



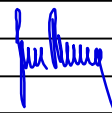
SEZNAM PŘÍLOH:

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B. DOS+PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.		 FÖRSTEROVA 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: PARDUBICE	OBEC: PRAVY, KŘIČEŇ	STUPEŇ:	DOS+PDPS
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ 125, 532 11 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	2241-20-3
AKCE: Oprava silnice III/3236 Pravy – Křičeň			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	2241
			DATUM:	08/2020
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBJEKT: B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: B.
OBSAH: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				

Stavba: OPRAVA SILNICE III/3236 PRAVY-
KŘIČEŇ

B – Souhrnná technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro ohlášení stavby a pro provádění
stavby (DOS+PDPS)

OBSAH:

1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
1.1.	Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území	3
1.2.	Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	3
1.3.	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	3
1.4.	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.	4
1.5.	Ochrana území podle jiných právních předpisů	5
1.6.	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	5
1.7.	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	5
1.8.	Požadavky na asanace, demolice	7
1.9.	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	7
1.10.	Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	8
1.11.	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	8
1.12.	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	8
1.13.	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	8
1.14.	Požadavky na monitorinky a sledování přetvoření	9
1.15.	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	9
2.	CELKOVÝ POPIS STAVBY	9
2.1.	Celková koncepce řešení stavby	9
2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení	15
2.3.	Celkové technické řešení stavby	16
2.4.	Bezbariérové užívání stavby	16
2.5.	Bezpečnost při užívání stavby	16
2.6.	Základní charakteristika objektů	16
2.7.	Základní charakteristika technických a technologických zařízení	25
2.8.	Zásady požární bezpečnostního řešení	26
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana	27
2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	27
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	28
3.	Připojení na technickou infrastrukturu	28
4.	Dopravní řešení	29
4.1.	Popis dopravního řešení	29
4.2.	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	29
4.3.	Doprava v klidu	29
4.4.	Pěší a cyklistické stezky	29
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	29
6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	29
6.1.	Vliv na životní prostředí	29
6.2.	Vliv na přírodu a krajinu	30
6.3.	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	30
6.4.	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí	30
6.5.	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	30
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	30
8.	Zásady organizace výstavby	30
9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	31

1. POPI S ÚZEMÍ STAVBY

1.1. Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Zájmové území se nachází v extravilánu a v nezastavěném území obcí Pravy a Křičeň. Okolí zájmového území je tvořeno především zemědělskou plochou, poli, loukami a lesním porostem. Terén je rovinatý. Jedná se o změnu dokončené stavby, tudíž soulad stavby s charakterem území zůstane totožný a nijak nenarušen stejně tak i dosavadní využití a zastavěnost území.

1.2. Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

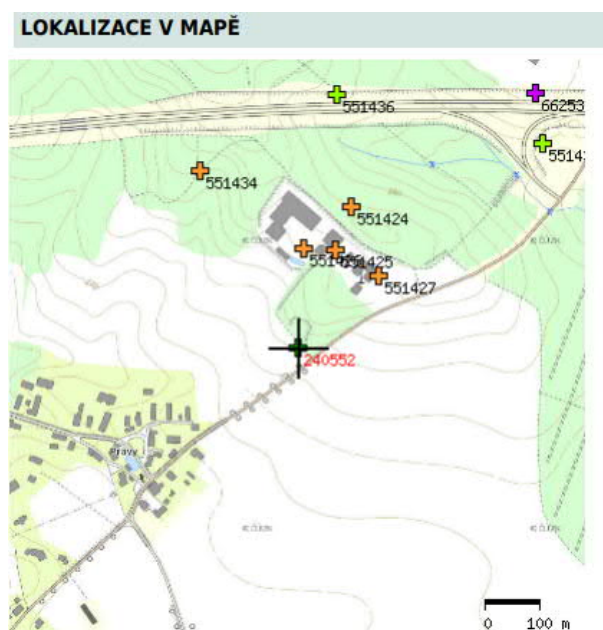
Stavba je souladu s územními plány obce Pravy (Územní plán nabyl účinnosti dne 1.1.2015.) a Křičeň (Územní plán nabyl účinnosti dne 8.10.2019).

Vlastní úprava silnice 3. třídy se dle územních plánů obou obcí, nachází na stabilizovaných plochách „plochy dopravní infrastruktury silniční (Ds)“.

1.3. Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

IG průzkum v rámci této akce nebyl proveden.

Pro orientační informace geologických poměrů zájmového území byl použit archivní vrt Geofondu:



VRT - ZÁKLADNÍ INFORMACE

Stát	Česká republika	Nadmořská výška - souřadnice Z	274.00
Jazyk	česky	Inklinometrie (Y/N)	Y
Název databáze	GDO	Účel	hydrogeologický
ID	240552	Hydrogeologické údaje (Y/N)	Y
Původní název	DO-1	Hloubka hladiny podzemní vody [m]	8
Zkrácený název	DO-1	Druh hladiny podzemní vody	ustálená
Rok vzniku objektu	1974	Karotáž (Y/N)	N
Poskytovatel dat	Česká geologická služba - Geofond	Provedené zkoušky	hydrogeologické zkoušky a měření
Hloubka vrtu (m)	20,8	Hmotná dokumentace (Y/N)	N
Primární dokumentace	GF V070770	Druh objektu	vrt svislý
Souřadnice X - JTSK [m]	1048980.00	Geologický profil (Y/N)	Y
Souřadnice Y - JTSK [m]	656525.00	Organizace provádějící	Vodní zdroje, n.p. Praha včetně závodu Praha
Způsob zaměření X,Y	digitalizováno z mapy 1:25000	Organizace blokující	
Výškový systém	nezaměřeno (odečteno z mapy)	Blokováno do	

ZÁKLADNÍ LITOLOGICKÁ DATA

Hloubka[m]	Stratigrafie	Popis
0.00 - 0.15	Kvartér	hlína jílovitý, šedá
0.15 - 1.60	Kvartér	písek střednozrný, hnědá, rezavá příměs: jíl štěrk střednozrný zastoupení horniny - 25 %, příměs: jíl
1.60 - 2.20	Kvartér	písek střednozrný, rezavá, hnědá štěrk střednozrný zastoupení horniny - 15 %
2.20 - 3.00	Kvartér	písek střednozrný polymiktní, žlutá, hnědá
3.00 - 4.50	Kvartér	písek střednozrný, hnědá štěrk střednozrný zastoupení horniny - 50 %
4.50 - 6.00	Kvartér	písek střednozrný polymiktní, rezavá, hnědá štěrk hrubozrný zastoupení horniny - 50 %
6.00 - 6.50	Kvartér	slín tuhý, hnědá
6.50 - 6.60	Kvartér	slín tuhý, šedá
6.60 - 10.50	Kvartér	štěrk hrubozrný polymiktní, šedá jíl zastoupení horniny - 50 %
10.50 - 11.20	Turon	slínovec zvětralý, šedá
11.20 - 15.20	Turon	slínovec slabě zvětralý, šedá
15.20 - 20.80	Turon	slínovec pevný, šedá

1.4. Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálůvých nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

1.4.1. Geotechnický průzkum

Nebyl proveden.

1.4.2. Hydrogeologický průzkum

Nebyl proveden.

1.4.3. Korozní průzkum

Nebyl proveden.

1.4.4. Geotechnický průzkum materiálůvých nalezišť (zemníků)

Nebyl proveden.

1.4.5. Stavebně historický průzkum

Nebyl proveden.

1.4.6. Průzkum konstrukce vozovky

Pro tuto akci byl zpracován Diagnostický průzkum a návrh opravy vozovky silnice III/3236 společností M.I.S. a.s. v 08/2020, který je přílohou předmětné projektové dokumentace.

1.4.7. Dendrologický průzkum

Nebyl proveden.

1.5. Ochrana území podle jiných právních předpisů

Při akci nedojde ke styku s národními kulturními památkami.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu kulturních památek.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.

Stavba se nenachází v národní přírodní rezervaci.

Stavba se nenachází v přírodní rezervaci.

Stavba se nenachází v přírodním parku.

Stavba se nenachází v památkové zóně

Stavba se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod - CHOPAV.

Stavba se nenachází v ptačích oblastech.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů.

Stavba se nenachází v evropsky významné lokalitě – přírodní rezervace/přírodní památka.

V zájmovém území se nachází ÚSES - regionální koridor, nadregionální biocentrum a biokoridor.

V zájmovém území se nenachází národní přírodní památka.

V zájmovém území se nenachází památné stromy.

Stavba se nenachází v CHKO.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu železniční trati.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu silnice I. třídy.

Stavba se nachází v ochranném pásmu silnice II. a III. třídy.

Stavba se nachází v ochranném pásmu pozemků plnící funkci lesa.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodního toku.

1.6. Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

1.6.1. Záplavové území

Stavba se nenachází v žádném záplavovém území.

1.6.2. Poddolované území

Stavba se nenachází v poddolovaném území

1.6.3. Území ohrožené sesuvy

Stavba se nenachází v území ohroženém sesuvy

1.7. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

1.7.1. Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Zhotovitel stavby zajistí před zahájením výkopových a stavebních prací pasport nemovitostí a komunikací přilehlých ke staveništi. Po dokončení stavby bude provedeno porovnání stavu. Případné vzniklé škody a poruchy budou odstraněny na náklady zhotovitele stavby. Plochy dočasného záboru použité v průběhu výstavby objektů budou po dokončení uvedeny do původního stavu. Stavba si vyžádá dočasný zábor pozemků v daných katastrálních územích, uvedených v příloze č. C.1.5. Situace dotčených pozemků.

