



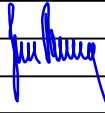
SEZNAM PŘÍLOH:

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B. PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	KOLEKTIV		 FÖRSTEROVA Č.P. 175, 566 01 VYSOKÉ MÝTO EMAIL.: MDS@MDSPROJEKT.CZ	
ZPRACOVAL:	MILOŠ BEDNÁŘ, DiS.			
TECHNICKÁ KONTROLA:	ING. JAN BURSA			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	ING. JAN BURSA			
KRAJ: PARDUBICKÝ	OKRES: ÚSTÍ NAD ORLICÍ	OBEC: ZÁMRSK	STUPEŇ:	PDPS
INVESTOR: PARDUBICKÝ KRAJ, KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ 125, 532 11 PARDUBICE			ZAK.ČÍSLO:	3019-24-3
AKCE: REKONSTRUKCE SILNICE III/3152 ZÁMRSK – DOBŘÍKOV			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	3019
			DATUM:	01/2024
			FORMÁT:	A4
			MĚŘÍTKO:	–
OBJEKT: B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
OBSAH: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				B.

Stavba: Rekonstrukce silnice III/3152
Zámorsk - Dobřív

B – Souhrnná technická zpráva

Stupeň: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

OBSAH:

1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
1.1.	Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území	3
1.2.	Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	3
1.3.	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	3
1.4.	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.	4
1.5.	Ochrana území podle jiných právních předpisů	4
1.6.	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	5
1.7.	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	6
1.8.	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	7
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	8
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	9
2.1.	Celková koncepce řešení stavby	9
2.2.	Celkové urbanistické a architektonické řešení	19
2.3.	Celkové technické řešení stavby	20
2.4.	Bezbariérové užívání stavby	20
2.5.	Bezpečnost při užívání stavby	21
2.6.	Základní charakteristika objektů	21
2.7.	Základní charakteristika technických a technologických zařízení	37
2.8.	Zásady požární bezpečnostního řešení	37
2.9.	Úspora energie a tepelná ochrana	40
2.10.	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	40
2.11.	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	40
3.	Připojení na technickou infrastrukturu	41
4.	Dopravní řešení	41
4.1.	Popis dopravního řešení	41
4.2.	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	41
4.3.	Doprava v klidu	41
4.4.	Pěší a cyklistické stezky	42
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	42
6.	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	42
6.1.	Vliv na životní prostředí	42
6.2.	Vliv na přírodu a krajinu	42
6.3.	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	43
6.4.	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí	43
6.5.	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	43
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA	43
8.	Zásady organizace výstavby	43
9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	43

1. POPIŠ UZEMÍ STAVBY

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

Stavba se nachází v intravilánu v zastavěném území i extravilánu v nezastavěném území obce Zámorsk na silnici III/3152 v úseku mezi silnicí I/35 a železničním přejezdem u vlakové zastávky Dobřív.

Zájmové území stavby je vyznačováno pahorkovitým územím a intravilánovým a extravilánovým prostředím, kdy předmětná komunikace je v zastavěném území obce kopírována nemovitostmi a v nezastavěném má motiv dvoupruhové komunikace s odvodněním do patních příkopů které jsou lemovány vzrostlými stromy. Pozemky na níž bude stavba prováděna, mají způsob využití ostatní komunikace - ostatní plocha, silnice-ostatní plocha, trvalý travní porost, zahrada, orná půda, zastavěná plocha a nádvoří, koryto vodního toku přirozené nebo upravené - vodní plocha.

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

Stavební akce řeší obnovu stávající komunikace III/3152 v uvedených ev.km. Stavba se nachází na stávajícím místě a její účel je totožný. Z těchto důvodů tato problematika není řešena.

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

V rámci stavební akce byl proveden inženýrsko-geologický průzkum a hydrogeologický průzkum (Ing. Dan Balun, +420 603 427 413, dbalun@balun.cz – 08/2016). Lokalita průzkumu leží mezi obcemi Zámorsk a Dobřív, v místě kde komunikace přechází přes řeku Loučnu. V okolí místa průzkumu se nachází rodinné domy a louky. Terén dané lokality je poměrně rovinný, pouze mírně svažité v celkovém sklonu směrem k řece Loučnu. Z hlediska geomorfologického členění ČR spadá daná oblast do okrsku Vysokomýtská kotlina, podcelku Loučenská tabule, který je součástí celku Svitavská pahorkatina a oblasti Východočeská tabule. Geologické podloží posuzované oblasti je tvořeno sedimentárními horninami z období svrchní křídly. Jedná se převážně o slínovce a jílovce, méně často se vyskytují také pískovce. V místě průzkumu se skalní podloží vyskytuje poměrně mělko pod povrchem terénu, v hloubce přibližně 5 m. Ve svrchních polohách se jedná o navětralé skalní podloží třídy R4, brzy však přechází do téměř zdravého skalního podloží třídy R3 dle ČSN 73 1001. Nad skalním podložím byly zachyceny v obou sondách štěrkovitopísčité sedimenty, které jsou zajiřované a spadají tedy do třídy G5-GC, resp. saClGr dle ČSN EN ISO 14688. Konzistence výplně těchto zemin je ovlivněna vysokou hladinou podzemní vody a byla tedy stanovena jako měkká až tuhá.

Kvartérní pokryv vytváří jílovitoprachové až jílovitopísčité nivní sedimenty třídy F4-CS a F6-CI, resp. saCl a siCl. Konzistence zemin se pohybuje od měkké po tuhou. Svrchní pokryvná vrstva je tvořena v obou sondách navážkou. Jedná se o násyp tělesa komunikace. Mocnost této vrstvy tedy bude v rámci posuzované plochy proměnlivá.

Hladina podzemní vody byla zastižena hned při provádění sondážních prací a následně došlo k jejímu nastoupání do úrovně 1,5 m až 1,9 m. Tato úroveň bude v průběhu roku kolísat podle množství srážek. Sondy byly prováděny ve vlhkém ročním období, uvedené hodnoty tedy budou odpovídat spíše maximu. Hladina podzemní vody bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s hladinou vody v přilehlé řece. Podzemní voda tedy bude mít vliv nejen na geotechnické parametry základových půd, ale i na samotné základové konstrukce.

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

Vzhledem k charakteru stavby nebyl proveden.

1.4.2. Hydrogeologický průzkum

Hydrogeologický průzkum byl pro tuto stavbu zpracován v rámci Inženýrsko-geologického průzkumu.

Hladina podzemní vody byla zastižena hned při provádění sondážních prací a následně došlo k jejímu nastoupání do úrovně 1,5 m až 1,9 m. Tato úroveň bude v průběhu roku kolísat podle množství srážek. Sondy byly prováděny ve vlhkém ročním období, uvedené hodnoty tedy budou odpovídat spíše maximu. Hladina podzemní vody bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s hladinou vody v přilehlé řece. Podzemní voda tedy bude mít vliv nejen na geotechnické parametry základových půd, ale i na samotné základové konstrukce.

1.4.3. Korozní průzkum

Vzhledem k charakteru stavby nebyl proveden.

1.4.4. Geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků)

Vzhledem k charakteru stavby nebyl proveden.

1.4.5. Stavebně historický průzkum

Vzhledem k charakteru stavby nebyl proveden.

1.4.6. Průzkum konstrukce vozovky

Průzkum konstrukce vozovky byl pro tuto stavbu zpracován a jeho kompletní výsledky jsou uvedeny v samostatné příloze této PD – F.4. – Průzkum konstrukce vozovky.

1.4.7. Dendrologický průzkum

Dendrologický průzkum byl pro tuto stavbu zpracován a jeho kompletní výsledky jsou uvedeny v samostatné příloze této PD – F.5. – Dendrologický průzkum.

1.5. Ochrana území podle jiných právních předpisů

Při akci nedojde ke styku s národními kulturními památkami.

Stavba se nenachází v ochranném pásmu kulturních památek.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci.

Stavba se nenachází v památkové zóně

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

Stavba se nenachází v ptačích oblastech.

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

Stavba se nachází v ochranném pásmu vodního toku.

Stavba se nachází v záplavovém území.

Stavba se nachází v rozsáhlém chráněném území.

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

Stavba se nachází v ochranném pásmu pozemků plnící funkci lesa.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy železniční tratě Choceň – Praha.

Pozemky záboru stavby jsou pozemky se ZPF.

