


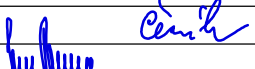
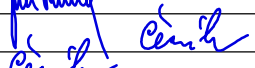
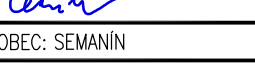
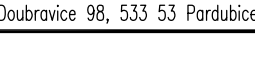
SEZNAM PŘÍLOH:

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B
PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:			 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	ING. FRANTIŠEK ČERNÍK			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. FRANTIŠEK ČERNÍK			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. FRANTIŠEK ČERNÍK			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC: SEMANÍN	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: Pardubický kraj, Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice			ZAK.ČÍSLO:	3020-24-3
AKCE: PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P SEMANÍN OBJEKT: B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	3020
			DATUM:	01/2024
			FORMÁT:	
			MĚŘÍTKO:	-
OBSAH: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: B.

Stavba: **PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P
SEMANÍN**
B– Souhrnná technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

OBSAH:

1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	4
1.1.	Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území	4
1.2.	Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	4
1.3.	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	5
1.4.	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.	5
1.5.	Ochrana území podle jiných právních předpisů	6
1.6.	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	6
1.7.	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	6
1.8.	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	8
1.9.	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	8
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	9
1.12.	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	9
1.13.	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	9
1.14.	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření	9
1.15.	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	9
2.	CELKOVÝ popis stavby	10
2.1.	Celková koncepce řešení stavby	10
2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení	21
2.3.	Celkové technické řešení stavby	21
2.4.	Bezbariérové užívání stavby	21
2.5.	Bezpečnost při užívání stavby	21
2.6.	Základní charakteristika objektů	21
2.7.	Základní charakteristika technických a technologických zařízení	30
2.8.	Zásady požárně bezpečnostního řešení	30
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana	31
2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	31
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	31
3.	Připojení na technickou infrastrukturu	32
4.	Dopravní řešení	33
4.1.	Popis dopravního řešení	33
4.2.	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	33
4.3.	Doprava v klidu	33
4.4.	Pěší a cyklistické stezky	33
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	33
6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	34
6.1.	Vliv na životní prostředí	34
6.2.	Vliv na přírodu a krajinu	34
6.3.	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	34
6.4.	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí	35

6.5.	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	35
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	35
8.	Zásady organizace výstavby	35
8.1.	Technická zpráva	35
8.2.	Výkresy	44
8.3.	Harmonogram výstavby	44
9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	44

1. POPIS 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 akce se nachází v obci Semanín, řešený úsek modernizace silnice III/35846 začíná cca 100 m před zemědělským areálem na okraji obce Semanín ze směru od obce Kozlov a končí v oblasti křižovatky se silnicí III/35847, která vede ve směru na obec Opatov.

Předmětný úsek komunikace III/35846 se, dle platného územního plánu obce, nachází v nezastavěném i zastavěném území, v intravilánu i extravilánu obce. Konkrétně, v úseku km ZÚ - cca km 0,070 projektového staničení akce, se úsek nachází v nezastavěném území, v úseku cca km 0,070 – KÚ v území zastavěném, v úseku ZÚ – cca km 0,213 v extravilánu a v úseku cca km 0,213 – KÚ v extravilánu obce. Terén je v zájmovém území akce svažité v celkovém sklonu směrem k východu.

Rekonstrukce propustku ev.č. 35846-009P bude provedena v nejnutnějším rozsahu komunikace v km 0,590-0,660.

Z hlediska šířkového uspořádání se v celé délce úseku jedná o obousměrnou dvoupruhovou komunikaci směrově nerozdělenou. Šířka komunikace je cca 6,00 - 6,5 m s rozšířením na náměstí (6,5 + 8,0 m), kde se nachází autobusová zastávka a parkovací místa před obchodem. Komunikace je z části lemována nezpevněnou krajnicí a silničními příkopy. Kolem kostela na náměstí je komunikace lemována silniční žulovou obrubou s přídlažbou z žulových kostek. Odvodnění komunikace je realizováno příčným a podélným sklonem do okolního terénu. 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

Platný územní plán obce Semanín byl schválen 28.12.2006 č. usnesení 60/06. Od jeho schválení byly provedeny 3 změny. Změna č.1 ÚP byla schválena dne 14.9.2009 č.usnesení 36/09. Změnu č. 2. vydalo Zastupitelstvo obce Semanín na svém Veřejném zasedání dne 22.6.2016 pod usnesením č. 18/2016 a změnu č. 3 vydalo ZO Semanín na svém Veřejném zasedání dne 25.5.2020 pod usnesením č. 27/2020.

Přesnost výkresové části je dána použitými podklady, které jsou většinou zatíženy řadou nepřesností a nejružnějších chyb. Pro obec je zpracován polohopis v digitálním standardu, ze kterého vychází hlavní výkres v měřítku 1:2880. Druh a využití jednotlivých parcel je stanoveno dle Nahlížení do katastru nemovitostí ČÚZK. Je třeba konstatovat, že mapové podklady v různých měřítcích se od sebe v detailech odlišují a že skutečný stav v terénu ne vždy souhlasí se stavem na jednotlivých mapách. Při zpracování ÚPO byl využit materiál „MINIS“ Minimální standard pro digitální zpracování ÚP měst a obcí v GIS v Pardubickém kraji. Vzhledem k jednoduchosti a jednoznačnosti členění území na funkční plochy nebylo použito textové označení jednotlivých funkcí.

Vlastní modernizace předmětné silnice III. třídy se tedy dle hlavního výkresu platného územního plánu obce, nachází na stabilizovaných plochách „plochy dopravní infrastruktury silniční (Ds)“ – silnice III. třídy, místní a účelové komunikace zpevněné asfaltové. Z výše uvedeného vyplývá, že stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování obce.

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

Dle zpracované rešerše IGP z hlediska geomorfologického členění ČR patří zkoumaná oblast převážně do okrsku Ústecká brázda, západní část však již spadá do okrsku Kozlovský hřbet, oba okrsky jsou součástí podcelku Českořebovská vrchovina, celku Svitavská pahorkatina a oblasti Východočeská tabule. Geologické podloží předkvartérního stáří je na posuzované oblasti tvořeno sedimentárními horninami z období svrchní křídy. Střídá se zde výskyt vápnitých jílovců, slínovců a prachovců, v západní části se můžou vyskytovat i pískovce. Ve východní části je dané podloží překryto mladšími neogenními sedimenty. Jedná se o vápnité jíly, tzv. tégly, případně prachovce s polohami písku a štěrku z období středního miocénu. Dané neogenní podloží bylo zachyceno pouze v hlubším vrtu V-7 bázi vrtu V-6. Z hlediska klasifikace dle ČSN 73 1005 se jedná o zeminy třídy F8- resp. CI, siCI dle ČSN EN ISO 14688. Konzistence zeminy se pohybovala v rámci provedených průzkumných sond v rozmezí tuhá až pevná a pevná až tvrdá. Řešený propustek tedy bude založen již v neogenním jílovém podloží. Kvartérní pokryv vytváří fluviální a deluviální jílovitopísčité sedimenty s výrazným podílem štěrkové frakce. Z hlediska zatřídění se jedná o zeminy třídy F4- CS, F3-MS a F2-CG, resp. grsaCI, grfsaSi, grfsaCI a grCI. Konzistence daných kvartérních vrstev se pohybuje od tuhé po pevnou. Projektovaná komunikace bude řešena převážně v těchto kvartérních vrstvách. Vzhledem k tomu, že provedené průzkumné sondy se nacházely na komunikaci nebo v její těsné blízkosti, byla svrchní vrstva tvořena navážkou. Jedná se o těleso komunikace, které však nedosahuje výrazně mocnosti. Tyto vrstvy navážek tedy budou odstraněny při modernizaci komunikace. Hladina podzemní vody byla zachycena pouze v průzkumné sondě V-7 a archivních sondách W-1 a W 261. V sondě V-7 nebyla navrtána, ale následně nastoupila až do úrovně 4,7 m pod stávajícím terénem a dá se předpokládat, že po delším časovém úseku by došlo ještě k výraznějšímu nastoupání. Úroveň hladiny podzemní vody bude v průběhu roku kolísat v závislosti na četnosti srážek a ročním období. Je nutné počítat s výskytem podzemní vody na úrovni neogenního podloží nebo alespoň s dočasnými podpovrchovými horizonty na této úrovni. Podzemní voda tedy bude mít vliv na založení opravovaného propustku v km 0,628 projektového staničení (=9,453 liniového staničení III/35846), ale nelze vyloučit i vliv podzemní vody na projektovanou komunikaci v blízkosti Semanínského potoka, tedy ve východní části posuzovaného úseku. Ze vzorku vody ze sondy V-7 bylo zjištěno, že z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 se jedná o neagresivní prostředí, protože v žádném ze sledovaných parametrů nedosahuje limitních hodnot třídy XA1. V daném případě tedy postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

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

1.4.1. Geotechnický průzkum

Byl proveden – viz samostatná příloha F.2. Rešerše IG průzkumu.

1.4.2. Hydrogeologický průzkum

Byl proveden – viz samostatná příloha F.2. Rešerše IG průzkumu.

1.4.3. Korozní průzkum

Nebyl proveden.

1.4.4. Geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků)

Nebyl proveden.

1.4.5. Stavebněhistorický průzkum

Nebyl proveden.

1.4.6. Průzkum konstrukce vozovky

Byl proveden – viz samostatná příloha F.3. Diagnostický průzkum, návrh konstrukce vozovky a stanovení polycyklických aromatických uhlovodíků.

1.4.7. Dendrologický průzkum

Byl proveden – viz samostatná příloha F.9. – Dendrologický průzkum.

1.5. Ochrana území podle jiných právních předpisů

Při akci nedojde ke styku s národními kulturními památkami či památkami UNESCO.

Stavba se nenachází v památkové zóně.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.

Stavba se nachází v ochranném pásmu kulturních památek.

V zájmovém území se nenachází národní přírodní památka.

V zájmovém území se nenachází ÚSES.

V zájmovém území se nenachází památné stromy.

Stavba se nenachází v ptačích oblastech.

Stavba se nenachází v evropsky významné lokalitě.

Stavba se nenachází v přírodním parku.

Stavba se nenachází v CHKO.

Stavba se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod – CHOPAV=10x.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů.

Stavba se nachází v oblasti lososových a kaprových vod.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu železniční trati.

Stavba se nachází v ochranném pásmu silnice III. třídy.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu pozemků plnící funkci lesa (50 m les).

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

1.6.1. Záplavové území

Stavba se nenachází v aktivní zóně pro Q100.

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

Součástí akce je kompletní rekonstrukce stávajícího historického kamenného propustku ev.č. 358 46 - 009P, která spočívá v rozebrání stávajícího památkově chráněného propustku, provedení nového založení za hlubinných mikropítlach a základových pasech a ve zpětném vyzdění opěr propustku, klenby a poprsních zídek. Tzn. bude provedena obnova stávajícího propustku ve stávajícím geometrickém, polohovém a tvarovém uspořádání s použitím původního/rozebraného materiálů (bude použit co nejvíce původní materiál, nevyhovující materiál bude nahrazen materiálem novým). Rekonstrukce nevyvolá přeložky inženýrských vedení. Dále 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 a trvalý zábor pozemků v daném katastrálním území, uvedených v příloze č. F.1. Záborový elaborát.

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.

S ohledem na rozsah dočasného záboru stavby bude provedeno vytyčení obvodu staveniště (dočasný zábor) a provedeno jeho vyznačení a zajištění.

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 rekonstrukci stávajícího mostu. 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

Stavba nebude mít negativní dopad na stávající odtokové poměry, protože nedochází k navýšení zpevněných ploch oproti stávajícímu stavu.

Součástí akce je kompletní rekonstrukce stávajícího historického kamenného propustku s ev.č. 358 46 - 009P, která spočívá v rozebrání stávajícího památkově chráněného propustku, provedení nového založení za hlubinných mikropiltech a základových pasech a ve zpětném vyzdění opěr propustku, klenby a poprsních zídek. Tzn. bude provedena obnova stávajícího propustku ve stávajícím geometrickém, polohovém a tvarovém uspořádání, tedy i průtočný profil zůstane bez změny kapacity.

1.8. Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje asanace a demolice budov. V rámci přípravných prací budou odstraněny prvky stávajícího silničního vybavení v zájmovém území stavby vymezeného jejím dočasným zábořem. Jedná se zejména o svislé dopravní značky. Všechny dotčené značky budou nahrazeny novými ve stávajícím nebo novém rozsahu dle PD. Demontované značky budou uloženy na skládce příslušné SÚS pro případné další použití, poškozené budou recyklovány.

Dále bude provedeno kácení stromů a křovin, v rozsahu dle zákresu v situaci navrhovaného stavu. Dřeviny v zájmovém území stavby byly podrobeny dendrologickému průzkumu.

Přípravné práce budou zahrnovat i frézování nebo rozebrání stávajících vozovek, vybourání jejich konstrukčních vrstev a sejmutí krajnic od nánosů.

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

1.9.1. Dočasný zábor ze zemědělského půdního fondu

Stavba bude probíhat na pozemcích ZPF.

1.9.2. Trvalý zábor ze zemědělského půdního fondu

Stavba bude 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

Součástí akce „Propustek ev.č. 35846-009P“ je kompletní rekonstrukce stávajícího historického kamenného propustku. Rekonstrukce propustku byla navržena jako součást stavební akce „Silnice III/358 46 Semanín“. V rámci této PDPS je navrženo provedení kompletní stavebního objektu SO 201 - Propustek ev.č. 358 46 - 009P a pouze části ostatních stavebních objektů v rozsahu km 0,590 – 0,660.

