existenci sítí ze dne 12.4.2019 pod Č.j. 603510/19 a ze dne 12.11.2019 pod Č.j. 808158/19. Dojde ke střetu se sítí elektronických komunikací České telekomunikační společnosti. Při zemních pracích bude zjištěna poloha sítí a jejich uložení ručními sondami. **Při odstraňování stávajících povrchů bude postupováno s max. Opatrností!!!** Po vykopání sond bude přizván ke kontrole pracovník společnosti CETIN a.s a dojde k upřesnění druhu a způsobu ochrany.

A dále budou dodrženy podmínky uvedeny ve vyjádření!!!!

Vyjádření ze dne 18.11.2019 pod Č.j. 800609/19 – budou dodrženy podmínky uvedeny ve vyjádření, mimo jiné splněny podmínky bod III

Obec Kunčina – vyjádření o existenci sítí ze dne 7.1.2020

- **Veřejné osvětlení – vlastník a provozovatel** – veřejné osvětlení resp. kabely veřejného osvětlení nejsou geodeticky zaměřené a nejsou k dispozici podklady o vedení sítí
- **Obecní vodovod – provozovatel VHOS, s.r.o** – viz vyjádření
- **Deš'tová kanalizace** – vlastník i provozovatel – nedisponuje s digitálním zaměřením a nedisponuje jinými doklady o vedení těchto sítí v obci
- **Splašková kanalizace** – v době zpracování PD došlo k realizaci splaškové kanalizace, zaměření viz. dokladová část

Podrobněji viz. dokladová část



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

Fortech s.r.o – vyjádření ze dne 12.4.2019 - v zájmovém území se nenachází síť elektronických komunikací

OR – CZ spol. s.r.o – email ze dne 21.5.2019 - v zájmovém území se nenachází žádné sítě

Libli s.r.o. – vyjádření ze dne 27.11.2019 - v zájmovém území se nenachází žádné sítě

11 ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

a) Bourací práce:

Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správců a při výkopových pracích postupovat podle jejich pokynů a požadavků.

V rámci bouracích a přípravných prací budou provedeny tyto:
označení pracovních míst dle TP 66 – Označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Navrhuje se následující postup opravy vzhledem k nálezů v odvrtech:

bourací práce v místě opravy propustků

Vozovka před a za propustky bude v rozsahu výkopů pro objekty propustků vybourána v celé konstrukční výšce.

V blízkosti objektu SO 201 – Propustek v km 2,146 06 - viz situace – cca délka 65 m

Napojení jednotlivých vrstev konstrukce vozovky bude schodovité cca 0,50 – 1,00 m

Bourací práce - úsek rekonstrukce vozovky

- bude provedeno seřiznutí zvýšených nepevněných krajnic a odstraněn přebytečný materiál v tl. cca 10 cm
- Proveďte se odfrézování stávajícího asfaltobetonového krytu včetně vrstev z makadamu na úroveň 100 mm pod požadovanou niveletu budoucího krytu vozovky, tj. **průměrná tloušťka frézování 100 mm** v místech, kde nevede nově položený kanalizační řád a přípojky viz. diagnostický průzkum
- V místech provizorního položení asfaltové vrstvy po ukládání kanalizace bude tato vrstva odfrézována
- Frézováním dojde k odstranění porušené obrusné vrstvy a ložné vrstvy a k odhalení případné nespojitosti mezi ložní a podkladní vrstvou.
- **Po odfrézování asfaltových vrstev a odtěžení vrstvy penetračního makadamu , se povrch mechanicky očistí a provede se vizuální prohlídka s posouzením stavu a s vyznačením míst následných lokálních vysprávek již odfrézovaného povrchu (pokračující příčné trhliny, lokální rozpady asfaltových vrstev, porušené okraje, apod.)**
- Provedou se statické zatěžovací zkoušky pro kontrolu únosnosti podkladních vrstev
- v případě, že porucha bude pokračovat i do podkladních vrstev, dojde k odtěžení a sanaci celé konstrukce vozovky