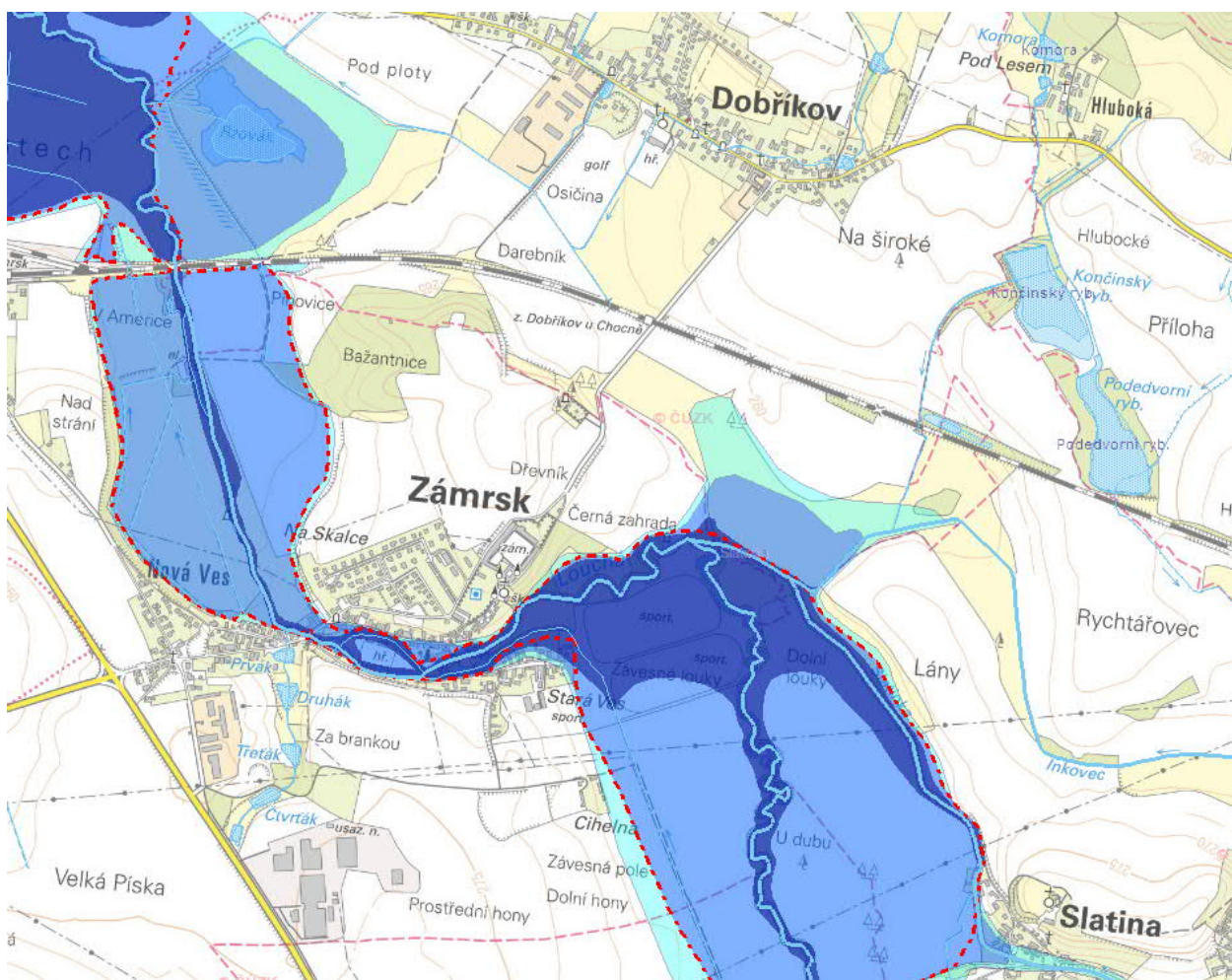
Pozemky záboru stavby nejsou pozemky se LPF.

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

1.6.1. Záplavové území

Předmětná silnice III/3152 se kříží s vodním tokem Loučná. Silnice je přes danou řeku převáděna pomocí mostního objektu ev. č. 3152 – 2 který je ve správě Povodí Labe, s.p..

Z tohoto pohledu se akce nenachází pod hladinou stoleté vody Q_{100} viz. mapa níže:



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

Stavbou bude dotčen stávající chodník, který bude předlažďován, místy posunut, prodloužen, rozšířen a také upraven výškově. Dále se pak stavba dotkne vedlejších navazujících komunikací jako třeba v km cca 0,2 kde se silnice III/3152 kříží se stávající místní komunikací, nebo v km cca 0,60 vpravo před mostem ve směru staničení kde se na silnici připojuje místní komunikace. Dále stavba bude mít vliv na stávající vjezdy a sjezdy k nemovitostem a na okolní pozemky. Všechny vjezdy a sjezdy budou v případě dotčení obnoveny.

Zhotovitel stavby zajistí před zahájením výkopových a stavebních prací pasport nemovitostí a komunikací přilehlých ke staveništi včetně komunikací, na nichž bude vyznačena objízdná trasa včetně přilehlých nemovitostí. Po dokončení stavby bude provedeno porovnání stavu. Případné vzniklé škody a poruchy budou odstraněny na náklady žadatele o uzavírku a objízdku.

Dále zhotovitel stavby zajistí před zahájením stavebních prací vytýčení 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.

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

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

Plochy použité v průběhu výstavby objektů budou po dokončení uvedeny do původního stavu.

Stavba si vyžádá trvalý zábor pozemků v daných katastrálních územích, uvedených v příloze č. F.1. Záborový elaborát. Jedná se nejen o pozemky komunikace, ostatní plochy ale i pozemky ZPF.

1.7.2. Ochrana okolí

Ochrana okolí před nepříznivými vlivy hluku a vibrací:

Z dlouhodobého hlediska se vliv stavby jejím vyvolaným provozem neposuzuje s ohledem na skutečnost, že se jedná o změnu dokončené stavby – stavební úpravy. 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 hluchosti 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

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci silnice se zachováním stávajícího příčného a výškového uspořádání a se zachováním systému odvodnění zůstanou stávající poměry odvádění srážkových vod zachovány, tudíž v místech kde je nyní umožněno přirozené zasakování srážkových vod, jako jsou zasakovací příkopy, tak bude umožněno nadále a v místech kde je odvodnění krytu a pláň řešeno příčným sklonem k silniční obrubě tak odtud budou vody i nadále odváděny podélným sklonem do uličních vpustí. Odvodnění komunikace v rámci tohoto objektu bude zachováno stávající s obnovou patních příkopů, podélných zatrubnění příkopů a příčných propustků a to v podobě pročištění či částečné nebo úplné výměny. Ke změně odtokových poměrů území nedojde.

Dále nový most přes Loučnou bude mít kapacitu na bezpečné převedení povodňového průtoku Q100. Zvětšením mostního otvoru dojde ke zlepšení odtokových poměrů v území.

1.8. Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci přípravných prací budou odstraněny prvky stávajícího silničního vybavení v rozsahu stavby. Jedná se o směrové sloupky a dopravní značky. Tyto prvky budou uloženy na skládce příslušné ÚS pro další použití, poškozené budou recyklovány.

V rámci stavby není nutnost demolice budov. V rámci této akce bude provedena obnova mostu ev.č. 3152-2 v podobě úplné demolice a výstavbou mostu nového. Demolice stávajícího mostního objektu je navržena v plném rozsahu včetně rozebrání vozovky komunikace III/3152 v délce 60,0m. Součástí demoličních prací je rozebrání nejnutnějšího rozsahu břehů koryta toku s ohledem na výstavbu mostu. Demolice stávajícího mostu bude provedena s minimálním zásahem do okolního prostředí. Zhotovitel musí konstrukci odbourávat po částech s tím, že případně napadány demoliční odpad do koryta vodního toku bude průběžně a neprodleně odstraňován. Dále v rámci bouracích prací bude v intravilánu provedeno frézování asfaltových vrstev tl. 100 mm. Dále budou vybourány stávající uliční vpusti s nahrazením novými včetně přípojek. V extravilánové části dle předpokladu a geodetického zaměření dojde k vybourání dvou příčných propustků a jednoho podélného zatrubnění příkopu.

Z důvodu doplnění krajnic a reprofilování příkopů bude provedeno pokácení 8 ks stromů v úseku cca km 1,600 – 1,810 (KÚ). Tyto stromy budou pokáceny v rámci stavby a za některé bude provedena případně náhradní výsadba dle požadavků dotčených orgánů, majitelů soukromých pozemků a investora akce. Více viz dokladová část a

vyjádření dotčených orgánů. Dřeviny budou káceny pokud možno v době vegetačního klidu. Smýcené křoviny a porosty musí být odstraněny s kořeny a shrnuty na deponii, kde mohou být drceny, příp. štěpkovány. Kácení stromů se provede ručními nebo motorovými pilami za dodržení podmínek pro zajištění bezpečnosti práce při těžbě dříví. Stromy menších průměrů kmene je možno odstranit mechanizací, pomocí níž se kmeny vytáhnou i s pařezy. Větve kácených stromů budou naštěpkovány, kmeny stromů a silnější větve budou nařezány, odvezeny a prodány jako topné dřevo.