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

Seznam dotčených pozemků je uveden v příloze této PD – F.1. – Záborový elaborát, konkrétně F.1.2. – Seznam 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 nezměněna. K ochraně silnice III. 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 monitoringy 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

Součástí akce je kompletní rekonstrukce stávajícího historického kamenného propustku s ev.č. 358 46 - 009P, která spočívá v rozebrání stávajícího památkově chráněného propustku, provedení nového založení za hlubinných mikropiltech a základových pasech a ve zpětném vyzdění opěr propustku, klenby a poprsných zídek.

V celé délce úseku jedná o obousměrnou dvoupruhovou komunikaci směrově nerozdělenou. Šířka komunikace je cca 6,00 - 6,5 m s rozšířením na náměstí (6,5 + 8,0 m), kde se nachází autobusová zastávka a parkovací místa před obchodem. Komunikace je převážně lemována nebezpečnou krajnicí a silničními příkopy. Kolem kostela na náměstí je komunikace lemována silniční žulovou obrubou s přídlažbou z žulových kostek. Základní příčný sklon je střechovitý v proměnných hodnotách a ve směrových obloucích v klopení přechází do jednostranného sklonu. Podélné sklony stávající nivelety se pohybují v rozmezí hodnot od 1,6 % - 10,6 %. Niveleta na celé délce předmětného úseku klesá po směru staničení. Stávající odvodnění komunikace je realizováno příčným a podélným sklonem do okolního terénu, přilehlých patních příkopů nebo uličních vpustí, které jsou taktéž vyústěny do stávajících patních příkopů. Patní příkopy jsou cca v polovině úseku zaústěny do stávajícího vodního toku Semanínského potoku. Na zbývajícím úseku je v oblasti náměstí odvodnění řešeno s odváděním srážkových vod do stávajících uličních vpustí, které jsou vyústěny do levostranného otevřeného rigolu, jehož dno je převážně upraveno improvizovanými způsoby od místních obyvatel, jako jsou bet. mon. žlaby, ocelové žlaby z larsenů nebo z bet. žlabovek, který postupně z mělkého motivu přechází v patní příkop. Tento rigol/příkop je zakončen potrubím DN 300, které bylo spolu s chodníkem pod kterým je vedeno, obnoveno v rámci předešlé opravy silnice III/35847. Předmětné potrubí je vyústěno do toku Semanínského potoku u propustku DN 600, ve vzdálenosti cca 60 m od křižovatky se silnicí III/35847. Na posledních cca 45 m je vozovka také odvodňována do pravostranného patního příkopu, který je na konci úseku převeden pod komunikaci pomocí potrubí DN 600, které je zaústěno do výše zmiňovaného potrubí DN 300. Z důvodu otevřených odvodňovacích příkopů a rigolů, jsou všechny sjezdy zatrubněny různými průměry potrubí.

Vzhledem k dopravnímu významu silnice III. třídy je komunikace zařazena do návrhové úrovně porušení D1. Dopravní zatížení je udáváno hodnotou průměrné denní intenzity provozu těžkých nákladních vozidel. Celostátní sčítání dopravy probíhalo v roce 2016. Posuzovaná komunikace sčítána nebyla. Na nejbližším sčítaném úseku (III/35847), který přímo navazuje je úsek č. 5-4240, kde bylo sečteno 189 TNV za 24 hod. Vozovka je zařazena do IV. třídy dopravního zatížení (101 – 500 TNV denně).

Stávající vozovka s krytem z hutnějších asfaltových vrstev vykazuje známky poruch a nerovností, které zhoršují sjízdnost komunikace, bezpečné užívání a jízdní komfort na komunikaci. Na vozovce se nacházejí poruchy ze všech skupin – tj. ztráta hmoty, trhliny i deformace. Některé poruchy se nacházejí samostatně a jiné v kombinaci více poruch najednou. Na inkriminovaném úseku je nejčastější poruchy jsou trhliny – od rozvětvených po podélné a příčné. Další častou poruchou jsou kaverny v některých místech přecházející v korozi krytu. V intravilánu se také nacházejí místní poklesy v obou krajích vozovky doprovázeny síťovými trhlínami v důsledku špatné únosnosti konstrukce. Dále se na obrusné vrstvě lokálně vyskytují výtluky, vysprávkky a místy i vyjeté koleje.

V km 0,628 projektového staničení (=9,453 liniového staničení III/35846) se předmětná komunikace kříží s kamenným historickým propustkem s ev. č. 358 46 - 009P klenbové kamenné konstrukce. Jedná se o jedno-obloukový šikmý segmentově klenutý mostní objekt o šířce 7 m, šikmé délky 10 m a šířky 4,85 m s plnými parapetními zídkami. Převýšení je cca 50 cm, zídky jsou vysoké 95 cm. Objekt je vyzděn a zaklenut z pískovcových kvádrů, s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem, se stopami

ručních kamenických nástrojů. V úrovni mostovky je opatřen na obou čelech shora okosenou římsou. Boky jsou prodlouženy formou šikmých křídel, viditelných vždy po jedné straně propustku, protější břeh je vždy zasypán zeminou a vysvahován. Zídky nejsou zachovány kompletní, několik kvádrů z okrajů chybí. Mostovka byla pravděpodobně překryta živičnou vrstvou při novodobé úpravě silnice.

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.

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

Součástí akce „Propustek ev.č. 35846-009P“ je kompletní rekonstrukce stávajícího historického kamenného propustku. Rekonstrukce propustku byla navržena jako součást stavební akce „Silnice III/358 46 Semanín“. V rámci této PDPS je navrženo provedení kompletní stavebního objektu SO 201 - Propustek ev.č. 358 46 - 009P a pouze části ostatních stavebních objektů v rozsahu km 0,590 – 0,660.

Modernizace vybraného úseku silnice III/358 46, řeší stavební objekt **SO 121 – Silnice III/35846**. Začátek úseku modernizace silnice je v km 9,415 liniového staničení silnice III/358 46 (km 0,590 projektového staničení) a konec úseku je v km 9,485 liniového staničení silnice III/358 46 (km 0,660 projektového staničení). Stávající živičné vrstvy budou odfrézovány a podkladní konstrukční vrstvy odtěženy. Stávající konstrukce vozovky bude tedy nahrazena za novou v celkové tl. 450 mm v km 0,600 – 0,650. Nové asfaltové vrstvy jsou navrženy z prostého asfaltu. Směrově a výškově bude stávající trasa zmodernizována s minimálními odchylkami vůči stávajícímu stavu, dá se tedy prohlásit, že výškové a směrové vedení trasy zůstane nepozměněno. Stejně jako výškové a směrové uspořádání, tak i šířkové bude upraveno s minimálními odchylkami. Šířka vozovky bude upravena do konstantní kategorií šířky 6,0 m mezi obrubami nebo mezi nezpevněnými krajnicemi. Šířka jízdních pruhů je tedy navržena v základní šířce 2x2,75 m mezi vodičnými proužky. Vodičí proužky jsou navrženy v šířce 0,125 m s též odsazením od okraje vozovky, šířka vozovky je tedy navržena 2x3,0m. Jedná se tedy o místní obslužnou komunikaci silnice III. třídy funkční skupiny C s návrhovou rychlostí 30 km/h základní kategorie dle ČSN 736110 MO2 7/7/30. Základní příčný sklon vozovky je v přímých úsecích navržen jako střešovitý v hodnotě 2,5%, který ve směrovém oblouku přechází v jednostranný dostředný sklon s maximální hodnotou 2,5 %. Výškové a

směrové vedení trasy, šířkové uspořádání a klopení vozovky je navrženo a zachováno, s minimálními odchylkami, stávající s ohledem na přilehlé nemovitosti a vjezdy a vstupy do nich. Nášlap obrub je navržený +150 mm vůči povrchu vozovky a v místech pro přecházení nebo umožňující přejít +20 mm. Jedná se o betonové silniční obruby (1000/150/250) z C35/45 XF4 do betonového lože s opěrou. Ve vjezdech budou osazeny zaoblené nájezdové obruby s max. nášlapem +50 mm a min. +20 mm vůči povrchu vozovky. Jedná se o betonové nájezdové silniční obruby (1000/150/150) z C35/45 XF4 do betonového lože s opěrou. Povrch vjezdů a sjezdů bude upraven ze snadnočistitelného materiálu (asfalt, dlažba, dle sit.) a tak aby voda z nich nestékala na vozovku a naopak. Pod obrubami je navržen podélný drenážní trativod DN min. 150 mm. Trativod zajistí odvodnění silniční pláň a případné vody odvede do uličních vpustí nebo při do koryta vodního toku. Pláň bude profilována do základního příčného střechovitého sklonu v hodnotách 3,0% a zhuťněna na Edef min. 45 MPa. Na základě prohlídky základové spáry a na základě zkoušek prokazující vhodnost či nevhodnost zeminy v podloží, bude případně provedena výměna podloží v min. tl. 300 mm z ŠDa fr. 0-63 (2x150 mm). S rekonstrukcí souvisí i řešení svislého a vodorovného dopravního značení. V rámci vodorovného dopravního značení budou nově vyznačeny podélné vodící čáry š. 125. Stávající svislé dopravní značení bude v celém rozsahu nahrazeno novým s parametry s doplněním o nové dle požadavků správce komunikace. Napojení na stávající asfaltové vrstvy na začátku a konci úseku, či v bočních napojeních, bude řešeno pomocí spáry, která bude profrézována na tl. 40 mm a šířku 10 mm a následně zalita asfaltovou zálivkou s podrcením.

Úpravu napojení místní komunikace z důvodu výškového a směrového napojení na hlavní trasu silnice III/358 46 která podléhá kompletní rekonstrukci, řeší stavební objekt **SO 122 – Místní komunikace**. Jedná se o napojení v km 0,634 projektového staničení SO 121. Ostatní napojení malého významu budou řešena v rámci hlavního objektu SO 121 jako směrové a výškové napojení na hlavní trasu a stávající stav. Napojení v km 0,634 v délce 13,6 m. Směrové a výškové vedení a šířkové uspořádání napojení je odvozeno a přizpůsobeno stávajícímu stavu. Šířkové uspořádání je odvozeno od vlečných křivek vozidla N2. Jejich šířka je proměnná. Šířku v místě napojení na silnici III/35846 má napojení v km 0,634 14,75 m. Šířku v místě napojení na stávající komunikaci má napojení v km 0,634 6,2 m.

Pravostranné napojení místní komunikace v km cca 0,634 bude upraveno tak aby se vozidla na silnici III/35846 napojovala v co nejkolmějším úhlu. Pro odbočení nákladních vozidel vpravo, bude provedena přejezdná srpovitá krajnice ze žulových kostek v rámci SO 121.

Stávající konstrukce vozovky bude kompletně nahrazena za novou. Napojení v km 0,634 má navržený kryt vozovky z prostého asfaltového betonu.

Navržená zpevněná plocha je od hlavní trasy a napojení místní komunikace v km 0,634 stavebně oddělena přejezdným zapuštěným žulovým obrubníkem OP3 na podsádku +40 mm.

Vzhledem k rozsahu navržené rekonstrukce silnice III/35846, během které bude provedeno hloubkové odtěžení stávající konstrukce vozovky a výkop pro kompletní opravu stávajícího propustku ev.č. 358 46 - 009P, bude během výstavby předmětná silnice uzavřena. Jedná se tedy o dočasný objekt **SO 181 – Dopravní inženýrská opatření během výstavby**, který řeší převedení místní, dálkové a autobusové dopravy po objízdných trasách. Pěší, cyklisté a místní doprava, bude převáděna po okolních místních komunikacích dle uzavřených úseků dle jednotlivých pracovních etap. Dálková doprava s tonáží do 3,5 t a s délkou vozidla do 10 m bude převáděna po objížděné trase značené po silnici III/358 47, po komunikaci ulicí Semanínská a po komunikaci ulicí Kozlovská ve Směru na Kozlov. Úplná uzavírka nebude mít vliv na dopravu vozidel delších než 10 m, jelikož v současné době je těmito vozidly do předmětného úseku vjezd zakázán.

Dle informací Odboru dopravy a silničního hospodářství krajského úřadu Pardubického kraje oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti, bude

uzavírkou ovlivněna linka č. 700933 a 680805 autobusové dopravy Česká Třebová – Semanín – Litomyšl. Linka č. 700933 Semanínem projíždí a Linka č. 680805 do Semanína zajíždí, kde se u kostela otočí, obslouží BUS zastávku 'Semanín, Jednota' a pokračuje dál v trase. Uzavírka se dotkne zásadnějším způsobem linky č. 700933. Pro tuto linku byla uvažována stejná objízdná trasa jako pro dálkovou dopravu s tonáží nad 3,5 t a dopravu s délkou vozidla do 10 m. Dopravce předmětnou objíždňou trasu prověřil a vyhodnotil tuto trasu pro autobusy jako zcela nevhodnou. Jako vyhovující a schůdné řešení pro autobusy linky č. 700933 je dle informací KÚPkOdo, jet z Litomyšle do Pazuchy, zde se otočit a přes Němčice a Zhoř přijet do České Třebové. Znamená to, že v obci Pazucha musí být zajištěné místo pro plynulé a bezpečné otočení autobusů. Z časového hlediska a rozvázání přípojí v České Třebové či Litomyšli není možné obsloužit Kozlov. Z toho plyne podmínka, že zhotovitel stavby bude muset zajistit svoz občanů z Kozlova do Semanína či Pazuchy. Stejně jako v Pazuše na příjezdu ze směru od Litomyšle, tak i v Semaníně na příjezdu ze směru od České Třebové, je nutno vytipovat místo pro otáčení autobusů této linky č. 700933. Dle předběžného projednání s vlastníky pozemků, to bude možné v Pazuše na nezpevněné ploše u autobusové zastávky 'Litomyšl, Pazucha'. V Semaníně to bude možné na nezpevněné ploše u křižovatky silnice III/35846 a místní komunikace k sídlišti Borek. K této ploše budou přechodně vymístěny BUS zastávky 'Semanín, dol.zast.' a zastávka 'Semanín, Jednota' bude pro tuto linku přechodně zrušena. Obojí dle zákresu v situaci dočasného dopravního opatření.

