

A – PRŮVODNÍ ZPRÁVA

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

A.1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

- a) **Název stavby :** Ulice Vraclavská – stavební úpravy, Vysoké Mýto
- b) **Místo stavby :** Stavba se nachází v Pardubickém kraji, v okrese Ústí nad Orlicí, katastrální území Vysoké Mýto
- c) **Předmět dokumentace :** Jedná o opravu stávající silnice III/305 23, autobusových zálivů a nástupišť, parkovacích stání, chodníků, nahrazení části chodníku cyklistickou stezkou se smíšeným provozem, opravu veřejného osvětlení a sadové úpravy.
Jde o trvalou stavbu.

A.1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI

Investor : **Správa a údržba silnic Pardubického kraje**
Pardubice
Doubravice 98
533 53
IČ:00085031
DIČ: CZ00085031
email: info@suspk.cz
zastoupená Ing. Jiřím Synkem

Město Vysoké Mýto
Vysoké Mýto-Město, B. Smetany 92, 566 32 Vysoké Mýto
IČO: 00279773
DIČ: CZ 00279773
tel: 465 466 111
e-mail: radnice@vysoke-myto.cz
zástupce pro věci smluvní:
Ing. František Jiraský, starosta města
zástupce pro věci technické: Bc. Ondřej Halama

A.1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Zpracovatel PD : OPTIMA spol. s.r.o.
Projektová, inženýrská a stavební činnost
Žižkova 738, 566 01 VYSOKÉ MÝTO
e-mail: info@optima-vm.cz
IČ: 15030709, DIČ: CZ15030709
Ing. Bohuslav Shejbal, jednatel
autorizovaný inženýr pro pozemní a dopravní stavby
ČKAIT 0700216
Ing. Zbyněk Neudert, autorizovaný inženýr pro dopravní
stavby, mosty a inženýrské stavby ČKAIT 0700316
Ing. Šárka Šafránková

A.2 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZARÍZENÍ

Rozdělení investic po objektech:

Objekt	Investice při výstavbě
SO 101 Silnice III/30523 – ul. Vraclavská	SUS Pardubického kraje
SO 150 Dopravní opatření	SUS Pardubického kraje
SO 102 Parkovací plochy	Město Vysoké Mýto
SO 103 Chodníky	Město Vysoké Mýto
SO 104 Cyklistická stezka	Město Vysoké Mýto
SO 105 Ostatní zpevněné plochy	Město Vysoké Mýto
SO 401 Veřejné osvětlení	Město Vysoké Mýto
SO 801 Sadové úpravy	Město Vysoké Mýto

A.3 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Podkladem pro zpracování projektu pro sloučené územní a stavební řízení byly následující dokumenty:

- katastrální mapa
- polohopisné a výškopisné zaměření
- zákresy podzemních vedení inženýrských sítí
- prohlídka staveniště
- jednání
- dokumentace ve stupni DUR+DSP

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

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

Stavba se nachází v Pardubickém kraji, v okrese Ústí nad Orlicí v zastavěném území města Vysoké Mýto, v severozápadní části města.

Stavba je v souladu s charakterem území, dotčené pozemky jsou vedeny jako ostatní plocha.

Ulice Vraclavská – sil. III/30523 je místní komunikací, která se nachází v zastavěné části města Vysoké Mýto. Začátek stavby se nachází u křižovatky silnice I/35 – ul. Hradecká a sil. III/30523 v místě napojení na úpravy této křižovatky, které zajišťuje ŘSD ČR, Správa Pardubice (již realizováno). Konec stavby se nachází za železniční tratí Choceň – Litomyšl na konci stávajícího autobusového zálivu ve směru na Vraclav. Podél ulice se nachází oboustranný chodník. Stávající chodník po pravé straně ve směru staničení ulice se nachází mezi okrajem vozovky a stávající zástavbou. Stávající chodník po levé straně ulice ve směru staničení se nachází v oboustranné stromové aleji a je od vozovky ulice oddělen travnatým pásem. Součástí stavby jsou oboustranné autobusové zálivy s chodníky plnícími funkci nástupišť, samostatné sjezdy a napojení místních komunikací (MK) – ul. Zborovská, ul. Jiráskova a ul. Pod Nádražím v křižovatkách.

Ulice Vraclavská se polohově nachází v severní části města zvané Pražské Předměstí.

V současné době slouží ulice pro veřejnou silniční dopravu. Po pravé straně ul. Vraclavská ve směru staničení na Vraclav se nachází převážně zástavba rodinných domků přiléhajících k chodníku a před železniční tratí sjezdy do spol. Iveco Czech Republic, a.s., do uhelných skladů a k vlakovému nádraží. Po levé straně ul. Vraclavská se nachází Vysokomýtská nemocnice, lékařská záchraná služba a několik objektů k podnikání. Levostranná zástavba je od vozovky ul. Vraclavská oddělena širokým travnatým pásem s napojením několika samostatnými sjezdy.

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

Stavební úpravy ul. Vraclavská jsou navrženy v souladu s územně plánovací dokumentací města Vysoké Mýto.

Cílem stavebních úprav je zkvalitnit veřejný prostor občanům a zajistit bezpečnost dopravy, zejména chodců.

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

Na stavbu byl proveden „Stavebně – geologická a hydrogeologická rešerše“ vypracovaný Ing. Petrem Čihákem 12/2019:

Zájmový prostor projektovaných stavebních úprav tvoří počáteční úsek silnice III/30523 – ulice Vraclavské a její bezprostřední okolí. Jde o rovinatý až mírně svažité úsek staré silnice z roku 1869, s postupně klesající nadmořskou výškou od 282,0 m.n.m. až k 280,5 m.n.m., přibližně mezi hlavní průtahovou silnicí I/35 a tratí ČD Choceň – Litomyšl, která vznikla v tehdy okrajové části města, v okolí dvou až tří těžeben cihlářské hlíny pro místní cihelny.

Jak z údajů přehledné geologické mapy (viz. příloha č. 1), tak i z údajů převzatých archivních průzkumných objektů (viz. příloha č. 4) vyplývá, že celý zájmový prostor stavebních úprav ulice se nachází v oblasti, kde horninové podloží je tvořené sedimentárními horninami křídového stáří. Bezprostřední přímé horninové podloží zde tvoří především vápnité jílovce až slínovce rohateckých vrstev coniackého stáří (Kcn). Na základě převzatého souboru archivních průzkumných objektů lze konstatovat, že povrch skalního křídového podloží se v prostoru dané ulice nachází v úrovni okolo 274 – 275 m.n.m. (tedy 5 – 8 m pod povrchem terénu), přičemž zde mírně upadá ve směru od J až JZ k S až SV. Povrchové partie zdejších křídových poloskalních hornin zde ale velmi často tvoří silně rozvětralé produkty jejich rozkladu. Jde jak o eluviální, silně prachovitě – vápnitý jíl až slín pevné až tvrdé konzistence, se střípky a úlomky méně zvětralé podložní horniny (R6 (F6-CI)) – geologická vrstva E1, tak případně i o skeletový rozpad horniny ve formě úlomkovitého šterkovitého jílu (R6 (F2-CG)), či jílovitého šterku (R6 (G5-GC)) – geologická vrstva E2. Mocnost těchto eluviálních produktů rozkladu se v dané oblasti obvykle pohybuje od 0,5 m až do 1,0 m, místy však zcela chybí. Vlastní zpevněné, ale zvětralé až navětralé, hlouběji i zdravé, partie těchto hornin, s tence destičkovitou až deskovitou vrstevnatostí (R6-2) – geologické vrstvy K1 – K3, se tak vyskytují ještě hlouběji.

Vlastní kvartérní pokryv zde tvoří jak fluviální terasové sedimenty, tak zejména potom eolické návěje sprašových hlín a v posledním období i recentní sypaniny – navážky. Nejstaršími sedimenty kvartérního pokryvu jsou bazální polohy přeplavených zvětralin z povrchu křídového podloží. Jedná se o vysoce, případně středně plastické jíly nízkých konzistencí (F8,6-CH,CI) – geologická vrstva Q8. Při V, SV až S okraji zájmového území (tzn. především v počáteční části projektovaného úseku) zůstaly ve spodních partiích kvartérního pokryvu sedimentovány pleistocenní náplavy řeky Loučné ve formě různě zahliněných písčitých šterků, s převahou plochých valounů křídových hornin (G4,3-GM,G-F) – geologické vrstvy Q6 a Q7, které směrem k povrchu přecházejí opět v různě zahliněné písky s pouhou příměsí šterků (S4,3-SM,S-F) – geologické vrstvy Q4 a Q5. Povrch těchto písčité – šterkovitých až písčitých zemin se zde nachází v úrovni okolo 276 – 277 m.n.m. Svrchní partie kvartérního pokryvu zde potom tvoří prakticky souvislá vrstva primárně akumulovaných, případně přeplavených sprašových hlín ve formě prachovitých, nízcí až středně plastických jílu (F6-CL,CI) – geologická vrstva Q2. Zejména na přechodu mezi podložními písčitými zeminami a povrchovými eolickými návějemi se zde často vyskytuje vrstva směsných písčité, až šterkovité – jílovitých zemin (F4,2-CS,CG) – geologická vrstva Q3. Původní přirozený povrch terénu potom ukončuje humózní vegetační vrstva prachovitě až písčité – prachovité hlíny (F5,3-O(ML,MS)) – geologická vrstva Q1. Současný povrch terénu potom doplňuje různé spektrum recentních sypanin – navážek (Y), které zde nejčastěji tvoří směsí místních hlinitých a jílovitých zemin s příměsí různorodé stavební suti a stavebního odpadu – geologické vrstvy N0 – N6.

Z hlediska lokálních hydrogeologických poměrů lze uvést, že podzemní vodu zde zastihly jen nejvíce zahluobené průzkumné vrty, přičemž k ustálení HPV zde došlo nejčastěji v úrovni mezi 275 – 273 m.n.m. (tedy cca okolo 6 – 8 m pod povrchem ulice). Jednalo se o podzemní vodu vázanou jednak na terasové šterkopísky ve spodních partiích kvartérního pokryvu a jednak na podzemní vodu v povrchové rozvolněné zóně podložních křídových sedimentů. Je zcela zřejmé, že tato podzemní voda zde mezi těmito horizonty vzájemně volně komunikuje, přičemž její proudění směřuje od JZ až J k SV až S, tedy směrem ke korytu řeky Loučné, které tvoří drenážní bázi širšímu přilehlému území.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod..

Na stavbu byl proveden „Stavebně – geologická a hydrogeologická rešerše“ vypracovaný Ing. Petrem Čihákem 12/2019:

Předložená zpráva uvádí souhrn inženýrsko – geologických, hydrogeologických a geotechnických poznatků, získaných rešerší archivovaných průzkumných prací, pro projektovaný záměr stavebních úprav 0,38075 km dlouhého úseku silnice III/30523 (Vysoké Mýto – Vraclav) resp. ulice Vraclavské, v SZ okraji města Vysokého Mýta – region Pardubický kraj.