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

1.9.1. Dočasný zábor ze zemědělského půdního fondu

Stavba bude probíhat na pozemcích s dočasným zábořem ZPF s dobou trvání do jednoho roku. Výčet pozemků je uveden v příloze této PD – F.2. – Zemědělská příloha.

1.9.2. Trvalý zábor ze zemědělského půdního fondu

Stavba bude probíhat na pozemcích s trvalým zábořem ZPF. Výčet pozemků je uveden v příloze této PD – F.2. – Zemědělská příloha.

1.9.3. Dočasný zábor pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nebude probíhat na pozemcích určených k plnění funkce lesa.

1.9.4. Trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nebude probíhat na pozemcích určených k plnění funkce lesa.

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. Nový most a rekonstruovaná 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

Pro výstavbu mostu přes Loučnou je nutné vybudovat mostní provizorium pro převádění dopravy mimo staveniště mostu a pro rekonstrukci silnice je nutné zprovoznit objízdné trasy, které budou komplexně řešit odklonění dopravy mimo prostor staveniště po dobu stavby.

1.11.2. Vyvolané investice

Demolice mostu vyvolá přeložky inženýrských vedení jako je sdělovací vedení ve správě Cetin a.s., veřejného osvětlení ve správě obce Zámorsk a vodovodu ve zprávě VaK Vysoké Mýto. Tyto sítě budou během výstavby dočasně přeloženy na mostní provizorium a trvale přeloženy do chrániček uložených v chodníku mostu nového.

1.11.3. Související investice

Nejsou známy související investice.

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

Seznam dotčených pozemků je uveden 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 ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

1.14. Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Zhotovitel stavby zajistí před zahájením výkopových a stavebních prací pasport nemovitostí a komunikací přilehlých ke staveništi včetně komunikací, na nichž bude vyznačena objízdná trasa včetně přilehlých nemovitostí. Po dokončení stavby bude provedeno porovnání stavu. Případné vzniklé škody a poruchy budou odstraněny na náklady žadatele o uzavírku a objízdku.

1.15. Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz. odstavec 1.10. této zprávy.

2. CELKOVÝ POPIŠ STAVBY

2.1. Celková koncepce řešení stavby

2.1.1. Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o rekonstrukci silnice a mostu, tedy o změnu dokončené stavby. Stávající povrch vozovky silnice III/3152 je asfaltový s výskytem poruch charakteru podélných příčných i mozaikových trhlin, povrch je lokálně opravovaný. Povrchové odvodnění komunikace je řešeno příčným a podélným sklonem povrchu vozovky do patních příkopů a do uličních vpustí se zaústěním do stávající kanalizace.

Stávající mostní objekt převádí komunikaci III. třídy číslo 3152 přes vodní tok Loučná v ř. km 33,213. Stávající mostní objekt ev. č. 3152-2 byl postaven roku 1959 v intravilánu katastru obce Zámorsk.

Stávající mostní objekt v obci Zámorsk se nachází v provozním staničení 2,180 km, ve staničení úseku 0,611 55 (úsek 1431A058 - 1431A00301).

Stávající mostní objekt je třípolová ocelobetonová trámová konstrukce. Krajiní opěry jsou masivní betonové založené pravděpodobně na základovém pasu vetknutém do betonových pilot. Střední pilíře jsou tvořeny ŽB. sloupy, na kterých jsou uloženy ŽB. úložné prahy, tzv. stativa.

Stávající vodorovná nosná konstrukce je tvořena ocelovými plnostěnnými nosníky a železobetonovou deskou s pravostrannou šikmostí 68,89°. Nosná konstrukce sestává z 9ks ocelových plnostěnných nosníků pravděpodobně I400 délek 8,30m, 7,60m a 8,40m. Na nosnících je provedena ŽB deska s předpokládanou tl. 275-325mm. Deska má v podélném směru proměnou tl. dle nivelety komunikace. Jednotlivá pole jsou prostě uložená na konstrukci betonových opěr a úložných prahů. Délka přemostění nosné

konstrukce je 23,022m s předpokládanou délkou nosné konstrukce 24,358m. Šířka nosné konstrukce je cca 6,65m.

Konstrukce opěr je provedena jako masivní betonová konstrukce z monolitického betonu. Tloušťka opěr se předpokládá masivní cca tl. 1,00m a je provedena s kamennou rovinou za lícem. Konstrukce opěr je svislá s šířkou cca 7,55m v případě opěry O1. a 7,90m v případě opěry O4.. Pilíře jsou tvořeny z ŽB úložnými prahy s šířkou prahu 0,80m a výškou rovněž 0,80m. Délka prahů je totožná a to 7,80m.

Křídla mostu jsou rovněž masivní betonová a navazují na opěry. Křídlo vlevo před mostem je šikmé a tvoří zároveň opěrnou zeď vodního toku. Křídlo je provedeno jako masivní betonové s kamenným obkladem. Křídlo vpravo před mostem je šikmé a je provedeno jako masivní betonové. Křídlo vlevo za mostem je šikmé a tvoří zároveň opěrnou zeď vodního toku. Křídlo je provedeno jako masivní betonové s kamenným obkladem. Křídlo vpravo za mostem je rovnoběžné s osou komunikace a je provedeno masivní betonové.

Založení mostního objektu je hlubinné z pilot a sloupů. Pod konstrukci masivních opěr jsou provedeny základové pasy, které jsou vetknuty do betonových pilot. Projekt předpokládá jednu řadu masivních pilot. Založení pilířů, resp. podepření úložných prahů/stativ je provedeno ŽB sloupy, které zároveň tvoří piloty pro založení mostu. Základové konstrukce opěr se dají předpokládat v kombinaci s kamenným záhozem, nebo kamennou rovinou.

Na pravé straně mostu je proveden chodník. Nosná konstrukce chodníku je tvořena příčnými konzolami z ocelových válcovaných profilů vevařenými do krajního nosníku nosné konstrukce, na příčných konzolách jsou podélné nosníky z ocelových válcovaných profilů. Mostovka je provedena dřevěná z dubových mostin. Součástí konstrukce je i dřevoocelové zábradlí výšky 1,10m s ocelovou nosnou konstrukcí a dřevěnou výplní a madlem.

Na mostě se nachází komunikace s asfaltovým povrchem nezjištěné tloušťky. Zde se dá předpokládat, že na mostě se nachází asfaltová vanová izolace. Na konstrukci izolace se pravděpodobně nachází ochrana z betonu.

Na předmostích na chodník navazují chodníky ze zámkové dlažby. Na mostě nejsou osazeny mostní odvodňovače ani klasické odvodňovače celoplošné izolace (pod pohled nosné kce).

Na mostě jsou provedeny železobetonové monolitické římsy po celé délce mostu včetně křídel. Na římsách je osazeno ocelové zábradlí z válcovaných profilů HEB a U zabetonovaných do konstrukce římsy.

Svahové kužely mostu jsou opevněny, resp. ukončeny výběhovými křídly. Opevnění pod mostem je provedeno pouze na svazích koryta vodního toku a jedná se o kamennou dlažbu z lomového kamene.

V patě svahu vpravo za mostem (v těsné blízkosti křídla mostu) se nachází stávající sloup vedení NN ve správě ČEZ Distribuce. Tento sloup bude během stavby zajištěn záporovým pažením, aby bylo možné stavbu zrealizovat bez nutnosti přeložení vedení.

Na konstrukci mostu je dále umístěno vedení vodovodu ve správě Vodovodů a Kanalizací Vysoké Mýto a sdělovací vedení ve správě CETIN a.s..

V blízkosti stavby se nachází STL plynovod ve správě RWE Distribuční služby s.r.o., nadzemní a podzemní vedení VO ve správě obce Zámorsk, nadzemní a podzemní vedení VN a NN ve správě ČEZ Distribuce a.s. a tlaková kanalizace včetně elektrorozvodů ve správě obce Zámorsk.

V blízkosti mostu se dále nacházejí pravděpodobně vyústění dešťových stok. Vlevo před mostem u opěry se v konstrukci navazující opěrné zdi nachází vyústění kanalizace z betonových trub předpokládaného průměru 800mm. Vpravo před mostem u opěry se v konstrukci výběhového křídla nachází vyústění kanalizace z betonových trub předpokládaného průměru 600 a 1000mm. Vpravo za mostem skrz konstrukci opěry se nachází vyústění kanalizace z betonových trub předpokládaného průměru 500mm.

Vpravo před mostem za místní komunikací se nachází přečerpávací jímka splaškové kanalizace.