Stavba se nachází v blízkosti - do 50m - pozemků plnících funkci lesa. Jedná se o pozemky p.p.č. 760 v k.ú. Pravy a 462/1, 466/3, 460/4, 460/1, 460/5, 464/2, 460/3, 370/2, 381/2 v k.ú. Křičev.

Dále zhotovitel stavby zajistí před zahájením stavebních prací vytyčení a ověření všech stávajících sítí a zařízení tech. vybavení příslušnými správci. Trasa bude ověřena detektorem. Podle případných požadavků správců podzemních vedení budou položeny záložní chráničky.

Vytyčení bude řádně zaznamenáno ve stavebním deníku. Dodavatel nesmí zahájit výkopové práce před vytyčením a ověřením podzemních vedení zástupci správců sítí. Výkopové práce je nutno provádět s maximální opatrností, aby nedošlo k poškození podzemních i nadzemních vedení jak křižujících, tak souběžně vedených.

Seznam dotčených pozemků:

OPRAVA SILNICE III/3236 PRAVY - KŘIČEŇ							
DOČASNÝ ZÁBOR POZEMKŮ							
Číslo položky záboru	parcela KN	Parcela ZE	Výměra	Parcela KN pro ZE	Kultura	Dočasný do 1 roku	katastrální území
LV - 286 - Vlastnické právo Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice Hospodaření se svěřeným majetkem kraje Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 53353 Pardubice							
1	372/1		10224		silnice-ostatní plocha	47	Pravy [664286]
2	761		15327		silnice-ostatní plocha	6090	Pravy [664286]
LV - 97 - Vlastnické právo Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 53002 Pardubice Hospodaření se svěřeným majetkem kraje Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 53353 Pardubice							
3	474/1		19613		silnice-ostatní plocha	9585	Křičev [676187]

1.7.2. Ochrana okolí

Ochrana okolí před nepříznivými vlivy hluku a vibrací:

Z dlouhodobého hlediska se vliv stavby jejím vyvolaným provozem neposuzuje s ohledem na skutečnost, že se jedná o změnu dokončené stavby – modernizaci. Stavba se nachází na stávajícím místě a její účel zůstává totožný.

V uvedeném smyslu se uvažuje vliv stavby pouze v průběhu výstavby – z důvodu provádění stavebních prací. Během výstavby se předpokládá zhoršení vlivu stavby se zvýšením hlučnosti a prašnosti. Při výstavbě je nutné dodržet nařízení vlády ze dne 24. srpna 2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Z tohoto nařízení vyplývají hygienické limity hluku v chráněných venkovních prostorech staveb pro hluk ze stavební činnosti.

Podle uvedeného nařízení vlády č. 272/2011 Sb., část třetí, §12, odstavec 6. a části B se v průběhu výstavby hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti LAeq, s stanoví (s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenerget. impulzního hluku) součtem základní hladiny akustického tlaku A LAeq, T se rovná 50dB (podle odstavce 3.) a korekcí přihlížející k posuzované denní a noční době podle následující tabulky.

Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti	
Posuzovaná doba (hod.)	Korekce (dB)
Od 6:00 do 7:00	+10
Od 7:00 do 21:00	+15
Od 21:00 do 22:00	+10
Od 22:00 do 6:00	+5

Ochrana krajiny a přírody:

Dodavatel stavby zajistí, aby negativní vlivy na okolí omezil na minimum. Dále zajistí, aby nedocházelo ke znečištění silnic a vodních toků úniky pohonných hmot a maziv. Likvidaci odpadů provede dle platných předpisů a nepoužitelné materiály nevhodné k zásypu rýhy odveze na trvalou skládku. Navržená stavba odpovídá platným předpisům, týkajících se ochrany životního prostředí. S ohledem na charakter stavby je nutné během výstavby dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální míře omezit hluk a prašnost. Stavba bude probíhat dle předepsaných technologických postupů s ohledem na ochranu životního prostředí. Na staveništi ani na případných plochách zařízení stavby nebudou skladovány PHM a oleje a nebudou prováděny opravy stavebních strojů.

1.7.3. Vliv stavby na odtokové poměry v území

Jedná se o opravu silnice se zachováním stávajícího příčného a výškového uspořádání a se zachováním systému odvodnění zůstanou stávající poměry odvádění srážkových vod zachovány, tudíž v místech kde je nyní umožněno přirozené zasakování srážkových vod, jako jsou zasakovací příkopy, tak bude umožněno nadále.

1.8. Požadavky na asanace, demolice

Stavba nevyžaduje asanace a demolice objektů budov. V rámci přípravných prací budou odstraněny prvky stávajícího silničního vybavení v rozsahu stavby. Jedná se o směrové sloupky, dopravní značky záchytná zařízení jako jsou svodidla či zábradlí. Všechna tato zařízení budou po vyhodnocení jejich stavu zachována nebo nahrazena novými ve stávajícím nebo novém rozsahu dle PD. Demontované prvky budou uloženy na skládce příslušné SÚS pro případné další použití, poškozené budou recyklovány. Přípravné práce budou zahrnovat i frézování stávajících vozovek a sejmutí krajnic od nánosů.

1.9. Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

1.9.1. Dočasný zábor ze zemědělského půdního fondu

Stavba nebude probíhat na pozemcích ZPF.

1.9.2. Trvalý zábor ze zemědělského půdního fondu

Stavba nebude probíhat na pozemcích ZPF.

1.9.3. Dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nebude probíhat na pozemcích LPF.

1.9.4. Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nebude probíhat na pozemcích LPF.

1.10. **Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Územní podmínky jsou pro tuto stavbu vhodné, neboť se jedná o změnu dokončené stavby v místě stávajících konstrukcí a objektů.

Samotná stavební akce je dopravní stavbou, která je součástí dopravní infrastruktury. Modernizovaná komunikace bude na začátku a na konci plynule navazovat na stávající stav. Navržená stavba respektuje veškeré vazby na dopravní a technickou infrastrukturu, tzn. že budou respektovány stávající inženýrské sítě a zachována obslužnost přilehlých pozemků a nemovitostí.

1.11. **Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

1.11.1. Podmiňující investice

Nejsou známy podmiňující investice.

1.11.2. Vyvolané investice

Nejsou známy vyvolané investice.

1.11.3. Související investice

Nejsou známy související investice.

1.12. **Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí**

Seznam dotčených pozemků je uveden na příloze této PD – C.1.5. Situace dotčených pozemků.

1.13. **Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Stavbou nevznikne žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo. Stávající ochranná pásma zůstanou nepozměněna. K ochraně silnice II. třídy a provozu na ní mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranné pásmo. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou silnici nebo rekonstruované vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti. Jedná se o 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

1.14. Požadavky na monitorinky a sledování přetvoření

Zhotovitel stavby zajistí před zahájením výkopových a stavebních prací pasport nemovitostí a komunikací přilehlých ke staveništi. Po dokončení stavby bude provedeno porovnání stavu. Případné vzniklé škody a poruchy budou odstraněny na náklady zhotovitele stavby.

1.15. Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz. odstavec 1.10. této zprávy.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1. Celková koncepce řešení stavby

2.1.1. Nová stavba nebo změna dokončené stavby s popisem současného stavu

Jedná se o opravu silnice třetí třídy, tedy o změnu dokončené stavby. Jedná se o úsek dl. 2,835 km mezi obcemi Pravy a Křičeň. Stávající obrusná vrstva vozovky silnice III/3236 je živičná s výskytem poruch. Jedná se o jednotlivé poruchy, z větší části však o kombinaci několika poruch současně. Na vozovce se vyskytují poruchy ojediněle resp. na omezené ploše. Soupis poruch, které se vyskytují na vozovce posuzovaného úseku komunikace, je uveden v tabulkách 1 a 2.

Na vozovce převládají poruchy ze skupiny ztráty hmoty a trhlin. Na posuzovaném úseku převládá porucha trhlina příčná úzká, trhlina podélná úzká a vysprávkky. Dále se na vozovce objevují ve formě olamování okrajů vozovky, které poukazují na nedostatečnou únosnost konstrukce vozovky při okrajích vozovky.

Tabulka 1 Přehled typů poruch na komunikaci III/3236 Pravy - Křičeň, pravý jízdní pruh dle TP 82 [1]

Skupina poruch	Číslo poruchy kat. list	Název poruchy	% zasaženého úseku
Ztráta hmoty	02	Ztráta makrotextury	1,4
	04	Opotřebení EZK, EMK	0,5
	07	Hloubková koroze	13,4
	08	Výtluk	7,3
	09	Vysprávkky	14,3
Trhliny	11	Trhlina úzká podélná	32,8
	12	Trhlina úzká příčná	20,2
	13	Trhlina podélná široká	4,9
	14	Trhlina příčná široká	0,2
	15	Trhlina rozvětvená podélná	15,5
Deformace	18	Olamování okrajů vozovky	16,4
	20	Nepřavidelné hrboły	1,0
	22	Místní hrboły	0,0
	24	Místní pokles	2,3
	25	Podélný pokles	0,3

Tabulka 2 Přehled typů poruch na komunikaci III/3236 Pravy - Křičeň, levý jízdní pruh dle TP 82 [1]

Skupina poruch	Číslo poruchy kat. list	Název poruchy	% zasaženého úseku
Ztráta hmoty	02	Ztráta makrotextury	2,3
	04	Opotřebení EZK, EMK	0,7
	07	Hlubková koroze	6,3
	08	Výtluk	6,6
	09	Vysprávky	20,6
Trhliny	11	Trhlina úzká podélná	20,4
	12	Trhlina úzká příčná	25,3
	13	Trhlina podélná široká	1,2
	14	Trhlina příčná široká	0,2
	15	Trhlina rozvětvená podélná	5,9
Deformace	18	Olamování okrajů vozovky	6,5
	20	Nepravidelné hrboly	3,0
	22	Místní hrbol	0,2
	24	Místní pokles	2,3
	25	Podélný pokles	0,3

Základní příčné uspořádání komunikace je se šířkou jízdních pruhů 2x2,75 m bez krajnic se základním střechovitým příčným sklonem vozovky. Komunikace je v celé délce vedena v zářezu, tedy jí po obou stranách kopírují patní příkopy, které jsou min. z 50% své kapacity zaneseny převážně inertním materiálem. Odvodnění komunikace je tedy řešeno gravitačně do přilehlých patních příkopů, které mají funkci přirozeného zasaku. Dle archivního odvrtu z geofondu jsou podmínky pro přirozený zasak dešťových vod v zájmovém území vyhovující. V trase se dle mapového základního mapového podkladu nachází tři příčné propustky – v km 1,010 (v zářezu), v km 1,510 (v zářezu) a v km 1,800 (v násypu). Dále v km 0,580 je dle nivelety údolnicový oblouk.



