

ZPRACOVAL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	INDESING s.r.o. Jezbořice 110, 530 02 Pardubice mobil: 777 886 889 e-mail: indesing@email.cz	
Ing. Jiří Šejnoha	Ing. Jiří Šejnoha	stupeň PD	DUSP+PDPS
okres Pardubice	katastrální území: Sopřeč	formát	9 x A4
investor	Pardubický kraj – SUS Pk	datum	červen 2020
stavba	Silnice III/32728 Břehy – Sopřeč	číslo zakázky	202001
příloha	PRŮVODNÍ ZPRÁVA	označení přílohy	číslo
		A.1	

A.1 Identifikační údaje stavby.

PRŮVODNÍ ČÁST

1. Identifikační údaje stavby.

- a) označení stavby: Silnice III/32728 Břehy - Sopřeč
- b) označení stavebního objektu: SO 101 - SILNICE
- c) zatřídění dle CPV: 4523314-2 práce na stavbě silnic
- d) zatřídění dle CZ-CPA: 421120 výstavba dálnic, silnic, ulic a jiných cest pro vozidla a pro pěší
- e) zatřídění dle CZ-CC: 211112 silnice
- f) úroveň klasifikace CZ-NUTS3 (úroveň kraj): CZ 053
- g) úroveň klasifikace LAU1 (číselník okresu): CZ 0531

- h) správce stavby: Správa a údržba silnic Pardubického kraje
Doubravice 98
533 53 Pardubice
IČO 000 85 031

- i) investor: Pardubický kraj
Komenského náměstí 125
Pardubice I – Pardubice – Staré Město,
530 02 Pardubice
IČO 708 92 822

- j) projektant: INDESING s.r.o.
530 02 Jezbořice 110
IČO 268 76 035
odpovědný zástupce pro dopravní stavby - Ing. Jiří Šejnoha
údaje o autorizaci - Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby,
mosty a inženýrské konstrukce, v seznamu ČKAIT veden pod
číslem 0700159

2. Základní údaje o stavbě.

- a) stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění: Předmětem dokumentace je stávající silnice III/32728 v úseku staničení 0,000 km (křižovatka se silnicí III/32722) až 0,450 km. Trasa silnice sleduje trasu původní. Stávající šířka dopravního pásu se pohybuje v rozmezí 6,1 m až 6,4 m. Navržena je úprava na silniční kategorii S 7 (odvozeně), včetně nezbytného rozšíření ve směrových obloucích. Navržená šířka dopravního pásu se pohybuje v rozmezí 6,0 m až 6,6 m. Stávající příčné i podélné propustky budou obnoveny. Stavba je většinou umístěna na stávajících silničních pozemcích.

- b) předpokládaný průběh stavby
- zahájení: červenec 2020

- etapizace a uvádění do provozu: Vzhledem k malému rozsah není vhodné členit stavbu na kratší úseky.
- dokončení stavby: Optimální doba realizace je 8 týdnů od zahájení prací.

c) vazby na regulační plány, územní plán: Vzhledem k zachování historické trasy i šířkové kategorie je stavba v souladu s územním plánem.

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití: Trasa silnice je vedena mírně zvlněným lesnatým terénem mez obcí Břehy a Sopřeč. Stavební pozemek je využíván jako silnice a komunikace.

e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí:

Navržená technologie rekonstrukce nezatěžuje krajinu, zdraví a životní prostředí podstatným způsobem. Po dokončení stavby bude vliv stavby, respektive silničního provozu, menší než doposud. Díky lepším parametrům krytu dojde ke snížení hluchnosti a prašnosti. Stavba si nevyžádá pokácení vzrostlých stromů ani nový zábor pozemků využívaných pro zemědělství či lesnictví. Malé zábory lesních pozemků patrně ze zákresu stavby do katastru nemovitostí nejsou následkem rozšíření silnice, ale jsou „dědictvím minulosti“. Fakticky k žádným novému záběrům nedochází.

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

- vztahy na dosavadní využití území: Zůstávají nezměněny.
- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území: Nebyly zjištěny
- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou: Bez nároku.

g) seznam pozemků a staveb dotčených umístěním stavby:

p.p.462, p.p.523/3, p.p.1301, p.p.359/1, p.p.359/2 vše v obci Sopřeč a k.ú. Břehy Sopřeč.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů.