Na základě hlavní mostní prohlídky je stavebně technický stav mostního objektu dle ČSN 73 6220, 73 6221 a 73 6222 následující (HMP 11/2000 – Ing Vladislav Vodička):

Konstrukce spodní stavby	-	IV – Uspokojivý
Nosná konstrukce	-	II – Velmi dobrý
Použitelnosti	-	nezadána.

Zatížitelnost stávajícího mostního objektu je následující (dle HMP 11/2000 – Ing Vladislav Vodička):

Normální zatížitelnost	Vn = 24,0 t
Výhradní zatížitelnost	Vr = 24,0 t
Výjimečná zatížitelnost	Ve = 41,0 t
Zatížitelnost na nápravu	Va = ... nestanoveno...

Uvedená zatížitelnost ovšem zahrnuje redukci v závislosti na skutečném současném stavebně technickém stavu v době projektování PD. Způsob stanovení zatížitelnosti je čerpán z uvedené HMP.

Komunikace III/3152 se na mostě nachází směrově v levostranném oblouku a následně v přímé s proměnným klesáním se sklonem od -0,134% do -0,705%. V příčném řezu je povrch vozovky střechovity s příčným sklonem cca 1-2,5%. Kategorijní uspořádání komunikace III/3152 na předmostních je odpovídající MS2 8,35/6,65/50 dle ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic. Mostní objekt ani komunikace není na své koruně opatřen odpovídajícím zádržným systémem.

Vlastní komunikace se v daném místě nachází v násypu výšky 1,0-1,5m. Výškově je niveleta stávající komunikace vedena s proměnným klesáním se sklonem od -0,134% do -0,705%. Podél asfaltobetonové vozovky jsou po obou stranách před a za mostem provedeny betonové silniční obrubníky s nášlapem proměnné výšky. Vpravo podél komunikace před mostem se nachází chodník, který přechází po mostě a dále pokračuje vpravo za mostem. Sklony svahu násypu komunikace, resp. chodníků směrem k vodnímu toku jsou cca 1:1,5.

Na komunikaci jsou v místě mostu a chodníku osazeny ocelové zábradlí. Vlevo na mostě je zábradlí délky 25,65m a vpravo délky 28,40m. Na chodníku je zábradlí délky 27,70m a na výběhovém křídle vpravo před mostem 5,00m Celková délka zábradlí na mostě je tedy 86,75m.

Na předmostích jsou osazeny tabulky s evidenčním číslem mostu, celkem 2ks.

Vpravo před mostem je osazena svislá dopravní značka 1x P02 – Hlavní pozemní komunikace. Na začátku mostu vpravo je osazena svislá dopravní značka 1x B13 - Zákaz vjezdu vozidel, jejíž hmotnost přesahuje vyznačenou mez (24t). Na místní komunikaci vpravo před mostem jsou osazeny svislé dopravní značky 1x B01 - Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech a dodatková tabulka 1x E12 – text (mimo zásobování). Vlevo za mostem je osazena svislá dopravní značka 1x B13 - Zákaz vjezdu vozidel, jejíž hmotnost přesahuje vyznačenou mez (24t). Vpravo za mostem je osazena dopravní značka 1x A02a – Dvojitá zatáčka, první vpravo.

Na vozovce III/32271 není provedeno žádné vodorovné dopravní značení.

Na mostě je osazen hladinoměr ve správě obce Zámorsk. Na opěře O1. vpravo je umístěna měřičská lať a v polovině mostu na konstrukci zábradlí je umístěno hladinoměrné čidlo kategorie C vše ve správě obce Zámorsk.

V okolí mostu a vlastní stavby se nachází stávající keře a stromy. Ty se nachází jak v patě tělesa komunikace nebo na jeho svahu, tak na svazích koryta vodního toku. Vpravo před mostem se nacházejí stávající listnatý strom s průměrem kmene do 30cm.

Začátek a konec úpravy komunikace tohoto stavebního objektu je navržen s ohledem na polohu nově navrženého objektu SO 201 a nutnosti realizace výkopových

prací a nutnost úpravy vozovky III/3152 na předmostí. Úprava komunikace navazuje na objekt SO 101 – Silnice III/3152.

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

Jedná se o dopravní stavbu, která řeší rekonstrukci silnice III/3152 v délce 1753,00 m a rekonstrukci mostu přes Loučnou.

Začátek úseku ev.km 2,745 liniového staničení silnice III/3152 = km 0,057 00 lokálního staničení akce

Konec úseku ev.km 0,992 liniového staničení silnice III/3152 = km 1,810 00 lokálního staničení akce.

Na základě výsledků diagnostiky vozovky byly provedeny návrhy v podobě úpravy krytu a ty v projektové dokumentaci aplikovány na 3 úseky rekonstruované části silnice III/3152.

1. Úsek:

Na začátku úseku silnice III/3152 km 0,057 00 (ZÚ) – 0,160 00 dle projektového staničení bude provedena obnova asfaltového krytu v tl. 100 mm.

Vzhledem k časovému odstupu od zahájení projekčních prací (cca 10 let), bude po odfrézování krytu provedeno vyhodnocení stavu vozovky, a v případě nevyhovujícího stavu bude provedena recyklace za studena na místě i v tomto úseku, v návaznosti na odsouhlasení TDI.

2. Úsek:

V intravilánovém úseku silnice III/3152 – km 0,160 00 – 1,340 00 bude provedeno celoplošné odfrézování stávajících asfaltových vrstev v tl. 100 mm a následně bude provedena recyklace za studena na místě. Na základě výsledků průkazní zkoušky směsi

recyklované za studena RS 0/45 C (na místě) dle TP 208, bude jako pojivo použito cementu CEM 32,5 R v dávkování 4 % pro konstrukční vrstvu tl. 150 mm.

Na zrecyklovanou konstrukční vrstvu tl. 150 mm, bude provedena pokládka podkladní vrstvy z ACP 16+ CRmB tl. 60 mm a obrusné vrstvy z ACO 11 tl. 40 mm. Celkem tedy 100 mm nových asfaltových vrstev a tím nedojde k nadvýšení krytu.

V tomto úseku zůstane stávající šířkové uspořádání. Pouze na mostě ev.č. 3152-2 a na jeho předmostí bude provedena návrhová kategorie S 7,5. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 5,5 – 6,5 m. Z důvodu provádění recyklace na místě bude provedena výšková a směrová úprava silničních betonových obrub s předláždění chodníku. Poškozené obruby budou vyměněny za nové. Ve vnitřních hranách směrových oblouků v úsecích výskytu síťových trhlin budou osazeny nové silniční obruby s podsádkou 120 mm podél nichž bude voda, která poruchy způsobuje, sváděna do uličních vpustí. Stávající uliční vpusti budou vybourány a nahrazeny novými. Celkem se jedná o 27 ks uličních vpustí a 5 ks nové.

V km 0,375 se nachází stávající dělicí ostrůvek. Tento ostrůvek bude před prováděním recyklace demontován a před pokládkou asfaltových vrstev obnoven. Úprava se týká i vybočení pravostranného stávajícího chodníku.

3.Úsek:

V extravilánovém úseku silnice III/3152 – km 1,340 00 – 1,810 00(KÚ), bude provedena recyklace za studena s nadvýšením krytu o 100 mm. Na základě výsledků průkazní zkoušky směsi recyklované za studena RS 0/45 C (na místě) dle TP 208, bude jako pojivo použito cementu CEM 32,5 R v dávkování 4 % pro konstrukční vrstvu tl. 150 mm. Na zrecyklovanou konstrukční vrstvu tl. 150 mm, bude provedena pokládka podkladní vrstvy z ACP 16+ CRmB tl. 60 mm a obrusné vrstvy z ACO 11 tl. 40 mm. Celkem tedy 100 mm nových asfaltových vrstev a tím dojde k nadvýšení krytu.

V tomto úseku se stávající šířka obrusného krytu vozovky pohybuje v rozmezí cca 4,8 – 5,6 m. V celém úseku chybí nepevněné krajnice min š. 500 mm. Na základě požadavků správce bude v celé délce úseku provedeno doplnění krajnic a úprava šířky vozovky na min. 5,50 m. Stávající kraje budou odtěženy a násypem rozšířeny pro umístění krajnic š. 500 m a pro získání šířky vozovky 5,50m.

V km 1,712 bude provedena úplná obnova příčného propustku DN 600. Pod propustkem bude provedena výměna podloží v tl. 300 mm (2x150 mm z ŠDb 0/63) pro dosažení Edef2min. = 45 MPa na základové spáře.