Zpráva popisuje celkové geologické a hydrogeologické poměry v bezprostředním okolí projektovaného úseku stavebních úprav komunikace. Konstatuje se, že bezprostřední rostlé podloží v prostoru daného úseku ulice je tvořeno značnou mocností sprašových hlín charakteru nízce až středně plastických jílu (F6-CL,CI), které jsou zde místy překryty proměnlivou mocností recentních navážek – sypanin. Tyto navážky jsou jak proměnlivě konsolidované (proměnlivě ulehle), tak místo od místa mění jak své složení, tak i granulometrickou skladbu. V největším rozsahu lze u těchto navážek očekávat charakter šterkovité hlíny (F1-Y(MG)), s proměnlivou příměsí stavebního odpadu a sutě. Vzhledem ke značně hloubkově zakleslé hladině podzemní vody v celé trase stavebního záměru, lze očekávat příznivý vodní režim v podloží celého daného úseku dopravní stavby.

Zpráva potom dále uvádí hodnoty hydraulické vodivosti zdejšího prostředí pro potřeby návrhu a posouzení likvidace povrchových srážkových vod např. zasakováním do zemního a horninového prostředí a následně do podzemních vod, přímo v prostoru daného stavebního záměru. V této souvislosti se ale konstatuje, že dané území, z mnoha důvodů zde neposkytuje vhodné podmínky pro zasakování srážkových vod do zemního prostředí a jako vhodný způsob likvidace zachycených srážkových vod je doporučeno jejich odvedení do nejbližší stoky sdružené kanalizační sítě města, která prochází přímo daným prostorem stavebního záměru.

Při zhodnocení všech inženýrskogeologických a hydrogeologických aspektů doporučujeme komunikace osadit na aktivní zóny založené na stávajícím povrchu území, přehutněném na $D = 98 \%$ dle ČSN 72 1006, po odstranění stávajících podkladních vrstev komunikace. Na povrchu pláň je **nutné**, aby pod komunikací a zpevněnými plochami bylo naměřeno > 45 MPa (dle ČSN 72 1006). Pak lze vrstvit konstrukce vozovek a zpevněných ploch.

V případě neúnosnosti zemní pláň je nutné pod komunikací provést výměnu podloží mocností 0,30m.

Dle diagnostického průzkumu:

Stav povrchu

S výjimkou krátkých částí na začátku a na konci úseku v km 0,050 – 0,078 a km 0,345 – 0,410 vykazuje povrch vozovky prakticky celoplošné poruchy, jako jsou ztráta asfaltového tmelu, hloubková koroze místy až do výtluků, mozaikové a nepravidelné rozvětvené trhliny, vysprávkky, nepravidelné hrboly a další poruchy.

Únosnost

Zjištěná únosnost je značně rozkolísaná se střídáním míst s havarijní a výbornou únosností. V km 0,078 - 0,345 je únosnost v průměru vyhovující s průměrnou zbytkovou životností 12 let a průměrným požadovaným zesílením 54mm, byly zjištěny snížené moduly pružnosti

podkladní vrstvy E2. V km 0,050-0,078 a km 0,345-0,410 byla ve všech měřených místech zjištěna výborná únosnost bez požadovaného zesílení.

Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky se v km 0,078-0,345 skládá z hutněných asfaltových vrstev tloušťky 11-12cm na podkladu z dlažby o tl. 16-17cm pod níž byla zjištěna vrstvy podsypu a štěrkodrt'. Celková tloušťka konstrukce zjištěná z vrtané sondy je 65cm, což je dostatečná hodnota.

V km 0,345-0,410 byl zjištěn kryt vozovky z hutněných asfaltových vrstev tloušťky 28cm na podkladu z dlažby.

Je tedy navrženo:

Oprava vozovky bude provedena v:

0,021 75 – 0,048 00km	odfrézování a pokládka dvou živichných vrstev
0,048 00 – 0,315 00km	kompletní výměna konstrukce vozovky
0,315 00 – 0,380 75km	odfrézování a pokládka dvou živichných vrstev

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů (památková péče, ochrana přírody a krajiny).

Stavba se nenachází v památkové zóně, ani v chráněné krajinné oblasti.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nenachází v záplavovém ani v poddolovaném území.

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

Stavební úpravy ul. Vraclavské – sil. III/30523 nebudou negativně ovlivňovat okolní stavby a pozemky. Stavbou nedochází ke změně využití území. Stavebními úpravami dochází ke zlepšení technických parametrů stávající stavby, dochází ke zlepšení veřejného prostoru a dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy, zejména chodců v návaznosti na stavební úpravy křižovatky sil. III/30523 – ul. Vraclavské se sil. I/35 – ul. Hradecká, které slouží kromě zajištění organizace dopravy i ke zvýšení bezpečnosti chodců.

Stavebními úpravami ul. Vraclavské nedojde ke zhoršení odtokových poměrů. Odvodnění vozovky, chodníků a navazujících zpevněných ploch je zajištěno pomocí stávajících bodových uličních vpustí napojených do jednotné kanalizace. Oproti stávajícímu stavu dojde vlivem návrhu travnatých pásů mezi chodníkem a vozovkou po pravé straně vozovky ve směru staničení ulice na Vraclav ke zmenšení rozsahu zpevněných ploch. V úsecích navržených travnatých pásů š. 2,0 m bude dešťová voda z chodníků likvidována vsakem. Likvidace dešťových vod z původního chodníku, v návrhu změněného na cyklistickou stezku se smíšeným provozem, která se nachází v oboustranné stromové aleji po levé straně ulice ve směru staničení na Vraclav, bude zajištěna jako doposud vsakem do travnatého pásu mezi vozovkou a cyklistickou stezkou.

Stávající uliční vpusti osazené ve vozovce budou nahrazeny z důvodu jejich stáří novými uličními vpustěmi vč. nových kanalizačních přípojek. Stávající systém bodových uličních vpustí je doplněn novými uličními vpustěmi, tak aby bylo zajištěno odvodnění vozovky, chodníků, zálivů a navazujících zpevněných ploch v souladu s ČSN.

Oproti současnému stavu dojde ke zmenšení rozsahu zpevněných ploch a tím dojde ke zmenšení odtokového množství dešťové vody odvedené do jednotné kanalizace. Živičný kryt stávajícího chodníku nacházejícího se po pravé straně ulice ve směru staničení mezi vozovkou a zástavbou bude nahrazen krytem z betonové dlažby umožňujícím částečné vsakování.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.

Pro stavební úpravy ul. Vraclavské není třeba provádět v lokalitě asanace, demolice ani kácení dřevin.

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

Stavba zasahuje do pozemku zemědělského půdního fondu. Bude nutné požádat o vynětí ze ZPF. Stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa, ani stavba nezasahuje do pozemků v ochranném pásmu lesa.

j) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě.

Stavba se nachází ve veřejném prostoru s polohovým ohraničením stávající zástavbou a oploceními pozemků.

Na ul. Vraclavská se nachází stávající jednotná kanalizace, která umožňuje napojení uličních vpustí zajišťujících odvedení dešťových vod ze stavby.

k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.

V době vypracování PD bylo zjištěno zpracovávání projektové dokumentace firmou BKN pro Vodovody a kanalizace Vysoké Mýto s.r.o. na výměnu vodovodu v této lokalitě. Před stavbou je tedy nutné zjištění stavby projektové dokumentace na výměnu vodovodu a jednání s VAK o případné součinnosti.

Rozdělení investic po objektech:

Objekt	Investice při výstavbě
SO 101 Silnice III/30523 – ul. Vraclavská	SUS Pardubického kraje
SO 150 Dopravní opatření	SUS Pardubického kraje
SO 102 Parkovací plochy	Město Vysoké Mýto
SO 103 Chodníky	Město Vysoké Mýto
SO 104 Cyklistická stezka	Město Vysoké Mýto
SO 105 Ostatní zpevněné plochy	Město Vysoké Mýto
SO 401 Veřejné osvětlení	Město Vysoké Mýto
SO 801 Sadové úpravy	Město Vysoké Mýto

l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí.

– viz. příloha Záborový elaborát

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

Jedná se o opravu stávající silnice III/30523, proto nebudou vznikat žádné nové plochy a tím i nové ochranné pásmo.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.

Není řešeno.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu.

Ul. Vraclavská – sil. III/30523 je dopravně napojena na sil. I/35 – ul. Hradeckou a místní komunikace – ul. Zborovská, ul. Jiráskova a ul. Pod Nádražím.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci.

Jedná o opravu stávající silnice III/305 23, autobusových zálivů a nástupišť, parkovacích stání, chodníků, nahrazení části chodníku cyklistickou stezkou se smíšeným provozem, opravou veřejného osvětlení a sadové úpravy.

b) Účel užívání stavby.

Stavba bude užívána širokou veřejností a to jak vozidlovou dopravou, tak i pěší a cyklo dopravou.

c) Trvalá nebo dočasná stavba.

Jedná se o trvalou stavbu s výhledem na několik desítek let.

d) 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.

Na navrženou stavbu není třeba povolení výjimek.

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

Dle vyjádření CETIN a.s. budou stávající sdělovací kabely na nově navržených zpevněných plochách uloženy **do dělené chráničky PE 110 s umístěním rezervní chráničky.**

- sjezd 0,060 20km délka chráničky 6,0+6,0m
- sjezd 0,231 80km délka chráničky 7,5m
- zpevněná plocha před nemocnicí délka chráničky 30,0 + 7,5 + 11,5 + 11,0 + 9,5 + 11,5 + 14,0 + 15,0 +13,5m

Dle vyjádření SUS, oddělení majetkové správy Ústí nad Orlicí ze dne 30.3.2020:

1. Chodníkový obrubník bude osazen tak, aby byla zachována min. šířka (6,0 m) dotčené silnice III/30523 v souladu s PD a to v celé délce úpravy. Budou zachovány vstupy do přilehlých objektů případně vybudovány nové sjezdy.

- navrženo

2. Parkovací záliv bude stavebně oddělen vodícím proužkem, nebo pásem (dvojicí dlažebních kostek) a po dokončení stavby bude zaměřen a oddělen pro účely majetkového vypořádání.

- navrženo

4. V místě napojení chodníků na vozovku bude provedena obnovena brusné vrstvy vozovky z ACO 11 v šíři min. 1,2 m, ložné vrstvy z ACL 16 v šíři min. 1,2 m a podkladní vrstvy z ACP 16 v šíři min. 0,9m.

- chodníky jsou navrženy v místech celkové opravy krytu vozovky

7. Bude provedena výměna kanalizačních vpustí a doplnění nových kanalizačních vpustí včetně přípojek. Umístění vpustí a přípojek je odvodněním silnice a slouží stavbě III/30523.

- navrženo

10. Na upravovaných sjezdech bude provedeno takové opatření, aby povrchové vody ze sjezdů nevytékaly na silnici, bude instalován odvodňovací příčný žlab tak, aby voda nevtékala přes chodník na silnici.

- zajištěno umístěním dešťových vpustí v místě odtoku vody na silnici

Dle požadavku **arch. Chobotského** bude prováděcí dokumentace předložena k odsouhlasení.

Dle požadavku **ŘSD** ze dne 20.4. bude napojení na zrekonstruovanou část komunikace ul. Vraclavská provedeno zazubením v šířce 0,5m a tloušťce 50mm a v šířce 0,50 a v tl.60mm.

f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

V objektu **SO 101 Silnice III/305 23 – ul. Vraclavská** se jedná o opravu stávající vozovky v šířce:

0,021 75 – 0,246 50km	šířka 7,5m
0,246 50 – 0,301 80km	proměnná šířka 7,5-6,0m
0,301 80 – 0,380 75km	6,0m

Oprava vozovky je tedy navržena v úseku 0,021 75 – 0,380 75km. Příčný sklon vozovky je navržen střechovitý.