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

- v místě sanací se navrhuje mezi rostlou pláň a sanovanou vrstvou položit separační geotextílii 300 g/m²
 - **sanovaná vrstva min. tl. 300 mm** je navržena za předpokladu, že podloží nebude únosné, z hlediska zjištění z diagnostického průzkumu vozovky je patrné, že v pokladních vrstvách se nacházejí stáv. štetové vrstvy a jílovité podloží, proto se sanovaná vrstva navrhuje šetkovitě vyzískanou ze stavby recyklovaný materiál splňující ČSN 73 6133
 - stávající silniční obruby budou vybourány
 - dojde k vybourání nefunkčního nebo dožitého stavu stáv. prvků odvodnění – vpusti, šachty atd. – viz. situace
 - stávající zpevněný svah u propustku v km 2,146 06 – bude částečně odbourán
- b) Stavbou nedojde ke kácení stávajících stromů, dojde pouze k vykácení stávajících keřů u čp. 337 v obci Kunčina, již nyní zasahují do rozhledových poměrů křižovatky – jedná se o délku cca 20,00 m v šířce cca 1,50 m – nepřesahuje tedy plochu 40 m²
- c) Nové úpravy výškově kopírují stávající stav. Zemní práce budou představovat především vybourání části konstrukčních vrstev v místě sanací krajů a dále dojde k výkopovým pracím v místě stáv. rekonstruovaného příčného propustku v km 2, 146 06 – ve staničení objektu SO 201.
 - d) Nejsou navrženy sadové úpravy. V místech dotčených stavbou dojde pouze v nejnútnejším rozsahu k urovnání přilehlého terénu do stávajícího stavu, vegetačním úpravám a osetí travním semenem. V místě vykácených stávajících keřů u čp. 337 je navržena náhradní výsadba živého plotu výšky do 0,75 m, v délce 25 m a šířce 0,75 m.
- e) Stavba se dotýká ploch vedených jako ZPF na pozemcích:

Trvalý zábor:

k.ú. Nová Ves u Moravské Třebové:

258/1, 271, 110, 109/1, 302, 22/1, 1356/21, 395/2, 2347, 108/1, 1356/15, 337/2, 1356/41, 395/1

k.ú. Kunčina

2896/38, 549, 676/1, 274, 2894/2, 125/1, 126/1, 195/1, 21/1, 21/2, 18, 428/1, 428/2, 432/1, 280/1, 281, 283/1, 190/2, 190/1, 171/1, 6044

Dočasný zábor:

k.ú. Nová Ves u Moravské Třebové:

223/6, 258/1, 271, 303

k.ú. Kunčina

629, 790/1, 790/6, 2896/38, 2896/29, 550/1, 274, 2894/2, 219, 2902/6, 375/2, 277, 2571/17, 278, 279

Podle § 9 odst. 2 písm. d) zákona, není k nezemědělským účelům trvajícím po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF. Pokud si práce spojené se stavbou vyžádají odnětí ZPF na dobu delší než jeden rok, včetně doby potřebné k uvedení dotčených pozemků do původního stavu, jsou provozovatelé těchto prací povinni požádat orgán ZPF o souhlas k odnětí ze ZPF dle ustanovení §9 odst. 6 zákona.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

- f) Stavbou nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.
- g) Stavbou dojde k zásahu do pozemků dle samostatné přílohy záborového elaborátu.
- h) Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků - Staveniště s vodním tokem – nepojmenovaný – nedojde ke změně stavby vodního toku.

Nejsou navrženy přeložky inženýrských sítí.

12 NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

- a) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody není s ohledem na charakter stavby řešena.
- b) Nároky stavby na telekomunikaci nejsou řešeny s ohledem na charakter stavby.
- c) Nedojde k navýšení odváděných dešťových vod, nedochází k rozšíření zpevněných ploch.
- d) Napojení na dopravní infrastrukturu zůstává zachováno stávající.
- e) Není uvažováno nové napojení na technickou infrastrukturu.
- f) Odpady vznikající užíváním stavby se nepředpokládají.

13 VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

- a) Jedná se o rekonstrukci stávajících komunikace III/368 23. Nedochází k záborům nových pozemků.
- b) Provedení úprav nepředpokládá nárůst dopravního zatížení a s ohledem na nový asfaltový kryt, je předpokládán pokles hlukové zátěže.
- c) Provedení rekonstrukce nepředpokládá nárůst dopravního zatížení, není tedy předpokládáno zvýšení emisí z dopravy.
- d) Stavbou není vyvoláván vznik znečištěných vod, a tím negativní vliv na vodní toky a vodní zdroje.
- e) Během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci.
Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. „Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů“ Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu.
Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečné odpady (např. dehet) budou recyklovány, případně s nimi bude dále nakládáno dle platných právních předpisů. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezení prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby

Před realizací projedná způsob nakládání s odpady investor (provozovatel) se zhotovitelem stavby.

Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Řezání, případně lámání kamene odstranění kamene u propustku
01 04 08	Odpadní štěrk a kamenivo Neuvedené pod č.01 04 07	Kamenivo, štěrky při případné sanaci podkladních vrstev
01 04 06	Odpadní písek a jíl pod číslem 17 03 01	Jíl, štěrkopísek, jílovitý písek
02 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	Odpad při odstranění náletové zeleně
17 01 01	Beton	Betonové obrubníky a betonové lože obrubníků, betonové části uličních vpustí a další betonové prefabrikáty stávajícího stavu
17 01 02	Cihly	Zbytky cihelných kolmých čel propustků
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující Dehet	Při frézování vozovky (možné)
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Při frézování vozovky – především je uvažováno s pojivem bez dehtu
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Mříže uličních vpustí, poklopy šachet, hydrantů a vodovodů, svislé dopravní značky, dopravní zábradlí
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlutišina	Zemina při výkopu podél obrub a při ukládání potrubí přípojek dešťové kanalizace
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod číslem 17 06 01 - 170603	Izolační materiály v rámci demolice propustku

Dále bude dodržen:

- Sbírka zákonů 130/2019 vyhláška ze dne 23.5.2019 o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

Na řešeném úseku komunikace byl proveden „**Průzkum konstrukce vozovky – stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků silnice III/368 23 Moravská Třebová - Kunčina**“. Průzkum byl proveden v srpnu/září 2019 Ing. Františkem Haburajem, Ph.D. - viz. příloha – Průzkum konstrukce vozovky a stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků v asfaltových směsích konstrukčních vrstev vozovovek.

Celkem bylo provedeno 13 ks jádrových vývrtů D 100 mm.

Půzkumné vývrty byly provedeny na celkovou tloušťku stmelných vrstev vozovky. Vývrty byly provedeny ve vozovkách s krytem z hutněných asfaltových vrstev. Celková plocha zájmové oblasti komunikace nepřesahuje 40 000 m².

Uvedené druhy odpadu jsou základní očekávané a při výstavbě se můžou objevit další nepředvídané druhy, je potřeba postupovat dle platných předpisů.

Vlastnictví konstrukčních vrstev vozovky je dle zákona připisováno majiteli příslušné komunikace – Správa a údržba silnic Pardubického kraje.

14 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

a) Konstrukce jsou navrženy tak, aby předpokládané zatížení na ně působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek nepřipustné přetvoření.

b) Požární bezpečnost -

Nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby.

Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Požární bezpečnost je řešena dle :

Vyhl. č. 23/2008 Sb. – O technických podmínkách požární bezpečnosti staveb

Vyhl. č. 268/2011 Sb. – O technických podmínkách požární bezpečnosti staveb (změny)

ČSN 73 0833 PBS – Budovy pro bydlení a ubytování

ČSN 73 0873 PBS – Zásobování požární vodou a souvisejících norem.

V prostoru stavby se nacházejí hydranty.

Příjezdy a přístupy:

Navržená komunikace bude obousměrná, dvoupruhová, šířky 5,50 m – šířka obrusné asfaltové vrstvy – dle stávajícího stavu. Příjezd k odběrným místům požární vody tedy bude zajištěn.

Normové požadavky na komunikace:

ČSN 73 0802 – požadovaná šířka komunikace min. 3 m – splněno, šířka min. 5,50 m (obousměrná komunikace), v době výstavby 3,00 m.

- únosnost dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6114 – splněno, vozovka navržena pro častý pojezd TNV
- Vyhláška č. 23/2008
- volný příjezd k odběrnému místu – v řešené lokalitě nejsou hydranty

Příjezdy a přístupy požárních vozidel

Posouzení příjezdu v rámci nově navržené komunikace



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

V rámci rekonstrukce vozovky se navrhuje stavbu provádět po úsecích v jednom pruhu případně řízenými pracovníky stavby, případně přenosným světelně signalizačním zařízením – podrobněji viz. příloha E – ZOV. Vždy musí být zajištěn přístup vozidel IZS.

Příjezd a průjezd je umožněn a zůstane zachován při každé dopravní situaci.

Navrhovaná rekonstrukce komunikace je pro příjezd požární techniky vyhovující co do únosnosti i šířky.

Zpevněné plochy v posuzované lokalitě jsou z hlediska PO bez požadavku.

ČSN 73 0802 čl. 12.2.2

Za přístupovou komunikaci se považuje nejméně jednopruhá silniční komunikace (viz. ČSN 73 6100) se šířkou vozovky nejméně 3,00 m. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110; ČSN 73 6110, pro navrhování konstrukcí vozovek platí ČSN 73 6114.