Nicméně zaměření polohopisu ani následná prohlídka v terénu tyto objekty neodhalila. Vše nasvědčuje tomu, že srážková voda se v nejnižších místech nivelety komunikace taktéž přirozeně zasakuje.

Se systémem odvodnění souvisí i stávající zatrubněné sjezdy v počtu 21 ks. 19 ks je částečně nefunkční, převážně z důvodu zborceného potrubí nebo čel, v kombinaci nánosů inertního materiálu.

Dopravní značení na předmětné komunikaci je řešeno pouze svislými dopravními značkami.

2.1.2. Účel užívání stavby

Samotná stavební akce je dopravní stavbou, která je součástí stávající dopravní infrastruktury a její účel zůstává totožný.

2.1.3. Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

2.1.4. Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Nejsou nutná žádná rozhodnutí o povolení výjimky z technických požadavků na stavbu.

2.1.5. Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Veškeré připomínky a podmínky dotčených orgánů uvedených ve vyjádření k projektové dokumentaci byly nebo budou zapracovány do částí PD, kterých se dané připomínky či podmínky týkají, zejména pak do situačních řešení stavby. Veškeré požadavky dotčených orgánů, uvedených v zápisech z projednání či ve vyjádření k projektové dokumentaci v tomto stupni PD, budou do předmětné dokumentace zapracovány.

2.1.6. Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

Stavba řeší opravu silnice III/3236 s obrusnou vrstvou šířky 5,5 m v délce 2 835,25 M. Před započítáním opravy vozovky bude provedeno sejmutí nánosů podél okrajů vozovky a následné celoplošné frézování v tl. 90 mm. Na základě výsledků diagnostického průzkumu a návrhu opravy vozovky silnice, bude oprava vozovky prováděna za pomoci recyklace za studena na místě s obnovou asfaltového krytu ze dvou asfaltových vrstev. Jedná se o celoplošnou recyklaci za studena na místě dle TP 208 v tloušťce 150 mm s nutným předcmením recyklovaných vrstev na vhodnou zrnitost s maximální velikostí zrna 63 mm. Recyklace bude provedena včetně reprofilace příčných sklonů. Asfaltový kryt bude obnoven pomocí dvou asf. vrstev ACP 16+ TL. 50 mm a ACO 11+ tl. 40 mm. Jedná se o opravu bez navýšení nivelety a s předpokládaným zatížením 180 TNV za 24 hodin v obou směrech. Vzhledem k velikosti dopravního zatížení, kdy na nejbližší situovaném sčítacím úseku č. 5-4238 byla zjištěna intenzita TNV v obou směrech za 24 hodin o velikosti 191 vozidel, charakteru poruch a významu komunikace, není ekonomicky vhodné provést vybourání nevhodných zemin, které se vyskytují v aktivní zóně a provést tak kompletní rekonstrukci komunikace.

Oprava olámaných krajů silnice bude provedena za pomoci odtěžení silničního tělesa ve vzdálenosti min. 0,5 m od stávajícího živého okraje vozovky. Těleso bude odtěženo po předpokládanou úroveň stávající silniční plně (dle odvrstvení DP max 600 mm od povrchu stávající obrusné vrstvy) se svahovými odskoky jako příprava pro pokládku

dvou sanačních vrstev ze štěrkodrti ŠDa šířky min. 1,2 a 1,3 m a tl. 200 mm. Na takto provedenou sanaci kraje bude provedena pokládka vrstvy z ŠDa tl. 150 mm a šířky min. 1000 mm jako doplnění materiálu pro recyklaci. Oprava olámaných krajů s doplnění krajnice je předpokládáno v rozsahu 85 % délky opravovaného úseku a to oboustraně.

Oprava ulámaných krajů silnice bude provedena za pomoci odtěžení silničního tělesa ve vzdálenosti min. 0,5 m od stávajícího živичného okraje vozovky. Těleso bude odtěženo po úroveň stávající silniční pláň se svahovými odskoky jako příprava pro pokládku dvou sanačních vrstev ze štěrkodrti ŠDa šířky min. 2,2 a 2,3 m a tl. 200 mm. Na takto provedenou sanaci kraje bude provedena pokládka vrstvy z ŠDa tl. 150 mm a šířky min. 2000 mm jako doplnění materiálu pro recyklaci. Oprava ulámaných krajů s doplnění krajnice je předpokládáno v rozsahu 15 % délky opravovaného úseku taktéž oboustraně.

Po provedení recyklace a obnovy asfaltového krytu bude provedena na sanované kraje pokládka nezpevněných krajnic š. 0,5 m z R-materiálu tl. min. 100 mm. Použití R-materiálu je předpokládáno z odfrézovaných stávajících živичných vrstev.

V rámci opravy silnice bude provedena obnova systému odvodnění. Jedná se o pročištění příkopů od inertního materiálu v průměrné hodnotě 0,75 m³/m´ na hloubku 0,9 m o okraje vozovky, což splňuje podmínku hloubky min. 200 mm pod pláň. Dále budou obnoveny hospodářské sjezdy, které jsou zatrubněny. Jedná se o 19 ks které částečně nefunkční, převážně z důvodu zborceného potrubí nebo čel, v kombinaci nánosů inertního materiálu. Povrch sjezdů bude z asfaltového betonu. Podél hrany vozovky a podél zemědělské plochy bude sjezd ohraničen zapuštěnou silniční obrubou. V případě sklonu sjezdu směrem do vozovky, bude obruba vyvýšena o 40 mm tak aby bylo zamezeno stékání vody do vozovky. Trouby budou použity DN 400 (použitelné maximum vůči hloubce příkopu) z PVC-U plnostěnné hladké konstrukce SN16 s uložením do bet. sedla ze suché směsi. Sjezdy budou na vtoku a výtoku opatřeny šikmými čely 1:1,5 z kamenné spárované dlažby tl. min. 200 mm do bet. lože tl. min. 140 mm. Dlažba bude zajištěna bet. prahy 300/500 mm.

V trase se dle mapového podkladu uvedeného v odstavci 2.1.1. mají nacházet 3 příčné propustky – v km 1,010 (v zářezu), v km 1,510 (v zářezu) a v km 1,800 (v násypu). Dále v km 0,580 je dle nivelety údolnicový oblouk. Nicméně zaměření polohopisu ani následná prohlídka v terénu tyto objekty neodhalila. V případě odhalení těchto objektů během stavebních prací bude vyhodnocen jejich stav a v případě nevyhovujícího stavu budou obnoveny – v km 0,580, 1,010, 1,510 z DN 500 a v km 1,800 z DN 800 (uvažovaná DN jsou použitelné maximum vůči krytí trouby pod vozovkou). Obnova bude případně provedena ve stejném technickém smyslu jako podélné propustky zatrubněných hospodářských sjezdů.

V nejnižších místech nivelety a v místech předpokládaných příčných propustků, budou ve dně patních příkopů provedeny drenážní trativody pro usnadnění přirozeného zasaku srážkových vod. Drenážní trativody budou provedeny bez trativodky. Jedná se tedy o rýhu š. 0,5, hl. 1 m dl. 25 m na každou stranu od údolnice vyplněnou zásypem dle TKP 3., 4.. Výplň bude zabalena do netkané filtrační geotextilie z PP 200g/m².

V rámci trvalého dopravního značení bude provedena demontáž a zpětná montáž stávajících dopravních značek. Jako vodorovné dopravní značení budou doplněny podélné vodící čáry V4 š. 125 mm.

Na vnější hranu nezpevněné krajnice budou doplněny směrové sloupky plastové-ploché ve vzdálenosti á 50 m a ve směrových obloucích dle ČSN 736101. V napojení účelových komunikací budou doplněny směrové sloupky červené.

V úseku km 1,770 – 1,830 (úsek nenormového svahu silničního tělesa) bude provedena úprava sklonu levostranného svahu na hodnotu 1:2 a pravostranného na hodnotu 1:1,5 s doplněním krajnice š. 0,75 m, do které bude osazeno pravostranné silniční svodidlo v základní délce 61,66 m se zádržností N2. Svodidlo bude osazeno do krajnice nenormové šířky dle odstavce 2.9. TP 114.

Napojení na stávající zpevněné plochy v místech napojení komunikací bude provedeno pomocí zaříznutí stávajícího krytu v co nejmenším rozsahu, odfrézováním a

pokládkou obrusné vrstvy. Vzniklá spára mezi stávajícím a novým krytem bude profrézována na tl. 40 mm a š. 10 m a zalita asfaltovou zálivkou s podrcením.