Oprava vozovky bude provedena v:

0,021 00 – 0,048 00km	odfrézování a pokládka dvou živichých vrstev
0,048 00 – 0,315 00km	kompletní výměna konstrukce vozovky
0,315 00 – 0,380 75km	odfrézování a pokládka dvou živichých vrstev

Součástí objektu SO 101 je také oprava stávajících autobusových zálivů. Jsou navrženy v kompletní konstrukci s krytem z cementobetonové vrstvy. Autobusové zálivy jsou v úseku:

0,140 90 – 0,199 90km	po pravé straně ve směru staničení
0,301 80 – 0,348 00km	po levé straně ve směru staničení

Objekt **SO 150 Dopravní opatření** se zabývá rozdělením stavby na jednotlivé etapy a vyznačení objízdných tras, včetně dopravního značení.

V objektu **SO 102 Parkovací plochy** se nachází parkovací stání v:

č. 1 - 9 před nemocnicí, šířky 2,5m, délky 4,5m (uvažován přesah vozidla 0,5m za obrubu)
- dvě vyhrané stání

č. 10 – 15 u vjezdu ZZS PAK, šířky 2,5m, délky 5,0m + jedno podélné

č. 17 – 23 u firmy ELES LAV, šikmá 60°, šířky 2,9m, délky 5,2m

0,033 60 – 0,109 70km parkovací záliv po pravé straně ve směru staničení

Objekt **SO 103 Chodníky** jsou chodníky v:

před nemocnicí délky 49,0m, šířky 2,5m

0,021 75 – 0,217 75km po pravé straně ve směru staničení, délky 199,5m, šířky 2,5-3,8m

0,253 90 – 0,350 00km po levé straně ve směru staničení dl.102,5m, šířky 2,5m – 3,25m

Součástí objektu SO 103 jsou také nástupiště:

0,155 90 – 0,184 90km po pravé straně ve směru staničení, délky 29,0m

0,316 80 – 0,328 80km po levé straně ve směru staničení, délky 12,0m

Přechod pro chodce přes silnici III/30523 je navržen v 0,201 40km, šířky 3,0m, délky 7,0m.
Přechod pro chodce bude nově nasvětlen.

Místa pro přecházení přes silnici III/30523 jsou navrženy v:

0,023 30km, délky 7,50m, šířky 3,0m

0,257 40km, délky 6,0m, šířky 3,0m

0,300 30km, délky 6,5m, šířky 3,0m

Místa pro přecházení přes místní komunikace:

0,125 10km, délky 7,0m

0,280 30km, délky 6,7m

Součástí objektu SO 103 jsou také opravené sjezdy:

0,060 20km

0,116 00km

0,153 30km

0,231 80km

Objekt **104 Cyklistická stezka** je navržena v úseku 0,031 50MK – 0,253 90km silnice III/30523, délky 269,0m, šířky 2,5m se smíšeným provozem.

Další objekt **SO 105 Ostatní zpevněné plochy** jsou plochy před nemocnicí a plochy pro kontejnery.

0,086 20 – 0,091 70km

0,130 20 – 0,140 20km

Objekt **SO 401 Veřejné osvětlení** spočívá v osvětlení úseku od začátku úseku po železniční přejezd. Komunikace za železničním přejezdem jsou nyní osvětlena desetimetrovými stožáry.

Objekt **SO 801 Sadové úpravy** budou spočívat především v úpravě terénu za obrubníky, tedy ohumusování dotčených ploch. Dále bude zřízen květinový záhon před nemocnicí a vysázen nový strom ve staničení 0,293 80km.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů (památková péče, ochrana přírody a krajiny).

Není stanovena zvláštní ochrana navržené stavby.

h) Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Odvodnění vozovky, chodníků a navazujících zpevněných ploch je zajištěno pomocí stávajících bodových uličních vpustí napojených do jednotné kanalizace. V úsecích navržených travnatých pásů bude dešťová voda z chodníků likvidována vsakem, chodníky podél silnice mají odvodnění zachované stávající, tedy odtokem vody do dešťových vpustí. Likvidace dešťových vod z původního chodníku, v návrhu změněného na cyklistickou stezku

se smíšeným provozem, která se nachází v oboustranné stromové aleji po levé straně ulice ve směru staničení na Vraclav, bude zajištěna jako doposud vsakem do travnatého pásu mezi vozovkou a cyklistickou stezkou.

Stávající uliční vpustí osazené ve vozovce budou nahrazeny z důvodu jejich stáří novými uličními vpustěmi vč. nových kanalizačních přípojek. Stávající systém bodových uličních vpustí je doplněn novými uličními vpustěmi, tak aby bylo zajištěno odvodnění vozovky, chodníků, zálivů a navazujících zpevněných ploch v souladu s ČSN.

Oproti současnému stavu dojde ke zmenšení rozsahu zpevněných ploch a tím dojde ke zmenšení odtokového množství dešťové vody odvedené do jednotné kanalizace. Živičný kryt stávajícího chodníku nacházejícího se po pravé straně ulice ve směru staničení mezi vozovkou a zástavbou bude nahrazen krytem z bet. dlažby umožňujícím částečné vsakování.

Navržená stavba nebude produkovat odpady (předpokladem je slušné chování občanů, kteří nevyhazují odpadky na zem).

i) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy.

Realizace navržené stavby se předpokládá v roce 2021 dle finančních možností investora.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní 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).

Protože je při výstavbě nutné zachování provozu, především pro firmu IVECO a příjezd k nemocnici (ale i ostatní firmy), je stavba rozdělena do třech etap. Každá hotová etapa bude tedy následně předčasně užívána, pro zajištění potřebného přístupu po celou dobu stavby.

k) Orientační náklady stavby.

Viz. příloha.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.

a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení.

Dispoziční návrh ulice vychází ze stávajícího řešení veřejného prostoru s nevýznamnými změnami. Niveleta ul. Vraclavské – sil. III/30523 je navržena v návaznosti na stávající zpevněné plochy, křižovatky, sjezdy a vstupy do nemovitostí s respektováním požadavků investora a s ohledem na stávající zeleň.

b) Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení.

Ulice Vraclavská není oborově pozemním objektem, který bude významně ovlivňovat architekturu lokality, resp. města. Návrh stavebních úprav je proveden dle zásad pro navrhování dopravních staveb a inženýrských sítí z obvyklých materiálů.

Kryty zpevněných ploch jsou navrženy takto:

- vozovka silnice – živičný kryt
- autobusové zálivy – cementobetonový kryt
- parkovací záliv – betonová skladebná dlažba
- parkovací stání – drenážní zasakovací dlažba

- chodníky podél silnice – bet. dlažba přírodní barvy (šedá), hmatové prvky barva červená
- chodník před nemocnicí – žulová mozaiková červená dlažba
- zpevněná plocha před nemocnicí – žulová mozaiková šedá dlažba
- sjezdy - betonová skladebná dlažba
- cyklistická stezka – betonová skladebná dlažba
- plocha pro kontejnery – betonová skladebná dlažba

Obrubníky - stávající kamenné ležaté opracované
 - bet. silniční obrubníky barvy přírodní (šedé)
 - bet. chodníkové obrubníky barvy přírodní (šedé)
 - bet. záhonové obrubníky barvy přírodní (šedé)

B.2.3 Celkové technické řešení.

a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření.

SO 101 Silnice III/305 23 – ul. Vraclavská

Oprava vozovky je navržena v rozsahu od začátku křižovatky s I/35 za ulici Jiráskovou.

Tvar a rozměry křižovatek jsou zachovány. Stavebními úpravami dojde ke sjednocení stávající proměnlivé šířky vozovky ul. Vraclavské – sil. III/305 23.

Úpravy vozovky jsou navrženy ve staničení km 0,021 75- 0,380 75km, tj. v dl. 359,0 m. Šířka jízdních pruhů je navržena 3,00 - 3,75 m. Příčný sklon vozovky je navržen střechovitý o velikosti 2,50%.

Kryt vozovky je navržen živičný.

V objektu **SO 101 Silnice III/305 23 – ul. Vraclavská** se jedná o opravu stávající vozovky v šířce:

0,021 75 – 0,246 50km	šířka 7,5m
0,246 50 – 0,301 80km	proměnná šířka 7,5-6,0m
0,301 80 – 0,380 75km	6,0m

Oprava vozovky je tedy navržena v úseku 0,021 75 – 0,380 75km. Příčný sklon vozovky je navržen střechovitý.

Dle diagnostického průzkumu je navržena:

Oprava vozovky bude provedena

0,021 75 – 0,048 00km	odfrézování a pokládka dvou živičných vrstev
0,048 00 – 0,315 00km	kompletní výměna konstrukce vozovky
0,315 00 – 0,380 75km	odfrézování a pokládka dvou živičných vrstev

Konstrukce vozovky – kompletní konstrukce

Konstrukce je navržena dle TP 170 typ D1 pro dopravní zatížení IV.

Asfaltový beton ACO 11+	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,3kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton hrubý ACL 16+	60mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,6kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton hrubý ACP 16+	50mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asfaltovou emulzí 0,8kg/m ²		ČSN 73 6129
Štěrkodrt' ŠD _A	200mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min. 90MPa		
Štěrkodrt' ŠD _B	150mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min. 45MPa		.
Celkem	500mm	

Výměna podloží bude provedena na tl. 300mm.

Oprava krytu vozovky - frézování

Asfaltový beton ACO 11+	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,3kg/m ²		ČSN 73 6129
Asfaltový beton hrubý ACL 22+	80mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,6kg/m ²		ČSN 73 6129
Stávající konstrukce vozovky		

Na řešeném úseku ul. Vraclavské se nacházejí oboustranné autobusové zálivy. Zálivy jsou navrženy s délkou nástupní hrany 12,0 m a 29,0 m a s vjezdovými a výjezdovými náběhy v dl. 15,0 m a 20,0 m. Šířka vozovky zálivů je navržena 3,50 m. Příčný sklon zálivů je jednostranný o velikosti 2,50%.

Kryt autobusových zálivů je navržen cementobetonový.

0,140 90 – 0,199 90km	po pravé straně ve směru staničení
0,301 80 – 0,348 00km	po levé straně ve směru staničení

Kompletní konstrukce autobusových zálivů

Cementobetonový kryt	200mm	ČSN 73 6123-1
beton C30/37 – XD3, XF4		
2 x svařovaná kari síť KH30 6/100x6/100		
Štěrk prolitý cementovou maltou ŠCM	150mm	ČSN 73 6127-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min. 90MPa		
Štěrkodrt' ŠD _A	250mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min. 45MPa		.
Celkem	600mm	

Dle požadavku Města Vysoké Mýto byla provedena úprava křižovatky Vraclavská a Jiráskova ulice.

Rozhledové poměry jsou provedeny pro návrhovou rychlost 50km/hod, vrchol rozhledového trojúhelníku je 3,0m od vnější hrany přilehlého jízdního pruhu. Vozidla skupiny 2, strany rozhledového trojúhelníku jsou X_b = 80,0m a X_c = 65,0m. Návrh je proveden dle ČSN 73

6102, uspořádání A, úprava přednosti provedena dopravními značkami. Bude tedy umístěna dopravní značka „Stůj, dej přednost v jízdě“.

SO 150 Dopravní opatření

Objekt **SO 150 Dopravní opatření** se zabývá rozdělením stavby na jednotlivé etapy a vyznačení objízdných tras, včetně dopravního značení.