Požární voda v posuzované lokalitě

ČSN 73 0873

Vnější odběrné místo:

Vnější odběrná místa požární vody nebudou stavbou dotčena. Dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., Přílohy 3, apod.

c) Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN 839061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle těchto norem bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).

V případě reprofilace příkopů budou v místech stromů prováděny práce ručně v rozsahu průmětu koruny stromu, kořeny budou ručně seříznuty hladkým řezem a ošetřeny stromovým balzámem.

Z důvodu zachování stability stromů není možné odřezávat kořeny o průměru větším než 2 cm.

Stavbou dojde k trvalému i dočasnému záboru pozemku vedeného jako ZPF – dle tabulky

Trvalý zábor:

k.ú. Nová Ves u Moravské Třebové:

258/1, 271, 110, 109/1, 302, 22/1, 1356/21, 395/2, 2347, 108/1, 1356/15, 337/2, 1356/41, 395/1

k.ú. Kunčina

2896/38, 549, 676/1, 274, 2894/2, 125/1, 126/1, 195/1, 21/1, 21/2, 18, 428/1, 428/2, 432/1, 280/1, 281, 283/1, 190/2, 190/1, 171/1, 6044

Dočasný zábor:

k.ú. Nová Ves u Moravské Třebové:

223/6, 258/1, 271, 303

k.ú. Kunčina

629, 790/1, 790/6, 2896/38, 2896/29, 550/1, 274, 2894/2, 219, 2902/6, 375/2, 277, 2571/17, 278, 279



Podle § 9 odst. 2 písm. d) zákona, není k nezemědělským účelům trvajícím po dobu kratší než jeden rok včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF. Pokud si práce spojené se stavbou vyžádají odnětí ZPF na dobu delší než jeden rok, včetně doby potřebné k uvedení dotčených pozemků do původního stavu, jsou provozovatelé těchto prací povinni požádat orgán ZPF o souhlas k odnětí ze ZPF dle ustanovení §9 odst. 6 zákona.

OCHRANA PODZEMNÍCH VOD A PODLOŽÍ

Dodavatel odpovídá za řádný technický stav na stavbě užívaných stavebních mechanismů. Případný únik ropných látek musí být neprodleně a náležitě likvidován.

Odstavení stavebních mechanismů bude prováděno na zvlášť k tomuto účelu upravených místech. V případě, že obsluha stavebního mechanismu zjistí únik ropných látek, musí při odstavení tohoto mechanismu zajistit stroj tak, aby byl únik zachycen (např. do připravené nádoby).

Při stavebních pracích nesmí dojít k ohrožení kvality vody ve vodoteči

- Při vstupu mechanizace do plochy vodoteče, do zamokřených ploch nesmí dojít k úniku ropných a dalších škodlivých látek do vodního prostředí.
- Při betonování ve vodoteči, zamokřené ploše či její blízkosti budou přijata taková opatření, aby nedošlo k úniku cementových látek do povrchových vod.
- Veškerá mechanizace, která bude projíždět do plochy vodoteče a zamokřených ploch, bude používat ekologicky odbouratelné náplně. Při stavbě nedojde k znečištění toku škodlivými látkami (olej, nafta, apod..).

d) Po dobu provádění stavby nesmí být okolní zástavba ovlivňována nadměrným hlukem, vibracemi a otřesy nad mez, stanovenou v nařízení vlády 272/2011 Sb. (o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební činnosti produkující hluk, vibrace a otřesy budou prováděny, pokud nebude stavebním povolením stanoveno jinak, nejdéle v době od 7:00 do 21:00 hod., což zajistí v nočních hodinách klid v okolí.

Během stavby budou na staveništi průběžně realizována následující protihluková opatření, která omezí negativní vliv hluku z výstavby na okolí:

organizační opatření

- veškerá hlučná činnost na stavbě bude prováděna jen v denní době od 7:00 do 21:00 hod.;
- doba provozu hlučných stavebních strojů bude minimalizována;
- stojící nákladní vozy budou mít vypnuty motory, budou vytěžovány pokud možno oběma směry;
- při provádění nejhlučnějších stavebních prací nesmí být na stavbě používána jiná hlučná technika;

technická opatření

- stacionární zdroje hluku budou pokud možno umístěny co možná nejdále od okolních obytných domů;
- kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem

e) Vzhledem k typu stavby – veřejně přístupná – se musí její uživatelé řídit platnými předpisy při jejím užívání.

f) Úspora energie a ochrana tepla z provozu stavby není řešená s ohledem na charakter stavby.



15 DALŠÍ POŽADAVKY

a) Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení obrusných vrstev, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelovou vrstvu položit co nejdříve.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do pískového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN DIN 18920.

Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Výstupy inženýrských sítí (šoupata, hydranty, poklopy kanalizace) budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch.

Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.

V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.

Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.

Navržené řešení plně respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem, tj. Vyhláškou 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ČSN 73 6110 (změna Z1 2010). Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

b) Řešení dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Rekonstrukce vozovky objektu nevyvolává řešení dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pouze při rekonstrukci st. silniční obruby budou v místě stávajících chodníků, kde dochází ke snížení podsádky sil. obruby dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace doplněny varovné pásy pro nevidomé a slabozraké z betonové dlažby s hmatným povrchem barvy kontrastní k okolnímu povrchu – **červené**.

Varovné pásy mají šířku 0,40 m a oznamují vstup do nebezpečného prostoru. Pásy jsou navrženy dle ČSN 73 6110/Z1.

V místě, kde se silniční obruba sníží na podsádku 0 až +2,+5 cm, je proveden varovný pás v šířce 0,40 cm rampově vytažen až do místa, kde podsádka silniční obruby dosahuje min. +8 cm.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

U vyvolané úpravy chodníků v celé šířce bude dle vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace budou na pochozích plochách vybudovány varovné pro nevidomé a slabozraké z hmatné dlažby barvy kontrastní k okolnímu povrchu. Varovné pásy mají šířku 0,40 m, signální pásy 0,80 m.

Vodícím linie pro nevidomé tvoří zvýšené podsádky chodníkových obrub, a stávající zástavba. Pásy jsou navrženy dle ČSN 73 6110/Z1.

V místě, kde se silniční obruba sníží na podsádku +0 cm až +5 cm, je proveden varovný pás v šířce 0,40 cm rampově vytažen až do místa, kde podsádka silniční obruby dosahuje min. +8 cm.

Varovné pásy budou provedeny z dlažby s hmatným povrchem v kontrastní barvě k okolnímu povrchu tj. barvy - červené.

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. A TN TZÚS 12.03.04.-06.

jsou navrženy:

- v min. základní šířce 1,50 m
- s příčným spádem 1-2%
- vyrovnání podélných výškových rozdílů je řešeno šikmými pochozími plochami ve spádu do 12,5 %
- zvýšená podsádka chodníkové obruby tvoří přirozenou vodící linii pro nevidomé a slabozraké
- přirozenou vodící linii tvoří stávající oplocení, stávající zástavba

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. A TN TZÚS 12.03.04.-06.

c) Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, atd.) není uvažována s ohledem na umístění stavby.

d) **Veškeré vyjádření dotčených orgánů se nachází v dokladové části projektové dokumentace!!!**

Zpracování požadavků dotčených orgánů státní správy:

HZS – souhlasné závazné stanovisko ze dne 4.11.2019 pod Č.j. HSPA – 17 – 408/2019

Městský úřad Moravská Třebová – odbor životního prostředí - koordinované závazné stanovisko ze dne 5.11.2019 pod Č.j. MUMT 33319/2019/OZP9

1. **Ochrana přírody a krajiny** – veřejné zájmy nejsou záměrem dotčeny (podrobněji viz. stanovisko)
2. **Ochrana ovzduší** – veřejné zájmy jsou záměrem dotčeny – dotčená orgán k záměru nemá připomínky (podrobněji viz. stanovisko)
3. **Odpadové hospodářství** – veřejné zájmy jsou záměrem dotčeny. Záměr je možné uskutečnit za podmínek uvedených ve stanovisku (podrobněji viz. stanovisko) – **pozor – dodržet hierarchii nakládání s odpady, kterou řeší §9a zákona o odpadech (předcházení vzniku odpadů, příprava k opětovnému použití, jiné využití odpadů, odstranění). Odstranění odpadů na skládce je možné pouze v případě, že není možný jiný způsob nakládání s odpadem**
4. **Ochrana lesa** – veřejné zájmy nejsou záměrem dotčeny. (podrobněji viz. stanovisko)
5. **Ochrana zemědělského půdního fondu** - veřejné zájmy jsou záměrem dotčeny. Záměr je možné uskutečnit za podmínek uvedených ve stanovisku (podrobněji viz. stanovisko)



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

6. **Ochrana vod** - veřejné zájmy jsou záměrem dotčeny. Dotčený orgán nemá k záměru připomínky. (podrobněji viz. stanovisko)
7. **Doprava na pozemních komunikacích** (podrobněji viz. stanovisko)
8. **Památková péče** - veřejné zájmy nejsou záměrem dotčeny (podrobněji viz. stanovisko).
9. **Územní plánování** - veřejné zájmy nejsou záměrem dotčeny (podrobněji viz. stanovisko).