- a) podrobná geodetická záměra – vyhotovena AGES Pardubice s.r.o. v břenu 2020
- b) data poskytnutá SUS Pk
- c) mapové podklady – katastrální mapy
- d) dopravní průzkum – sčítání dopravy provedené projektantem v břenu 2020
- e) inženýrskogeologický průzkum – údaje z geofondu ČR
- f) diagnostický průzkum konstrukcí – proveden DSP a.s. v břenu 2020
- g) hydrometeorologické a hydrologické údaje – údaje z geofondu ČR
- h) klimatologické údaje – mapy vydané ČHMÚ
- i) stavebně historický průzkum – nebyl vzhledem k charakteru akce prováděn

4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby).

- a) způsob číslování a značení: Komunikace jsou označeny číselnou řadou 100.
- b) určení jednotlivých částí stavby: Stavba není členěna na části.
- c) členění stavby na stavební objekty: SO 101 - SILNICE

5. Podmínky realizace stavby.

- a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků: Nejsou známy žádné další stavby v zájmovém území stavby.
- b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti: Při stavbě budou použity obvyklé technologické postupy.
- c) zajištění přístupu na stavbu: Využity budou navazující úseky silnice III/32728 a silnice III/32722.
- d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy: Za částečného omezení silničního provozu, tzv. po polovinách, bude prováděna menšina prací. Práce přípravné a dokončovací. Za úplné uzavírky bude provedena rekonstrukce vozovkových vrstev, krajnice a propustky. Objízdná trasa je navržena po komunikacích III/32728, I/36, II/323, II/333, III/3229, III/32728 - Sopřeč - Rohovládova Bělá - Břehy a zpět.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců.

- a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty: Majitelem SO 101 zůstane i po provedené modernizaci Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice I – Pardubice – Staré Město.
- b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby: Stavba bude sloužit veřejnému silničnímu a pěšímu provozu.

7. Předávání částí stavby do užívání.

- a) možnosti postupného předávání objektů stavby do užívání: Vzhledem k malému rozsah není vhodné členit stavbu na kratší úseky.
- b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby: Zajištění dopravní obslužnosti.

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ČÁST

8. Souhrnný technický popis stavby.

8.1. Souhrnný technický popis:

Situativní a dopravní řešení – Ze zadání stavby vyplývá, že projekt bude prostorově přibližně sledovat původní řešení, avšak při zlepšení všech parametrů komunikace. Stavba zahrnuje 450 m silnice III. třídy kategorie S7. Osa silnice se skládá ze směrových oblouků o poloměru 200 m a 170 m a vložených mezipřímých. Jedná se o dvoupruhovou obousměrnou komunikaci odvozené šířkové kategorie S 7.

8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1 Pozemní komunikace – silnice III/32728

8.2.1.1 SO 101 – SILNICE

- a) Délka úseku je 450 m.
- b) Trasa přibližně sleduje trasu původní. Koruna komunikace je ujednocena na kategorii S7. Jízdní pruhy jsou zpravidla ohraničeny krajnicemi nebo silničními obrubami.
- d) Stávající konstrukce vozovky bude odtěžena a provedena nově.
- c) Vozovka přibližně sleduje původní niveletu s odchylkami do 250 mm. Niveleta po trase stoupá a následně klesá. Sklon se pohybuje v rozmezí +0,6 % až -3,358 %.
- d) Odvodnění bude zajištěno příčným sklonem vozovky a svedením vody do silničních příkopů a na terén. Využit bude i příčný a podélný propustek.
- e) Stávající silniční příkopy reprofilovány. Krajnice budou zpevněny štěrkodrtí v šíři 750 mm.

g) Konstrukce vozovky:

Skladba vozovky

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11 S	tl. 40 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí PSE	0,5 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 16 CRmB	tl. 70 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační emulzí PSE	1,0 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Směs stmelená cementem SC C _{8/10}	tl. 200 mm	ČSN EN 14227-1
Podklad. vrstva ze štěrkodrti ŠDb, E _{def2} = 60 Mpa	tl. 150 mm	ČSN 736126-1
Podklad. vrstva ze štěrkodrti E _{def2} = 45 Mpa	tl. 200 mm	

Geomříž pro stabilizaci podkladu tkaná z polyesteru pevnost v tahu do 80 kN/m.
Geotextilie pro vyztužení, separaci a filtraci tkaná z PP pevnost do 80 kN/m.