Návrh směrového a výškového vedení trasy vychází ze stávajícího stavu a oprava je mu přizpůsobena. V rámci této akce k žádné změně směrového ani výškového průběhu silnice nedojde.

2.1.7. Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba nepodléhá ochraně podle jiných právních předpisů.

2.1.8. Základní bilance stavby

Stavba ve finální podobě si nenárokuje žádné zdroje ani potřeby.

Při výstavbě bude připojení na potřebné sítě zajištěno z vlastních zdrojů zhotovitele stavby. Zdroje energie budou vedeny dočasnými přípojkami taktéž v režii zhotovitele.

Skladovací a pracovní plochy je možno umístit v těsné blízkosti navrhovaných objektů, a to na souvisejících plochách. Tyto plochy budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu.

Problematika dočasné skládky a materiálových zdrojů stavby s dopravou na stavbu bude řešena dodavatelem stavby. Prostor pro dočasnou skládku stavebního materiálu bude upřesněn a dohodnut zhotovitelem stavby v rámci stavebních příprav.

Zařízení staveniště i vlastní staveniště bude zabezpečeno z prostředků zhotovitele. Případné zařízení staveniště bude řešeno osazením mobilních stavebních buněk. Mobilní buňky budou připojeny provizorními přípojkami na elektrickou energii v inventáři dodavatele stavby.

Navržená stavba respektuje veškeré vazby na dopravní a technickou infrastrukturu, tzn. že budou respektovány stávající inženýrské sítě, napojení místních komunikací a ulic, domovní vjezdy atd..

Koncepce odpadového hospodářství stavby je a bude zpracována na základě platné legislativy v odpadovém hospodářství a jejím cílem je stanovit základní principy nakládání s odpady vznikajícími při předmětné stavbě a to jak v přímých souvislostech s hlavním staveništěm, tak i při činnostech, které se stavbou souvisejí.

Druhy vznikajících odpadů, jejichž vznik souvisí jednak přímo s prováděnými stavebními činnostmi a jednak s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů, jsou uvedeny dle uvedených míst vzniku, a pokud bylo možné, jsou v příslušných komentářích uvedena i množství vznikajících odpadů.

V průběhu výstavby lze v prostoru hlavního staveniště s vysokou pravděpodobností očekávat vznik následujících druhů odpadů dle vyhlášky 93/2016:

Druh	Název
030104*	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, obsahující nebezpečné látky
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, neuvedené pod číslem 03 01 04
080111*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
080112	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11
080199	Odpady jinak blíže neurčené
120101	Piliny a třísky železných kovů
120102	Úlet železných kovů
120103	Piliny a třísky neželezných kovů
120104	Úlet neželezných kovů
120105	Plastové hobliny a třísky
120113	Odpady ze svařování
140602*	Jiná halogenová rozpouštědla a směsi rozpouštědel

140603*	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel
150101	Papírové a lepenkové obaly
150102	Plastové obaly
150103	Dřevěné obaly
150104	Kovové obaly
150105	Kompozitní obaly
150106	Směsné obaly
150110*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné
170101	Beton
170102	Cihly
170103	Tašky a keramické výrobky
170106*	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06
170201	Dřevo
170202	Sklo
170203	Plasty
170204*	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 170601 a 170603
170903*	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 170901,170902,170903

Odpady vznikající v prostoru stavebního dvora

Druh	Název
030104*	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, obsahující nebezpečné látky
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, neuvedené pod číslem 03 01 04
080111*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
080112	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11
120101	Piliny a třísky železných kovů
120102	Úlet železných kovů
120103	Piliny a třísky neželezných kovů
120104	Úlet neželezných kovů
120105	Plastové hobliny a třísky
120113	Odpady ze svařování
150101	Papírové a lepenkové obaly
150102	Plastové obaly
150103	Dřevěné obaly
150104	Kovové obaly
150105	Kompozitní obaly
150106	Směsné obaly
150110*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné

Nakládání s odpady

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech včetně posledních změn, ustanoveními vyhlášky č. 93/2016 Sb. a vyhláškou 383/2001 Sb.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby, kde budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulaci s ním.

V těchto prostředcích odděleně podle jednotlivých druhů budou shromažďovány odpady skupin:

- odpady barev a laků
- odpady lepidel a těsnicích materiálů
- odpady z obrábění kovů a plastů

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (rekonstrukce a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelských způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech, v aktuálním znění. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití, nebo zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny firmami provádějícími stavbu. Množství odpadů, které bude při stavbě a při servisních činnostech v rámci stavebního dvora vznikat nebylo možné v době zpracování koncepce odpadového hospodářství přesněji specifikovat.

Odpad směsný stavební anebo demoliční odpad vznikne v průběhu bourání vozovek. Tyto druhy odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny případně jej zpětně využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní).

Spolu se vznikem odpadu ze sejmutého živичného povrchu a podkladních vrstev z demolic vozovek je nutno předpokládat i vznik odpadu stavebního.

Tyto druhy odpadů budou dle konkrétní situace recyklovány. Odpad na stavbě a staveništi v průběhu dané stavební akce bude kompletně likvidovat dodavatel stavby na vlastní náklad dodavatelské firmy stavebních prací.

2.1.9. Základní předpoklady výstavby

Realizace stavby bude prováděna v roce 2020 v měsících 10-11 včetně.

2.1.10. Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatimní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)

O předčasném užívání stavby bude případně rozhodnuto v závislosti na požadavcích investora a případně o něm bude požádáno u příslušných orgánů státní správy.

2.1.11. Orientační náklady stavby

Orientační náklady na zřízení stavby jsou 22 000 000 Kč bez dph. Odhadovaná cena je uvažována vyšší hodnotou.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

2.2.1. Urbanismus

S ohledem na změnu stávající stavby – stavební úpravy zůstane urbanistické řešení zachováno stávající.

2.2.2. Architektonické řešení

Celkový architektonický vzhled vychází z požadavků investora a dotčených orgánů.

2.3. Celkové technické řešení stavby

2.3.1. Popis celkové koncepce technického řešení

Viz. odstavec 2.1.6. nebo 2.6. této zprávy.

2.3.2. Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie).

Při provozu stavby nevzniknou nároky na odběr energií. Nepozměněné směrové a výškové řešení nivelety nezpůsobí zvýšenou spotřebu pohonných hmot při provozu dopravních prostředků.

2.3.3. Celková spotřeba vody

Stavba nevyžaduje trvalé připojení na zdroj pitné či užitkové vody.

2.3.4. Celkové produkované množství a druhu odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Užíváním stavby se nepředpokládá vznik jiných odpadů a emisí, kromě odpadů vznikajících při standartním dopravním provozu motorových vozidel.

Viz. odstavec 2.1.8. této zprávy.

2.3.5. Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Stavba nebude připojena k žádnému vedení inženýrských sítí. Provozem stavby nevzniknou požadavky na změnu kapacity veřejných sítí.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

Jedná se rekonstrukci silnice třetí třídy sloužící přednostně pro silniční dopravu a ne pro pohyb chodců a proto na těchto komunikacích není bezbariérovost řešena. Části chodníků budou řešeny jako bezbariérové (pozemní a inženýrské objekty) ve smyslu vyhlášky 146/08 Sb.. Řešení detailů, vybavení a použité prvky bezbariérových úprav budou provedeny dle vyhl. č. 398/09 Sb.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Vzhledem k tomu, že se jedná o dopravní stavbu, se výše bezpečnosti při jejím užívání, odvíjí od dodržování pravidel silničního provozu jejími uživateli.

Stavba je navržena dle platných norem, zejména pak ČSN 73 6101, ČSN 73 6110 a ČSN 73 6201.

2.6. Základní charakteristika objektů

2.6.1. Popis současného stavu

Jedná se o opravu silnice třetí třídy, tedy o změnu dokončené stavby. Jedná se o úsek dl. 2,835 km mezi obcemi Pravy a Křičeň. Stávající ohrusná vrstva vozovky silnice III/3236 je živičná s výskytem poruch. Jedná se o jednotlivé poruchy, z větší části však o kombinaci několika poruch současně. Na vozovce se vyskytují poruchy ojediněle resp. na omezené ploše. Soupis poruch, které se vyskytují na vozovce posuzovaného úseku komunikace, je uveden v tabulkách 1 a 2.

Na vozovce převládají poruchy ze skupiny ztráty hmoty a trhlin. Na posuzovaném úseku převládá porucha trhlina příčná úzká, trhlina podélná úzká a vysprávký. Dále se na vozovce objevují ve formě olamování okrajů vozovky, které poukazují na nedostatečnou únosnost konstrukce vozovky při okrajích vozovky.