Mostní objekt je navržen s převáděnou komunikací s kategoriálním uspořádáním dle ČSN 73 6110 a 73 6101 šířce 7,50m. Kategorie komunikace je MS2 9/7,5/50. Volná šířka vozovky komunikace je tedy 6,50m ($0+3,25+3,25+0=6,50\text{m}$). Šířkové uspořádání mostního objektu je dle ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů, potažmo 73 6101 – Projektování silnic a dálnic a 73 6110 – Projektování místních komunikací. Levá i pravá strana vozovky komunikace je osazena zádržným systémem dle ČSN 73 6201. Celková volná šířka mostu je 9,00m. Mostní objekt je navržen jako šikmý s pravou šikmostí 63,26°. Celková délka mostu je 31,443m s délkou přemostění 23,514m (kolmá 21,00m). Mostní objekt a předmostí objektu jsou navrženy s pravostranným chodníkem šířky 2,25m (1,50m šířka pruhů chodníku), a levostrannou římsou šířky 0,80m. Délka přemostění je navržena s ohledem na požadavky povodí Labe a skutečnosti, že stavba se nachází v intravilánu obce v zastavěné části. Délka přemostění je navržena v souladu s postupem prací a realizací založení objektu v místě stávajících opěr mostu.

S ohledem na skutečnost, že mostní objekt slouží jako most přes stálý vodní tok (řeka Loučná), je velikost mostního otvoru navržena proporčně s maximální šířkou a výškou. Velikost navrhovaného mostního otvoru nového mostu je celkem 44,50m². Velikost stávajícího mostního otvoru je 37,80m². Velikost nového otvoru tedy je větší celkem 1,18x.

Kóta podhledu nosné konstrukce je v ose komunikace navržena proměnná 255.688 – 255.876 m n.m. s tím, že kóta podhledu stávající konstrukce se je konstantní

255.915 m n.m. Celková šířka mostního otvoru stávajícího je 23,022m a šířka otvoru navrhovaného objektu je 23,514m.

Tvar koryta vodního toku pod mostem bude ponechán. V místě odstraněného stávajícího mostu bude rozebráno stávající opevnění břehů koryta toku s tím, že se provede nové natrasování břehů s napojením na stávající břehy v místě nátoky a výtoku.

Vlastní břehy budou vysvahovány ve sklonu 1 : 1,5 a napojeny na stávající stav. Délka úpravy břehů je navržena 20,00m. Zajištění paty břehu je navrženo betonovou patkou o průřezových rozměrech 0,40x0,80m v celé délce úpravy. 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. V rámci rekonstrukce mostu budou tyto vyústění obnoveny v novém odláždění pod mostem. Bude se jednat o obnovu vyústění DN 800 vlevo před mostem, dále vyústění DN 1000 a DN 600 vpravo před mostem. Všechny vyústění budou provedeny skrz konstrukci křídel mostu. Stávající vyústění kanalizace vpravo za mostem bude nově vyústěno mimo konstrukci mostu v opevnění koryta vodního toku.

Nově navržený mostní objekt je monolitická jednopolová rámová nosná konstrukce z předpjatou betonovou příčl s proměnnou tloušťkou a konstantní šířkou.

Založení mostního objektu je navrženo jako hlubinné na vrtaných mikropilotách umístěných vždy ve dvou řadách pod plošným základovým pasem. Konstrukce základových pasů je navržena pod rámovými stěnami nosné konstrukce mostu z monolitického železobetonu. Konstrukce mikropilot, jejich délka a uspořádání je navržena v závislosti na statickém chování nosné konstrukce.

Základové pasy jsou kloubově spojeny se stojkami rámové nosné konstrukce. Stěny rámu jsou navrženy z monolitického železobetonu s vhodně umístěnou pracovní spárou. Lícové plochy konstrukce stojek jsou ukloněny ve sklonu 6,5:1 s tím, že tloušťka stojek je proměnná a to od 0,80 do 1,80m. Šířka konstrukce stojek je navržena jako konstantní. Na konstrukce stojek rámu navazují železobetonová monolitická křídla mostu na straně vtoku a výtoku. Křídlo la. vlevo před mostem je šikmé a tvoří zároveň opěrnou zeď vodního toku. Křídlo je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vpravo před mostem je šikmé a je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vlevo za mostem je šikmé a tvoří zároveň opěrnou zeď vodního toku. Křídlo je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vpravo za mostem je rovnoběžné s osou komunikace a je vetknuto do konstrukce opěry mostu.

Vodorovná rámová příčel nosné konstrukce mostu je z monolitického předpjatého betonu proměnné tloušťky s konstantní šířkou příčného řezu. Tuhé rámové spojení stěn a desky rámu je zajištěno v tuhém rámovém koutu nosné konstrukce. Tloušťka nosné konstrukce je proměnné výšky 0,650 – 1,100m, se šířkou základního trámu 5,50m a oboustranně vyloženými konzolami 2x1,775m. Z podélného rámového trámu jsou symetricky vyloženy na obě strany chodníkové konzoly šířky 1,775m s proměnnou tloušťkou 225-475mm. Délka nosné konstrukce 27,545m (kolmá 24,60m) a šířka 9,05m. Šikmost nosné konstrukce je konstantní pravostranná 63,26°.

Na nosné konstrukci je navržena celoplošná izolace z modifikovaných AIP s pečetivou vrstvou dle ČSN 73 6242 s přetažením na spodní stavbu nosné konstrukce. Ostatní plochy betonového povrchu mostu a výběhového křídla umístěných trvale pod terénem jsou chráněny izolací proti zemní vlhkosti z asfaltového nátěru a penetračních vrstev a asfaltových pásů. Izolace vodorovné nosné konstrukce je doplněna o odvodňovací proužky z drenážního plastbetonu v odvodňovacím úžlabí. Odvodnění celoplošné izolace je svedeno odvodňovací celoplošné izolací pod podhled nosné konstrukce.

Rub konstrukce opěr a křídel 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. Rubová drenáž pak bude obetonována mezerovitým betonem. Toto uspořádání je navrženo dle ČSN 73 6244.

Přechodové oblasti obou opěr mostu jsou řešeny se standardním souvrstvím se samostatným přechodovým klínem dle ČSN 73 6244 – Přechody mostů pozemních komunikací. Nad přechodovou oblastí v kontaktu s čelem nosné konstrukce, jsou navrženy betonové prahy.

Na mostě je navržena levostranná železobetonová monolitická římsa celkové šířky 0,80m a pravostranný železobetonový monolitický chodník šířky 2,25m. Vyložená římsová a chodníková část přes nosnou konstrukci a konstrukci křídel je široká 250mm s výškou římsy 550mm. Na konstrukci chodníků je navrženo zábradlí v. 1,10 m se svislou výplní. Zábradlí je kotveno prostřednictvím patních plechů a kotev do konstrukce monolitického chodníku a římsy.

V konstrukci pravostranného chodníku na mostě budou osazeny plastové chráničky kruhového profilu s průměry 75/61mm v celkovém počtu 5ks. V konstrukci levostranné římsy na mostě budou osazeny plastové chráničky kruhového profilu s průměry 110/94mm v celkovém počtu 2ks.

Odrážná část konstrukce římsy a chodníku je navržena se zkosením 5:1 dle VL-4:2008 a TP 167.

Na předmostích na chodníky na mostě navazují stávající chodníky. Na konstrukci římsy na mostě navazují rampová napojení. V místě ukončení chodníků, nebo rampových napojení, u místních komunikací bude provedeno snížení obruby na 20mm.

Výkopy pro výstavbu mostního objektu 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 na březích vodního toku. Zde bude vždy vybudována tabulová jímka na začátku a konce úpravy koryta vodního toku a voda bude převedena trubami přes staveniště, případně bude volně téci mezi těsníci tabulovými jímkami.

Konstrukce vozovky je navržena ze tří vrstev asfaltového betonu s podkladními vrstvami vozovky. Konstrukce vozovky na mostě a na předmostích vychází z TP 170 – Návrh vozovek pozemních komunikací dle TDZ (třídy dopravního zatížení) odpovídající sčítání dopravy v daném úseku z roku 2010. Zde se vychází TDZ V. Celková tloušťka konstrukce vozovky na předmostích je tedy 420mm s tím, že na mostě jsou převedeny asfaltobetonové vrstvy v podobě ohrubné vrstvy a ochrany izolace.

Na začátku a konci mostu bude osazena tabulka s evidenčním číslem mostu ve smyslu ČSN 73 6220 a 73 6221.

Na nosné konstrukci mostu (pravobřežním křídle opěry O1.) bude osazena tabulka s letopočtem výstavby provedena vtiskem do betonu dle požadavku ČSN 73 6201.

Odvodnění povrchu vozovky je navrženo gravitačně na předmostí.