Poznámka k ložné vrstvě aplikované v rámci této stavby: Jedná se o vrstvy se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin dle TP 148, specifikace vlastnosti CRmB, tab. č.3. podle 4.4.1.

h) Zemní práce: Použity budou známé postupy, které jsou v souladu s dobrou praxí. Zemní práce v okruhu do 3 m od kmene stromů bude prováděna s pomocí ručního nářadí.

8.2.2. Mostní objekty a zdi: - nejsou součástí stavby

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace: Voda bude svedena na terén prostřednictvím příčného sklonu vozovky, příkopů a trubních propustků.

8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie: - nejsou součástí stavby

8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony -
- nejsou součástí stavby

8.2.6. Vybavení pozemní komunikace.

a) záchytná bezpečnostní zařízení: - není součástí stavby

b) dopravní značky:

SDZ – Stávající svislé dopravní značky budou vyměněny za nové a zůstanou zpravidla v původním umístění.

VDZ – Budou provedeny bílou barvou. Vodící čáry V4 (125 mm).

c) veřejné osvětlení: - není součástí stavby

8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů: nejsou

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření.

Hodnocení stavu vozovky podle rozsahu poruch formou klasifikace podle TP87 je – havarijní stav. Vyskytující se poruchy: plošná deformace, vysprávk, výtluky, ztráta mikrotextury, mikrotextury trhliny, odlamování okrajů vozovky, síťové trhliny, zanesení příkopů, zcela chybějící krajnice. Často jsou zcela neúnosné okraje vozovky. Stavba vyžaduje urychlenou opravu.

10. Dotčená ochranná pásma.

a) rozsah dotčení:

Stavba zasahuje do ochranného pásma lesa. V ochranném pásmu lesa se nachází celá stavba.

b) podmínky pro zásah: Podmínky pro práci v ochranném pásmu určí odbor životního prostředí.

c) způsob ochrany nebo úprav: Stavba nevyžaduje zvláštní ochranu nebo úpravu z důvodu pohybu v ochranném pásmu.

d) vliv na stavebně technické řešení stavby: - Bez vlivu.

11. Zásah stavby do území.

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

a) bourací práce: - Bourány budou pouze konstrukční vrstvy komunikace, další části silničního díla.

b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada: - Bez nároku.

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu: - Zemní práce se omezují na těžbu a úpravu pláň vozovky a rýhy pro kanalizace a propustky, prohloubení příkopů a úpravu silničních svahů.

d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch: - Silniční svahy budou opětovně zatravněny.

e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace: - Bez zásahu.

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa: - zábor lesní půdy je 531 m².
(u p.p. 359/1, 178 m² a p.p. 359/2, 353 m²)

Fakticky ale nejde o žádný nový zábor lesní půdy nýbrž o vypořádání chaosu, který vznikl v minulosti.

g) zásah do jiných pozemků: zábor „ostatních ploch“: - Stavba nevyžaduje žádný nový zábor ostatních ploch.

h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků: - Bez nároku.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby.

Určení a zdůvodnění nároků stavby na

a) všechny druhy energií: - Bez nároku.

b) telekomunikace: - Bez nároku.

c) vodní hospodářství: - Bez nároku.

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování: - Bez nároku.

e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu: - Bez nároku.

f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby: - Bez nároku.

13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí.

a) ochrana krajiny a přírody – Při stavbě budou používány maximálně šetrné postupy. Vliv provozu na přírodu zůstane nezměněn.

b) hluk: - Po dobu výstavby bude zvýšená hladina hluku z dopravy a činnosti stavebních mechanismů. Následně bude hladina hluku snížena díky zlepšeným parametrům vozovkového krytu.

c) emise z dopravy: - Zůstanou nezměněny.

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje: - Zůstane nezměněn.

e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání bude zajištěna v souladu s platnými předpisy.

f) nakládání s odpady – Předpokládané druhy odpadů vzniklé během výstavby.

kategorie	název odpadu	zatřídění	množství (t)	nakládání
170101	beton	O	20	skládka nebo recyklace
150102	odpadní obalový polyetylen	O	1	recyklace
170107	směs stavební sutě	O	20	skládka nebo recyklace
170302	asfaltové směsi neuvedené	O	305	skládka nebo recyklace
170504	zemina a kamení	O	3 450	skládka nebo recyklace
200399	komunální odpad	O	20	odvoz na ČOV

Odpady budou uloženy na řízené skládky, recyklační dvůr, případně budou recyklovány do konstrukčních vrstev díla. Odfrézované živičné vrstvy budou odvezeny na dvůr SUS Pk určený objednatelem.