Tabulka 1 Přehled typů poruch na komunikaci III/3236 Pravy - Křičeň, pravý jízdní pruh dle TP 82 [1]

Skupina poruch	Číslo poruchy kat. list	Název poruchy	% zasaženého úseku
Ztráta hmoty	02	Ztráta makrotextury	1,4
	04	Opotřebení EZK, EMK	0,5
	07	Hloubková koroze	13,4
	08	Výtluk	7,3
	09	Vysprávký	14,3
Trhliny	11	Trhlina úzká podélná	32,8
	12	Trhlina úzká příčná	20,2
	13	Trhlina podélná široká	4,9
	14	Trhlina příčná široká	0,2
	15	Trhlina rozvětvená podélná	15,5
Deformace	18	Olamování okrajů vozovky	16,4
	20	Nepravidelné hrboły	1,0
	22	Místní hrbol	0,0
	24	Místní pokles	2,3
	25	Podélný pokles	0,3

Tabulka 2 Přehled typů poruch na komunikaci III/3236 Pravy - Křičeň, levý jízdní pruh dle TP 82 [1]

Skupina poruch	Číslo poruchy kat. list	Název poruchy	% zasaženého úseku
Ztráta hmoty	02	Ztráta makrotextury	2,3
	04	Opotřebení EZK, EMK	0,7
	07	Hloubková koroze	6,3
	08	Výtluk	6,6
	09	Vysprávký	20,6
Trhliny	11	Trhlina úzká podélná	20,4
	12	Trhlina úzká příčná	25,3
	13	Trhlina podélná široká	1,2
	14	Trhlina příčná široká	0,2
	15	Trhlina rozvětvená podélná	5,9
Deformace	18	Olamování okrajů vozovky	6,5
	20	Nepravidelné hrboły	3,0
	22	Místní hrbol	0,2
	24	Místní pokles	2,3
	25	Podélný pokles	0,3

Základní příčné uspořádání komunikace je se šířkou jízdních pruhů 2x2,75 m bez krajnic se základním střechovitým příčným sklonem vozovky. Komunikace je v celé délce vedena v zářezu, tedy jí po obou stranách kopírují patní příkopy, které jsou min. z 50% své kapacity zaneseny převážně inertním materiálem. Odvodnění komunikace je tedy řešeno gravitačně do přilehlých patních příkopů, které mají funkci přirozeného zasaku. Dle archivního odvrtu z geofondu jsou podmínky pro přirozený zasak dešťových vod v zájmovém území vyhovující. V trase se dle mapového základního mapového podkladu

nachází tři příčné propustky – v km 1,010 (v zářezu), v km 1,510 (v zářezu) a v km 1,800 (v násypu). Dále v km 0,580 je dle nivelety údolnicový oblouk.



Nicméně zaměření polohopisu ani následná prohlídka v terénu tyto objekty neodhalila. Vše nasvědčuje tomu, že srážková voda se v nejnižších místech nivelety komunikace taktéž přirozeně zasakuje.

Se systémem odvodnění souvisí i stávající zatrubněné sjezdy v počtu 21 ks. 19 ks je částečně nefunkční, převážně z důvodu zborceného potrubí nebo čel, v kombinaci nánosu inertního materiálu.

Dopravní značení na předmětné komunikaci je řešeno pouze svislými dopravními značkami.

2.6.2. Popis navrženého stavu

Stavba řeší opravu silnice III/3236 s obrusnou vrstvou šířky 5,5 m v délce 2 835,25 M. Před započítím opravy vozovky bude provedeno sejmutí nánosu podél okrajů vozovky a následné celoplošné frézování v tl. 90 mm. Na základě výsledků diagnostického průzkumu a návrhu opravy vozovky silnice, bude oprava vozovky prováděna za pomoci recyklace za studena na místě s obnovou asfaltového krytu ze dvou asfaltových vrstev. Jedná se o celoplošnou recyklaci za studena na místě dle TP 208 v tloušťce 150 mm s nutným předrcením recyklovaných vrstev na vhodnou zrnitost s maximální velikostí zrna 63 mm. Recyklace bude provedena včetně reprofilace příčných sklonů. Asfaltový kryt bude obnoven pomocí dvou asf. vrstev ACP 16+ TL. 50 mm a ACO 11+ tl. 40 mm. Jedná se o opravu bez navýšení nivelety a s předpokládaným zatížením 180 TNV za 24 hodin v obou směrech. Vzhledem k velikosti dopravního zatížení, kdy na nejbližší situovaném sčítacím úseku č. 5-4238 byla zjištěna intenzita TNV v obou směrech za 24 hodin o velikosti 191 vozidel, charakteru poruch a významu komunikace, není ekonomicky vhodné provést vybourání nevhodných zemin, které se vyskytují v aktivní zóně a provést tak kompletní rekonstrukci komunikace.

Oprava olámaných krajů silnice bude provedena za pomoci odtěžení silničního tělesa ve vzdálenosti min. 0,5 m od stávajícího živého okraje vozovky. Těleso bude odtěženo po předpokládanou úroveň stávající silniční pláň (dle odvrstvení DP max 600 mm od povrchu stávající obrusné vrstvy) se svahovými odskoky jako příprava pro pokládku dvou sanačních vrstev ze štěrkodrti ŠDa šířky min. 1,2 a 1,3 m a tl. 200 mm. Na takto

provedenou sanaci kraje bude provedena pokládka vrstvy z ŠDa tl. 150 mm a šířky min. 1000 mm jako doplnění materiálu pro recyklaci. Oprava olámaných krajů s doplnění krajnice je předpokládáno v rozsahu 85 % délky opravovaného úseku a to oboustraně.

Oprava ulámaných krajů silnice bude provedena za pomoci odtěžení silničního tělesa ve vzdálenosti min. 0,5 m od stávajícího živичného okraje vozovky. Těleso bude odtěženo po úroveň stávající silniční pláň se svahovými odskoky jako příprava pro pokládku dvou sanačních vrstev ze šterkodrti ŠDa šířky min. 2,2 a 2,3 m a tl. 200 mm. Na takto provedenou sanaci kraje bude provedena pokládka vrstvy z ŠDa tl. 150 mm a šířky min. 2000 mm jako doplnění materiálu pro recyklaci. Oprava ulámaných krajů s doplnění krajnice je předpokládáno v rozsahu 15 % délky opravovaného úseku taktéž oboustraně.

Po provedení recyklace a obnovy asfaltového krytu bude provedena na sanované kraje pokládka nepevněných krajnic š. 0,5 m z R-materiálu tl. min. 100 mm. Použití R-materiálu je předpokládáno z odfrézovaných stávajících živичných vrstev.

V rámci opravy silnice bude provedena obnova systému odvodnění. Jedná se o pročištění příkopů od inertního materiálu v průměrné hodnotě 0,75 m³/m¹. Dále budou obnoveny hospodářské sjezdy, které jsou zatrubněny. Jedná se o 19 ks které jsou částečně nefunkční, převážně z důvodu zborceného potrubí nebo čel, v kombinaci nánosů inertního materiálu. Povrch sjezdů bude z asfaltového betonu. Podél hrany vozovky a podél zemědělské plochy bude sjezd ohraničen zapuštěnou silniční obrubou. V případě sklonu sjezdu směrem do vozovky, bude obruba vyvýšena o 40 mm tak aby bylo zamezeno stékání vody do vozovky. Trouby budou použity DN 400 (použitelné maximum vůči hloubce příkopu) z PVC-U plnostěnné hladké konstrukce SN16 s uložením do bet. sedla ze suché směsi. Sjezdy budou na vtoku a výtoku opatřeny šikmými čely 1:1,5 z kamenné spárované dlažby tl. min. 200 mm do bet. lože tl. min. 140 mm. Dlažba bude zajištěna bet. prahy 300/500 mm.

V trase se dle mapového podkladu uvedeného v odstavci 2.1.1. mají nacházet 3 příčné propustky – v km 1,010 (v zářezu), v km 1,510 (v zářezu) a v km 1,800 (v násypu). Dále v km 0,580 je dle nivelety údolnicový oblouk. Nicméně zaměření polohopisu ani následná prohlídka v terénu tyto objekty neodhalila. V případě odhalení těchto objektů během stavebních prací bude vyhodnocen jejich stav a v případě nevyhovujícího stavu budou obnoveny – v km 0,580, 1,010, 1,510 z DN 500 a v km 1,800 z DN 800. Obnova bude případně provedena ve stejném technickém smyslu jako podélné propustky zatrubněných hospodářských sjezdů.

V nejnižších místech nivelety a v místech předpokládaných příčných propustků, budou ve dně patních příkopů provedeny drenážní trativody pro usnadnění přirozeného zasaku srážkových vod. Drenážní trativody budou provedeny bez trativodky. Jedná se tedy o rýhu š. 0,5, hl. 1 m dl. 25 m na každou stranu od údolnice vyplněnou zasypem dle TKP 3., 4.. Výplň bude zabalena do netkané filtrační geotextilie z PP 200g/m².

V rámci trvalého dopravního značení bude provedena demontáž a zpětná montáž stávajících dopravních značek. Jako vodorovné dopravní značení budou doplněny podélné vodící čáry V4 š. 125 mm.

Na vnější hranu nepevněné krajnice budou doplněny směrové sloupky plastové-ploché ve vzdálenosti á 50 m a ve směrových obloucích dle ČSN 736101. V napojení účelových komunikací budou doplněny směrové sloupky červené.

V úseku km 1,770 – 1,830 (úsek nenormového svahu silničního tělesa) bude provedena úprava sklonu levostranného svahu na hodnotu 1:2 a pravostranného na hodnotu 1:1,5 s doplněním krajnice š. 0,75 m, do které bude osazeno pravostranné silniční svodidlo v základní délce 61,66 m se zádržností N2. Svodidlo bude osazeno do krajnice nenormové šířky dle odstavce 2.9. TP 114.

Napojení na stávající zpevněné plochy v místech napojení komunikací bude provedeno pomocí zaříznutí stávajícího krytu v co nejmenším rozsahu, odfrézováním a pokládkou obrusné vrstvy. Vzniklá spára mezi stávajícím a novým krytem bude profrézována na tl. 40 mm a š. 10 m a zalita asfaltovou zálivkou s podcenením.

Návrh směrového a výškového vedení trasy vychází ze stávajícího stavu a oprava je mu přizpůsobena. V rámci této akce k žádné změně směrového ani výškového průběhu silnice nedojde.