Na předmostích jsou navrženy rampová napojení konstrukce římsy a chodníky jsou napojeny na stávající chodníky. Vlevo před a za mostem jsou navrženy rampová napojení délky 2,50m orámovaná betonovými silničními nebo záhonovými obrubníky do betonového lože. Rampová napojení jsou navržena s odlážděním z kamenné dlažby do betonového lože. V místech ukončení rampových napojení je provedeno snížení obruby na 20mm. Stávající chodník vpravo před a za mostem bude rozebrán a bude provedena jeho obnova ze zámkové dlažby do šterkového lože. Chodník bude lemován silničními obrubníky do betonového lože.

Vlevo před mostem bude provedena obnova stávajícího oplocení. Stávající oplocení bude během stavby odstraněno a po dokončení stavby bude provedeno oplocení nové. Bude se jednat o novou konstrukci monolitického betonového základu, konstrukci podezdívky z tvárnic ztraceného bednění a novou ocelovou výplň oplocení, případně dřevěnou (bude upřesněno majitelem pozemku).

Vpravo před mostem bude v odláždění pod mostem vybudováno nové revizní schodiště.

Mostní konstrukce je navržena pro silniční zatížení ČSN EN 1991-2.

Součástí akce je i úprava komunikace III/3152 v celkové délce 460,00m. V dané délce bude provedeno frézování ohrubné a podkladní vrstvy vozovky včetně vytěžení

kompletní konstrukce komunikace. Kompletní úprava konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 v tloušťce 420 mm.

Vlevo za mostem podél komunikace III/3152 a podél přilehlé místní komunikace vpravo před mostem v dotčených plochách bude provedeno svahování násypu tělesa komunikace s ohumusováním svahu, dosypávkou krajnic a zpevněním krajnic ze štěrkodrti.

Konstrukce nezpevnění krajnice a násypu krajnic budou provedeny dle výkresové dokumentace. Svahy násypu tělesa komunikace a dotčené plochy v okolí mostu budou ohumusovány tl. 150 mm s osetím.

Vpravo před mostem bude provedena obnova konstrukce místní komunikace v délce cca 12,0m. Skladba konstrukce vozovky bude provedena v tl. 420mm jako na hlavní silnici.

V prostoru před a za mostem vpravo budou osazeny svislé dopravní značky. Vpravo před mostem bude osazena svislá dopravní značka 1x P02 – Hlavní pozemní komunikace. Na místní komunikaci vpravo před mostem budou osazeny svislé dopravní značky 1x B01 - Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech a dodatková tabulka 1x E12 – text (mimo zásobování). Dále zde bude osazena svislá dopravní značka 1x P04 – Dej přednost v jízdě. Vpravo za mostem bude osazena dopravní značka 1x A02a – Dvojitá zatáčka, první vpravo.

Na mostě budou osazeny zpět hladinoměry ve správě obce Zámorsk. Na opěře O1. vpravo bude umístěna měřičská lať a v polovině mostu na konstrukci zábradlí bude umístěno hladinoměrné čidlo kategorie C vše ve správě obce Zámorsk. Polohy a umístění hladinoměrů bude provedeno vždy po dohodě s jeho správcem, tzn. po dohodě s obcí.

Poznámka:

Na základě požadavku a podmínek stavebního úřadu, byla akce v úseku km 0,076 80 – 0,220 79 podrobena změně stavby před dokončením (ZSPD). ZSPD byla vyvolána, z důvodu dodatečného návrhu chodníku podél pravého okraje silnice III/3152 v rámci samostatné a související akce "Chodník podél silnice III/3152-Zámorsk". ZSPD spočívala ve směrové, výškové a šířkové úpravě původního návrhu rekonstrukce silnice III/3152.

Původní návrh chodníku související akce "Chodník podél silnice III/3152-Zámorsk", bude v rámci RDS a během realizace koordinován s návrhem v úseku silnice III/3152, který byl dotčený ZSPD.

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 dodavatelské firmy. Zdroje energie budou vedeny dočasnými přípojkami v režii dodavatelské firmy.

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 dodavatelem stavby v rámci stavby.

Zařízení staveniště i vlastní staveniště bude zabezpečeno z prostředků dodavatelské firmy. Zařízení staveniště je 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 stavenišťem, tak i při činnostech, které se stavbou souvisejí.

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

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

Druh	Název
030104*	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, obsahující nebezpečné látky
Ostanovis 30105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotřísková deska, dřevěná dýha, neuvedené pod číslem 03 01 04
080111*	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky
080112	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11
080199	Odpady jinak blíže neurčené
120101	Piliny a třísky železných kovů
120102	Úlet železných kovů
120103	Piliny a třísky neželezných kovů
120104	Úlet neželezných kovů
120105	Plastové hobliny a třísky
120113	Odpady ze svařování
140602*	Jiná halogenová rozpouštědla a směsi rozpouštědel
140603*	Jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel
150101	Papírové a lepenkové obaly
150102	Plastové obaly
150103	Dřevěné obaly
150104	Kovové obaly
150105	Kompozitní obaly
150106	Směsné obaly
150110*	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné
170101	Beton
170102	Cihly
170103	Tašky a keramické výrobky
170106*	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06
170201	Dřevo
170202	Sklo
170203	Plasty
170204*	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 170601 a 170603
170903*	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 170901, 170902, 170903

Odpady vznikající v prostoru stavebního dvora

Druh	Název
------	-------

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

Nakládání s odpady

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

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

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

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

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

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

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

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

Celkové produkované množství a druhy odpadů

Stavební objekt	SO 101	SO 002	SO 201	SO 301	SO 401	SO 451	SO 501	CELKEM
Odpad z demolice								
Kámen, beton, železobeton, suť	201,0	280,0	1741,0	21,0	0,0	0,0	0,0	2243,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[t]	[t]	[t]	[t]	[t]	[t]	[t]	[t]
Zemina, hlšina	1957,0	1773,0	800,0	148,0	4,0	0,0	120,0	4802,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
Sediment a zemina z vodního toku s rozbořem zeminy	0,0	0,0	363,0	0,0	0,0	0,0	0,0	363,0
(skládka odpadu v režii dodavatele s poplatkem)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]
Frézovaný materiál z konstrukce vozovky	887,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	887,0
(ukládka na skládku SÚS Pardubického kraje)	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]	[m³]

2.1.9. Základní předpoklady výstavby

Realizace stavby se předpokládá v roce 2025.

Členění na etapy:

Projektová dokumentace PDPS počítá s realizací akce v jedné stavební sezoně a ve třech stavebních etapách.

V 1. Etapě bude provedeno dočasné dopravní opatření SO 002 (mostní provizorium) pro SO 201 a jeho výstavba.

V 2. Etapě bude proveden SO 101 – Silnice III/3152 v 1. (km 0,057-0,160) a 2. Úseku (km 0,160 – 1,340)

Ve 3. Etapě bude proveden SO 101 – Silnice III/3152 ve 3. Úseku (km 1,340 – 1,810).

Akce rekonstrukce silnice je řešena v souladu s obecným stavebním postupem stavebních prací od předání staveniště přes demolice, výstavbu rekonstrukce objektu až po předání stavby do užívání.

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

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

2.1.11. Orientační náklady stavby

Orientační náklady na zřízení stavby jsou 50 000 000 Kč. Odhadovaná cena je uvažována vyšší hodnotou.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

2.2.1. Urbanismus

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

2.2.2. Architektonické řešení

Celkový architektonický vzhled nových konstrukcí vychází z požadavků investora a dotčených orgánů.

2.3. Celkové technické řešení stavby

2.3.1. Popis celkové koncepce technického řešení

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci stávající komunikace III/3152 v rozsahu obnovy krytu pomocí recyklace za studena bez nadvýšení v intravilánu a s nadvýšením krytu o 100 mm v extravilánu s obnovou stávajícího odvodnění v podobě výměny a doplnění uličních vpustí, v podobě pročištění příkopů s reprofilací a v podobě obnovy příčného propustku a podélných zatrubnění příkopů.

V rámci této akce bude provedena obnova mostu ev.č. 3152-2 v podobě úplné demolice a výstavbou mostu nového. Demolice mostu vyvolá přeložky inženýrských vedení jako je sdělovací vedení ve správě Cetin a.s., veřejného osvětlení ve správě obce Zámorsk a vodovodu ve zprávě VaK Vysoké Mýto. Tyto sítě budou během výstavby dočasně přeloženy na mostní provizorium a trvale přeloženy do chrániček uložených v chodníku mostu nového. Rozsah úpravy komunikace je definován touto projektovou dokumentací, která navazuje na provedený diagnostický průzkum a návrh rekonstrukce na vybraném úseku silnice III/3152 firmou M.I.S., a.s. a na stávající stav silnice III/3152.

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. Směrové a výškové řešení nivelety nezpůsobí zvýšenou spotřebu pohonných hmot při provozu dopravních prostředků.