Městský úřad Moravská Třebová – odbor životního prostředí - souhlas k odnětí ze ZPF ze dne 11.10.2019 pod Č.j. MUMT 30680/2019/OZP8

Povodí Moravy, s.p. – stanovisko ze dne 5.11.2019 pod zn. PM – 43423/2019/5203/FM

- a) Z hlediska zájmů daných platným Národním plánem povodí Dunaje a Plánem dílčího povodí Moravy (ustanovení §24 až §26 vodního zákona) je uvedený záměr možný, protože lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení chemického stavu a ekologického stavu/potenciálu dotčených útvarů povrchových vod a chemického stavu a kvantitativního stavu útvarů podzemních vod, a že nebude znemožněno dosažení jejich dobrého stavu/potenciálu.
Toto hodnocení vychází z posouzení souladu daného záměru s výše uvedenými platnými dokumenty. Předpokládáme, že uvedený záměr vzhledem ke svému charakteru, velikosti a dopadu nebude mít vliv na stav vodního útvaru
- b) Z hlediska dalších zájmů chráněných zákonem č.254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů, souhlasíme s uvedeným záměrem za podmínek:
(viz. vyjádření)

Upozorňujeme:

Dešťové vody budou svedeny v maximální možné míře do vsaku

Úpravy mostů nejsou součástí projektové dokumentace

Povodí Moravy, s.p., není vlastníkem propustků a zatrubnění na bezejmenných vodních tocích IDVT 10204669 a IDVT 10191618. Z tohoto důvodu je nutno ke stavbě získat souhlas vlastníka těchto propustků a zatrubnění

Stavbou nesmí dojít ke zhoršení kvality povrchových a podzemních vod ani ke zhoršení odtokových poměrů v dané lokalitě

Používané mechanizační prostředky musí být v dobrém technickém stavu a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění případným úkapům či únikům ropných látek

Odpad ze stavby bude likvidován v souladu se zákonem č.185/2001 Sb.

Krajské ředitelství policie Pardubického kraje – územní odbor Svitavy – Dopravní inspektorát –

stanovisko ze dne 7.10.2019 pod Č.j. KRPE-76121-1/ČJ-2019-170906

- bod.5 – svislé dop. značení bylo upraveno

Obec Kunčina – vyjádření obce k DSP, souhlas se stavbou – ze dne 7.10.2019 souhlasné vyjádření ze dne 8.9.2019, souhlasný e-mail ze dne 24.4.2019

Město Moravská Třebová – odbor investic a správy majetku - pod Č.j. MUMT 37620/2019-souhlas města Moravská Třebová se stavbou

Ministerstvo obrany ČR Sekce nakládání s majetkem odbor ochrany územních zájmů – souhlasní závazné stanovisko ze dne 8.11.2019 pod Sp.zn.81890/2019-1150-OÚZ-PCE



B. SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY

B 1 PŘEHLEDNÁ SITUACE – výkres

B 2 KOORDINAČNÍ SITUACE - výkresy

B 3 GEODETICKÝ VÝKRES – výkresy

B 4 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ

S ohledem na charakter stavby se předpokládají minimální zemní práce. Zemní práce budou především představovat vybourání stávajících obrusných vrstev a konstrukcí v místě sanací a podkladní konstrukce po štětové vrstvy a výkopy pro odvodnění – kanalizační přípojky.

Zvýšené zemní práce budou především v rámci stavby rekonstrukce stáv. příčných propustků.

B 5 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do stávajících silničních příkopů přilehlý terén, v místě stávajících chodníku do stávajících uličních vpustí, dále z důvodu ochrání stávajících přilehlých nemovitostí je navrženo liniové odvodnění v podobě liniových žlabů.

V souladu s ust. §5 odst. 3 zákona o vodách a ust. § 20 odst. 5 písm.c) vyhl. č. 501/2006 o obecných požadavcích využívání území, ve znění pozdějších předpisů v maximálně možné míře navrženo odvodnění vsakováním. Vsakování je navrženo v maximálně možné míře tam, kde to umožňují územní podmínky. Vsakování do stávající zeleně, stávajících silničních příkopů, případně provedení vsakovací drenážních žeber vyplněných štěrkodrtí – mezi vrstvy štěrkodrtí a rostlé pláň bude uložena separační geotextilie – viz. situace.

V případě reprofilace příkopů budou v místech stromů prováděny práce ručně v délce min. 2,00 m, kořeny budou ručně seříznuty hladkým řezem a ošetřeny stromovým balzámem.