Uzavírka se linky č. 680805, dotkne tak, že po dobu výstavby bude BUS zastávka Semanín Jednota buď přechodně přemístěna ke křižovatce ve směru na Opatov, nebo zcela zrušena s náhradou BUS zastávku 'Semanín, dol.zast.'

Součástí stavebního objektu propustku ev.č. 358 46 - 009P bude i obchozí trasa pro pěší v prostoru staveniště. Po dobu provádění stavby bude tedy vybudována vlevo od propustku provizorní lávka pro pěší. Lávka bude mít šířku min. 1,5m a zatížitelnost 5,0kN/m². Bude použita lávka z inventáře zhotovitele a bude založena na betonových silničních panelech. K lávce budou přivedeny provizorní chodníky pro pěší, které budou navazovat na stávající komunikace.

Objízdné trasy budou značeny pouze pomocí přechodného svislého dopravního značení a to pomocí dopravních značek IS 11a, IS 11b, IP22, E13, B1, Z2, E3a, IP10a. Značka B1 bude použita na podkladu ve fluoreflexní úpravě. Rozmístění, poloha a kombinace použití vyjmenovaných značek je znázorněna na výkrese 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 zhotovitele stavby. 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/358 46 SEMANÍN, 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 Ústí nad Orlicí, 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.

Kompletní opravu stávajícího propustku, která spočívá v rozebrání stávajícího památkově chráněného propustku, provedení nového založení za hlubinných mikropilťáků a základových pasech a ve zpětném vyzdění opěr propustku, klenby a poprsních zídek, řeší stavební objekt **SO 201 – Propustek ev.č. 358 46 - 009P**. Tzn. bude provedena obnova stávajícího propustku ve stávajícím geometrickém, polohovém a tvarovém uspořádání s použitím původního/rozebraného materiálů (bude použit co nejvíce původní materiál, nevyhovující materiál bude nahrazen materiálem novým). Okolní plochy propustku dotčené stavbou budou po skončení stavebních prací uvedeny do předchozího stavu, a není-li to možné s ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího jejímu předchozímu účelu nebo užívání. Objekt zahrnuje také kácení křoví a drobné zeleně před a za propustkem v prostoru stavby. Tyto práce jsou zahrnuty v objektu SO 201. V zájmovém území se dále nachází stávající inženýrské sítě.

Stávající opravovaný propustek převádí komunikaci III. třídy číslo 358 46 přes Semanínský potok. Stávající propustek se nachází v katastru Semanín (č. kat. území 747157) v (provozním) v km 2,962. Nosná konstrukce propustku je šikmá klenba opřená do dvojice opěr. Klenba je tvořena písko Součástí stavebního objektu propustku ev.č. 358 46 - 009P bude i obchozí trasa pro pěší v prostoru staveniště v jeho blízkosti. Po dobu provádění stavby bude tedy vybudována vlevo od propustku provizorní lávka pro pěší. Lávka bude mít šířku min. 1,5m a zatížitelnost 5,0kN/m². Bude použita lávka z inventáře zhotovitele a bude založena na betonových silničních panelech. K lávce budou přivedeny provizorní chodníky pro pěší, které budou navazovat na stávající komunikace. Vcovými kvádry s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem. Tl. klenby, resp. kvádrů je cca 300mm. Na okrajích klenby jsou poprsní zídky, které zároveň tvoří zábradlí propustku. Zídky jsou shodně jako klenba provedeny z pískovcových kvádrů. Osa propustku je částečně v přímé a v pravostranném oblouku, dále navazují směrové oblouky. Niveleta propustku konstantně klesá ve sklonu cca -2,8% směrem na Českou Třebovou. Příčný sklon je jednostranný (levostranný) cca -2,3%. Spodní stavba propustku je založena hlubinně na dřevěných pilotách a kulánech spojeným vzájemně základovými pasy. Na základových pasech jsou opěry. Na opěry navazují křídla propustku, která jsou rovnoběžná s komunikací a tzn. šikmá k opěrám propustku. Základové pasy, opěry a křídla jsou tvořeny pískovcovými kvádry s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem shodně jako klenba propustku. Na propustku nejsou provedeny chodníky. Stávající vozovka na propustku se skládá z vrstev asfaltu a podkladních šterkových vrstev. Na kamenné klenbě a kamenné spodní stavbě je pravděpodobně provedena betonová vyrovnávací vrstva, na které je provedena hydroizolace. Odvodnění propustku je řešeno gravitačně do stávajících uličních vpustí komunikace. Ve vlastní konstrukci propustku není provedeno žádné odvodnění. Na propustku se nenachází žádné inženýrské sítě. Sítě se nacházejí pouze v komunikaci mimo propustek, jedná se o nadzemní vedení NN, podzemní sdělovací vedení, vodovod a kanalizaci. Pod propustkem je pravděpodobně provedeno zpevnění dna koryta vodního toku z kamenné dlažby, nebo kamenné rovnání. Pod propustkem se nachází koryto Semanínského potoka. V blízkosti vlastního propustku se nachází drobné keře, stromy a jiná zeleň, která bude v rámci stavby odstraněna/pokácena, ale nepodléhá povolení o kácení.

Propustek je navržen s převáděnou komunikací kategorie kategoriálním uspořádáním dle ČSN 73 6110 (podrobně viz SO komunikace). Volná šířka komunikace na propustku je 6,0m (3,0m + 3,0m). Šířka jízdních pruhů komunikace je 2x3,00m. Propustek ale i přilehlá komunikace na jsou navrženy bez chodníků. Levá i pravá strana vozovky komunikace je osazena zádržným systémem, tzn. zábradlím tvořeným poprsními zdmi klenbového propustku. S ohledem na skutečnost, že se jedná o stavební úpravy propustku stávajícího spočívající v kompletní obnově památkově chráněného propustku se shodným geometrickým, polohovým a tvarovým uspořádáním, je velikost propustku **zachována stávající bez změny**. Kota podhledu nosné konstrukce je **zachována stávající**. Tvar koryta vodního toku bude ponechán. V místě odstraněného stávajícího propustku bude rozebráno stávající opevnění břehů koryta toku s tím, že se provede nové odláždění s napojením na stávající stav v místě nátoky a výtoku. Vlastní břehy

koryta vodního toku budou vysvahovány v proměnném sklonu a napojeny na stávající stav. Délka úpravy břehů je navržena celkově 21,25m. Koryto toku bude opevněno kamennou dlažbou do betonového lože v tl. 250+100mm s vyspárováním na MC se zajištěním příčnými prahy o průřezových rozměrech 0,40x0,80m. Do stávajícího vodního toku jsou vyústěny kanalizační trouby daného průměru a rubová drenáž propustku. V rámci stavebních úprav propustku budou tyto vyústění obnoveny v novém odláždění. Propustek je „replika“ původního klenbového propustku. Stávající propustek bude rozebrán, budou provedeny nové základy propustku a rozebraná konstrukce bude obnovena do původního stavu. Založení propustku je nově navrženo jako hlubinné na vrtaných mikropilotách umístěných vždy ve dvou řadách pod plošným základovým pasem. Konstrukce základových pasů je navržena pod kamennými opěrami z monolitického železobetonu. Konstrukce mikropilot, jejich délka a uspořádání je navržena v závislosti na statickém chování nosné konstrukce a skladbě zemního podloží. Základové pasy jsou spojeny se svislými kamennými opěrami a křídly. Opěry budou nově vyzděny z původního rozebraného materiálu. Jedná se o pískovcové kvádry s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem, které budou zděné na cementovou maltu s následným vyspárováním. Nosná konstrukce bude provedena jako zděná klenba z původních pískovcových kvádrů s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem. Klenba bude zděná na cementovou maltu s následným vyspárováním. V čelech klenby bude provedena obnova poprsních zdí, které budou zároveň tvořit zábradlí propustku. Poprsní zdi budou rovněž provedeny z pískovcových kvádrů (z původního materiálu) zděné na cementovou maltu a spojené chemickými kotvami s nerezovými trny. Na horní hraně zídek budou osazeny nové zákrytové kamenné desky ze shodného materiálu jako poprsní zdi a kotvené shodným způsobem. **Na opěry propustku, klenby a poprsní zdi bude použit rozebraný, původní materiál, tzn. pískovcové kvádry. Jednotlivé konstrukce budou nejprve rozebrány, očíslovány a uskladněny pro zpětné použití (prvky budou očištěny). Následně budou použity na obnovu propustku. Nevhodný/poškozený materiál bude nahrazen materiálem novým se shodnými fyzikálními a vzhledovými vlastnostmi (pískovcové kvádry, apod...)** Na nosné konstrukci je navržena celoplošná izolace z modifikovaných AIP s přetažením na spodní stavbu. Pod izolaci bude na kamenné klenbě a opěrách provedena kotvená betonová vyrovnávací vrstva. Na celoplošné izolaci je provedena ochranná vrstva ze 2 vrstev geotextilie. Rub konstrukce spodní stavby je odvodněn rubovou drenáží se zaústěním do vodního toku. Rubová drenáž je navržena z PE trub DN 150mm ložených v podélném sklonu min. 3,0‰ na podkladní beton š. min. 300mm na základovém pasu (alt. 600mm jako volně provedený na terénu). Rubová drenáž pak bude obetonována mezerovitým betonem. Toto uspořádání je navrženo dle ČSN 73 6244. Přechodová oblast propustku je řešena se standardním souvrstvím bez přechodové desky dle ČSN 73 6244 – Přechody mostů pozemních komunikací. Navíc se jedná o propustek přesypaný, takže kompletní skladba konstrukce vozovky je provedena i na vlastní konstrukci propustku. Výkopy pro výstavbu propustku jsou navrženy částečně jako otevřené se sklony svahu 1:1,5 nebo 1:1 a částečně z důvodu stísněných podmínek intravilánu jako pažené. Projekt předpokládá použití záporového pažení. Převodění vody ve vodním toku po dobu výstavby je navrženo v době realizace obnovy opevnění pod propustkem pomocí zatrubnění, které bude na začátku a na konci opatřeno těsnící hrázkou. Konstrukce vozovky je navržena ze tří vrstev asfaltového betonu s podkladními vrstvami vozovky. Konstrukce vozovky na propustku vychází z TP 170 – Návrh vozovek pozemních komunikací dle TDZ (třídy dopravního zatížení). Celková tloušťka konstrukce vozovky je tedy 450mm s tím, že na propustku jsou převedeny všechny vrstvy vozovky, protože se jedná o přesypaný propustek. Podrobná skladba vozovky je uvedena v SO komunikace. Na propustku bude proveden zádržný systém v podobě obnovených poprsních zídek v rámci klenbové nosné konstrukce (viz popis výše). Podélný sklon vozovky na propustku je konstantní klesání -2,15‰, příčný sklon je jednostranný (pravostranný) 2,5‰. Na komunikaci u propustku budou na samostatných sloupcích osazeny tabulky s evidenčním

číslem propustku dle požadavku ČSN 73 6201. Součástí akce je i úprava komunikace III/358 46 v celé obci. Úprava komunikace je součástí SO komunikace.

Propustek je nově založen na mikropilotách propojených základovými pasy. Délka mikropilot bude upravena na stavbě na základě výsledku vrtů prvních mikropilot a dle průběhu skalního podloží. Jsou navrženy dvě řady mikropilot provedené z ocelových trub **Ø89/10mm**. Kořenové mikropiloty jsou tedy navrženy ve **dvou řadách**. Přední i zadní řada jsou navrženy šikmá ve sklonu 15° od svislé. Osová vzdálenost mikropilot v příčném směru je 1,10m (kolmá vzdálenost). Hlavy mikropilot jsou opatřeny navařenými tlakovými a tahovými hlavicemi **250/250/25mm** s nátrubkem. Hlavy mikropilot jsou vetknuty do konstrukce železobetonového základového pasu šířky 1,45m a výšky 0,7m. Pro založení jsou navrženy tedy kořenové trubkové mikropiloty s injektovaným kořenem. Podle IG průzkumu bude kořen mikropilot situován ve vrstvách skalního podloží tř. R4 a R5. Míra vetknutí v těchto vrstvách je uvažována v hodnotě min 4,0m. S ohledem na popsané skutečnosti jsou tedy navrženy šikmé mikropiloty **trubkové profilu Ø TR 89x10mm z oceli 11 353.0 potřebné délky s délkou kořene 4,0m**. Vrtání se předpokládá s pažením profilem min **133mm** z úrovně základové spáry. Etáže v kořenové části jsou á 0,5m. Skutečné geologické poměry budou ověřena až při vrtání zakládání objektu a pokud bude potřeba, bude nutné délky mikropilot na stavbě s ohledem na zjištěné skutečnosti korigovat. Po injektáži kořene mikropilot se vnitřní prostor vyplní cementovou zálivkou. Podrobnosti mikropilot jako jsou stanovení postupy injektáže, spotřeby zálivek a injektážích směsí a povolené injektážní tlaky budou upřesněny ve spolupráci s dodavatelem založení. V technické zprávě je proveden pouze odhad délky mikropilot, která se může při vlastní realizaci lišit od předpokladu!