Výstavba bude rozdělena na tři etapy:

I. ETAPA

První etapa bude provedena za provozu při jednosměrném provozu v úseku od začátku po polovinu vjezdu do areálu IVECO, pro zajištění příjezdu do firmy po celou dobu stavby. Celý úsek bude tedy zúžen na jeden jízdní pruh pomocí dopravního značení.

II. ETAPA

Druhá etapa bude provedena za provozu při jednosměrném provozu v úseku od začátku po polovinu vjezdu do areálu IVECO, pro zajištění příjezdu do firmy po celou dobu stavby. Celý úsek bude tedy zúžen na jeden jízdní pruh pomocí dopravního značení.

III. ETAPA

Třetí etapa bude provedena za úplné uzavírky a to v úseku od vjezdu do poloviny vjezdu do areálu IVECO po konec úseku pomocí dopravního značení.

Objízdné trasy jsou navrženy přes „Peklovce“ a po ulici Průmyslová a následně na silnici I/35.

SO 102 Parkovací plochy

V současné době dochází na ul. Vraclavská k oboustrannému parkování osobních vozidel i v místech, které omezují rozhledové poměry v křižovatkách a ve sjezdech. Součástí stavebních úprav je návrh pravostranného parkovacího zálivu ve směru staničení ul. Vraclavské v úseku dl. 72,0 m se šířkou 2,0 m. Z důvodu zajištění rozhledových poměrů v místě navrženého přechodu pro chodce, míst pro přecházení, v křižovatkách a na sjezdech dojde k odstranění možnosti špatného parkování a současně k úbytku ploch pro parkování. Příčný sklon parkovacího zálivu je navržen jednostranný navazující na střechovitý sklon vozovky o velikosti 2,50%.

Kryt parkovacích stání je navržen z betonové skladebné dlažby

Ostatní parkovací stání jsou navrženy z drenážní zasakovací dlažby.

V objektu SO 102 Parkovací plochy se nachází parkovací stání v:

č. 1 - 9 před nemocnicí, šířky 2,5m, délky 4,5m (uvažován přesah vozidla 0,5m za obrubu)

- dvě vyhrané stání

č. 10 – 15 u vjezdu ZZS PAK, šířky 2,5m, délky 5,0m + jedno podélné

č. 17 – 23 u firmy ELES LAV, šikmá 60°, šířky 2,9m, délky 5,2m

0,033 60 – 0,109 70km parkovací záliv po pravé straně ve směru staničení

Parkovací plochy – betonová dlažba 0,021 75 – 0,078 00km

Betonová skladebná dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
---------------------------	----	-------	-------------

Lože drti 2-5	L	40 mm	ČSN 73 6131
---------------	---	-------	-------------

Stávající konstrukce			
----------------------	--	--	--

Celkem		min. 120 mm	
--------	--	-------------	--

Parkovací plochy – betonová dlažba 0,078 00 – 0,109 70km

Betonová skladebná dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože drti 2-5	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠD _a	200 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť	ŠD _B	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2}		min. 45MPa	.
Celkem		min. 470 mm	

Parkovací plochy – drenážní dlažba

Třída DZ V, D2-D-1-PII

Betonová drenážní dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože drti 2-5	L	40 mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠD _a	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť	ŠD _B	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2}		min. 45MPa	.
Celkem		min. 470 mm	

SO 103 Chodníky

Chodník bude proveden ze betonové dlažby šedé barvy, stejně tak i vjezdy, které bude mít zesílenou konstrukci. U chodníku podél vozovky bude osazen žulový krajník 300x200 na výšku 0,12m. U zeleně bude osazen záhonový obrubník 80x250x500mm. Záhonový obrubník 80x250x500mm bude použit u zeleně s výškou obruby 0,06m jako vodící linie. U vjezdů bude osazen žulový krajník na výšku podsázky 0,02m.

Chodníky:

před nemocnicí délky 49,0m, šířky 2,5m

0,021 75 – 0,217 75km po pravé straně ve směru staničení, délky 199,5m, šířky 2,5-3,8m

0,253 90 – 0,350 00km po levé straně ve směru staničení dl.102,5m, šířky 2,5m – 3,25m

Sjezdy:

0,060 20km

0,116 00km

0,153 30km

0,231 80km

Stávající vjezdy na chodníku budou stavebně upraveny a zřízeny přes pojížděný chodník se sníženou obrubou na výšku 0,02m. U snížené obruby bude umístěn varovný pás šířky 0,4m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu ukončený v místě výšky obruby 0,08m. Snížení obruby u vjezdů je provedeno na max. délku 6,0m (u dvouvjezdu je to 12,0m u trojvjezdu 18,0m).

Pro bezbariérové užívání bude také obruba na konci a začátku chodníku snížena na výšku 0,02m, kde bude také umístěn varovný pás šířky 0,4m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu ukončený v místě výšky obruby 0,08m.

Protože je chodník, stejně jako vjezdy, proveden ze betonové dlažby šedé barvy, budou varovné pásy provedeny z červené reliéfní betonové dlažby.

Místa pro přecházení přes silnici III/30523 jsou navrženy v:

0,023 30km, délky 7,50m, šířky 3,0m

0,257 40km, délky 6,0m, šířky 3,0m
0,300 30km, délky 6,5m, šířky 3,0m

Místa pro přecházení přes místní komunikace:

0,125 10km, délky 7,0m
0,280 30km, délky 6,7m

V místech pro přecházení bude chodník upraven bezbariérovým přístupem s umístěním varovného pásu šířky 0,4m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu, tedy červené reliéfní betonové dlažby ukončené v místě výšky obruby 0,08m.

V místech pro přecházení **nejsou navrženy** dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změny 1 (02/2010) **signální pásy** s odsazením o dl. 0,30 - 0,50m od varovného pásu **dle odst. 10.1.3.1.14 Změny Z1.**

Místa pro přecházení jsou navržena v maximální délce 7,5m. Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. str. 104, odst. 2.0.3 Prodloužení délek míst pro přecházení nejvíce o 1m se připouští tam, kde je odůvodnění obalovými křivkami, úhlem napojení vedlejší komunikace nebo šířkou jízdních pruhů. V tomto případě je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 6,5m na 7,5m právě z **důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních automobilů.**

Konstrukce sjezdů

Betonová dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmeleného cementem	SC C8/10	100mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkoдрť	ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		470mm	

Konstrukce chodníku

Betonová dlažba	DL	60mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠD	150mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 30MPa			
Celkem		250mm	

Další stavební úprava se týká stávající **autobusové zastávky** u silnice III/305 23. Dojde k osazení silniční obruby a zřízení nástupiště a autobusových zálivů. Nástupiště bude zřízeno délky 12,0m a 29,0m s osazením silniční bezbariérové obruby 1000x400x290mm na výšku obruby 0,16m ((požadavek regionální dopravy Pce kraje). Chodník v místě nástupiště bude mít také šířku min. 2,0m. Autobusová zastávka bude doplněna o vodorovné značení V11 a o svislé dopravní značení IJ4b.

Nástupiště:

0,155 90 – 0,184 90km po pravé straně ve směru staničení, délky 29,0m
0,316 80 – 0,328 80km po levé straně ve směru staničení, délky 12,0m

V místě autobusové zastávky bude proveden **signální pás** šířky 0,8m z reliéfní kontrastní barvy jako místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy. Signální pás bude ukončen v místě bezpečnostního odstupu. U autobusové zastávky bude také proveden **kontrastní pás** bez hmatových úprav šířky 0,5m od hrany obruby červené barvy.

V místě **přechodu pro chodce** budou chodníky upraveny bezbariérovým přístupem snížením obrub s převýšením do 20 mm s varovnými pásy š. 0,40 m a signálními pásy š. 0,80 m z reliéfní dlažby odlišné barvy (červené) pro nevidomé. Signální pás vede v ose přechodu a je napojen na přirozenou vodící linii.

Přechod pro chodce přes silnici III/30523 je navržen v 0,201 40km, šířky 3,0m, délky 7,0m a bude nově nasvětlen. Na přechodu pro chodce bude doplnění dopravní značení, jak svislé, tak i vodorovné.

SO 104 Cyklistická stezka

Objekt **104 Cyklistická stezka** je navržena délky 270,0m, šířky 2,5m se smíšeným provozem. Cyklostezka je navržena v úseku 0,008 66 – 0,278 64km staničení cyklostezky.

Niveleta cyklostezky byla umístěna na hranu pravostranné betonové obruby.

Stávající levostranný chodník š. 2,50 m se živičným krytem, ve směru staničení ul. Vraclavské, s oboustrannou stromovou alejí bude v dl. 270,0 m nahrazen cyklistickou stezkou v š. 2,50 m se živičným probarveným krytem. Před křížením železniční trati bude cyklistická stezka ukončena a ve směru ke trati bud pokračovat chodník š. 2,50 m. Z důvodu zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů je navrženo ukončení cyklistické stezky před stávající plochu hlavním vstupem do nemocnice. Chodci tak budou přivedeni až do prostoru před přístupovou rampu k podchodu pod sil. I/35 – ul. Hradeckou a s návazností k chodníku podél sil. I/35.

Na začátku a konci bude umístěn varovný pás šířky 0,4m z reliéfní betonové dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu.

Konstrukce cyklostezky se smíšením provozem

Betonová dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		370mm	

Konstrukce cyklostezky se smíšením provozem v místě přejezdů

Betonová dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmeleného cementem	SC C8/10	100mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkodrt'	ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		470mm	

SO 105 Ostatní zpevněné plochy

Součástí tohoto objektu jsou plochy před nemocnicí a plochy pro kontejnery.

Plochy pro kontejnery:

0,086 20 – 0,091 70km

0,130 20 – 0,140 20km

Konstrukce plochy pro kontejnery

Betonová dlažba	DL	80mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmeleného cementem	SC C8/10	100mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkoдр	ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		470mm	

Konstrukce zpevněné plochy před nemocnicí

Kamenná dlažba mozaiková žulová	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Vrstva ze směsi stmeleného cementem	SC C8/10	130mm	ČSN EN 14227-1
Štěrkoдр	ŠD	250mm	ČSN 73 6126-1
Min. hodnota modulu přetvárnosti je 45MPa			
Celkem		480mm	

Součástí tohoto objektu se také oprava komunikace od ulice Vraclavská k hlavnímu vstupu nemocnice.

Konstrukce vozovky

Třída DZ V, D1-N-6-PIII dle TP 170

- asfaltový beton	ACO 11	50mm	ČSN EN 13108-5
- spojovací postřik asfalt. kationaktivní emulzí	0,20 kg/m ²		ČSN 736129
- asfaltový beton podkladní	ACP 16+	60mm	ČSN EN 13108-1
- štěrkoдр	ŠD _A	150mm	ČSN 73 6126-1
- min. hodnotu modulu přetvárnosti E _{def,2} = 80 MPa			
- štěrkoдр	ŠD _B	200mm	ČSN 73 6126-1
- min. hodnotu modulu přetvárnosti E _{def,2} = 45 MPa			
Celkem		460mm	

SO 401 Veřejné osvětlení

Výpočet osvětlení dle ČSN EN 13 201 je přílohou této technické zprávy.
Nově osazené osvětlovací stožáry budou napájeny kabelem CYKY J 4 x 10 mm² .
Kabely budou uloženy v zemi, v kabelových korugovaných chráničkách D = 63 mm.
Stožáry budou osazeny dle výkresové dokumentace.
Paralelně s kabely bude do země položen zemnicí pásek FeZn 30 x 4 mm.
Zemní odpor R_z = 5 ohmů.
Stávající svítidla D1 až D 6 budou demontována.