2.6.3. Pozemní komunikace

2.6.3.1. Výčet objektů

SO 121 - SILNICE III/3236

2.6.3.2. Základní charakteristiky - SO 121 – Silnice III/3236

Jedná se o stavební objekt, který řeší rekonstrukci silnice III/3236 mezi obcemi Pravy a Křičín. Jeho začátek je v hraně vozovky silnice II/323 v obci Pravy a konec v místě nového krytu vozovky v obci Křičín u křižovatky se silnicí III/3237. Délka SO 121 je 2835,25 m mezi staničeními km 0,003 75 – km 2,839. Vzhledem k tomu, že začátek akce je v místě napojení na silnici II/323, tak se liniové staničení na silnici III/3236 se rovná projektovému. Před započítáním opravy vozovky bude provedeno sejmutí nánosů podél okrajů vozovky a následné celoplošné frézování v tl. 90 mm. Na základě výsledků diagnostického průzkumu a návrhu opravy vozovky silnice, bude oprava vozovky prováděna za pomoci recyklace za studena na místě s obnovou asfaltového krytu ze dvou asfaltových vrstev. Jedná se o celoplošnou recyklaci za studena na místě dle TP 208 v tloušťce 150 mm s nutným předrcením recyklovaných vrstev na vhodnou zrnitost s maximální velikostí zrna 63 mm. Recyklace bude provedena včetně reprofilace příčných sklonů. Asfaltový kryt bude obnoven pomocí dvou asf. vrstev ACP 16+ TL. 50 mm a ACO 11+ tl. 40 mm. Jedná se o opravu bez navýšení nivelety a s předpokládaným zatížením 180 TNV za 24 hodin v obou směrech. Vzhledem k velikosti dopravního zatížení, kdy na nejbližší situovaném sčítacím úseku č. 5-4238 byla zjištěna intenzita TNV v obou směrech za 24 hodin o velikosti 191 vozidel, charakteru poruch a významu komunikace, není ekonomicky vhodné provést vybourání nevhodných zemín, které se vyskytují v aktivní zóně a provést tak kompletní rekonstrukci komunikace.

Oprava olámaných krajů silnice bude provedena za pomoci odtěžení silničního tělesa ve vzdálenosti min. 0,5 m od stávajícího živého okraje vozovky. Těleso bude odtěženo po předpokládanou úroveň stávající silniční pláň (dle odvrtní DP max 600 mm od povrchu stávající obrusné vrstvy) se svahovými odskoky jako příprava pro pokládku dvou sanačních vrstev ze štěrku ŠDa šířky min. 1,2 a 1,3 m a tl. 200 mm. Na takto provedenou sanaci kraje bude provedena pokládka vrstvy z ŠDa tl. 150 mm a šířky min. 1000 mm jako doplnění materiálu pro recyklaci. Oprava olámaných krajů s doplnění krajnice je předpokládáno v rozsahu 85 % délky opravovaného úseku a to oboustraně.

Oprava ulámaných krajů silnice bude provedena za pomoci odtěžení silničního tělesa ve vzdálenosti min. 0,5 m od stávajícího živého okraje vozovky. Těleso bude odtěženo po úroveň stávající silniční pláň se svahovými odskoky jako příprava pro pokládku dvou sanačních vrstev ze štěrku ŠDa šířky min. 2,2 a 2,3 m a tl. 200 mm. Na takto provedenou sanaci kraje bude provedena pokládka vrstvy z ŠDa tl. 150 mm a šířky min. 2000 mm jako doplnění materiálu pro recyklaci. Oprava ulámaných krajů s doplnění krajnice je předpokládáno v rozsahu 15 % délky opravovaného úseku taktéž oboustraně.

Po provedení recyklace a obnovy asfaltového krytu bude provedena na sanované kraje pokládka nepevněných krajnic š. 0,5 m z R-materiálu tl. min. 100 mm. Použití R-materiálu je předpokládáno z odfrézovaných stávajících živých vrstev.

V rámci opravy silnice bude provedena obnova systému odvodnění. Jedná se o pročištění příkopů od inertního materiálu v průměrné hodnotě 0,75 m³/m na hloubku 0,9 m o okraje vozovky, což splňuje podmínku hloubky min. 200 mm pod pláň. Dále budou obnoveny hospodářské sjezdy, které jsou zatrubněny. Jedná se o 19 ks které jsou částečně nefunkční, převážně z důvodu zborceného potrubí nebo čel, v kombinaci nánosů

inertního materiálu. Povrch sjezdů bude z asfaltového betonu. Podél hrany vozovky a podél zemědělské plochy bude sjezd ohraničen zapuštěnou silniční obrubou. V případě sklonu sjezdu směrem do vozovky, bude obruba vyvýšena o 40 mm tak aby bylo zamezeno stékání vody do vozovky. Trouby budou použity DN 400 (použitelné maximum vůči hloubce příkopu) z PVC-U plnostěnné hladké konstrukce SN16 s uložením do bet. sedla ze suché směsi. Sjezdy budou na vtoku a výtoku opatřeny šikmými čely 1:1,5 z kamenné spárované dlažby tl. min. 200 mm do bet. lože tl. min. 140 mm. Dlažba bude zajištěna bet. prahy 300/500 mm.

V trase se dle mapového podkladu uvedeného v odstavci 2.1.1. mají nacházet 3 příčné propustky – v km 1,010 (v zářezu), v km 1,510 (v zářezu) a v km 1,800 (v násypu). Dále v km 0,580 je dle nivelety údolnicový oblouk. Nicméně zaměření polohopisu ani následná prohlídka v terénu tyto objekty neodhalila. V případě odhalení těchto objektů během stavebních prací bude vyhodnocen jejich stav a v případě nevyhovujícího stavu budou obnoveny – v km 0,580, 1,010, 1,510 z DN 500 a v km 1,800 z DN 800 (uvažovaná DN jsou použitelné maximum vůči krytí trouby pod vozovkou). Obnova bude případně provedena ve stejném technickém smyslu jako podélné propustky zatrubněných hospodářských sjezdů.

V nejnižších místech nivelety a v místech předpokládaných příčných propustků, budou ve dně patních příkopů provedeny drenážní trativody pro usnadnění přirozeného zasaku srážkových vod. Drenážní trativody budou provedeny bez trativodky. Jedná se tedy o rýhu š. 0,5, hl. 1 m dl. 25 m na každou stranu od údolnice vyplněnou zásypem dle TKP 3., 4.. Výplň bude zabalena do netkané filtrační geotextilie z PP 200g/m².

V rámci trvalého dopravního značení bude provedena demontáž a zpětná montáž stávajících dopravních značek. Jako vodorovné dopravní značení budou doplněny podélné vodící čáry V4 š. 125 mm.

Na vnější hranu nezpevněné krajnice budou doplněny směrové sloupky plastové-ploché ve vzdálenosti á 50 m a ve směrových obloucích dle ČSN 736101. V napojení účelových komunikací budou doplněny směrové sloupky červené.

V úseku km 1,770 – 1,830 (úsek nenormového svahu silničního tělesa) bude provedena úprava sklonu levostranného svahu na hodnotu 1:2 a pravostranného na hodnotu 1:1,5 s doplněním krajnice š. 0,75 m, do které bude osazeno pravostranné silniční svodidlo v základní délce 61,66 m se zádržností N2. Svodidlo bude osazeno do krajnice nenormové šířky dle odstavce 2.9. TP 114.

Napojení na stávající zpevněné plochy v místech napojení komunikací bude provedeno pomocí zařízení stávajícího krytu v co nejmenším rozsahu, odfrézováním a pokládkou obrusné vrstvy. Vzniklá spára mezi stávajícím a novým krytem bude profrézována na tl. 40 mm a š. 10 m a zalita asfaltovou zálivkou s podrcením.

Směrové a výškové řešení

Návrh směrového a výškového vedení trasy vychází ze stávajícího stavu a oprava je mu přizpůsobena. V rámci této akce k žádné změně směrového ani výškového průběhu silnice nedojde.

Příčné uspořádání

Recyklace bude provedena včetně reprofilace příčných sklonů. Základní příčný sklon je navržen jako střechovitý 2,5% sklopením ve směrových obloucích jednostraně.

Příčné uspořádání v upravovaném úseku III/3236 odpovídá kategorii S 6,5/90:

- jízdní pruhy	2 x 2,75 m
- nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
celkem	6,5 m

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky byla navržena na základě výsledků diagnostického průzkumu a návrhu opravy vozovky silnice III/3236:

SKLADBA VOZOVKY - KOMPLETNÍ VÝMĚNA VRSTEV - POSOUZENÍ PROGRAMEM Laymed TP 170 - NÚP-D1, N-25let:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11+; 50/70	tl.	40 mm;	ČSN 736121
• SPOJ. POSTŘÍK KATION. MOD. EMULZÍ	PS-CP 0,4 kg/m ²			ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACP 16+; 50/70	tl.	50 mm;	ČSN 736121
• INFILTRAČNÍ POSTŘÍK	PI-C 0,8 kg/m ²			ČSN 736129
• RECYK. ZA STUDENA NA MÍSTĚ S REPROFILACÍ	RS 0/32 CA	tl.	150mm;	TP 208
CELKEM			510 mm	

SKLADBA VOZOVKY– OBNOVA ASFALTOVÉHO KRYTU –NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ ASFALTOVÉ VRSTVY:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11+; 50/70	tl.	40 mm;	ČSN 736121
• SPOJ. POSTŘÍK KATION. MOD. EMULZÍ 0,4 kg/m ²	PS-CP 0,4 kg/m ²			ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACP 16+; 50/70	tl.	50 mm;	ČSN 736121
• SPOJ. POSTŘÍK KATION. MOD. EMULZÍ 0,4 kg/m ²	PS-CP 0,4 kg/m ²			ČSN 736129
CELKEM			90 mm	

SKLADBA VOZOVKY DLE TP 170 – D2-N-3,VI,PII-UPRAVENO–SJEZDY- KOMPLETNÍ VÝMĚNA VRSTEV:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11+; 50/70	tl.	40 mm;	ČSN 736121
• SPOJ. POSTŘÍK KATION. MOD. EMULZÍ 0,4 kg/m ²	PS-CP 0,4 kg/m ²			ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACP 16+; 50/70	tl.	50 mm;	ČSN 736121
• Edef = 70 MPa				
• ŠTĚRKODRŤ	ŠD _A fr. 0-63	tl.	250mm;	ČSN 736126-1
• zhutněné podloží Edef = 45 MPa				
CELKEM			340 mm	

2.6.4. Dočasné dopravní opatření

Jedná se o dočasný stavební objekt. Řeší převedení dopravy po objízdné trase během výstavby.