Kromě toho budou vznikat splaškové vody způsobené pohybem lidí v prostoru staveniště. Splašky budou zachyceny v chemickém WC a zneškodněny na čistírně OV.

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti.

1. mechanická odolnost a stabilita: – Všechna použitá řešení vychází z platných ČSN a Technických podmínek a vzorových listů pozemních komunikací.

2. požární bezpečnost: Hodnocení dle ČSN 730802 a ČSN 730834.

Stručný popis koncepce požární bezpečnosti z hlediska předpokládaného stavebního řešení a způsobu využití stavby:

a) řešení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečného prostoru - 0

b) řešení evakuace osob a zvířat - 0

c) navržení zdrojů požární vody, popřípadě jiných hasebních látek – využity budou stávající zdroje v okolí

d) vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními - 0

e) řešení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku – silnice III/32722 a III/32728.

f) zabezpečení stavby či území stavbou požární ochrany, pokud to odůvodňují požadavky na záchranné a likvidační práce nebo ochranu obyvatelstva – 0

g) Popis a zhodnocení komunikace dle vyhlášky č. 23/2008 Sb. a ČSN 730802:

K předmětné stavbě se vztahuje §29, §30 a příloha č. 3 vyhlášky č. 28/2008

§ 29: Při provádění stavby bude zajištěn příjezd vozidel HZS do prostoru staveniště po silnici III/32722 a III/32728. Žádné objekty zařízení staveniště, které by vyžadovaly hodnocení dle vyhlášky č.23/2008 Sb. nebude budováno.

§30: Při užívání stavby bude zajištěn příjezd vozidel HZS do předmětného prostoru po silnici III/32722 a III/32728. Minimální průjezdný profil komunikace je široký 3,5 m. Výška průjezdního profilu je neomezená.

Při užívání stavby budou zajištěny únikové cesty po silnici III/32722 a III/32728 a po místních komunikacích.

Příloha 3.

- 1) Příjezd k hydrantům – v zájmovém území se hydranty nacházejí
- 2) Vjezdy na pozemky budou mít minimální světlou šířku 3,5 m a podjezdnou výšku neomezenou. Projektový návrh toto řeší pouze na silničním pozemku.

Zhodnocení komunikace z hlediska vyhlášky č. 23/2008Sb.: vyhovuje

Hodnocení stavby dle ČSN 730802:

- stavba není rozdělena do požárních úseků
- požární riziko objektů se nestanoví, objekty nezahrnují žádné nahodilé požární zatížení
- zhodnocení konstrukcí – nová komunikace s nehořlavým povrchem
- evakuace osob – požadavky na únikové cesty se nestanoví
- odstupové vzdálenosti se nestanovují
- potřeba požární vody se nestanoví, požární vodovod není navržen
- zásahové cesty, navržená komunikace i komunikace navazující jsou vyhovující a dostatečně nadimenzovány pro příjezd požární techniky
- hasicí přístroje – stavba nebude vybavena

Závěrem lze konstatovat, že stavba skupiny I nevyžaduje žádné další opatření.

3. ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí:

- Stavba splňuje obvyklé standardy pro danou kategorii komunikace.

4. ochrana proti hluku: - Hlukové poměry se stavbou nemění. Není navržena.

5. bezpečnost při užívání: - Stavba splňuje obvyklé standardy pro danou kategorii komunikace.

6. úspora energie a ochrana tepla: - Navržená technologie opravy je nejúspornější technické řešení.

15. Další požadavky na stavbu z hlediska:

- a) užitných vlastností stavby: - Vzhledem k očekávaným intenzitám dopravy je kapacita i nadimenzování konstrukcí optimální.
- b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace: - Na silniční komunikaci III. třídy není uvažován samostatný pohyb postižených osob. Problematika není projektem řešena.
- c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí: - Tyto vlivy nehrozí. Nebylo řešeno.

16. Závěr.

Projektový návrh opravy vychází z technického stavu komunikace zjištěného v březnu 2020. Pokud nebude oprava realizována do 24- ti měsíců bude třeba projektovou dokumentaci aktualizovat. Charakter akce bude vyžadovat pravidelný autorský dozor.