Stožáry budou osazeny do připravené trubky PVC 300 v betonovém základě, který bude založen do hloubky minimálně 1 m do rostlého terénu , minimálně 0,5 m od krajnice komunikace..

Přechod stožáru ze země bude chráněn ochrannou manžetou cca 10 cm nad terén .

Otvor pro přístup k el. výzbroji bude minimálně 600 mm nad úrovní vetknutí. Dvířka stožáru budou orientována rovnoběžně s osou komunikace proti směru jízdy tak, aby obsluha zařízení byla chráněna před projíždějícími vozidly vlastním stožárem.

Ovládání osvětlení

Je součástí řešení stávajícího osvětlení a bude spínáno na základě programu stávající rozvodnice veřejného osvětlení RVO. Svítidla budou zapojena rovnoměrně do všech fází.

Veřejné osvětlení je navrženo svítidly LED typu: OS 1.x, OS 2.x, OS 3.x, OS 4.x, OS 5.x.

OS 1.13 , OS 1.14 - TYP 1 :

PHILIPS BGP 760 T25, DN 10 / 727, 2700 K, 1813 lm, 15,5 W

Výška osazení svítidla 6 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou

Osvětlovací stožár : K6 – 133 / 89 / 60, žárový zinek

Výložník : bez výložníku

Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 2.6, OS 2.15 - TYP 2 :

PHILIPS BGP 761 T25, DM 50 / 727, 2700 K, 4990 lm, 41,5 W

Výška osazení svítidla 6 m, sklon 10° s vodorovnou rovinou

Osvětlovací stožár : K6 – 133 / 89 / 60, žárový zinek

Výložník : bez výložníku

Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 3.3 - TYP 3 : PŘECHOD PRO CHODCE

PHILIPS BGP 761 T25, DPR1 / 757, 5700 K, 9599 lm, 70,5 W

Výška osazení svítidla 6 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou

Osvětlovací stožár : PA 6 – 114 / 89 / 76, žárový zinek

Výložník : jednoramenný PD 1000 / 76, žárový zinek

Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 3.4 - TYP 3 : PŘECHOD PRO CHODCE

PHILIPS BGP 761 T25, DPR1 / 757, 5700 K, 9599 lm, 70,5 W

Výška osazení svítidla 6 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou

Osvětlovací stožár : PB 6 – 133 / 108 / 89, žárový zinek

Výložník : jednoramenný PD 2000 / 89, žárový zinek

Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 4.10 - TYP 4 :

PHILIPS BGP 761 T25, DW10 / 727, 2700 K, 4988 lm, 41,5 W

Výška osazení svítidla 6 m, sklon 5° s vodorovnou rovinou

Osvětlovací stožár : K6 – 133 / 89 / 60, žárový zinek

Výložník : bez výložníku

Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 4.11, OS 4.12 - TYP 4 :

PHILIPS BGP 761 T25, DW10 / 727, 2700 K, 4988 lm, 41,5 W

Výška osazení svítidla 6 m, sklon 5° s vodorovnou rovinou

Osvětlovací stožár : K6 – 133 / 89 / 60, žárový zinek

Výložník : dvojramenný – SK 2 – 500 / 180, žárový zinek

Stožárová svorkovnice : SR 482-27 Z/Cu

OS 5.1, OS 5.2, OS 5.5, OS 5.7, OS 5.8, OS 5.9 (6 ks) – TYP 5 :

PHILIPS BGP 762 T25, DM 10 / 727, 2700 K, 12325 lm, 98,5 W
Výška osazení svítidla 10 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : UZM 10 – 159 / 114 / 89 , žárový zinek
Výložník : jednoramenný UZB 1 – 1000, L = 1 m, žárový zinek
Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 5.16 + 5.17 – TYP 5 :

PHILIPS BGP 762 T25, DM 10 / 727, 2700 K, 12325 lm, 98,5 W
Výška osazení svítidla 10 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : UZM 10 – 159 / 114 / 89 , žárový zinek
Výložník : dvojramenný UZB 2 – 1000 / 180, L = 1 m, žárový zinek
Stožárová svorkovnice : SR 482-27 Z/Cu

Kabelové rozvody veřejného osvětlení budou provedeny kabely CYKY J 4 x 10 mm, uloženým v zemi. Kabel bude v celé délce trasy uložen v kabelové chráničce KF 09 063. Hloubka uložení ve volném terénu je 70 cm, v chodníku 35 cm. Při křížování komunikace a vjezdů je hloubka uložení 100 cm.
Uložení kabelu bude provedeno dle ČSN 33 2000-5-52, ed.2. Křížování a souběh s ostatním zařízením bude respektovat minimální vzdálenost dle ČSN 73 6005. Nad kabelem bude uložena výstražná folie.

PODZEMNÍ VEDENÍ JSOU VE VÝKRESE ZAKRESLENA INFORMATIVNĚ. PŘED ZAHÁJENÍM STAVEBNÍCH PRACÍ ZAJISTÍ INVESTOR A REALIZAČNÍ FIRMA JEJICH PODROBNÉ VYTYČENÍ SPRÁVCI

Po vytyčení inženýrských sítí a provedení výkopových sond je možná úprava v trase veřejného osvětlení a rozhlasu dle aktuální situace.

Minimální vzdálenosti kabelu VO od ostatních podzemních zařízení při souběhu:

Kabely VN do 10 kV	0,15
Sdělovací kabel	0,3 (0,1) v chráničkách
Plynové potrubí	0,4 NTL 0,60 STL
Vodovod	0,4
Kanalizace	0,5

Minimální vzdálenosti kabelu VO od ostatních podzemních zařízení při křížování:

Kabely VN do 10 kV	0,15
Sdělovací kabel	0,3 (0,1) v chráničkách
Plynové potrubí	0,1 NTL chránička přesahuje 1m na obě strany
Vodovod	0,4
Kanalizace	0,3

SO 801 Sadové úpravy

Objekt **SO 801 Sadové úpravy** budou spočívat především v úpravě terénu za obrubníky, tedy ohumusování dotčeným ploch. Dále bude zřízen květinový záhon před nemocnicí a vysázen nový strom ve staničení 0,293 80km.

Inženýrské sítě

Na staveništi se nacházejí tyto inženýrské sítě:

- vodovod
- kanalizace
- plynovod NTL
- plynovod STL
- kabelové vedení NN
- kabelové vedení VN
- nadzemní vedení NN
- sdělovací kabel
- kabel veřejného osvětlení

Inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny.

!!! Orientační zakres jednotlivých sítí je patrný ze situace. Před zahájením zemních prací je nutné požádat správce jednotlivých sítí o jejich vytyčení. Vrchní vedení inženýrských sítí jsou zřejmá. !!!

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima).

Není řešeno.

c) Celková spotřeba vody.

Není řešeno.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem.

Odtěžený materiál bude odvezen na skládku odpadu.

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

Není řešeno.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů.

a) Zásady pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodníky jsou navrženy v příčném sklonu 2,0%. Chodníky jsou navrženy v šířce min. 2,0m. Podélný sklon chodníku nepřesahuje 8,33%. Podélný sklon nepřesahuje ani sklon 5,0%, proto není nutné navrhovat odpočívadla. Výškový rozdíl mezi stávajícím chodníkem a sníženým obrubníkem bude překonán sklonem max.12,5%.

Pro bezbariérové užívání bude také obruba v daných místech **snížena na výšku 0,02m**, na přechodu pro chodce, místě pro přecházení a na konci a začátku úseku chodníku.

Stávající sjezdy budou stavebně upraveny a zřízeny přes pojížděnou obrubou na výšku 0,02m.

U autobusové zastávky bude proveden bezbariérový obrubník osazený na výšku 0,16m (požadavek regionální dopravy Pardubického kraje).

Snížení obrubníku bude provedeno pomocí lichoběžníkové rampy s max. sklonem 12,5% a to za předpokladu dostatečné šířky, tedy ponecháním průchozího prostoru min. 0,9m. **Pokud šířka chodníku není dostatečná (menší než 2,0m) bude rampa snížení provedena na celou šířku chodníku a to s max. sklonem 12,5% a s příčným sklonem chodníku 2,0%.**

b) Zásady pro osoby se zrakovým postižením

Na stavbě budou provedeny **varovné pásy** šířky 0,4m umístěné ke snížené obrubě na hranu chodníku. Budou provedeny z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu. Varovný pás je nutno ukončit v místě výšky obruby 0,08m. Protože jsou plochy chodníku a vjezdů navrženy v šedé barvě, budou hmatové prvky provedeny z červené reliéfní betonové dlažby.

Přechod pro chodce je doplněn o varovné a signální pásy z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu. Varovný pás je šířky 0,4m ukončený v místě výšky obruby 0,08m. Signální pás je šířky 0,8m. V místě přechodu pro chodce bude obruba snížena na výšku 0,02m.

V místě pro přecházení bude chodník upraven bezbariérovým přístupem s umístěním varovného pásu šířky 0,4m z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu, tedy červené reliéfní betonové dlažby ukončené v místě výšky obruby 0,08m.

V místech pro přecházení **nejsou navrženy** dle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změny 1 (02/2010) **signální pásy** s odsazením o dl. 0,30-0,50 m od varovného pásu **dle odst. 10.1.3.1.14 Změny Z1.**

Místa pro přecházení jsou navržena v maximální délce 7,5m. Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. str. 104, odst. 2.0.3 Prodloužení délek míst pro přecházení nejvíce o 1m se připouští tam, kde je odůvodnění obalovými křivkami, úhlem napojení vedlejší komunikace nebo šířkou jízdních pruhů. V tomto případě je nutné zvětšit délku místa pro přecházení z 6,5m na 7,5m právě z **důvodu nutnosti dodržení obalových křivek nákladních automobilů.**

V místě autobusové zastávky bude použit betonový obrubník bezbariérový 1000x290x400mm osazený na výšky obruby 0,16m, včetně zřízení **signálního pásu** šířky 0,8m z reliéfní kontrastní barvy jako místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy. Signální pás bude ukončen v místě bezpečnostního odstupu. U autobusové zastávky bude také proveden **kontrastní pás** bez hmatových úprav šířky 0,5m od hrany obruby červené barvy.

Vodící linie je u chodníku zajištěna pomocí záhonového obrubníku **osazeného na výšku 0,06m, stávajícím oplocením, podezdívkou oplocením nebo bránami.**

Bude také použita **umělá vodící linie** v místě přerušení vodící linie víc než na 8,0m. Bude provedena ze speciálních dlaždic o rozměru 0,4x0,4m s hmatovou úpravou – podélné drážky.

c) Zásady pro osoby se sluchovým postižením

Není obsaženo, s akustickým výstupem se neuvažuje.

d) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

Materiál pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a technický návod TN TZÚS 12.03.04.-06.

Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, vyhláškou č.146/2008 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. změny Z1/2010.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Uvedené předpisy jsou závazné pro staveb. firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Výkop je po dobu výstavby nutno zabezpečit proti pádu, v nočních hodinách na veřejných prostranstvích osvětlit. Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu.