Vzhledem ke způsobu opravy silnice III/3236 bude stavba probíhat za plné uzavírky a dočasné dopravní opatření bude řešeno pro místní uspořádání a převedení místní a dálkové dopravy po objízdných trasách. Tato úprava bude navádět a řešit převedení dopravy po objízdných trasách odsouhlasených správcí komunikací a pomocí přechodného dopravního značení na nich, odsouhlaseného dopravním inspektorátem policie ČR.

Objízdná trasa bude pro veškerou dopravu obousměrně vedena po silnicích III/3237, I/36 a II/323 přes Habřinku, Bukovku, Rohovládovou Bělou a Kasalice dle zákresu v situaci dočasného dopravního opatření – C.1.4.

Objízdné trasy budou značeny pouze pomocí přechodného svislého dopravního značení a to pomocí dopravních značek IS 11a, IS 11b, IP22, E13, B1, Z2. Značka B1 bude použita na podkladu ve fluoreflexní úpravě. Rozmístění, poloha a kombinace použití vyjmenovaných značek je znázorněna na výkrese C.4. Situace dočasného dopravního značení.

Dočasné dopravní opatření bude řešeno s vazbou na postup stavebních prací dle TP 66 Zásady pro přechodné dopravní značení na PK.

Před zahájením stavby bude provedena prohlídka objízdných trasy včetně jejího zdokumentování.

Po dokončení stavby bude provedeno porovnání stavu. Případné vzniklé škody a poruchy budou odstraněny na náklady žadatele o uzavírku a objíždku.

Dopravní značení je navrženo s osazením svislého provizorního dopravního značení se zajištěním pracovního prostoru a provozu na komunikacích.

Před zahájením stavebních prací musí být v dostatečné vzdálenosti před začátkem a za koncem úseku (cca. 600 m mimo obec, cca. 100 m v obci) umístěno tzv. „Zařízení předběžné výstrahy uvádějící provozní informace.“ Tzn., že bude osazena informativní cedule o charakteru stavby a výstražná dopravní značka IP22 s nápisem „POZOR – SILNICE III/3236 Pravy-Křičeň UZAVŘENA“.

Dočasné dopravní opatření je řešeno doplněním svislého dopravního značení se zakrytím stávajících svislých dopravních značek. Dočasné dopravní opatření je navrženo dle TP 66.

Přechodné dopravní opatření a značení bude před jeho vyznačením zkontrolováno a odsouhlaseno správcem komunikací (SÚS PK – Správa Pardubice), Policií ČR DI Pardubice, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje a Krajským úřadem Pardubického kraje - Odbor dopravy a silničního hospodářství. Na dočasné dopravní opatření bude vydáno stanovení o dočasném dopravním značení, které zajistí dodavatel stavebního objektu.

2.6.1. Převedení pěších a cyklistů

S převáděním pěších a cyklistů přes staveniště během stavebních prací není uvažováno v závislosti na zákazu vstupu na staveniště. Případné převedení pěších a cyklistů přes staveniště bude zajištěno zhotovitelem stavby.

2.6.2. Převedení autobusové dopravy

Převedení autobusové dopravy bude řešeno po objízdných trasách shodným způsobem jako převádění automobilové dopravy.

2.6.3. Odvodnění pozemní komunikace

Stávající odvodnění komunikace je řešeno gravitačně do přilehlých patních příkopů, které mají funkci přirozeného zasaku. Dle archivního odvrtníku z geofondu jsou podmínky pro přirozený zasak dešťových vod v zájmovém území vyhovující. V trase se dle mapového základního mapového podkladu nachází tři příčné propustky – v km 1,010 (v zářezu), v km 1,510 (v zářezu) a v km 1,800 (v násypu). Dále v km 0,580 je dle nivelety údolnicový oblouk.



Nicméně zaměření polohopisu ani následná prohlídka v terénu tyto objekty neodhalila. Vše nasvědčuje tomu, že srážková voda se v nejnižších místech nivelety komunikace taktéž přirozeně zasakuje.

Se systémem odvodnění souvisí i stávající zatrubněné sjezdy v počtu 21 ks. 19 ks je částečně nefunkční, převážně z důvodu zborceného potrubí nebo čel, v kombinaci nánosů inertního materiálu.

V rámci opravy silnice bude provedena obnova systému odvodnění ve stávajícím rozsahu. Jedná se o pročištění příkopů od inertního materiálu v průměrné hodnotě 0,75 m³/m' na hloubku 0,9 m o okraje vozovky, což splňuje podmínku hloubky min. 200 mm pod pláň. Dále budou obnoveny hospodářské sjezdy, které jsou zatrubněny. Jedná se o 19 ks které částečně nefunkční, převážně z důvodu zborceného potrubí nebo čel, v kombinaci nánosů inertního materiálu. Povrch sjezdů bude z asfaltového betonu. Podél hrany vozovky a podél zemědělské plochy bude sjezd ohraničen zapuštěnou silniční obrubou. V případě sklonu sjezdu směrem do vozovky, bude obruba vyvýšena o 40 mm tak aby bylo zamezeno stékání vody do vozovky. Trouby budou použity DN 400 (použitelné maximum vůči hloubce příkopu) z PVC-U plnostěnné hladké konstrukce SN16 s uložením do bet. sedla ze suché směsi. Sjezdy budou na vtoku a výtoku opatřeny šikmými čely 1:1,5 z kamenné spárované dlažby tl. min. 200 mm do bet. lože tl. min. 140 mm. Dlažba bude zajištěna bet. prahy 300/500 mm.

V případě odhalení příčných propustků během stavebních prací, které se mají v trase nacházet, bude vyhodnocen jejich stav a v případě nevyhovujícího stavu budou obnoveny – v km 0,580, 1,010, 1,510 z DN 500 a v km 1,800 z DN 800 (uvažovaná DN jsou použitelná maximum vůči krytí trouby pod vozovkou). Obnova bude provedena ve stejném technickém smyslu jako podélné propustky zatrubněných hospodářských sjezdů.

V nejnižších místech nivelety a v místech předpokládaných příčných propustků, budou ve dně patních příkopů provedeny drenážní trativody pro usnadnění přirozeného zasaku srážkových vod. Drenážní trativody budou provedeny bez trativodky. Jedná se tedy o rýhu š. 0,5, hl. 1 m dl. 25 m na každou stranu od údolnice vyplněnou zásypem dle TKP 3., 4.. Výplň bude zabalena do netkané filtrační geotextilie z PP 200g/m².

PODÉLNÉ PROPUSTKY						
STANIČENÍ (KM)	STRANA	DN (MM)	VÝŠKA NA VTOKU (M N.M.)	VÝŠKA NA VÝTOKU (M N.M.)	DÉLKA TROUBY (M)	SKLON (%)
0,046	LEVÁ	400	368,21	368,20	7,00	0,14
0,191	LEVÁ	400	267,92	267,84	13,00	0,62
0,191	PRAVÁ	400	267,92	267,48	13,00	3,38
0,350	PRAVÁ	400	266,94	266,91	8,00	0,37
0,411	LEVÁ	400	266,57	266,51	8,00	0,75
0,593	PRAVÁ	400	265,38	265,32	8,00	0,75
0,749	LEVÁ	400	265,77	265,75	10,00	0,20
1,090	PRAVÁ	400	266,58	266,52	8,00	0,75
1,173	LEVÁ	400	266,51	266,45	12,00	0,50
1,190	PRAVÁ	400	266,4	266,34	8,00	0,75
1,387	LEVÁ	400	265,12	265,02	9,00	1,11
1,560	PRAVÁ	400	261,31	261,10	7,00	3,00
1,863	PRAVÁ	400	249,12	249,09	9,00	0,33
2,065	LEVÁ	400	247,43	247,26	13,00	1,31
2,066	PRAVÁ	400	247,42	247,11	13,00	2,38
2,254	PRAVÁ	400	245,23	245,10	13,00	1,00
2,365	LEVÁ	400	244,11	243,99	9,00	1,33
2,419	PRAVÁ	400	243,55	243,40	13,00	1,15
2,707	PRAVÁ	400	240,49	240,41	13,00	0,62

2.6.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Stavba neobsahuje.

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

Stavba neobsahuje.

2.6.6. Vybavení pozemní komunikace

Jedná se o směrové sloupky, svislé dopravní značky, zachytná zařízení jako jsou svodidla či zábradlí. Všechna tato zařízení budou nahrazena novými ve stávajícím nebo novém rozsahu dle PD.