Kota základové spáry je navržena na kótě **431.800 m n. m.** **Železobetonový základ** je navržen z monolitického železobetonu – beton **C30/37 – XF2, XD1** vyztužený betonářskou výztuží **B 500 B (10 505 R)**. Základy jsou navrženy šířky 1,45m a výšky 0,70m. Délky základových pasů jsou konstantní a jsou patrné z výkresové části projektové dokumentace. Povrch základových pasů je ukloněn směrem k okraji základového pasu. Pod konstrukcí základových pasů je navržen podkladní beton tl 0,20m se šířkou 1,85m a délkou dle výkresu tvaru. Podkladní beton je navržen z prostého betonu **C8/10 – X0**. Podkladní beton bude proveden v projektované poloze s ohledem na polohu mikropilot.

Svislé opěry a křídla propustku jsou zděné konstrukce z jednotlivých. Opěry budou tl. 0,85m se svislou rubovou a lícovou stranou. Výška a délka opěr je patrná z výkresové dokumentace. Konstrukce budou nově vyzděny z původního rozebraného materiálu. Jedná se o pískovcové kvádry s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem. Jednotlivé kvádry budou zděné na cementovou maltu s následným vyspárováním. Na rubové straně bude provedena nová monolitická vyrovnávací vrstva (podklad pro izolaci). Vyrovnávací vrstva bude provedena z monolitického železobetonu **C 30/37 - XF2, XD1** vyztuženého **betonářskými sítěmi** v jedné vrstvě. Vyrovnávací vrstva bude kotvena vlepenými betonářskými vložkami provedenými do předvrtaných otvorů kamenné spodní stavby.

Nosná konstrukce bude provedena jako zděná klenba z původních pískovcových kvádrů s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem. Délka klenby je 2,81m (kolmá 1,92m) se vzepětím 275mm. Délka klenby je patrná z výkresové části projektové dokumentace.

V čelech klenby bude provedena obnova poprsních zdí, které budou zároveň tvořit zábradlí propustku. Poprsní zdi budou rovněž provedeny z pískovcových kvádrů (z původního materiálu) zděné na cementovou maltu a spojené chemickými kotvami s nerezovými trny. Na horní hraně zídek budou osazeny nové zákrytové kamenné desky ze shodného materiálu jako poprsní zdi a kotvené shodným způsobem.

Na horní hraně klenby bude provedena nová monolitická vyrovnávací vrstva (podklad pro izolaci). Vyrovnávací vrstva bude provedena z monolitického železobetonu **C 30/37 - XF2, XD1** vyztuženého **betonářskými sítěmi** v jedné vrstvě. Vyrovnávací

vrstva bude kotvena vlepenými betonářskými vložkami provedenými do předvrtaných otvorů kamenné spodní stavby.

Na očištěný povrch vyrovnávací vrstvy se provede celoplošná izolace z natavovaných asfaltových izolačních pásů. Betonový povrch nosné konstrukce a opěr v místě přetažení celoplošné izolace se upraví tak, aby vyhovoval požadavkům na podklad pod izolaci. Celoplošná izolace se předpokládá jak na povrchu nosné konstrukce, tak s přetažením na konstrukci spodní stavby. Celoplošná izolace se uvažuje i na konstrukci povrchu křídel propustku s přetažením na jejich boky min. 100mm.

Konstrukce vozovky na propustku je navržena dle TP 170 – Návrh vozovek pozemních komunikací. Zde je uvažováno dopravním významem pozemní komunikace dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 TDZ. Konstrukce vozovky je navržena jako konstrukce novostaveb z netuhých vozovek pro danou komunikaci. **Podrobně je skladba kce vozovky popsána v SO komunikace.**

Konstrukce vozovky bude kompletně vyměněna. Kompletní nová konstrukce vozovky je navržena na celém povrchu nosné kce.

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 8/2021 sb. (Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)).

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
010399	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 vybouranými stavebními materiály při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech který nahrazuje zákon č. 185/2001 Sb. vyhlášku č. 383/2001 Sb. a Vyhlášku č. 93/2016 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. Původce musí nově od účinnosti zákona č. 541/2020 Sb. při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace. Dále vyhláška č. 273/2021 sb. dle § 42 stanovuje, jaké všechny materiály musí být soustřeďovány odděleně:

(1) Při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby se odděleně soustřeďují

a) vybourané stavební materiály a výrobky, které je možné opětovně použít nebo stavební a demoliční odpady, které je možné recyklovat; tato povinnost se vztahuje alespoň na materiály nebo odpady vymezené v bodě 1 přílohy č. 24 k této vyhlášce,

b) vybourané stavební materiály, které mohou být dále využity v režimu vedlejšího produktu; tato povinnost se vztahuje alespoň na materiály nebo odpady vymezené v bodě 2 přílohy č. 24 k této vyhlášce,

c) stavební a demoliční odpady, které obsahují nebezpečné složky; tato povinnost se vztahuje alespoň na odpady vymezené v bodě 3 přílohy č. 24 k této vyhlášce.

(2) Při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby se musí se stavebními a demoličními odpady obsahujícími nebezpečné látky nakládat takovým způsobem, aby nedošlo ke znečištění ostatních vybouraných stavebních materiálů, vedlejších produktů nebo stavebních a demoličních odpadů určených k recyklaci nebo opětovnému použití.

(3) Vybourané stavební a demoliční odpady obsahující azbest musí být neprodleně po vzniku zabaleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny a předány do zařízení pro nakládání s odpady, které je určeno k jejich sběru nebo odstranění.

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

- odpady barev a laků
- odpady lepidel a těsnících 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. 541/2020 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 zejména v průběhu bourání vozovek, prvků odvodnění (potrubí, uv, obruby...) a demolice stávajícího propustku. Tyto druhy odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny případně jej zpětně využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní).

Veškerý materiál bude odvezen na řízeno skládku, kterou si určí investor, a frézovaný materiál bude zhotovitelem odvážen na předem určenou skládku na příslušném cestmistrovství SÚS, taktéž určeném investorem.

Spolu se vznikem odpadu ze sejmutého živичného povrchu a podkladních vrstev z demolice vozovek je nutno předpokládat i vznik odpadu stavebního zejména z bourání stávajícího propustku.

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. Celkové produkované množství a druhy odpadů

Stavební objekt	SO 121	SO 122	SO 181	SO 201	CELKEM
Odpad z demolice					
Konstrukční vrstvy vozovky, zemina, hlutiina	85,0	29,0	0,0	816,0	930,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
Stavební suť (beton, žb., kámen, cihly...)	4,0	1,0	0,0	25,0	30,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
Kamenivo s obsahem asfaltu a dehtu (penetrační makadam)	33,0	12,0	0,0	3,0	48,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
Frézovaný materiál z konstrukce vozovky	42,0	9,0	0,0	2,0	53,0
(uložení na skládku SÚS Pardubického kraje)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]

2.1.10. Základní předpoklady výstavby

Realizace stavby se předpokládá v roce 2024.

2.1.11. 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 zkušební provozu)

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

2.1.12. Orientační náklady stavby

Orientační náklady na zřízení stavby jsou 14 mil. Kč bez DPH.

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

Neobsahuje.

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

Viz. odstavec 2.1.1. této zprávy.

2.6.2. Popis navrženého stavu

Viz. odstavec 2.1.6. této zprávy.

2.6.3. Objekty pozemních komunikací

2.6.3.1. Výčet objektů

SO 121 - SILNICE III/35846

SO 122 - MÍSTNÍ KOMUNIKACE

SO 181 - DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY

2.6.3.2. Základní charakteristiky - SO 121 – Silnice III/35846

Modernizace vybraného úseku silnice III/358 46, řeší stavební objekt **SO 121 – Silnice III/35846**. Začátek úseku modernizace silnice je v km 9,415 liniového staničení silnice III/358 46 (km 0,590 projektového staničení) a konec úseku je v km 9,485 liniového staničení silnice III/358 46 (km 0,660 projektového staničení). Stávající živičné vrstvy budou odfrézovány a podkladní konstrukční vrstvy odtěženy. Stávající konstrukce vozovky bude tedy nahrazena za novou v celkové tl. 450 mm v km 0,600 – 0,650. Nové asfaltové vrstvy jsou navrženy z prostého asfaltu. Směrově a výškově bude stávající trasa zmodernizována s minimálními odchylkami vůči stávajícímu stavu, dá se tedy prohlásit, že výškové a směrové vedení trasy zůstane nepozměněno. Stejně jako výškové a směrové uspořádání, tak i šířkové bude upraveno s minimálními odchylkami. Šířka vozovky bude upravena do konstantní kategoriální šířky 6,0 m mezi obrubami nebo mezi nezpevněnými krajnicemi. Šířka jízdních pruhů je tedy navržena v základní šířce 2x2,75 m mezi vodičnými proužky. Vodiční proužky jsou navrženy v šířce 0,125 m s těže odsazením od okraje vozovky, šířka vozovky je tedy navržena 2x3,0m. Jedná se tedy o místní obslužnou komunikaci silnice III. třídy funkční skupiny C s návrhovou rychlostí 30 km/h základní kategorie dle ČSN 736110 MO2 7/7/30. Základní příčný sklon vozovky je v přímých úsecích navržen jako střešovitý v hodnotě 2,5%, který ve směrovém oblouku přechází v jednostranný dostředný sklon s maximální hodnotou 2,5 %. Výškové a směrové vedení trasy, šířkové uspořádání a klopení vozovky je navrženo a zachováno, s minimálními odchylkami, stávající s ohledem na přilehlé nemovitosti a vjezdy a vstupy do nich. Nášlap obrub je navržený +150 mm vůči povrchu vozovky a v místech pro přecházení nebo umožňující přejití +20 mm. Jedná se o betonové silniční obruby (1000/150/250) z C35/45 XF4 do betonového lože s opěrou. Ve vjezdech budou osazeny zaoblené nájezdové obruby s max. nášlapem +50 mm a min. +20 mm vůči povrchu vozovky. Jedná se o betonové nájezdové silniční obruby (1000/150/150) z C35/45 XF4 do betonového lože s opěrou. Povrch vjezdů a sjezdů bude upraven ze snadnočistitelného materiálu (asfalt, dlažba, dle sit.) a tak aby voda z nich nestékala na vozovku a naopak. Pod obrubami je navržen podélný drenážní trativod DN min. 150 mm. Trativod zajistí odvodnění silniční pláně a případné vody odvede do uličních vpustí nebo při do koryta vodního toku. Pláň bude profilována do základního příčného střešovitého sklonu v hodnotách 3,0% a zhuťněna na Edef min. 45 MPa. Na základě prohlídky základové spáry a na základě zkoušek prokazující vhodnost či nevhodnost zeminy v podloží, bude případně provedena výměna podloží v min. tl. 300 mm z ŠDa fr. 0-63 (2x150 mm). S rekonstrukcí souvisí i řešení svislého a vodorovného dopravního značení. V rámci vodorovného dopravního značení budou nově vyznačeny podélné vodičí čáry š. 125. Stávající svislé dopravní značení bude v celém rozsahu nahrazeno novým s parametry s doplněním o nové dle požadavků správce komunikace. Napojení na stávající asfaltové

vrstvy na začátku a konci úseku, či v bočních napojeních, bude řešeno pomocí spáry, která bude profrézována na tl. 40 mm a šířku 10 mm a následně zalita asfaltovou zálivkou s podrcením.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky na hlavní trase byla navržena na základě výsledků diagnostického průzkum konstrukce vozovky. Skladba konstrukce vozovky byla posouzena programem Laymed TP 170.

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170 - KOMPLETNÍ VÝMĚNA VRSTEV - NÚP-D1,N-2, TDZ-IV, PIII:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11+ 50/70	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACL 16+ 50/70	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACP 16+ 50/70	tl. 50 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Edef = 100 Mpa dle TP 170			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠD _A fr. 0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 70 Mpa dle TP 170			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠD _A fr. 0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 45 Mpa dle TP 170			
CELKEM		tl. 450 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY – OBNOVA ASFALTOVÉHO KRYTU – NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ ASFALTOVÉ SOUVRSTVÍ:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11+ 50/70	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACL 16+ 50/70	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
CELKEM		100 mm	

2.6.3.3. Základní charakteristiky - SO 122 – Místní komunikace.

Úpravu napojení místní komunikace z důvodu výškového a směrového napojení na hlavní trasu silnice III/358 46 která podléhá kompletní rekonstrukci, řeší stavební objekt **SO 122 – Místní komunikace**. Jedná se o napojení v km 0,634 projektového staničení SO 121. Ostatní napojení malého významu budou řešena v rámci hlavního objektu SO 121 jako směrové a výškové napojení na hlavní trasu a stávající stav. Napojení v km 0,634 v délce 13,6 m. Směrové a výškové vedení a šířkové uspořádání napojení je odvozeno a přizpůsobeno stávajícímu stavu. Šířkové uspořádání je odvozeno od vlečných křivek vozidla N2. Jejich šířka je proměnná. Šířku v místě napojení na silnici III/35846 má napojení v km 0,634 14,75 m. Šířku v místě napojení na stávající komunikaci má napojení v km 0,634 6,2 m.