Ulice Vraclavská – sil. III/30523 je místní komunikací, která se nachází v zastavěné části města Vysoké Mýto. Začátek stavby se nachází u křižovatky silnice I/35 – ul. Hradecká a sil. III/30523 v místě napojení na úpravy této křižovatky, které zajišťuje ŘSD ČR, Správa Pardubice. Konec stavby se nachází za železniční tratí Chocně – Litomyšl na konci stávajícího autobusového zálivu ve směru na Vraclav. Podél ulice se nachází oboustranný chodník. Stávající chodník po pravé straně ve směru staničení ulice se nachází mezi okrajem vozovky a stávající zástavbou. Stávající chodník po levé straně ulice ve směru staničení se nachází v oboustranné stromové aleji a je od vozovky ulice oddělen travnatým pásem. Součástí stavby jsou oboustranné autobusové zálivy s chodníky plnícími funkci nástupišť, samostatné sjezdy a napojení místních komunikací (MK) – ul. Zborovská, ul. Jiráskova a ul. Pod Nádražím v křižovatkách.

Ulice Vraclavská se polohově nachází v severní části města zvané Pražské Předměstí.

V současné době slouží ulice pro veřejnou silniční dopravu. Po pravé straně ul. Vraclavská ve směru staničení na Vraclav se nachází převážně zástavba rodinných domků přiléhajících k chodníku a před železniční tratí sjezdy do spol. Iveco Czech Republic, a.s., do uhelných skladů a k vlakovému nádraží. Po levé straně ul. Vraclavská se nachází Vysokomýtská nemocnice, lékařská záchranná služba a několik objektů k podnikání. Levostranná zástavba je od vozovky ul. Vraclavská oddělena širokým travnatým pásem s napojením několika samostatnými sjezdy.

b) Popis navrženého řešení.

V objektu **SO 101 Silnice III/305 23 – ul. Vraclavská** se jedná o opravu stávající vozovky v šířce:

0,021 75 – 0,246 50km	šířka 7,5m
0,246 50 – 0,301 80km	proměnná šířka 7,5-6,0m
0,301 80 – 0,380 75km	6,0m

Oprava vozovky je tedy navržena v úseku 0,021 75 – 0,380 75km. Příčný sklon vozovky je navržen střechovitý.

Oprava vozovky bude provedena v:

0,021 75 – 0,048 00km	odfrézování a pokládka dvou živičných vrstev
0,048 00 – 0,315 00km	kompletní výměna konstrukce vozovky
0,315 00 – 0,380 75km	odfrézování a pokládka dvou živičných vrstev

Součástí objektu SO 101 je také oprava stávajících autobusových zálivů. Jsou navrženy v kompletní konstrukci s krytem z cementobetonové vrstvy. Autobusové zálivy jsou v úseku:

0,140 90 – 0,199 90km	po pravé straně ve směru staničení
0,301 80 – 0,348 00km	po levé straně ve směru staničení

Objekt **SO 150 Dopravní opatření** se zabývá rozdělením stavby na jednotlivé etapy a vyznačení objízdnych tras, včetně dopravního značení.

V objektu **SO 102 Parkovací plochy** se nachází parkovací stání v:

- č. 1 - 9 před nemocnicí, šířky 2,5m, délky 4,5m (uvažován přesah vozidla 0,5m za obrubu)
- dvě vyhrané stání
- č. 10 – 15 u vjezdu ZZS PAK, šířky 2,5m, délky 5,0m + jedno podélné
- č. 17 – 23 u firmy ELES LAV, šikmá 60°, šířky 2,9m, délky 5,2m
- 0,033 60 – 0,109 70km parkovací záliv po pravé straně ve směru staničení

Objekt **SO 103 Chodníky** jsou chodníky v:

- před nemocnicí délky 49,0m, šířky 2,5m
- 0,021 75 – 0,217 75km po pravé straně ve směru staničení, délky 199,5m, šířky 2,5-3,8m
- 0,253 90 – 0,350 00km po levé straně ve směru staničení dl.102,5m, šířky 2,5m – 3,25m

Součástí objektu SO 103 jsou také nástupiště:

- 0,155 90 – 0,184 90km po pravé straně ve směru staničení, délky 29,0m
- 0,316 80 – 0,328 80km po levé straně ve směru staničení, délky 12,0m

Přechod pro chodce přes silnici III/30523 je navržen v 0,201 40km, šířky 3,0m, délky 7,0m. Přechod pro chodce bude nově nasvětlen.

Místa pro přecházení přes silnici III/30523 jsou navrženy v:

- 0,023 30km, délky 7,50m, šířky 3,0m
- 0,257 40km, délky 6,0m, šířky 3,0m
- 0,300 30km, délky 6,5m, šířky 3,0m

Místa pro přecházení přes místní komunikace:

- 0,125 10km, délky 7,0m
- 0,280 30km, délky 6,7m

Součástí objektu SO 103 jsou také opravené sjezdy:

- 0,060 20km
- 0,116 00km
- 0,153 30km
- 0,231 80km

Objekt **104 Cyklistická stezka** je navržena v úseku 0,031 50MK – 0,253 90km silnice III/30523, délky 269,0m, šířky 2,5m se smíšeným provozem.

Další objekt **SO 105 Ostatní zpevněné plochy** jsou plochy před nemocnicí a plochy pro kontejnery.

0,086 20 – 0,091 70km

0,130 20 – 0,140 20km

Objekt **SO 401 Veřejné osvětlení** spočívá v osvětlení úseku od začátku úseku po železniční přejezd. Komunikace za železničním přejezdem jsou nyní osvětlena desetimetrovými stožáry.

Objekt **SO 801 Sadové úpravy** budou spočívat především v úpravě terénu za obrubníky, tedy ohumusování dotčeným ploch. Dále bude zřízen květinový záhon před nemocnicí a vysázen nový strom ve staničení 0,293 80km.

1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby.

Silnice III/305 23

Třída : Místní komunikace, funkční skupina obslužná
(dle tabulky 1, ČSN 73 61 10)

Chodníky a cyklostezka:

Třída : Komunikace funkční třídy D2 - komunikace nepřípustné provozu silničních motorových vozidel

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

- **kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání,**
- **parametry a zdůvodnění trasy,**
- **návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací,**
- **vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch.**

Komunikace ul. Vraclavská jsou s parkovacími plochami a chodníky, vedené ve stávajících trasách s drobnými úpravami šířkového uspořádání.

2. Mostní objekty a zdi

a) Výčet objektů a zdí.

b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje – rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory:

- **základní technické řešení a vybavení,**
- **druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění,**
- **postup a technologie výstavby.**

Není řešeno.

3. Odvodnění pozemní komunikace

- stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.

Odvodnění vozovky, chodníků a navazujících zpevněných ploch je zajištěno pomocí stávajících bodových uličních vpustí napojených do jednotné kanalizace. V úsecích navržených travnatých pásů bude dešťová voda z chodníků likvidována vsakem, chodníky podél silnice mají odvodnění zachované stávající, tedy odtokem vody do dešťových vpustí. Likvidace dešťových vod z původního chodníku, v návrhu změněného na cyklistickou stezku

se smíšeným provozem, která se nachází v oboustranné stromové aleji po levé straně ulice ve směru staničení na Vraclav, bude zajištěna jako doposud vsakem do travnatého pásu mezi vozovkou a cyklistickou stezkou.

Stávající uliční vpustí osazené ve vozovce budou nahrazeny z důvodu jejich stáří novými uličními vpustěmi vč. nových kanalizačních přípojek. Stávající systém bodových uličních vpustí je doplněn novými uličními vpustěmi, tak aby bylo zajištěno odvodnění vozovky, chodníků, zálivů a navazujících zpevněných ploch v souladu s ČSN.

Oproti současnému stavu dojde ke zmenšení rozsahu zpevněných ploch a tím dojde ke zmenšení odtokového množství dešťové vody odvedené do jednotné kanalizace. Živičný kryt stávajícího chodníku nacházejícího se po pravé straně ulice ve směru staničení mezi vozovkou a zástavbou bude nahrazen krytem z bet. betonové dlažby umožňujícím částečné vsakování.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

a) Základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony).

b) Technické vybavení tunelu.

c) Navržená technologie výstavby.

d) Principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti.

Není řešeno.

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony - navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení.

V objektu **SO 102 Parkovací plochy** se nachází parkovací stání v:

č. 1 - 9 před nemocnicí, šířky 2,5m, délky 4,5m (uvažován přesah vozidla 0,5m za obrubu)

- dvě vyhrané stání

č. 10 – 15 u vjezdu ZZS PAK, šířky 2,5m, délky 5,0m + jedno podélné

č. 17 – 23 u firmy ELES LAV, šikmá 60°, šířky 2,9m, délky 5,2m

0,033 60 – 0,109 70km parkovací záliv po pravé straně ve směru staničení

6. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení.

Není navrženo.

b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku.

V projektové dokumentaci jsou navrženy svislé značky v základní velikosti ocelové pozinkované s retroreflexní úpravou třídy 2 (ČSN EN12899-1), sloupky ocelové s povrchovou úpravou.

Posunuté dopravní značky:

IP12	„Parkoviště – réservé“	1x
E13	„Na povolení nemocnice“	1x
IP198	„Uspořádání jízdných pruhů“	1x
A29	„Železniční přejezd se závorami“	1x
A31a	„Návěstní deska“	1x
A31b	„Návěstní deska“	1x
A31c	„Návěstní deska“	1x
IJ4b	„Označník zastávky“	2x
P2	„Hlavní silnice“	1x

Zrušené dopravní značky:

P4	„Dej přednost v jízdě“	2x
----	------------------------	----

Nové dopravní značky:

P6	„Stůj, dej přednost v jízdě“	2x
IP12 +O2	„Vyhrazené parkovací stání“	1x
C9a	„Stezka pro chodce a cyklisty“	2x
C9b	„Konec stezky pro chodce a cyklisty“	2x
IP4b	„Jednosměrný provoz“	1x
B2	„Zákaz vjezdu všech vozidel“	1x
IP6	„Přechod pro chodce“	2x

Vodorovné dopravní značení je uvažováno barvou – plastem. Vodorovné značení je třeba provést dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. Provedení musí z hlediska přesnosti, hodnoty činitele jasů a retroreflexe odpovídat TP 70 Systém hodnocení hmot pro VDZ, ČSN EN 1436. Použitý materiál musí odpovídat „Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky“, schváleného MDS ČR a platného v daném období.

c) Veřejné osvětlení.

SO 401 Veřejné osvětlení

Výpočet osvětlení dle ČSN EN 13 201 je přílohou této technické zprávy.
Nově osazené osvětlovací stožáry budou napájeny kabelem CYKY J 4 x 10 mm².
Kabely budou uloženy v zemi, v kabelových korugovaných chráničcích D = 63 mm.
Stožáry budou osazeny dle výkresové dokumentace.
Paralelně s kabely bude do země položen zemní pásek FeZn 30 x 4 mm.
Zemní odpor $R_z = 5 \text{ ohmů}$.
Stávající svítidla D1 až D 6 budou demontována.

Stožáry budou osazeny do připravené trubky PVC 300 v betonovém základě, který bude založen do hloubky minimálně 1 m do rostlého terénu, minimálně 0,5 m od krajnice komunikace.

Přechod stožáru ze země bude chráněn ochrannou manžetou cca 10 cm nad terén.

Otvor pro přístup k el. výzbroji bude minimálně 600 mm nad úrovní vetknutí. Dvířka stožáru budou orientována rovnoběžně s osou komunikace proti směru jízdy tak, aby obsluha zařízení byla chráněna před projíždějícími vozidly vlastním stožárem.

Ovládání osvětlení

Je součástí řešení stávajícího osvětlení a bude spínáno na základě programu stávající rozvodnice veřejného osvětlení RVO. Svítidla budou zapojena rovnoměrně do všech fází.