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s **ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).**

Odvodnění do stávající zeleně a silničních příkopů je navrženo také v místech nově sazených silničních obrub – zde návrh počítá s osazením silniční betonové obruby s nulovou podsádkou v délce 1,00 m, ochrana proti vymílání břehu a dna příkopu se navrhuje provést z betonových příkopových žlabů a příkopových přílopných betonových desek osazených do betonového lože na délku snížené obruby. Přejechod mezi silniční obrubou s podsádkou + 100 mm a podsádkou + 0 mm se navrhuje provést přechodovými betonovými obrubami.

Vozovka umístěná v odřezu – svah přilehlého násypu po levé straně vozovky – zde jsou reprofilace příkopu resp. terénní úpravy – vymodelování terénu do tvaru rigolu. Aby nedocházelo k nežádoucímu vymílání dna rigolu povrchovou vodou jsou navržena opatření v podobě pohozy hrubým drceným kamenivem HDK 63 – 125, případně bude dno zpevněno betonovými prvky (žlabovky), případně pětlinkou kostky drobné do betonového lože s boční opěrou atd – viz. situace.

Dále odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do stávajících uličních vpustí jejichž stav se jeví dožitým. Tyto vpusti se navrhuje rekonstruovat včetně jejich přípojek a odvést tak povrchové vody do stávajícího souboru odvodnění. Vpusti se navrhuje vyměnit za vpusti nové litinovou mříž 5000/500 pro zatížení D 400. Případně vzhledem k nedostatečné vzdálenosti, dojde k doplnění vpustí nových.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD Průvodní a souhrnná technická zpráva

důvodu ochrání stávajících nemovitostí před vlhkostí z povrchových vod – je navrženo liniové odvodnění v podobě odvodňovací žlabů – viz. situace.

Jsou navrženy žlaby z polymerického betonu odolného vůči mrazu a posypovým solím, s třídou zatížení E600, s pozinkovanou ochranou hrany žlabu. Žlab má průřez tvaru „V“, světlá šířka je 150mm (stavební šířka 185mm). Žlab je vyskládán z tvarovek s rovným dnem a z tvarovek s plynulým spádem dna. Žlaby budou opatřeny litinovým můstkovým roštem (průřez vtoku 578cm²), s třídou zatížení D400/E600, aretovaný bezšroubovou aretací – viz. výkresy

Objekt SO 101 – žlab Ž1 – staničení cca km 2,852 - v délce 16,00 m bez spádu dna

žlab Ž4 – staničení cca v km 2,160 v délce 16,00 m bez spádu dna – žlab umístěn u násypového tělesa z důvodů zdárného odvodnění vozovky – je zde v podélném sklonu téměř rovina – srážkové vody budou odvedeny do stávajícího sil. příkopu

Objekt SO 103 – žlab Ž2 - v začátku staničení - v délce 41,00 m bez spádu dna a se spádem dna – odvedení vody do stáv. sil. příkopu

žlab Ž3 – staničení cca 265 - v délce 21,00 m bez spádu dna

žlab Ž5 – staničení cca 679 v délce 14,00 m bez spádu dna

Povrchové vody ze silničních vpustí a žlabů budou odvedeny pomocí vysokopevnostních PVC přípojek DN 150, 200 SN 8, SN 10 do stávajících odvodňovacích zařízení. Vzhledem k předpokládanému nízkému krytí kan. přípojek vedoucích pod vozovkou, se navrhuje jejich obetonování.

Současně budou odstraněny i lokální poruchy odvodnění komunikace – rekonstruovány nefunkční příčné a podélné propustky.

STÁVAJÍCÍ PŘÍČNÉ PROPUSTKY:

Řešený úsek komunikace kříží celkem 12 stávající příčných propustků ve skutečnosti znatelných. Při pochůzce v terénu byl zjištěn jejich stav.

Příčné propustky se navrhuje pročistit tlakovou vodou a rekonstruovat čela propustků. Navrhuje se provést **betonová čela se zešíkmenou vtokovou hranou** – viz. situace, případně budou provedena kolmá čela.

Dále jsou do situace zapracovány propustky pouze jako poznámka nalezených orientačně dle pasportu příčných propustku správce silnice. Při realizaci stavby se navrhuje pomocí kopaných sond tyto propustky nalézt. Pokud budou nalezeny, dojde k prověření jejich stavu a funkčnosti a případně k jejich rekonstrukci.