Pravostranné napojení místní komunikace v km cca 0,634 bude upraveno tak aby se vozidla na silnici III/35846 napojovala v co nejkolmějším úhlu. Pro odbočení nákladních vozidel vpravo, bude provedena přejezdná srpovitá krajnice ze žulových kostek v rámci SO 121.

Stávající konstrukce vozovky bude kompletně nahrazena za novou. Napojení v km 0,634 má navržený kryt vozovky z prostého asfaltového betonu.

Navržená zpevněná plocha je od hlavní trasy a napojení místní komunikace v km 0,634 stavebně oddělena přejezdným zapuštěným žulovým obrubníkem OP3 na podsádku +40 mm.

Konstrukce vozovky:SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170 – ASFALTOVÝ BETON - KOMPLETNÍVÝMĚNA VRSTEV - NÚP-D1,N-1, TDZ-V, PIII:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11+ 50/70	tl. 40 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• SPOJ. POS. KAT. ASF. EMULZÍ	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 736129
• ASFALTOVÝ BETON	ACP 16+ 50/70	tl. 60 mm	ČSN EN 13108, ČSN 736121
• Edef = 100 Mpa dle TP 170			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDA fr. 0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 70 Mpa dle TP 170			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDA fr. 0-63	tl. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef = 45 Mpa dle TP 170			
CELKEM		tl. 450 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY DLE TP 170 – DLAŽBA - KOMPLETNÍ VÝMĚNA VRSTEV - NÚP-D1,D-1, TDZ-V, PIII:

• DLAŽBA ZE ŽUL KOSTEK 8/10 (vel. kostek 8-10 cm)	DL I	tl. 80 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE - DRCENÉ KAMENIVO fr. 4 - 8 mm	L	tl. 40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 61 26-1
• KAMENIVO ZPEVNĚNÉ CEMENTEM	SC C8/10	tl. 160 mm	ČSN 73 61 24-1
• Edef = 60 Mpa			
• ŠTĚRKODRŤ	ŠDA fr.0-63	tl. 200 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 61 26-1
• Edef = 45 Mpa			
CELKEM		tl. 480 mm	

2.6.3.4. Základní charakteristiky - SO 181 – Dopravní inženýrská opatření během výstavby

Vzhledem k rozsahu navržené rekonstrukce silnice III/35846, během které bude provedeno hloubkové odtěžení stávající konstrukce vozovky a výkop pro kompletní opravu stávajícího propustku ev.č. 358 46 - 009P, bude během výstavby předmětná silnice uzavřena. Jedná se tedy o dočasný objekt **SO 181 – Dopravní inženýrská opatření během výstavby**, který řeší převedení místní, dálkové a autobusové dopravy po objízdných trasách. Pěší, cyklisté a místní doprava, bude převáděna po okolních místních komunikacích dle uzavřených úseků dle jednotlivých pracovních etap. Dálková doprava s tonáží do 3,5 t a s délkou vozidla do 10 m bude převáděna po objízdě trase značené po silnici III/358 47, po komunikaci ulicí Semanínská a po komunikaci ulicí Kozlovská ve Směru na Kozlov. Úplná uzavírka nebude mít vliv na dopravu vozidel delších než 10 m, jelikož v současné době je těmito vozidly do předmětného úseku vjezd zakázán.

Dle informací Odboru dopravy a silničního hospodářství krajského úřadu Pardubického kraje oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti, bude uzavírkou ovlivněna linka č. 700933 a 680805 autobusové dopravy Česká Třebová – Semanín – Litomyšl. Linka č. 700933 Semanínem projíždí a Linka č. 680805 do Semanína zajíždí, kde se u kostela otočí, obslouží BUS zastávku 'Semanín, Jednota' a pokračuje dále v trase. Uzavírka se dotkne zásadnějším způsobem linky č. 700933. Pro tuto linku byla uvažována stejná objízdě trasa jako pro dálkovou dopravu s tonáží nad 3,5 t a dopravu s délkou vozidla do 10 m. Dopravce předmětnou objízdě trasu prověřil a vyhodnotil tuto trasu pro autobusy jako zcela nevhodnou. Jako vyhovující a schůdné řešení pro autobusy linky č. 700933 je dle informací KÚPkOdo, jet z Litomyšle do Pazuchy, zde se otočit a přes Němčice a Zhoř přijet do České Třebové. Znamená to, že v obci Pazucha musí být zajištěné místo pro plynulé a bezpečné otočení autobusů. Z časového hlediska a rozvázání přípojů v České Třebové či Litomyšli není možné obsloužit Kozlov. Z toho plyne podmínka, že zhotovitel stavby bude muset zajistit svoz občanů z Kozlova do Semanína či Pazuchy. Stejně jako v Pazuce na příjezdu ze směru od Litomyšle, tak i v Semaníně na příjezdu ze směru od České Třebové, je nutno vytipovat místo pro otáčení autobusů této linky č. 700933. Dle předběžného projednání s vlastníky pozemků, to bude možné v Pazuce na nezpevněné ploše u autobusové zastávky 'Litomyšl, Pazucha'. V Semaníně to bude možné na nezpevněné ploše u křižovatky

silnice III/35846 a místní komunikace k sídlišti Borek. K této ploše budou přechodně vymístěny BUS zastávky 'Semanín, dol.zast.' a zastávka 'Semanín, Jednota' bude pro tuto linku přechodně zrušena. Obojí dle zákresu v situaci dočasného dopravního opatření.

Uzavírka se linky č. 680805, dotkne tak, že po dobu výstavby bude BUS zastávka Semanín Jednota buď přechodně přemístěna ke křižovatce ve směru na Opatov, nebo zcela zrušena s náhradou BUS zastávku 'Semanín, dol.zast.'

Součástí stavebního objektu propustku ev.č. 358 46 - 009P bude i obchozí trasa pro pěší v prostoru staveniště. Po dobu provádění stavby bude tedy vybudována vlevo od propustku provizorní lávka pro pěší. Lávka bude mít šířku min. 1,5m a zatížitelnost 5,0kN/m2. Bude použita lávka z inventáře zhotovitele a bude založena na betonových silničních panelech. K lávce budou přivedeny provizorní chodníky pro pěší, které budou navazovat na stávající komunikace.

Objízdné trasy budou značeny pouze pomocí přechodného svislého dopravního značení a to pomocí dopravních značek IS 11a, IS 11b, IP22, E13, B1, Z2, E3a, IP10a. Značka B1 bude použita na podkladu ve fluoreflexní úpravě. Rozmístění, poloha a kombinace použití vyjmenovaných značek je znázorněna na výkrese 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 zhotovitele stavby. 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/358 46 SEMANÍN, 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 Ústí nad Orlicí, 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.

2.6.4. Mostní objekty a zdi

2.6.4.1. Výčet objektů

SO 201 - PROPUSTEK EV. Č. 358 46 - 009P

2.6.4.2. Základní charakteristiky - SO 201 – Propustek ev.č. 358 46 - 009P

Tento objekt zahrnuje kompletní opravu stávajícího propustku, která spočívá v rozebrání stávajícího památkově chráněného propustku, provedení nového založení za hlubinných mikropiltech a základových pasech a ve zpětném vyždění opěr propustku, klenby a poprsních zídek. Tzn. bude provedena obnova stávajícího propustku ve stávajícím geometrickém, polohovém a tvarovém uspořádání s použitím původního/rozebraného materiálů (bude použit co nejvíce původní materiál, nevyhovující materiál bude nahrazen materiálem novým). Okolní plochy propustku dotčené stavbou budou po skončení stavebních prací uvedeny do předchozího stavu, a není-li to možné s

ohledem na povahu provedených prací, do stavu odpovídajícího jejímu předchozímu účelu nebo užívání. Objekt zahrnuje také kácení křoví a drobné zeleně před a za propustkem v prostoru stavby. Tyto práce jsou zahrnuty v objektu SO 201. V zájmovém území se dále nachází stávající inženýrské sítě.

Stávající opravovaný propustek převádí komunikaci III. třídy číslo 358 46 přes Semanínský potok. Stávající propustek se nachází v katastru Semanín (č. kat. území 747157) v (provozním) v km 2,962. Nosná konstrukce propustku je šikmá klenba opřená do dvojice opěr. Klenba je tvořena písko Součástí stavebního objektu propustku ev.č. 358 46 - 009P bude i obchozí trasa pro pěší v prostoru staveniště v jeho blízkosti. Po dobu provádění stavby bude tedy vybudována vlevo od propustku provizorní lávka pro pěší. Lávka bude mít šířku min. 1,5m a zatížitelnost 5,0kN/m². Bude použita lávka z inventáře zhotovitele a bude založena na betonových silničních panelech. K lávce budou přivedeny provizorní chodníky pro pěší, které budou navazovat na stávající komunikace. Vcovými kvádry s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem. Tl. klenby, resp. kvádrů je cca 300mm. Na okrajích klenby jsou poprsní zídky, které zároveň tvoří zábradlí propustku. Zídky jsou shodně jako klenba provedeny z pískovcových kvádrů. Osa propustku je částečně v přímé a v pravostranném oblouku, dále navazují směrové oblouky. Niveleta propustku konstantně klesá ve sklonu cca -2,8% směrem na Českou Třebovou. Příčný sklon je jednostranný (levostranný) cca -2,3%. Spodní stavba propustku je založena hlubinně na dřevěných pilotách a kulánech spojeným vzájemně základovými pasy. Na základových pasech jsou opěry. Na opěry navazují křídla propustku, která jsou rovnoběžná s komunikací a tzn. šikmá k opěrám propustku. Základové pasy, opěry a křídla jsou tvořeny pískovcovými kvádry s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem shodně jako klenba propustku. Na propustku nejsou provedeny chodníky. Stávající vozovka na propustku se skládá z vrstev asfaltu a podkladních štěrkových vrstev. Na kamenné klenbě a kamenné spodní stavbě je pravděpodobně provedena betonová vyrovnávací vrstva, na které je provedena hydroizolace. Odvodnění propustku je řešeno gravitačně do stávajících uličních vpustí komunikace. Ve vlastní konstrukci propustku není provedeno žádné odvodnění. Na propustku se nenachází žádné inženýrské sítě. Sítě se nacházejí pouze v komunikaci mimo propustek, jedná se o nadzemní vedení NN, podzemní sdělovací vedení, vodovod a kanalizaci. Pod propustkem je pravděpodobně provedeno zpevnění dna koryta vodního toku z kamenné dlažby, nebo kamenné rovnání. Pod propustkem se nachází koryto Semanínského potoka. V blízkosti vlastního propustku se nachází drobné keře, stromy a jiná zeleň, která bude v rámci stavby odstraněna/pokácena, ale nepodléhá povolení o kácení.

Propustek je navržen s převáděnou komunikací kategorie kategoriálním uspořádáním dle ČSN 73 6110 (podrobně viz SO komunikace). Volná šířka komunikace na propustku je 6,0m (3,0m + 3,0m). Šířka jízdních pruhů komunikace je 2x3,00m. Propustek ale i přilehlá komunikace na jsou navrženy bez chodníků. Levá i pravá strana vozovky komunikace je osazena zádržným systémem, tzn. zábradlím tvořeným poprsními zdmi klenbového propustku. S ohledem na skutečnost, že se jedná o stavební úpravy propustku stávajícího spočívající v kompletní obnově památkově chráněného propustku se shodným geometrickým, polohovým a tvarovým uspořádáním, je velikost propustku **zachována stávající bez změny**. Kota podhledu nosné konstrukce je **zachována stávající**. Tvar koryta vodního toku bude ponechán. V místě odstraněného stávajícího propustku bude rozebráno stávající opevnění břehů koryta toku s tím, že se provede nové odláždění s napojením na stávající stav v místě nátoky a výtoku. Vlastní břehy koryta vodního toku budou vysvahovány v proměnném sklonu a napojeny na stávající stav. Délka úpravy břehů je navržena celkově 21,25m. Koryto toku bude opevněno kamennou dlažbou do betonového lože v tl. 250+100mm s vyspárováním na MC se zajištěním příčnými prahy o průřezových rozměrech 0,40x0,80m. Do stávajícího vodního toku jsou vyústěny kanalizační trouby daného průměru a rubová drenáž propustku. V rámci stavebních úprav propustku budou tyto vyústění obnoveny v novém odláždění. Propustek je „replika“ původního klenbového propustku. Stávající propustek bude rozebrán, budou provedeny nové základy propustku a rozebraná konstrukce bude