Veřejné osvětlení je navrženo svítidly LED typu: OS 1.x, OS 2.x, OS 3.x, OS 4.x, OS 5.x.

OS 1.13, OS 1.14 - TYP 1 :

PHILIPS BGP 760 T25, DN 10 / 727, 2700 K, 1813 lm, 15,5 W

Výška osazení svítidla 6 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou

Osvětlovací stožár : K6 – 133 / 89 / 60, žárový zinek

Výložník : bez výložníku

Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 2.6, OS 2.15 - TYP 2 :

PHILIPS BGP 761 T25, DM 50 / 727, 2700 K, 4990 lm, 41,5 W
Výška osazení svítidla 6 m, sklon 10° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : K6 – 133 / 89 / 60, žárový zinek
Výložník : bez výložníku
Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 3.3 - TYP 3 : PŘECHOD PRO CHODCE

PHILIPS BGP 761 T25, DPR1 / 757, 5700 K, 9599 lm, 70,5 W
Výška osazení svítidla 6 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : PA 6 – 114 / 89 / 76, žárový zinek
Výložník : jednoramenný PD 1000 / 76, žárový zinek
Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 3.4 - TYP 3 : PŘECHOD PRO CHODCE

PHILIPS BGP 761 T25, DPR1 / 757, 5700 K, 9599 lm, 70,5 W
Výška osazení svítidla 6 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : PB 6 – 133 / 108 / 89, žárový zinek
Výložník : jednoramenný PD 2000 / 89, žárový zinek
Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 4.10 - TYP 4 :

PHILIPS BGP 761 T25, DW10 / 727, 2700 K, 4988 lm, 41,5 W
Výška osazení svítidla 6 m, sklon 5° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : K6 – 133 / 89 / 60, žárový zinek
Výložník : bez výložníku
Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 4.11, OS 4.12 - TYP 4 :

PHILIPS BGP 761 T25, DW10 / 727, 2700 K, 4988 lm, 41,5 W
Výška osazení svítidla 6 m, sklon 5° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : K6 – 133 / 89 / 60, žárový zinek
Výložník : dvojramenný – SK 2 – 500 / 180, žárový zinek
Stožárová svorkovnice : SR 482-27 Z/Cu

OS 5.1, OS 5.2, OS 5.5, OS 5.7, OS 5.8, OS 5.9 (6 ks) – TYP 5 :

PHILIPS BGP 762 T25, DM 10 / 727, 2700 K, 12325 lm, 98,5 W
Výška osazení svítidla 10 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : UZM 10 – 159 / 114 / 89 , žárový zinek
Výložník : jednoramenný UZB 1 – 1000, L = 1 m, žárový zinek
Stožárová svorkovnice : SR 481-27 Z/Cu

OS 5.16 + 5.17 – TYP 5 :

PHILIPS BGP 762 T25, DM 10 / 727, 2700 K, 12325 lm, 98,5 W
Výška osazení svítidla 10 m, sklon 0° s vodorovnou rovinou
Osvětlovací stožár : UZM 10 – 159 / 114 / 89 , žárový zinek
Výložník : dvojramenný UZB 2 – 1000 / 180, L = 1 m, žárový zinek

Stožárová svorkovnice : SR 482-27 Z/Cu

Kabelové rozvody veřejného osvětlení budou provedeny kabely CYKY J 4 x 10 mm, uloženým v zemi. Kabel bude v celé délce trasy uložen v kabelové chráničce KF 09 063. Hloubka uložení ve volném terénu je 70 cm, v chodníku 35 cm. Při křížování komunikace a vjezdů je hloubka uložení 100 cm.

Uložení kabelu bude provedeno dle ČSN 33 2000-5-52, ed.2. Křížování a souběh s ostatním zařízením bude respektovat minimální vzdálenost dle ČSN 73 6005. Nad kabelem bude uložena výstražná folie.

PODZEMNÍ VEDENÍ JSOU VE VÝKRESE ZAKRESLENA INFORMATIVNĚ. PŘED ZAHÁJENÍM STAVEBNÍCH PRACÍ ZAJISTÍ INVESTOR A REALIZAČNÍ FIRMA JEJICH PODROBNÉ VYTYČENÍ SPRÁVCI

Po vytyčení inženýrských sítí a provedení výkopových sond je možná úprava v trase veřejného osvětlení a rozhlasu dle aktuální situace.

Minimální vzdálenosti kabelu VO od ostatních podzemních zařízení při souběhu:

Kabely VN do 10 kV	0,15
Sdělovací kabel	0,3 (0,1) v chráničkách
Plynové potrubí	0,4 NTL 0,60 STL
Vodovod	0,4
Kanalizace	0,5

Minimální vzdálenosti kabelu VO od ostatních podzemních zařízení při křížování:

Kabely VN do 10 kV	0,15
Sdělovací kabel	0,3 (0,1) v chráničkách
Plynové potrubí	0,1 NTL chránička přesahuje 1m na obě strany
Vodovod	0,4
Kanalizace	0,3

d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace.

Není řešeno.

e) Clony a sítě proti oslnění.

Není řešeno.

7. Objekty ostatních skupin objektů

a) Výčet objektů.

b) Základní charakteristiky.

c) Související zařízení a vybavení.

d) Technické řešení.

e) Postup a technologie výstavby.

Není řešeno.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Není řešeno.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Komunikace splňují požadavky normy ČSN 73 0802, čl.12.2. a ČSN 73 0804, čl. 13.2 pro přístupové komunikace požárních vozidel. Komunikace jsou dvoupruhové, obousměrné. Šířka vozovky je min. 6,00 m. Konstrukce vyhovuje zatížení požárních vozidel. Komunikace splňují požadavky vyhl. 23/2008 Sb., příloha 3, resp. vyhl. 268/2011 Sb.

Realizace objektu nemá vliv na stávající přístupové komunikace, vjezdy a průjezdy, nástupní plochy a hydranty.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není řešeno.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

- Stavební činnost bude mít, jako vždy, negativní vliv na okolí. Po dobu výstavby musí být zachovány veškeré funkce budovy a stavební práce budou probíhat za plného provozu objektu. Bude nutné ve zvýšené míře dbát na udržování pořádku na staveništi a na dodržování všech norem ochrany životního prostředí se zvláštní pozorností na hluk a vyvážení nečistot ze stavby.
- Provoz na stavbě se předpokládá od 7.00 hod do 20.00 hod. Mimo tuto dobu mohou být prováděny pouze práce nevykazující hluk nad přípustnou hodnotu.
- Hodnoty hladiny hluku stavebních mechanismů ve vzdálenosti 10 m jsou uvažovány takto:

lehká nákladní auta	$L_{Aeq} = 70 \text{ dB}$
kotoučová pila	$L_{Aeq} = 75 \text{ dB}$
ostatní drobné stroje	$L_{Aeq} = 65 \text{ dB}$
ruční práce	$L_{Aeq} = 53 \text{ dB}$
- Hygienické limity hluku jsou určeny Nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Předpisy a nařízení stanoví povinnost činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát na to, aby pracovníci a ostatní občané byli jen v nejmenší míře vystaveni hluku. Je nutné dbát na to, aby přípustné hladiny hluku stanovené předpisy nebyly překračovány.
- Znečištění ovzduší (prašnost a emise ze stavebních strojů) je způsobena zejména při demolicích, dopravě a pracích ve vnějším prostoru. Problematiku řeší zákon č. 218/1992 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 309/1991 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami. Dále je nutné respektovat zákon č. 86/2002 Sb. V průběhu stavby je nutné zkrápění materiálu při bourání a případném čištění komunikaci.
- Vibrace způsobené výstavbou jsou omezeny Nařízením vlády č. 502/2000 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží.

Vzhledem k charakteru stavby není nutné radon sledovat.

b) Ochrana před bludnými proudy.

Není řešeno.

c) Ochrana před technickou seizmicitou.

Není řešeno.

d) Ochrana před hlukem.

Není řešeno.

e) Protipovodňová opatření.

Není řešeno.

f) Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Není řešeno.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury.

Napájecí bod VO

Nově instalované osvětlovací stožáry v ulici Vraclavská budou napájeny ze stávajícího osvětlovacího stožáru „A“.

Osvětlovací stožár OS x.16 + OS x.17 bude napájen ze stávajícího rezervního kabelu veřejného osvětlení.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Napájení světelných bodů VO: 3+PEN 230/400 V AC, 50Hz, TN-C

Energetická rozvaha:

Celkový příkon nově instalovaných svítidel:

1,2 kW soudobost 1,0 $\cos\varphi = 0,83$

Jištění dle dokumentace rozvaděče veřejného osvětlení RVO + jištění ve stožárových připojovacích rozvodnicích.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Stavební úpravy ul. Vraclavská jsou navrženy za účelem zlepšení podmínek pro pěší, úpravu parkování a podílu zeleně v této ulici s frekvencí pěšího provozu a parkujících vozidel se zajištěním bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Tato opatření jsou popsána v odstavci B.2.4 této zprávy.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu.

Ul. Vraclavská je na začátku úseku napojena na silnici I/35.

c) Doprava v klidu.

V objektu **SO 102 Parkovací plochy** se nachází parkovací stání v:

č. 1 - 9 před nemocnicí, šířky 2,5m, délky 4,5m (uvažován přesah vozidla 0,5m za obrubu)
- dvě vyhrané stání

č. 10 – 15 u vjezdu ZZS PAK, šířky 2,5m, délky 5,0m + jedno podélné

č. 17 – 23 u firmy ELES LAV, šikmá 60°, šířky 2,9m, délky 5,2m

0,033 60 – 0,109 70km parkovací záliv po pravé straně ve směru staničení

d) Pěší a cyklistické stezky.

Objekt **SO 103 Chodníky** jsou chodníky v:

před nemocnicí délky 49,0m, šířky 2,5m

0,021 75 – 0,217 75km po pravé straně ve směru staničení, délky 199,5m, šířky 2,5-3,8m

0,253 90 – 0,350 00km po levé straně ve směru staničení dl.102,5m, šířky 2,5m – 3,25m

Součástí objektu SO 103 jsou také nástupiště:

0,155 90 – 0,184 90km po pravé straně ve směru staničení, délky 29,0m

0,316 80 – 0,328 80km po levé straně ve směru staničení, délky 12,0m

Přechod pro chodce přes silnici III/30523 je navržen v 0,201 40km, šířky 3,0m, délky 7,0m.
Přechod pro chodce bude nově nasvětlen.

Místa pro přecházení přes silnici III/30523 jsou navrženy v:

0,023 30km, délky 7,50m, šířky 3,0m

0,257 40km, délky 6,0m, šířky 3,0m

0,300 30km, délky 6,5m, šířky 3,0m

Místa pro přecházení přes místní komunikace:

0,125 10km, délky 7,0m

0,280 30km, délky 6,7m

Součástí objektu SO 103 jsou také opravené sjezdy:

0,060 20km

0,116 00km

0,153 30km

0,231 80km

Objekt **SO 104 Cyklistická stezka** je navržena v úseku 0,031 50MK – 0,253 90km silnice III/30523, délky 269,0m, šířky 2,5m se smíšeným provozem.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy.

Předpokládá se pouze osetí travním semenem za obrubou.

b) Použité vegetační prvky.

Předpokládá se výsadba jednoho stromů u levostranného autobusového zálivu a výsadba květinového záhonu před nemocnicí.

c) Biotechnická, protierozní opatření.

Není řešeno.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda.