2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba neobsahuje technická a technologická zařízení

2.8. Zásady požární bezpečnostního řešení

2.8.1. Seznam použitých podkladů

- ČSN 73 0802 - Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty /květen 2009; Z1 – únor 2013; Z2 – červenec 2015; Z3 – únor 2020
 - ČSN 73 0804 - Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty /únor 2010; Z1 – únor 2013; Z2 – únor 2015; Z3 – únor 2020
 - ČSN 73 0810 - Požární bezpečnost staveb–Společná ustanovení/červenec 2016
 - ČSN 730821ed.2 - Požární bezpečnost staveb-Požární odolnost stavebních konstrukcí/květen 2007/
 - ČSN 73 0872 - Požární bezpečnost staveb – Ochrana staveb proti šíření požáru
 - vzduchotechnickým zařízením /leden 1996/
 - ČSN 73 0873 - Požární bezpečnost staveb – Zásobování požární vodou /červen 2003/
 - Zákon č. 350/2012 Sb
 - Vyhláška 23/2008 Sb.ve znění pozdějších předpisů
 - Vyhláška 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů
 - Zákon 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů
 - Tato projektová dokumentace
- Uvedené právní normy a předpisy budou aplikovány v platném znění včetně aktuálních změn a doplňků.

2.8.2. Popis stavby

Stavba řeší opravu silnice III/3236 s obrusnou vrstvou šířky 5,5 m v délce 2 835,25 M s obnovou systému odvodnění. Oprava vozovky bude prováděna za pomoci recyklace za studena na místě s obnovou asfaltového krytu ze dvou asfaltových vrstev.

2.8.3. Rozdělení stavby do požárních úseků

S ohledem na charakter stavby není provedeno dělení do požárních úseků.

2.8.4. Požární riziko

S ohledem na a charakter stavby není řešeno.

2.8.5. Požadavky na požární odolnost stavebních konstrukcí

S ohledem na charakter stavby nejsou požadavky na požární odolnost stavebních konstrukcí.

2.8.6. Zhodnocení navržených stavebních hmot

S ohledem na charakter stavby se nehodnotí navržené stavební hmoty.

2.8.7. Provedení požárního zásahu, evakuace osob

S ohledem na charakter stavby není provedení požárního zásahu a evakuace osob posuzováno.

Stávající zásahové cesty a příjezdové komunikace se nemění.

Na komunikaci bude zachován průjezdný profil pro požární vozidla (průjezdný průřez musí být ve světých rozměrech nejméně 3500 mm široký a 4100 mm vysoký).

Stavebnímu úpravami se nemění stávající příjezdové komunikace, stávající zpevněné plochy a stávající sjezdy z komunikace ke stávajícím objektům. Stavba neomezuje přístup k zařízení pro zásobování požární vodou, nejsou vytvářeny překážky zásahové jednotce hasičského záchranného sboru, které by bránily běžnému zásahu či vytvářely složité podmínky pro zásah a evakuaci osob.

Stavební úpravy je s ohledem na přístupnost vozidel HZS nutno provádět tak, aby byla zajištěna dostupnost k nemovitostem na vzdálenost alespoň 20 m u nevýrobních objektů a 50 m u bytových objektů skupiny OB1, ve výjimečných případech a po dohodě s pracovníky HZS na vzdálenost větší. Výrobní objekty se nevyskytují. Přizpůsobit je nutno těmto zásadám i stání zemních strojů bez obsluhy v dosahu, aby nevytvořili nežádoucí překážku.

2.8.8. Stanovení odstupových vzdáleností

S ohledem na charakter stavby se nestanovují odstupové vzdálenosti.

2.8.9. Zabezpečení stavby požární vodou

S ohledem na charakter stavby nebude provedeno zabezpečení stavby požární vodou.

2.8.10. Zásahové cesty a jejich technického vybavení, příjezdové komunikace, nástupní plochy

S ohledem na charakter stavby není provedení požárního zásahu posuzováno.

Stávající zásahové cesty a příjezdové komunikace se nemění.

Stavba neomezuje přístup k zařízení pro zásobování požární vodou, nejsou vytvářeny významné překážky zásahové jednotce hasičského záchranného sboru, které by bránily běžnému zásahu či vytvářely složité podmínky pro zásah a evakuaci osob.

Příjezdová silnice je předmětná silnice I/14.

2.8.11. Stanovení počtu, druhu a rozmístění hasicích přístrojů

S ohledem na charakter stavby nebudou osazeny hasicí přístroje.

2.8.12. Zhodnocení technických, popřípadě technologických zařízení stavby

S ohledem na charakter stavby se neposuzuje.

2.8.13. Zabezpečení stavby požárně bezpečnostními zařízeními

Stavba není vybavena požárně bezpečnostními zařízeními.

2.8.14. Rozsah a způsob rozmístění výstražných a bezpečnostních tabulek

S ohledem na charakter stavby se nebudou rozmísťovat výstražné a bezpečnostní tabulky.

S ohledem na předchozí se neprovádí žádné jiné požární posouzení.

Na veškeré materiály a práce související s požární bezpečností staveb musí být při kolaudaci doloženy doklady dle zákona č.22/97 Sb.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Jedná se o dopravní stavbu a proto tato problematika není řešena.

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Hygienické požadavky stavby se neposuzují, jelikož se jedná o změnu dokončené stavby – rekonstrukci. Stavba se nachází na stávajícím místě a její účel zůstává totožný.

Staveniště musí splňovat veškeré hygienické nároky stran sociálního zařízení apod. Parametry pracovního prostředí jsou dány charakterem stavby s výhradně venkovní prací.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

2.11.1. Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není řešeno

2.11.2. Ochrana před bludnými proudy

Stavba neobsahuje konstrukce, které by vyžadovali ochranu proti bludným proudům.

2.11.3. Ochrana před technickou seizmicitou

Není řešeno

2.11.4. Ochrana před hlukem

Není řešeno

2.11.5. Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavovém ani v zátopovém území.

3. PŘI POJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Navržená stavba respektuje veškeré vazby na technickou infrastrukturu, tzn. že budou respektovány stávající inženýrské sítě a připojení na ně.

V zájmovém prostoru staveniště se dle vyjádření správců inženýrských sítí nacházejí stávající podzemní a nadzemní sítě. Jedná se o následující sítě:

- sdělovací vedení podz. a nadzemní sítě ve správě Cetin a.s., se zaměřeným i nezaměřeným průběhem a včetně neprovozovaných sítí
- el. vedení NN nadzemní i podzemní a VN podzemní ve správě ČEZ.
- Stl plynovod ve správě GridServices, s.r.o.
- Vodovod ve správě Královéhradecká provozní.
- Suchovod, VO a kanalizace ve správě Obce Křičeň

Zhotovitel stavby zajistí před zahájením stavebních prací vytyčení a ověření všech stávajících zařízení příslušnými správci. Trasa bude ověřena detektorem. Podle případných požadavků správců podzemních vedení budou položeny záložní chráničky.

Vytyčení bude řádně zaznamenáno ve stavebním deníku. Dodavatel nesmí zahájit případné výkopové práce před vytyčením a ověřením podzemních vedení zástupci správců sítí. Případné výkopové práce je nutno provádět s maximální opatrností, aby nedošlo k poškození podzemních i nadzemních vedení jak křižujících, tak souběžně vedených.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1. Popis dopravního řešení

Samotná stavební akce je dopravní stavbou, která se nachází na stávajícím místě a její účel zůstává totožný, tudíž dopravní řešení na předmětné komunikaci taktéž zůstane totožné. Jedná se o provoz na komunikaci 3. třídy převážně v extravilánu obcí, řízený stávajícím trvalým dopravním značením v podobě svislých dopravních značek.

4.2. Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Samotná stavební akce je dopravní stavbou, která se nachází na stávajícím místě a její účel zůstává totožný, tudíž napojení na stávající dopravní infrastrukturu taktéž zůstane totožné.

4.3. Doprava v klidu

Netýká se.

4.4. Pěší a cyklistické stezky

Netýká se.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1.1. Terénní úpravy

Netýká se.

5.1.2. Použité vegetační prvky

Jako vegetačního prvku bude použito ohumusování ploch v tl. min. 100 mm.

5.1.3. Biotechnická opatření

V rámci této stavby žádná provedení tohoto typu nebudou provedena.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1. Vliv na životní prostředí

6.1.1. Ovzduší

Viz. odstavec 1.7. této zprávy.

6.1.2. Hluk

Viz. odstavec 1.7. této zprávy.

6.1.3. Vliv na podzemní a povrchové vody

Viz. odstavec 1.7. této zprávy.

6.1.4. Produkce odpadů

Viz. odstavec 2.1.8. této zprávy.

6.2. Vliv na přírodu a krajinu

6.2.1. Ochrana dřevin

V rámci přípravy staveniště bude zajištěna ochrana stávajících vzrostlých dřevin, které nejsou určeny ke kácení, v souladu s ustanovením §7 zákona a ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

6.2.2. Ochrana památných stromů

V blízkosti stavby se nenachází.

6.2.3. Ochrana rostlin a živočichů

Netýká se.

6.2.4. Zachování ekologických vazeb v krajině

Stavba nemá vliv na ekologické vazby v krajině.

6.3. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Chráněné území Natura 2000 se v dané lokalitě nenachází.

6.4. Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Tato problematika není touto akcí dotčena.

6.5. Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavbou nevznikne žádné nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo. Stávající ochranná pásma zůstanou nepozměněna. K ochraně silnice II. třídy a provozu na ní mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranné pásmo. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou silnici nebo rekonstruované vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti. Jedná se o 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Řešeno samostatnou přílohou Zásady organizace výstavby.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Viz. odstavec 2.6.2. této zprávy.



Ve Vysokém Mýtě 08/2020

Miloš Bednář DiS.