obnovena do původního stavu. Založení propustku je nově navrženo jako hlubinné na vrtaných mikropilotách umístěných vždy ve dvou řadách pod plošným základovým pasem. Konstrukce základových pasů je navržena pod kamennými opěrami z monolitického železobetonu. Konstrukce mikropilot, jejich délka a uspořádání je navržena v závislosti na statickém chování nosné konstrukce a skladbě zemního podloží. Základové pasy jsou spojeny se svislými kamennými opěrami a křídly. Opěry budou nově vyzděny z původního rozebraného materiálu. Jedná se o pískovcové kvádry s nhrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem, které budou zděné na cementovou maltu s následným vyspárováním. Nosná konstrukce bude provedena jako zděná klenba z původních pískovcových kvádrů s nhrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem. Klenba bude zděná na cementovou maltu s následným vyspárováním. V čelech klenby bude provedena obnova poprsních zdí, které budou zároveň tvořit zábradlí propustku. Poprsní zdi budou rovněž provedeny z pískovcových kvádrů (z původního materiálu) zděné na cementovou maltu a spojené chemickými kotvami s nerezovými trny. Na horní hraně zídek budou osazeny nové zákrytové kamenné desky ze shodného materiálu jako poprsní zdi a kotvené shodným způsobem. **Na opěry propustku, klenby a poprsní zdi bude použit rozebraný, původní materiál, tzn. pískovcové kvádry. Jednotlivé konstrukce budou nejprve rozebrány, očíslovány a uskladněny pro zpětné použití (prvky budou očištěny). Následně budou použity na obnovu propustku. Nevhodný/poškozený materiál bude nahrazen materiálem novým se shodnými fyzikálními a vzhledovými vlastnostmi (pískovcové kvádry, apod...)** Na nosné konstrukci je navržena celoplošná izolace z modifikovaných AIP s přetažením na spodní stavbu. Pod izolaci bude na kamenné klenbě a opěrách provedena kotvená betonová vyrovnávací vrstva. Na celoplošné izolaci je provedena ochranná vrstva ze 2 vrstev geotextilie. Rub konstrukce spodní stavby je odvodněn rubovou drenáží se zaústěním do vodního toku. Rubová drenáž je navržena z PE trub DN 150mm ložených v podélném sklonu min. 3,0‰ na podkladní beton š. min. 300mm na základovém pasu (alt. 600mm jako volně provedený na terénu). Rubová drenáž pak bude obetonována mezerovitým betonem. Toto uspořádání je navrženo dle ČSN 73 6244. Přechodová oblast propustku je řešena se standardním souvrstvím bez přechodové desky dle ČSN 73 6244 – Přechody mostů pozemních komunikací. Navíc se jedná o propustek přesypaný, takže kompletní skladba konstrukce vozovky je provedena i na vlastní konstrukci propustku. Výkopy pro výstavbu propustku jsou navrženy částečně jako otevřené se sklony svahu 1:1,5 nebo 1:1 a částečně z důvodu stísněných podmínek intravilánu jako pažené. Projekt předpokládá použití záporového pažení. Převedení vody ve vodním toku po dobu výstavby je navrženo v době realizace obnovy opevnění pod propustkem pomocí zatrubnění, které bude na začátku a na konci opatřeno těsnicí hrázkou. Konstrukce vozovky je navržena ze tří vrstev asfaltového betonu s podkladními vrstvami vozovky. Konstrukce vozovky na propustku vychází z TP 170 – Návrh vozovek pozemních komunikací dle TDZ (třídy dopravního zatížení). Celková tloušťka konstrukce vozovky je tedy 450mm s tím, že na propustku jsou převedeny všechny vrstvy vozovky, protože se jedná o přesypaný propustek. Podrobná skladba vozovky je uvedena v SO komunikace. Na propustku bude proveden zádržný systém v podobě obnovených poprsních zídek v rámci klenbové nosné konstrukce (viz popis výše). Podélný sklon vozovky na propustku je konstantní klesání -2,15‰, příčný sklon je jednostranný (pravostranný) 2,5‰. Na komunikaci u propustku budou na samostatných sloupcích osazeny tabulky s evidenčním číslem propustku dle požadavku ČSN 73 6201. Součástí akce je i úprava komunikace III/358 46 v celé obci. Úprava komunikace je součástí SO komunikace.

Propustek je nově založen na mikropilotách propojených základovými pasy. Délka mikropilot bude upravena na stavbě na základě výsledku vrtů prvních mikropilot a dle průběhu skalního podloží. Jsou navrženy dvě řady mikropilot provedené z ocelových trub **Ø89/10mm**. Kořenové mikropiloty jsou tedy navrženy ve **dvou řadách**. Přední i zadní řada jsou navrženy šikmá ve sklonu 15° od svislé. Osová vzdálenost mikropilot v příčném směru je 1,10m (kolmá vzdálenost). Hlavy mikropilot jsou opatřeny navařenými tlakovými a tahovými hlavicemi **250/250/25mm** s nátrubkem. Hlavy

mikropilot jsou vetknuty do konstrukce železobetonového základového pasu šířky 1,45m a výšky 0,7m. Pro založení jsou navrženy tedy kořenové trubkové mikropiloty s injektovaným kořenem. Podle IG průzkumu bude kořen mikropilot situován ve vrstvách skalního podloží tř. R4 a R5. Míra vetknutí v těchto vrstvách je uvažována v hodnotě min 4,0m. S ohledem na popsané skutečnosti jsou tedy navrženy šikmé mikropiloty **trubkové profilu Ø TR 89x10mm z oceli 11 353.0 potřebné délky s délkou kořene 4,0m**. Vrtání se předpokládá s pažením profilem min **133mm** z úrovně základové spáry. Etáže v kořenové části jsou á 0,5m. Skutečné geologické poměry budou ověřena až při vrtání zakládání objektu a pokud bude potřeba, bude nutné délky mikropilot na stavbě s ohledem na zjištěné skutečnosti korigovat. Po injektáži kořene mikropilot se vnitřní prostor vyplní cementovou zálivkou. Podrobnosti mikropilot jako jsou stanovení postupy injektáže, spotřeby zálivek a injektážích směsí a povolené injektážní tlaky budou upřesněny ve spolupráci s dodavatelem založení. V technické zprávě je proveden pouze odhad délky mikropilot, která se může při vlastní realizaci lišit od předpokladu!

Kota základové spáry je navržena na kótě **431.800 m n. m.** **Železobetonový základ** je navržen z monolitického železobetonu – beton **C30/37 – XF2, XD1** vyztužený betonářskou výztuží **B 500 B (10 505 R)**. Základy jsou navrženy šířky 1,45m a výšky 0,70m. Délky základových pasů jsou konstantní a jsou patrné z výkresové části projektové dokumentace. Povrch základových pasů je ukloněn směrem k okraji základového pasu. Pod konstrukcí základových pasů je navržen podkladní beton tl 0,20m se šířkou 1,85m a délkou dle výkresu tvaru. Podkladní beton je navržen z prostého betonu **C8/10 – X0**. Podkladní beton bude proveden v projektované poloze s ohledem na polohu mikropilot.

Svislé opěry a křídla propustku jsou zděné konstrukce z jednotlivých. Opěry budou tl. 0,85m se svislou rubovou a lícovou stranou. Výška a délka opěr je patrná z výkresové dokumentace. Konstrukce budou nově vyžděny z původního rozebraného materiálu. Jedná se o pískovcové kvádry s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem. Jednotlivé kvádry budou zděné na cementovou maltu s následným vyspárováním. Na rubové straně bude provedena nová monolitická vyrovnávací vrstva (podklad pro izolaci). Vyrovnávací vrstva bude provedena z monolitického železobetonu **C 30/37 - XF2, XD1** vyztuženého **betonářskými sítěmi** v jedné vrstvě. Vyrovnávací vrstva bude kotvena vlepenými betonářskými vložkami provedenými do předvrtaných otvorů kamenné spodní stavby.

Nosná konstrukce bude provedena jako zděná klenba z původních pískovcových kvádrů s nahrubo zarovnaným nevyhlazeným povrchem. Délka klenby je 2,81m (kolmá 1,92m) se vzepětím 275mm. Délka klenby je patrná z výkresové části projektové dokumentace.

V čelech klenby bude provedena obnova poprsních zdí, které budou zároveň tvořit zábradlí propustku. Poprsní zdi budou rovněž provedeny z pískovcových kvádrů (z původního materiálu) zděné na cementovou maltu a spojené chemickými kotvami s nerezovými trny. Na horní hraně zídek budou osazeny nové zákrytové kamenné desky ze shodného materiálu jako poprsní zdi a kotvené shodným způsobem.

Na horní hraně klenby bude provedena nová monolitická vyrovnávací vrstva (podklad pro izolaci). Vyrovnávací vrstva bude provedena z monolitického železobetonu **C 30/37 - XF2, XD1** vyztuženého **betonářskými sítěmi** v jedné vrstvě. Vyrovnávací vrstva bude kotvena vlepenými betonářskými vložkami provedenými do předvrtaných otvorů kamenné spodní stavby.

Na očištěný povrch vyrovnávací vrstvy se provede celoplošná izolace z natavovaných asfaltových izolačních pásů. Betonový povrch nosné konstrukce a opěr v místě přetažení celoplošné izolace se upraví tak, aby vyhovoval požadavkům na podklad pod izolaci. Celoplošná izolace se předpokládá jak na povrchu nosné konstrukce, tak s přetažením na konstrukci spodní stavby. Celoplošná izolace se uvažuje i na konstrukci povrchu křídel propustku s přetažením na jejich boky min. 100mm.

Konstrukce vozovky na propustku je navržena dle TP 170 – Návrh vozovek pozemních komunikací. Zde je uvažováno dopravním významem pozemní komunikace

dle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110 TDZ. Konstrukce vozovky je navržena jako konstrukce novostaveb z netuhých vozovek pro danou komunikaci. **Podrobně je skladba kce vozovky popsána v SO komunikace.**

Konstrukce vozovky bude kompletně vyměněna. Kompletní nová konstrukce vozovky je navržena na celém povrchu nosné kce.

Skladba vozovky na propustku:

Obrusná vrstva	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1:2008
Spojovací postřik	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 73 6129:2016
Ložní vrstva	ACL 16+ 50/70.	60 mm	ČSN EN 13108-1:2008
Spojovací postřik	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 73 6129:2016
Podkladní vrstva	ACP 16+ 50/70.	50 mm	ČSN EN 13108-1:2008
Spojovací postřik	PS-C	0,30 kg/m ²	ČSN 73 6129:2016
Štěrkodrt fr. 0-63	ŠD A	150 mm	ČSN EN 13 285
Štěrkodrt fr. 0-63	ŠD A	150 mm	ČSN EN 13 285
Celoploš. izolace z modifikovaných NAIP		5 mm	ČSN 736242

Celkem**450 mm**

Zábradlí na propustku je v rámci nosné kce a je tvořeno poprsními zdmi. Poprsní zdi, resp. zábradlí je vodorovné a je výšky min. 1,10m nad povrch přilehlé komunikace.

2.6.5. Odvodnění pozemní komunikace

Stávající odvodnění komunikace je realizováno příčným a podélným sklonem do okolního terénu, přilehlých patních příkopů nebo uličních vpustí, které jsou taktéž vyústěny do stávajících patních příkopů. Patní příkopy jsou zaústěny do stávajícího vodního toku Semanínského potoku. Některé části příkopů jsou historicky zatrubněné různými dimenzemi potrubí z různých materiálů. Nově je zatrubněna část levostranného příkopu u základní školy. Jedná se o zatrubnění části příkopu dl. cca 30 m z potrubí DN 400 s napojením na stávající zatrubněnou část dl. cca 40 m před základní školou, která je vyústěna do toku Semanínského potoku. Stávající zatrubnění bylo obnoveno z nového potrubí DN 400. Zatrubnění a obnova zatrubnění byla provedena v rámci realizace projektu parkoviště u ZŠ. Celkem se jedná o cca 70 m potrubí DN 400 z PVC. Na zbývajícím úseku je v oblasti náměstí odvodnění řešeno s odváděním srážkových vod do stávajících uličních vpustí, které jsou vyústěny do levostranného otevřeného rigolu, jehož dno je převážně upraveno improvizovanými způsoby od místních obyvatel, jako jsou bet. mon. žlaby, ocelové žlaby z larsenů nebo z bet. žlabovek, který postupně z mělkého motivu přechází v patní příkop. Tento rigol/příkop je zakončen potrubím DN 300, které bylo spolu s chodníkem pod kterým je vedeno, obnoveno v rámci předešlé opravy silnice III/35847. Předmětné potrubí je vyústěno do toku Semanínského potoku u propustku DN 600, ve vzdálenosti cca 60 m od křižovatky se silnicí III/35847. Na posledních cca 45 m je vozovka také odvodňována do pravostranného patního příkopu, který je na konci úseku převeden pod komunikaci pomocí potrubí DN 600, které je zaústěno do výše zmiňovaného potrubí DN 300. Z důvodu otevřených odvodňovacích příkopů a rigolů, jsou všechny sjezdy zatrubněny různými průměry potrubí.

2.6.6. Tunely, podzemní stavby a galerie

Stavba neobsahuje.

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

Neobsahuje.

2.6.8. Vybavení pozemní komunikace

Ve stávajícím stavu se převážně jedná o svislé dopravní značky. V navrhovaném stavu se bude jednat o nahrazení stávajících svislých dopravních značek za nové, a o aplikaci nového vodorovného dopravního značení.

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
 - ČSN 73 0804 - Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty
 - ČSN 73 0810 - Požární bezpečnost staveb – Společná ustanovení
 - ČSN 730821ed.2 - Požární bezpečnost staveb-Požární odolnost stavebních konstrukcí
 - ČSN 73 0872 - Požární bezpečnost staveb – Ochrana staveb proti šíření požáru vzduchotechnickým zařízením
 - ČSN 73 0873 - Požární bezpečnost staveb – Zásobování požární vodou
 - Zákon č. 350/2012 Sb.
 - Vyhláška č. 23/2008
 - Vyhláška č. 246/2001 Sb.
 - Tato projektová dokumentace
- Výše uvedené normy a předpisy, jsou aplikovány včetně všech změn a doplňků.
- Požární dokumentace byla v souladu s vyhláškou č. 246/2001 sb. §41 odst. 4, zkrácena pouze v rozsahu přístupových komunikací.

2.8.2. Popis stavby

Jedná se o rekonstrukci komunikace v podobě úplné výměny konstrukce vozovky. V úseku, tedy cca km 0,590 – 0,660, bude proveden motiv s oboustrannými silničními obrubami s odvodněním vozovky do nově navržené dešťové kanalizace. Šířka vozovky (obrusné vrstvy) bude navržena v konstantní šířce 6,0 m s rozšířením ve směrových obloucích. Rekonstrukce bude prováděna za úplné uzavírky. Předmětem akce je kompletní rekonstrukce stávajícího propustku, který převádí komunikaci III. třídy číslo 358 46 přes Semanínský potok.