- ovzduší - nebude stavbou ovlivněno

- hluk - nebude stavbou ovlivněn

- splaškové vody – nejsou ovlivněny

- dešťové vody - odvodnění je stávající – do dešťových vpustí a vsakem

- odpady – nejsou ovlivněny

Nakládání s odpady

Koncepce odpadového hospodářství stavby je 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 stavenišťem, 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.

Vznik odpadů

Odpady vznikající na místě hlavního staveniště

V rámci komplexu činností, které budou prováděny a které lze v rámci akce „Ulice Vraclavská – stavební úprav, Vysoké Mýto“ předpokládat, bude vznikat škála odpadů, jejichž druhy jsou uvedeny v následujících tabulkách.

V průběhu výstavby lze v prostoru hlavního staveniště s vysokou pravděpodobností očekávat vznik následujících druhů odpadů:

Druh	Název	
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 030104	O
150101	Papírové a lepenkové obaly	O
150102	Plastové obaly	O
150103	Dřevěné obaly	O
150104	Kovové obaly	O
150106	Směsné obaly	O
170101	Beton	O
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106	O

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady na místě výstavby uvedených částí komunikací, lze charakterizovat takto:

- odstranění stávajících krytových a podkladních vrstev
- odstranění stávající zeminy
- zřízení veřejného osvětlení a odvodnění
- pokládání jednotlivých vrstev komunikací
- terénní úpravy
- sadové úpravy

Odpady vznikající v prostoru stavebního dvora

Druh	Název	
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 030104	O
150101	Papírové a lepenkové obaly	O
150102	Plastové obaly	O
150103	Dřevěné obaly	O
150104	Kovové obaly	O
150106	Směsné obaly	O
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 170601 a 170603	O

Činnosti, při kterých budou vznikat odpady v prostoru stavebního dvora, mají charakter přípravných prací, servisních činností a administrativních činností a lze je shrnout do následujících bodů:

- příprava různých komponentů pro stavbu
- skladování materiálu pro stavbu

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. v platném znění o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP č. 93/2016 Sb. a 383/2001 Sb. v platném znění.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby a v prostorech stavebního dvora bude v rámci stavebního dvora zřízen zastřešený prostor, ve kterém 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. 93/2016 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 lepidel a těsnicích materiálů
- odpady z obrábění kovů a plastů
- obaly znečištěné škodlivinami

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (doprava a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném 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. Tento druh odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny, případně jej využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní) na dobudování násypů. Konkrétní skládka bude určena podle výsledků laboratorních rozborů tohoto druhu odpadu.

Spolu se vznikem odpadu stavebního je nutno předpokládat i vznik odpadu ze sejmutého živého povrchu z demolic vozovek.

Tyto druhy odpadů budou dle konkrétní situace recyklovány.

Množství výkopové zeminy, se kterým bude nutno v průběhu stavby manipulovat je patrné z dalších kapitol.

Evidence odpadů

Průběžná evidence odpadů vznikajících v průběhu výstavby akce „*Ulice Vraclavská – stavební úpravy, Vysoké Mýto*“ bude vedena v rozsahu stanoveném Vyhláškou MŽP ČR. Evidence bude vedena v týdenních intervalech. Formuláře, na kterých bude evidence vedena, budou uloženy u pracovníka stavby odpovědného za nakládání s odpady.

Hlášení o roční produkci a nakládání s odpady se předává podle ustanovení § 22 odst. 1 a 3 vyhl. M6P č. 383/2001 Sb. Místně příslušnému obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

Evidenční listy odpadů, výsledky veškerých laboratorních rozborů odpadů a výsledky všech případných kontrol budou archivovány tak, aby mohly sloužit orgánům státní správy v oblasti odpadového hospodářství, hygienickým a vodohospodářským a inspekčním orgánům jako podkladový materiál.

Odpady vznikající při provozu úseků komunikací

V průběhu provozu na daném úseku komunikací budou vznikat v omezené míře odpady z úklidu a údržby této komunikace. Činnosti, při kterých budou odpady vznikat, lze charakterizovat takto:

- sekání trávy
- prořezávání křovin
- zimní údržba

Druhy odpadů, které budou při těchto činnostech pravděpodobně vznikat a jejich kategorie jsou uvedeny v následující tabulce.

Druh	Název	
200201	Biologicky rozložitelný odpad	O
200301	Směsný komunální odpad	O
200303	Uliční smetky	O

Odpady uvedené v tabulce budou tříděny podle druhů, předány odpovědným osobám ve smyslu zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění, tj. firmám provádějícím zneškodnění uvedených druhů odpadů. Služby spojené s nakládáním a zneškodněním odpadů kategorie „N“ budou zajišťovány provozovatelem komunikací dodavatelským způsobem přímo oprávněnými osobami.

Legenda : O - OSTATNÍ ODPAD

b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod..

Navrženými úpravami nebude příroda a krajina negativně ovlivněna.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.

Staveniště se nenachází v chráněném území Natura 2000.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem.

Dle druhu stavby není třeba posouzení vlivu na životní prostředí.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno.

Stavba nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

V případě, že je dokumentace podkladem pro společné územní a stavební řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, neuvádí se informace k bodům a), b), d) a e), neboť jsou součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

- Ochranné pásmo silnic III.třídy je 15m od osy na obě strany.
- Ochranné pásmo kabelových silových vedení je 1 m na každou stranu.
- Ochranné pásmo nadzemních vedení NN je 1m, VN do 35 kV je 7 m, do 110 kV je 12 m od krajního vodiče na každou stranu.
- Ochranné pásmo plynovodů je 4 m, STL a NTL v intravilánu 1,0m,

- Ochranné pásmo vodovodů je 1,5 m do DN500mm, 2,50m nad DN500mm.
- Ochranné pásmo sdělovacích kabelů je 1,5 m.
- Ochranné pásmo kanalizace do DN500mm 1,50m
nad DN 500mm 2,50m

Ochranná pásma jsou vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení.

Pro přípravné a projekční práce, jako i během výstavby byly a budou respektována vyjádření zúčastněných stran, správců sítí, dotčených orgánů a institucí.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY Z HLEDISKA PLNĚNÍ ÚKOLŮ OCHRANY OBYVATELSTVA JSOU SPLNĚNA

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

B.8.1 Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.

Potřebné materiály a hmoty zajistí zhotovitel.

b) Odvodnění staveniště.

Zemní plán staveniště bude odvodněn trativodem.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

Staveniště bude napojeno na silnici I/35.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.

Stavba nebude mít vliv na okolní stavby ani pozemky.

e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.

Navrženou stavbou nevznikají související demolice. Při stavbě nedojde ke kácení vzrostlých stromů.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.

Viz. Záborový elaborát.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.

Pro obchozí trasy lze využít chodníky do podchodu podél ulice Hradecká, dále po ulici Riegrova a Jiráskova.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace.

Odtěžený materiál (zemina a vybourané konstrukční vrstvy) budou odvezeny na řízenou skládku odpadu, živičný recyklát a použitelné betonové a kamenické výrobky budou uloženy na skládku technických služeb města Vysoké Mýto.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.

Odtěžená zemina pro konstrukční vrstvy bude odvezena na povolenou skládku.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o ochraně životního prostředí.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovišti s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky. Uvedené předpisy jsou závazné pro staveb. firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Výkop je po dobu výstavby nutno zabezpečit proti pádu, v nočních hodinách na veřejných prostranstvích osvětlit. Při realizaci stavby je nutné dodržet úpravy z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví třetích osob, včetně nutných úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Po sednutí záhozu bude provedena konečná povrchová úprava terénu a komunikace.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb.

Stavba bude řešena a organizována tak, aby byl k přilehlým objektům zajištěn přístup tak aby odpovídal bezbariérovým požadavkům.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření.

Stavba bude při stavbě rozdělena do tří etap. První a druhá etapa bude provedena za provozu. Třetí etapa bude provedena za uzavírky.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízdky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Výstavba bude rozdělena na tři etapy:

I. ETAPA

První etapa bude provedena za provozu při jednosměrném provozu v úseku od začátku po polovinu vjezdu do areálu IVECO, pro zajištění příjezdu do firmy po celou dobu stavby. Celý úsek bude tedy zúžen na jeden jízdní pruh pomocí dopravního značení.

II. ETAPA

Druhá etapa bude provedena za provozu při jednosměrném provozu v úseku od začátku po polovinu vjezdu do areálu IVECO, pro zajištění příjezdu do firmy po celou dobu stavby. Celý úsek bude tedy zúžen na jeden jízdní pruh pomocí dopravního značení.

III. ETAPA

Třetí etapa bude provedena za úplné uzavírky a to v úseku od vjezdu do poloviny vjezdu do areálu IVECO po konec úseku pomocí dopravního značení.

Objízdné trasy jsou navrženy přes „Peklovce“ a po ulici Průmyslová a následně na silnici I/35.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Zařízení staveniště bude umístěno dle potřeb zhotovitele po dohodě s investorem.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.

Postup výstavby vyhotoví zhotovitel na základě požadavků investora.

B.8.2 Výkresy

Výkresy organizace výstavby zobrazí návrhy a údaje uvedené v obsahu technické zprávy.

Vypracuje se zejména:

a) Přehledná situace v měřítku 1 : 5000 nebo 1:10000 s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, účelových ploch, přístupů na staveniště, napojovacích míst zdrojů a dopravních tras.

Není součástí – jedná se o jednoduchou stavbu. Zhotovitel umístí zařízení staveniště na základě domluvy s investorem.

b) Situace stavby na podkladu koordinační situace, kde se zohlední vzájemné vazby jednotlivých částí stavby (objektů) z hlediska provádění, umístění dočasných objektů (přístupové cesty a přemostění, montážní zařízení apod.), vazby na výrobní části zařízení staveniště a další údaje podle bodů technické zprávy.

Není součástí – jedná se o jednoduchou stavbu. Zhotovitel umístí zařízení staveniště na základě domluvy s investorem.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Návrh věcného a časového postupu prací v podrobnostech podle složitosti a rozsáhlosti stavby. Pro jednoduché stavby je možné harmonogram výstavby zahrnout do technické zprávy.

Harmonogram výstavby vyhotoví zhotovitel na základě požadavků investora.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

- provizorní dopravní značení
- odstranění stávajících krytových vrstev
- odstranění stávajících podkladních vrstev
- oprava stávajícího odvodnění
- uložení kabelu VO a osazení sloupů VO
- pláň na požadovanou únosnost
- podélné drenáže
- podkladní vrstvy
- osazení obrubníků
- pokládka krytových povrchů
- osazení svislého dopravního značení
- provedení vodorovného dopravního značení
- sadové úpravy

B.8.5 Bilance zemních hmot

Bilance výkopů, zásypů, ornice a podorničních vrstev celé stavby; množství zemin a skalních hornin získaných na stavbě, vhodnost jejich přímého využití, použití po úpravě a uložení případného přebytku na skládku; vyhodnocení případného nedostatku materiálu do násypů a jeho krytí ze zemníků nebo použitím druhotných materiálů; bilance skrývky vrchních kulturních vrstev půdy a hlouběji uložených zúrodnění schopných zemin. Pro případ požadavku příslušného orgánu ochrany zemědělské půdy - plán na přemístění ornice a podorničních vrstev a hospodárné využití rozproštěním nebo uložení pro jiné konkrétní využití včetně využití pro rekultivace.

Na stavbě se ornice nevyskytuje, pouze zemina s příměsí humusu.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Neobsahuje.

Ve Vysokém Mýtě 05/2021

Ing. Šárka Šafránková