2.3.3. Celková spotřeba vody

Stavba nevyžaduje 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 standardním 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

V místech nových částí chodníků jako třeba u středového ostrůvku v km 0,380 nebo u mostu přes Loučnou, budou chodníky řešeny jako bezbariérové (pozemní a inženýrské objekty) ve smyslu vyhlášky 146/08 Sb.. Řešení detailů, vybavení a použité prvky bezbariérových úprav budou provedeny dle vyhl. č. 398/09 Sb.

2.4.1. Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Směrové a výškové jsou silniční obruby navrženy v hraně krytu silnice přilehlé komunikace. Šířka chodníků je min. 1,5 m. Podélné sklony jsou odvozeny od podélných

sklonů přilehlé komunikace a konfigurace stávajícího terénu. Jedná se o hodnoty v rozmezí 5,60 a 1,5 % a příčný sklon je 2,0% směrem do vozovky. U bezbariérového řešení je příčný sklon povolen v místě snížení obruby max. 12,5%. Základní podsádka obruby je +120 mm. V místech pro přecházení v místě napojení chodníku budou provedeny snížené obruby na +2,0cm. Povrch chodníku bude splňovat požadavky na protiskluznost povrchu. Nášlapná vrstva bude mít součinitel smykového tření nejméně 0,5. Ve sklonu bude součinitel smykového tření nejméně $0,5 + \tan \alpha$.

2.4.2. Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením

Vodící linii chodníku pro osoby se zrakovým postižením tvoří záhonový obrubník vyvýšený o +60 mm.

Podél snížených obrub budou provedeny varovné pásy šířky 400mm ze slepecké, reliéfní dlažby kontrastní vůči okolnímu povrchu (červená).

2.4.3. Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením

Není řešeno.

2.4.4. Použití výrobků pro bezbariérová řešení

Stavební výrobky použité pro bezbariérové řešení musí splňovat požadavky nařízení vlády 163/2002Sb. – Technické požadavky na stavební výrobky a technické návody TZUS 12.03.04.-06. „Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“.

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. Pozemní komunikace

2.6.1.1. SO 101 – Silnice III/3152

Jedná se o dopravní stavbu, která řeší rekonstrukci silnice III/3152 v délce 1753,00 m a rekonstrukci mostu přes Loučnou.

Začátek úseku ev.km 2,745 liniového staničení silnice III/3152 = km 0,057 00 lokálního staničení akce

Konec úseku ev.km 0,992 liniového staničení silnice III/3152 = km 1,810 00 lokálního staničení akce.

Na základě výsledků diagnostiky vozovky byly provedeny návrhy v podobě úpravy krytu a ty v projektové dokumentaci aplikovány na 3 úseky rekonstruované části silnice III/3152.

1. Úsek:

Na začátku úseku silnice III/3152 km 0,057 00 (ZÚ) – 0,160 00 dle projektového staničení bude provedena obnova asfaltového krytu v tl. 100 mm.

V tomto úseku zůstane stávající šířkové uspořádání. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 7,0 – 7,5 m. Stávající nezpevněné krajnice budou sejmuty od nánosů a obnoveny ze štěrku tl. 100 mm v min. šířce 0,50 m.

2.Úsek:

V intravilánovém úseku silnice III/3152 – km 0,160 00 – 1,340 00 bude provedena recyklace za studena na místě s přídavkem cementu 32,5 R v dávkování 5% a 3 % asfaltové emulze a drceného kameniva v tloušťce 150 mm dle TP 208 „Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena“ a v podobě pokládky podkladní vrstvy z ACP 16 + CRmB tl. 60 mm a obrusné vrstvy z ACO 11 tl. 40 mm – bez nadvýšení krytu.

V tomto úseku zůstane stávající šířkové uspořádání. Pouze na mostě ev.č. 3152-2 a na jeho předmostích bude provedena návrhová kategorie S 7,5. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 5,5 – 6,5 m. Z důvodu provádění recyklace na místě bude provedena výšková a směrová úprava silničních betonových obrub s předláždění chodníku. Poškozené obruby budou vyměněny za nové. Ve vnitřních hranách směrových oblouků v úsecích výskytu síťových trhlin budou osazeny nové silniční obruby s podsádkou 120 mm podél nichž bude voda, která poruchy způsobuje, sváděna do uličních vpustí. Stávající uliční vpustí budou vybourány a nahrazeny novými včetně přípojek. Celkem se jedná o 27 ks uličních vpustí a 5 ks nové.

3.Úsek:

V extravilánovém úseku silnice III/3152 – km 1,340 00 – 1,810 00(KÚ) bude provedena recyklace za studena na místě s přídavkem cementu 32,5 R v dávkování 5% a 3 % asfaltové emulze a drceného kameniva v tloušťce 150 mm dle TP 208 „Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena“ a s nadvýšením krytu o 100 mm v podobě pokládky podkladní vrstvy z ACP 16 + CRmB tl. 60 mm a obrusné vrstvy z ACO 11 tl. 40 mm. V tomto úseku se stávající šířka obrusného krytu vozovky pohybuje v rozmezí cca 4,8 – 5,6 m. V celém úseku chybí nezpevněné krajnice min š. 500 mm. Na základě požadavků správce bude v celé délce úseku provedeno doplnění krajnic a úprava šířky vozovky na min. 5,50 m. Stávající kraje budou odtěženy a násypem rozšířeny pro umístění krajnic š. 500 m a pro získání šířky vozovky 5,50 m.

V km 1,712 bude provedena úplná obnova příčného propustku DN 600. Pod propustkem bude provedena výměna podloží v tl. 300 mm (2x150 mm z ŠDb 0/63) pro dosažení Edef2min. = 45 MPa na základové spáře.

V úseku km 1,420-1,810 po levé straně komunikace dle staničení PD, se nachází stávající podzemní kabel VO ve správě Obce Zámorsk. Vzhledem k nejisté poloze, bude tento kabel v případě obnažení stranově přeložen v délce cca 410 m.

Obecně:

V místech napojení vedlejších komunikací, sjezdů a přilehlých zástaveb v trase, bude niveleta ponížena s výškovým přizpůsobením vůči stávajícímu stavu provedením odtěžení rozrytého stávajícího materiálu (krytu) v tl. 100 mm a pod odtěžení v případě zjištění nevhodnosti materiálu pro recyklaci bude tento materiál odtěžen v tl. 150 mm a nahrazen stávajícím materiálem vyzískaným z rozebraného stávajícího krytu a zrecyklován.

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

Návrh směrového vedení trasy vychází ze stávajícího směrového vedení komunikace III /3152 a oprava je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci této akce k žádné změně směrového průběhu III /3152 nedojde.

Stávající krajnice budou očištěny od nánosů a upraveny na základní šířku 0,50 m se zpevněním ze štěrku tl. 100 mm a s doplněním směrových sloupků. Veškeré stávající

svislé dopravní značení bude vyměněno za nové a v extravilánové části budou doplněny směrové sloupky a provedeno vodorovné dopravní značení. Z důvodu rozšíření silničního tělesa o krajnice a příkopy bude provedeno pokácení 12 ks stromů v úseku km cca 1,600 – 1,810 00 (KÚ).

Odvodnění komunikace v rámci tohoto objektu bude zachováno stávající s obnovou patních příkopů, podélných zatrubnění příkopů a příčných propustků a to v podobě pročištění či částečné nebo úplné výměny.

Poznámka:

Na základě požadavku a podmínek stavebního úřadu, byla akce v úseku km 0,076 80 – 0,220 79 podrobena změně stavby před dokončením (ZSPD). ZSPD byla vyvolána, z důvodu dodatečného návrhu chodníku podél pravého okraje silnice III/3152 v rámci samostatné a související akce "Chodník podél silnice III/3152-Zámorsk". ZSPD spočívala ve směrové, výškové a šířkové úpravě původního návrhu rekonstrukce silnice III/3152.

Původní návrh chodníku související akce "Chodník podél silnice III/3152-Zámorsk", bude v rámci RDS a během realizace koordinován s návrhem v úseku silnice III/3152, který byl dotčený ZSPD.

NÁVRH KOMUNIKACE

Kategorie komunikace

1.Úsek - km 0,057 00 (ZÚ) – 0,160 00:

V tomto úseku zůstane stávající šířkové uspořádání. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 7,0 – 7,5 m. Stávající nezpevněné krajnice budou sejmuty od nánosů a obnoveny ze štěrkodrti tl. 100 mm v min. šířce 0,50 m.

2.Úsek - km 0,160 00 – 1,340 00

V tomto úseku zůstane stávající šířkové uspořádání. Pouze na mostě ev.č. 3152-2 a na jeho předmostích bude provedena návrhová kategorie S 7,5. Stávající šířka obrusného krytu vozovky se pohybuje v rozmezí cca 5,5 – 6,5 m.