2.8.3. Zhodnocení evakuace osob včetně vyhodnocení únikových cest

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 v jednom směru (průjezdný průřez

musí být ve světlych rozměrech nejméně 3500 mm široký a 4100 mm vysoký). Šířka stávající komunikace je cca 6,00 - 6,5 m.

Během rekonstrukce propustku ev.č. ev.č. 358 46 - 009P, bude pro překonání vodního toku Semanínského potoku, nutno využít neznačenou objízdnu trasu po místních komunikacích, na kterou bude povolen vjezd pouze místní dopravě. Dálková doprava s tonáží do 3,5 t a s délkou vozidla do 10 m bude převáděna po objízdne trase značené po silnici III/358 47, po komunikaci ulicí Semanínská a po komunikaci ulicí Kozlovská ve Směru na Kozlov. Úplná uzavírka nebude mít vliv na dopravu vozidel delších než 10 m, jelikož v současné době je těmto vozidlům do předmětného úseku vjezd zakázán.

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.

Výstavbu je s ohledem na přístupnost vozidel záchranné služby (týká se i vozidel rychlé pomoci) nutno provádět tak, aby byla zajištěna dostupnost k nemovitostem na vzdálenost alespoň 20 m u nevýrobních objektů, 10 m od výrobních 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.

Návrhem rekonstrukce silnice nejsou dotčeny zdroje požární vody.

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 – modernizaci. 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 stavby před agresivní podzemní vodou

Hladina podzemní vody byla zachycena pouze v průzkumné sondě V-7 a archivních sondách W-1 a W 261. V sondě V-7 nebyla navrtána, ale následně nastoupila až do úrovně 4,7 m pod stávajícím terénem a dá se předpokládat, že po delším časovém úseku by došlo ještě k výraznějšímu nastoupání. Úroveň hladiny podzemní vody bude v průběhu roku kolísat v závislosti na četnosti srážek a ročním obdobím. Je nutné počítat s výskytem podzemní vody na úrovni neogenního podloží nebo alespoň s dočasnými podpovrchovými horizonty na této úrovni. Podzemní voda tedy bude mít vliv na založení opravovaného mostního objektu v km 0,628 projektového staničení (=9,453 liniového staničení III/35846), ale nelze vyloučit i vliv podzemní vody na projektovanou komunikaci v blízkosti Semanínského potoka, tedy ve východní části posuzovaného úseku. Ze vzorku vody ze sondy V-7 bylo zjištěno, že z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 se jedná o neagresivní prostředí, protože v

žádném ze sledovaných parametrů nedosahuje limitních hodnot třídy XA1. V daném případě tedy postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

2.11.3. Ochrana před bludnými proudy

Týká se historického propustku v km 0,628 projektového staničení (=9,453 liniového staničení III/35846) ev.č. 358 46 - 009P. Korozivní průzkum nebyl proveden s ohledem na malou velikost mostního objektu. Zde je navržen stupeň základních ochranných opatření č. 3 dle TP 124.

2.11.4. Ochrana před technickou seizmicitou

Není řešeno

2.11.5. Ochrana před hlukem

Není řešeno

2.11.6. Protipovodňová opatření

Stavba se, i přes blízký tok Semanínského potoku, nenachází v žádném záplavovém území pro Q5, - Q100. I přesto jsou protipovodňová opatření řešena, a to samostatnou přílohou této PD – Plán povodňových opatření, pro případ náhlých povodní od přivalových srážek, které mohou zmiňovaný potok rozvodnit.

S modernizací silnice souvisí i oprava stávajícího historického kamenného propustku s ev.č. 358 46 - 009P, která spočívá v rozebrání stávajícího památkově chráněného propustku, provedení nového založení za hlubinných mikropiltách a základových pasech a ve zpětném vyzdění opěr propustku, klenby a poprsních zídek. Tzn. bude provedena obnova stávajícího propustku ve stávajícím geometrickém, polohovém a tvarovém uspořádání, tedy i průtočný profil zůstane bez změny kapacity.

3. PŘIPOJENÍ 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. sítě ve správě Cetin a.s., se zaměřeným průběhem sítí**
- **sdělovací vedení nadz. sítě ve správě Cetin a.s., se zaměřeným průběhem sítí**
- **el. vedení NN nadzemní i podzemní ve správě ČEZ.**
- **Vodovod ve správě VaK Jablonné nad Orlicí, a.s.**
- **Potrubí odvodňovacího systému srážkových vod – ofic. správce neznámý**

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 křížujících, 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 intravilánu a částečně v extravilánu obce, 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

Neobsahuje.

4.4. Pěší a cyklistické stezky

Součástí stavebního objektu propustku ev.č. 358 46 - 009P bude i obchozí trasa pro pěší v prostoru staveniště. Po dobu provádění stavby bude tedy vybudována vlevo od propustku provizorní lávka pro pěší. Lávka bude mít šířku min. 1,5 m a zatížitelnost 5,0kN/m². Bude použita lávka z inventáře zhotovitele a bude založena na betonových silničních panelech. K lávce budou přivedeny provizorní chodníky pro pěší, které budou navazovat na stávající komunikace.

Cyklisté budou převáděni shodně po objízdných trasách s místní dopravou, která bude převáděna po okolních místních komunikacích dle uzavřených úseků dle jednotlivých pracovních etap.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1.1. Terénní úpravy

V rámci terénních úprav bude provedeno, po dokončení stavby, uvedení ploch dotčených dočasným zábořem stavby do původního stavu.

5.1.2. Použité vegetační prvky

Jako vegetačního prvku bude použito ohumusování ploch v tl. min. 100 mm s osetím travním semenem.

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 stromů, které nejsou určeny ke kácení a zároveň se nachází v dočasném záboru stavby, v souladu s ustanovením §7 zákona a ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Stromy budou chráněny proti mechanickému poškození 2 m vysokým, stabilním plotem postaveným tak, aby obklopoval celou kořenovou zónu.

Pokud nebude možné chránit celou kořenovou zónu, bude nutné kmen opatřit vypořádkovaným bedněním z fošen vysokým nejméně 2 m. Ochranné zařízení nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy.

V kořenové zóně nebude prováděna žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu. V případě pokládky vozovky se předpokládají tyto práce nad kořenovou zónou bez zásahu do této zóny. Nepředpokládá se zakrytí kořenové zóny krytem přesahujícím 30% kořenové zóny.

Výkopové práce v kořenovém prostoru budou minimalizovány. V případě nutnosti těchto prací budou výkopy prováděny ručně nebo s použitím odkopávací techniky. Při výkopech rýh se nesmí přetínat kořeny s průměrem >2 cm. Menší kořeny je třeba ostře přetrnout a místa řezu zahladit. Konce přerušených kořenů je nutné ošetřit růstovými stimulanty. V případě většího průměru než 2 cm prostředky na ošetření ran. Obnažené kořeny je nutné chránit před vysycháním. Zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhuštěním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů.

6.2.2. Ochrana památných stromů

V blízkosti stavby se nenachází.

6.2.3. Ochrana rostlin a živočichů

Před zahájením prací bude provedena obhlídka odborně způsobilou osobou a bude zajištěn transfer přítomných volně žijících živočichů.

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 III. 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

8.1. Technická zpráva

8.1.1. Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot

Připojení stavby na zdroje bude realizováno z prostředků dodavatelské firmy. Mobilní buňky budou připojeny provizorními přípojkami na elektrickou energii a vodovod z inventáře dodavatele.

8.1.2. Odvodnění staveniště

Odvodnění staveniště je gravitačně provedeno do stávajícího a do případně vybudovaného pomocného odvodňovacího systému, vybudovaného před zahájením a v průběhu provádění stavebních prací.

8.1.3. Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště se nachází v našem případě v prostoru stávající komunikace III/358 46 a na souvisejících plochách. Přístup na staveniště bude zabezpečen po předmětné komunikaci III/358 46 a po související komunikaci III/358 47. Jiné napojení na technickou infrastrukturu se nepředpokládá.

8.1.4. Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba během provádění i dokončená, nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Samotná modernizace silnice III/35846 bude mít vliv na připojené hospodářské sjezdy, místní a účelové komunikace. Dále bude mít vliv na stávající systém

odvodnění, který bude obnoven a doplněn o nové odvodňovací prvky jako jsou potrubí a uliční vpusti.

Součástí stavby je rekonstrukce stávajícího historického kamenného propustku s ev.č. 358 46 - 009P, která spočívá v rozebrání stávajícího památkově chráněného propustku, provedení nového založení za hlubinných mikropiltách a základových pasech a ve zpětném vyzdění opěr propustku, klenby a poprsných zídek. Tzn. bude provedena obnova stávajícího propustku ve stávajícím geometrickém, polohovém a tvarovém uspořádání s použitím původního/rozebraného materiálů (bude použit co nejvíce původní materiál, nevyhovující materiál bude nahrazen materiálem novým). Modernizace nevyvolá přeložky inženýrských vedení. Dále 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 a trvalý zábor pozemků v daném katastrálním území, uvedených v příloze č. F.1. Záborový elaborát.

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.

S ohledem na rozsah dočasného záboru stavby bude provedeno vytyčení obvodu staveniště (dočasný zábor) a provedeno jeho vyznačení a zajištění.

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

Stavba nevyžaduje asanace a demolice budov. V rámci přípravných prací budou odstraněny prvky stávajícího silničního vybavení v zájmovém území stavby vymezeného jejím dočasným zábozem. Jedná se zejména o svislé dopravní značky. Všechny dotčené značky budou nahrazeny novými ve stávajícím nebo novém rozsahu dle PD. Demontované značky budou uloženy na skládce příslušné SÚS pro případné další použití, poškozené budou recyklovány.

Dále bude provedeno kácení stromů a křovin, v rozsahu dle zákresu v situaci navrhovaného stavu. Dřeviny v zájmovém území stavby byly podrobeny dendrologickému průzkumu.

Přípravné práce budou zahrnovat i frézování nebo rozebrání stávajících vozovek, vybourání jejich konstrukčních vrstev a sejmutí krajnic od nánosů.

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

Stromy budou chráněny proti mechanickému poškození 2 m vysokým, stabilním plotem postaveným tak, aby obklopoval celou kořenovou zónu.

Pokud nebude možné chránit celou kořenovou zónu, bude nutné kmen opatřit vypořádkovaným bedněním z fošen vysokým nejméně 2 m. Ochranné zařízení nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy.

V kořenové zóně nebude prováděna žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu. V případě pokládky vozovky se předpokládají tyto práce nad kořenovou zónou bez zásahu do této zóny. Nepředpokládá se zakrytí kořenové zóny krytem přesahujícím 30% kořenové zóny.

Výkopové práce v kořenovém prostoru budou minimalizovány. V případě nutnosti těchto prací budou výkopy prováděny ručně nebo s použitím odkopávající techniky. Při

výkopech rýh se nesmí přetínat kořeny s průměrem >2 cm. Menší kořeny je třeba ostře přetrnout a místa řezu zahladit. Konce přerušených kořenů je nutné ošetřit růstovými stimulatory. V případě většího průměru než 2 cm prostředky na ošetření ran. Obnažené kořeny je nutné chránit před vysycháním. Zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhutněním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů.

8.1.6. Maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

Plochy dočasného záboru použité v průběhu výstavby objektů budou po dokončení uvedeny do původního stavu. S ohledem na rozsah dočasného záboru stavby bude provedeno vytyčení obvodu staveniště (dočasný zábor) a provedeno jeho vyznačení a zajištění. Stavba si vyžádá dočasný a trvalý zábor pozemků v daném katastrálním území, uvedených v příloze č. F.1. Záborový elaborát.

8.1.7. Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Součástí stavebního objektu propustku ev.č. 358 46 - 009P bude i obchozí trasa pro pěší v prostoru staveniště. Po dobu provádění stavby bude tedy vybudována vlevo od propustku provizorní lávka pro pěší. Lávka bude mít šířku min. 1,5 m a zatížitelnost 5,0kN/m². Bude použita lávka z inventáře zhotovitele a bude založena na betonových silničních panelech. K lávce budou přivedeny provizorní chodníky pro pěší, které budou bezbariérově navazovat na stávající komunikace. Provizorní chodníky musí splňovat podmínky bezbariérového přístupu na lávku ve smyslu vyhlášky 146/08 Sb.

8.1.8. Maximální produktová množství a druhy odpadů a emisí při stavbě a jejich likvidace

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 staveništem, 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 8/2021 sb. (Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů)).

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
010399	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 vybouranými stavebními materiály při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech který nahrazuje zákon č. 185/2001 Sb. vyhlášku č. 383/2001 Sb. a Vyhlášku č. 93/2016 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. Původce musí nově od účinnosti zákona č. 541/2020 Sb. při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby dodržet postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály určenými pro opětovné použití, vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace. Dále vyhláška č.

273/2021 sb. dle § 42 stanovuje, jaké všechny materiály musí být soustřeďovány odděleně:

(1) Při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby se odděleně soustřeďují

a) vybourané stavební materiály a výrobky, které je možné opětovně použít nebo stavební a demoliční odpady, které je možné recyklovat; tato povinnost se vztahuje alespoň na materiály nebo odpady vymezené v bodě 1 přílohy č. 24 k této vyhlášce,

b) vybourané stavební materiály, které mohou být dále využity v režimu vedlejšího produktu; tato povinnost se vztahuje alespoň na materiály nebo odpady vymezené v bodě 2 přílohy č. 24 k této vyhlášce,

c) stavební a demoliční odpady, které obsahují nebezpečné složky; tato povinnost se vztahuje alespoň na odpady vymezené v bodě 3 přílohy č. 24 k této vyhlášce.