OBJEKT SO 201 - PŘÍČNÝ PROPUSTEK V KM 2, 146 06 (ve staničení objektu SO 101)

dojde k rekonstrukci stáv.kamenného příčného propustku, ten bude odstraněn a nahrazen propustkem novým s ocelovou troubou ze spirálovitě vlnitého vinutého plechu DN 600 ve variantě s dvouvrstvou ochrannou fólií nalamínovanou na pozinkovaný plech, celková délka trouby 10,50 m. Dojde k výstavbě zešíkmená vtokové a výtokové hrany, k opravě zpevnění dna a svahů koryta příkopu dlažbou z lom.kamene do bet.lože, vyspárování cem.maltou.

Pro zajištění kamenné dlažby jsou navrženy v daných polohách betonové stabilizační prahy.



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD Průvodní a souhrnná technická zpráva

STÁVAJÍCÍ PODÉLNÉ PROPUSTKY:

Rozpočtově navržena oprava na 40% délky podélných propustků.

V zastavěné části:

Stávající potrubí podélných propustků v intravilánu obcí je různorodé – jedná se o podélné propustky stávajících sjezdů k rodinným domkům, vybudovány majiteli RD. Trouby sjezdů se navrhuje pročistit tlakovou vodou, případně zpevnit dno kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností.

V nezastavěné části je navržena celková rekonstrukce podélných propustků. Stávající potrubí bude pročistěno, zkontrolován jeho stav. Pokud se bude jevit stav dožitým bude potrubí vybouráno a nahrazeno novým potrubím s dimenzí DN 400 – betonová trouba, podélný propust bude doplněn **čely se zešíkmenou vtokovou a výtokovou hranou obloženou dlažbou z lomového kamene s max. sklonem 45°** -

Pod konstrukcí čel propustku je navržen šterkopískový podsyp tl. 0,30 m z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0 – 22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0% z celkového objemu (šterkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Míra zhutnění musí odpovídat min. 98% PS standardní. Trouba budou uloženy do betonové směsi z důvodu směrové stabilizace.

Obsyp trouby propustku bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou 0,30 m). Pro zásyp bude použit hutněný šterkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0 – 22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 mm) menším než 5,0% z celkového objemu (šterkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98% PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností.

Zajišťovací prahy budou z betonu třídy C 30/37 XF4, XD3 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbu čela propustku. Pod betonové zajišťovací prahy bude proveden podsyp ze šterkopísku tl. 150 mm.

Čela podélných propustků stávajícího příkopu u sjezdů nebudou zasahovat nad niveletu vozovky silnice.

B 6 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ

a) zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou u napojení na stávající komunikace v místě sjezdů sníženy podsádky silniční obruby na +2 cm. Příčný spád 1-2% zpevněných pochozích ploch je navrhován v celé řešené lokalitě.

Přístup ke sníženým podsádkám sil. obrub je proveden:

- budou provedeny tak, že v celé šířce snížené obruby bude zachován příčný sklon max.+ 2 % a dále v šířce 1,0 m bude provedeno rampové vyspádování chodníku směrem ke snížené ploše max.však ve sklonu 12,5%

nebo



REKONSTRUKCE SILNICE III/368 23 KUNČINA, PD
Průvodní a souhrnná technická zpráva

- bude zachován průchozí prostor v min.šířce 0,90 m chodníku s příčný sklonem chodníku max. 2 % bez snížení plochy, směrem ke snížené obrubě budou provedeny rampové nájezdy v šířce 1,00 m se sklonem max 12,5 % ze strany od silnice

b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

V místě, kde je snížena podsádka silniční obruby na 0 cm až + 5 cm až do místa, kde dosahuje + 8 cm, budou provedeny v chodníku varovné pásy v šířce 40 cm z hmatné dlažby kontrastní barvy k přilehlým plochám dle ČSN 736110 a ČSN 736110/Z1

Přirozená vodící linie je tvořena zvýšenou podsádkou chodníkové obruby na + 6 cm, stávající zástavbou.

Prvky z hmatné dlažby budou barevně kontrastní k okolnímu povrchu – červené.

c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením není řešeno s ohledem na charakter stavby.

d) Stavební výrobky pro bezbariérové řešení chodníku se použijí:

- hmatná skladebná dlažba, ze které budou vyhotoveny varovné pásy – barva kontrastní k okolnímu povrchu
- chodníková obruba s podsádkou + 6 cm, která bude tvořit vodící linii pro nevidomé a slabozraké osoby

Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. A TN TZÚS 12.03.04.-06.

Vypracovala: Jana Förstlová

Prodin a.s.

Jiráskova 169

530 02 Pardubice

+420 725 601 925

V Pardubicích, březen 2020