(2) Při odstraňování stavby, provádění stavby nebo údržbě stavby se musí se stavebními a demoličními odpady obsahujícími nebezpečné látky nakládat takovým způsobem, aby nedošlo ke znečištění ostatních vybouraných stavebních materiálů, vedlejších produktů nebo stavebních a demoličních odpadů určených k recyklaci nebo opětovnému použití.

(3) Vybourané stavební a demoliční odpady obsahující azbest musí být neprodleně po vzniku zabaleny do neprodyšných obalů nebo uloženy do utěsněných nádob či kontejnerů a označeny a předány do zařízení pro nakládání s odpady, které je určeno k jejich sběru nebo odstranění.

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 dodavatelským způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 541/2020 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 zejména v průběhu bourání vozovek, prvků odvodnění (potrubí, uv, obruby...) a demolice stávajícího propustku. Tyto druhy odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny případně jej zpětně využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní).

Veškerý materiál bude odvezen na řízenou skládku, kterou si určí investor, a frézovaný materiál bude zhotovitelem odvážen na předem určenou skládku na příslušném cestmistrovství SÚS, taktéž určeném investorem.

Spolu se vznikem odpadu ze sejmutého živičného povrchu a podkladních vrstev z demolice vozovek je nutno předpokládat i vznik odpadu stavebního zejména z bourání stávajícího propustku.

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.

Celkové produkované množství a druhy odpadů:

Stavební objekt	SO 121	SO 122	SO 181	SO 201	CELKEM
Odpad z demolic					
Konstrukční vrstvy vozovky, zemina, hlusina	85,0	29,0	0,0	816,0	930,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
Stavební suť (beton, žb., kámen, cihly...)	4,0	1,0	0,0	25,0	30,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
Kamenivo s obsahem asfaltu a dehtu (penetrační makadam)	33,0	12,0	0,0	3,0	48,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
Frézovaný materiál z konstrukce vozovky	42,0	9,0	0,0	2,0	53,0
(uložení na skládku SÚS Pardubického kraje)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]

8.1.9. Ochrana životního prostředí při výstavbě

Ochrana dřevin:

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

Stromy budou chráněny proti mechanickému poškození 2 m vysokým, stabilním plotem postaveným tak, aby obklopoval celou kořenovou zónu.

Pokud nebude možné chránit celou kořenovou zónu, bude nutné kmen opatřit vypolštářovaným bedněním z fošen vysokým nejméně 2 m. Ochranné zařízení nesmí být osazeno přímo na kořenové náběhy.

V kořenové zóně nebude prováděna žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu. V případě pokládky vozovky se předpokládají tyto práce nad kořenovou zónou bez zásahu do této zóny. Nepředpokládá se zakrytí kořenové zóny krytem přesahujícím 30% kořenové zóny.

Výkopové práce v kořenovém prostoru budou minimalizovány. V případě nutnosti těchto prací budou výkopy prováděny ručně nebo s použitím odkopávající techniky. Při výkopech rýh se nesmí přetínat kořeny s průměrem >2 cm. Menší kořeny je třeba ostře přetrnout a místa řezu zahladit. Konce přerušených kořenů je nutné ošetřit růstovými stimulatory. V případě většího průměru než 2 cm prostředky na ošetření ran. Obnažené kořeny je nutné chránit před vysycháním. Zásypové materiály musí svou zrnitostí (úzké odstupňování) a zhuštěním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů.

Ochrana památných stromů:

V blízkosti stavby se nenachází žádný památný strom.

Ochrana rostlin a živočichů:

Před zahájením prací bude provedena obhlídka odborně způsobilou osobou a bude v případě potřeby zajištěn transfer přítomných volně žijících živočichů, případně bude zajištěna ochrana.

Zachování ekologických vazeb v krajině:

S ohledem na charakter stavby **změna dokončené stavby** nemá vlastní stavba vliv na ekologické vazby v krajině.

8.1.10. Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při výstavbě je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími právními normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje Zákoník práce v úplném znění č.262/2006 ve své hlavě „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci“.

Stavební práce se řídí především uvedenými vyhláškami, nařízeními vlády s doplněním o dané ČSN:

- Zákoník práce – Sbírka zákonů 262/2006
- Sbírka zákonů 251/2005 o inspekci práce
- Zákon č. 309/2006 kterým se zajišťují požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví)
- Sbírka zákonů 362/2005 o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky a do hloubky
- Sbírka zákonů 591/2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi.
- Vyhláška č. 192/2005 Sb., kterou se mění vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 98/1982 Sb., vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu, kterou se mění a doplňuje vyhláška č. 50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení a přístrojů.
- Nařízení vlády č. 494/2001 Sb., kterým se stanoví způsob evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu, vzor záznamu o úrazu a okruh orgánů a institucí, kterým se ohlašuje pracovní úraz a zasílá záznam o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování ochranných pracovních prostředků.
- Požární ochrana je stanovena zákonem č. 320/2015 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů.
- Dále zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru)
- Rovněž vyhláška MV č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách.
- ČSN 26 9030 - Manipulační jednotky - Zásady pro tvorbu, bezpečnou manipulaci a skladování
- ČSN 33 1600 ED.2 - Revize a kontroly elektrických spotřebičů během využívání
- ČSN 74 3305 - Ochranná zábradlí
- ČSN EN 131-2+A1 - Žebříky
- ČSN 65 0201 - Hořlavé kapaliny – Prostory pro výrobu, skladování a manipulaci
- ČSN 73 0845 - Požární bezpečnost staveb – Sklady.

8.1.11. Úprava pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Výstavbou nebudou dotčeny žádné další stavby, proto nebude nutná bezbariérová úprava jiných staveb.

8.1.12. Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Zásady pro dopravní inženýrská opatření jsou řešeny v rámci SO **181 – Dopravní inženýrská opatření během výstavby**. Jedná se o dočasný stavební objekt, který řeší převedení místní, dálkové a autobusové dopravy po objízdnych trasách během stavby.

Vzhledem k rozsahu navržené rekonstrukce silnice III/35846, během které bude provedeno hloubkové odtěžení stávající konstrukce vozovky a výkop pro kompletní opravu stávajícího propustku ev.č. 358 46 - 009P, bude během výstavby předmětná silnice uzavřena. Jedná se tedy o dočasný objekt, který řeší převedení místní, dálkové a autobusové dopravy po objízdnych trasách. Pěší, cyklisté a místní doprava, bude převáděna po okolních místních komunikacích dle uzavřených úseků dle jednotlivých pracovních etap. Dálková doprava s tonáží do 3,5 t a s délkou vozidla do 10 m bude převáděna po objízdne trase značené po silnici III/358 47, po komunikaci ulicí Semanínská a po komunikaci ulicí Kozlovská ve Směru na Kozlov. Úplná uzavírka nebude mít vliv na dopravu vozidel delších než 10 m, jelikož v současné době je těmito vozidly do předmětného úseku vjezd zakázán.

Dle informací Odboru dopravy a silničního hospodářství krajského úřadu Pardubického kraje oddělení silničního hospodářství a dopravní obslužnosti, bude uzavírkou ovlivněna linka č. 700933 a 680805 autobusové dopravy Česká Třebová – Semanín – Litomyšl. Linka č. 700933 Semanínem projíždí a Linka č. 680805 do Semanína zajíždí, kde se u kostela otočí, obslouží BUS zastávku 'Semanín, Jednota' a pokračuje dál v trase. Uzavírka se dotkne zásadnějším způsobem linky č. 700933. Pro tuto linku byla uvažována stejná objízdna trasa jako pro dálkovou dopravu s tonáží nad 3,5 t a dopravu s délkou vozidla do 10 m. Dopravce předmětnou objízdnu trasu prověřil a vyhodnotil tuto trasu pro autobusy jako zcela nevhodnou. Jako vyhovující a schůdné řešení pro autobusy linky č. 700933 je dle informací KÚPkOdo, jet z Litomyšle do Pazuchy, zde se otočit a přes Němčice a Zhoř přijet do České Třebové. Znamená to, že v obci Pazucha musí být zajištěné místo pro plynulé a bezpečné otočení autobusů. Z časového hlediska a rozvázání přípojů v České Třebové či Litomyšli není možné obsloužit Kozlov. Z toho plyne podmínka, že zhotovitel stavby bude muset zajistit svoz občanů z Kozlova do Semanína či Pazuchy. Stejně jako v Pazuse na příjezdu ze směru od Litomyšle, tak i v Semaníně na příjezdu ze směru od České Třebové, je nutno vytipovat místo pro otáčení autobusů této linky č. 700933. Dle předběžného projednání s vlastníky pozemků, to bude možné v Pazuse na nezpevněné ploše u autobusové zastávky 'Litomyšl, Pazucha'. V Semaníně to bude možné na nezpevněné ploše u křižovatky silnice III/35846 a místní komunikace k sídlišti Borek. K této ploše budou přechodně vymístěny BUS zastávky 'Semanín, dol.zast.' a zastávka 'Semanín, Jednota' bude pro tuto linku přechodně zrušena. Obojí dle zákresu v situaci dočasného dopravního opatření.

Uzavírka se linky č. 680805, dotkne tak, že po dobu výstavby bude BUS zastávka Semanín Jednota buď přechodně přemístěna ke křižovatce ve směru na Opatov, nebo zcela zrušena s náhradou BUS zastávku 'Semanín, dol.zast.'

Součástí stavebního objektu propustku ev.č. 358 46 - 009P bude i obchozí trasa pro pěší v prostoru staveniště. Po dobu provádění stavby bude tedy vybudována vlevo od propustku provizorní lávka pro pěší. Lávka bude mít šířku min. 1,5 m a zatížitelnost 5,0kN/m2. Bude použita lávka z inventáře zhotovitele a bude založena na betonových silničních panelech. K lávce budou přivedeny provizorní chodníky pro pěší, které budou

bezbariérově navazovat na stávající komunikace. Provizorní chodníky musí splňovat podmínky bezbariérového přístupu na lávku ve smyslu vyhlášky 146/08 Sb.

Cyklisté budou převáděni shodně po objízdných trasách s místní dopravou, která bude převáděna po okolních místních komunikacích dle uzavřených úseků dle jednotlivých pracovních etap.

8.1.13. Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížďky a vyluky, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě, apod...

Provedení stavby není podmíněno žádnými speciálními požadavky.

8.1.14. Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Vlastní staveniště je navrženo v prostoru stávající komunikace.

Připojení na zdroje bude realizováno z prostředků dodavatelské firmy.

Staveniště bude řešeno dle požadavků plánu BOZP stavby. Tyto práce budou zahrnuty do nabídky dodavatele.

Předané staveniště bude zabezpečeno a zajištěno proti vstupu nepovolaných osob.

Zařízení staveniště i vlastní staveniště bude zabezpečeno z prostředků dodavatelské firmy. Plocha pro umístění zařízení staveniště a staveništních skladovacích ploch je navržena na plochách přilehlých ke komunikaci v rámci dočasného záboru stavby a na pozemcích zahrnutých do dočasného záboru stavby.

Prostor pro zařízení staveniště a dočasnou skládku stavby je v místě staveniště stísněný. Proto bude dodavatel stavby nucen vyhledat případné další plochy související s danou akcí a sloužící jako skládka stavby či její zařízení ve vlastní režii mimo hranici dočasného záboru stavby s předpokládaným umístěním na pozemcích ve vlastnictví Pardubického kraje nebo na pozemcích obce v závislosti na projednání dodavatele s majitelem pozemku.

Přístup na staveniště bude zabezpečen po stávajících komunikacích III/358 46 a III/358 47.

8.1.15. Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Zahájení:

Předpokládaný datum zahájení: nejdříve 04/2024 (nebo dle možnosti investora)

Etapizace a uvádění do provozu:

Stavební práce této akce budou provedeny v jedné etapě.

Předpokládaný postup stavebních prací po objektech:

1 - SO 181 – DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY (zřízení objízdných a obchodních tras a převedení dopravy na ně)

3 - SO 201 - Propustek ev.č. 358 46 - 009P – (kompletní oprava stávajícího propustku včetně vybudování nových konstrukcí a vybavení)

5 - SO 121 - SILNICE III/35846 (kompletní práce na objektu)

6 - SO 122 - MÍSTNÍ KOMUNIKACE (kompletní práce na objektu)

7 - SO 121 - SILNICE III/35846 (komplexní dokončovací práce, terénní úpravy, předání stavby)

8 - SO 181 – DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ BĚHEM VÝSTAVBY (zrušení objízdných a obchodních tras a opětovné převedení dopravy na silnici III/35846)

Dokončení stavby:

Předpokládaný datum ukončení: 8/2024 (v případě zahájení 04/2024)

Předpokládaná doba realizace: 4 měsíce

8.2. Výkresy

Viz samostatná příloha „*Situace staveniště*“, která je přílohou k části „*B. Souhrnná technická zpráva*“.

8.3. Harmonogram výstavby

Viz příloha této zprávy.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Viz. odstavec 2.6.5. této zprávy.

Ve Vysokém Mýtě 15.01.2024



Ing. František Černík

r.

Pardubický kraj, Správa a údržba silnic Pardubického kraje

PROPUSTEK EV.Č. 35846-009P SEMANÍN

začátek stavby

• *konec stavby*

[illegible]