3.Úsek - km 1,340 00 – 1,810 00(KÚ)

V tomto úseku se stávající šířka obrusného krytu vozovky pohybuje v rozmezí cca 4,8 – 5,6 m. V celém úseku chybí nezpevněné krajnice min š. 500 mm. Na základě požadavků správce bude v celé délce úseku provedeno doplnění krajnic a úprava šířky vozovky na min. 5,50 m. Stávající kraje budou odtěženy a násypem rozšířeny pro umístění krajnic š. 500 m a pro získání šířky vozovky 5,50m

Směrové řešení a výškové řešení

Návrh směrového vedení trasy vychází ze stávajícího směrového vedení komunikace III /3152 a oprava je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci této akce k žádné změně směrového průběhu III /3152 nedojde. Osa komunikace je přizpůsobena a odvozena od stávajícího směrového vedení. Navržené směrové řešení komunikace je patrné z přílohy č. B.3 Koordinační situace.

Návrh výškového vedení trasy vychází ze stávajícího výškového vedení komunikace III /3152 a oprava je tomuto stavu přizpůsobena. V rámci této akce v intravilánových ke změně výškového průběhu III /3152 nedojde a v extravilánových částech dojde k nadvýšení krytu o 100 mm.

Konstrukce vozovky

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY – OBNOVA ASFALTOVÉHO KRYTU – KM 0,000 – 0,160 00:

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11	40 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
• SPOJOVACÍ POSTŘIK KATION. ASF. EMULZÍ	PS-C 0,30 kg/m ²		ČSN 73 6129:2016
• ASFALTOVÝ B. MOD. PRYŽOVÝM GRANULÁTEM	ACP + CRmB	60 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121, TP 148
(vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)			
• SPOJOVACÍ POSTŘIK KATION. ASF. EMULZÍ	PS-C 0,50 kg/m ²		
• FRÉZOVÁNÍ		100 mm	
CELKEM OBNOVA		100 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY – RECYKLACE ZA STUDENA BEZ NADVÝŠENÍ – KM 0,160 – 1,340 00 :

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11	40 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
• SPOJOVACÍ POSTŘIK KATION. ASF. EMULZÍ	PS-C		ČSN 73 6129:2016
• ASFALTOVÝ B. MOD. PRYŽOVÝM GRANULÁTEM	ACP+ CRmB	60 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
(vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)			
• INFILTRAČNÍ POSTŘIK S PODRCENÍM DRCENÝM KAMENIVEM FRAKCE 4/8 do 2kg/m ²			PI-C
• REC. ZA STU. NA MÍSTĚ S REPROFILACÍ	RS 0/32 CA TP 208	150 mm	Edef2min. = 130 MPa
• FRÉZOVÁNÍ		100 mm	
NADVÝŠENÍ		0 mm	
CELKEM		250 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE VOZOVKY – RECYKLACE ZA STUDENA S NADVÝŠENÍM – KM 1,340 – 1,810 00 (KÚ):

• ASFALTOVÝ BETON	ACO 11	40 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
• SPOJOVACÍ POSTŘIK KATION. ASF. EMULZÍ	PS-C		ČSN 73 6129:2016
• ASFALTOVÝ B. MOD. PRYŽOVÝM GRANULÁTEM	ACP+ CRmB	60 mm;	ČSN EN 13 108-1:2008, ČSN 73 6121
(vrstva se zvýšenou odolností proti kopírování trhlin)			
• INFILTRAČNÍ POSTŘIK S PODRCENÍM DRCENÝM KAMENIVEM FRAKCE 4/8 do 2kg/m ²			PI-C
• REC. ZA STU. NA MÍSTĚ S REPROFILACÍ	RS 0/32 CA TP 208	150 mm	Edef2min. = 130 MPa
NADVÝŠENÍ		100 mm	
CELKEM		250 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE DĚLÍČÍHO OSTRŮVKU DLE TP 170: NÚP D1, D-1, TDZ VI, PIII - BETONOVÁ DLAŽBA:

• BETONOVÁ DLAŽBA	DL I	tl. 80 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE-DRCENÉ KAMENIVO FR. 4-8 MM	L	tl. 40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• SMĚS Z KAMENIVA STMELENÁ CEMENTEM	SC C8/10	tl. 120 mm	ČSN 73 61 24-1
• Edef= 75 MPa dle ČSN 736126-1			
• ŠTĚRKODRŤ	SD _A fr.0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 60 MPa dle ČSN 736133			
CELKEM		tl. 390 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE CHODNÍKU (NOVÁ DLAŽBA NEBO PŘEDLAŽDĚNÍ ZE STÁVAJÍCÍ) DLE TP 170: D2-D-1, CH, P III:

• BETONOVÁ DLAŽBA	DL I	tl. 60 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE-DRCENÉ KAMENIVO FR. 4-8 MM	L	tl. 30 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 50 MPa dle ČSN 736126-1			
• ŠTĚRKODRŤ	SD _A fr.0-32	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 30 MPa dle ČSN 736133			
CELKEM		tl. 240 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE PŘEJEZDNÉHO CHODNÍKU VE VJEZDECH (NOVÁ DLAŽBA NEBO PŘEDLAŽDĚNÍ ZE STÁVAJÍCÍ) DLE TP 170: NÚP D1, D-1, TDZ VI, PIII:

• BETONOVÁ DLAŽBA	DL I	tl. 80 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE-DRCENÉ KAMENIVO FR. 4-8 MM	L	tl. 40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• SMĚS Z KAMENIVA STMELENÁ CEMENTEM	SC C8/10	tl. 120 mm	ČSN 73 61 24-1
• Edef= 75 MPa dle ČSN 736126-1			

• STĚRKODRŤ	SDA fr.0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 60 MPa dle ČSN 736133			
CELKEM		tl. 390 mm	

SKLADBA KONSTRUKCE PŘEJEZDNÝCH PLOCH ZE ŽULOVÝCH KOSTEK (NOVÁ DLAŽBA NEBO PŘEDLÁŽDĚNÍ ZE STÁVAJÍCÍ) DLE TP 170: D1-D-1, TDZ VI, P III:

• ŽULOVÁ DLAŽBA	DL I	tl. 100 mm	ČSN 73 6131
• LOŽE-DRČENÉ KAMENIVO FR. 4-8 MM	L	tl. 40 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• SMĚS Z KAMENIVA STMELENÁ CEMENTEM	SC C8/10	tl. 120 mm	ČSN 73 61 24-1
• Edef= 75 MPa dle ČSN 736126-1			
• STĚRKODRŤ	SDA fr.0-63	tl. 150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 736126-1
• Edef= 60 MPa dle ČSN 736133			
CELKEM		tl. 410 mm	

2.6.2. Mostní objekty a zdi

2.6.2.1. SO 201 - Most ev.č. 3152-2

S ohledem na stavební stav stávajícího mostního objektu je v místě stávajícího objektu navržen nový mostní objekt z monolitického betonu.

Nově navržený mostní objekt je navržen s odpovídající tloušťkou vodorovné části nosné konstrukce jako rámová konstrukce. S ohledem na navržený typ nosné konstrukce a uspořádání koryta toku na straně vtoku a výtoku je navržen nový mostní otvor s šířkou odpovídající požadavkům povodí a otvoru pod stávajícím mostem (vzhledem k výšce hladiny Q100 a skutečnosti, že most se nachází v intravilánu s zastavěné části obce). Mostní otvor je navržen dle požadavku ČSN 73 6201: 2008 - Projektování mostních objektů. Mostní nosná konstrukce je navržena na zatížení dle ČSN EN 1991-1-1, 1991-2 a norem zatížení konstrukcí souvisejících.

Tento objekt tedy počítá s kompletní demolicí stávajícího mostního objektu. Objekt pak zahrnuje kompletní výstavbu nového mostního objektu včetně uvedení dotčených ploch do původního stavu. Objekt zahrnuje kácení drobného křoví a zeleně před a za mostem v prostoru vymezené stavby daného počtu listnatých stromů průměru do 30cm. Tyto práce jsou zahrnuty v objektu SO 201. V zájmovém území se nachází stávající inženýrské sítě.

Demolice stávajícího mostního objektu je navržena v plném rozsahu včetně rozebrání vozovky komunikace III/3152 v délce 60,0m (vrámci SO 201).

Součástí demoličních prací je rozebrání nejnútnejšího rozsahu břehů koryta toku s ohledem na výstavbu mostu.

Stávající mostní objekt bude vybourán v následujícím sledu:

- Odfrézování asfaltobetonových vrstev konstrukce vozovky,
- Odstranění svislých dopravních značek před a za mostem,
- Sejmutí krajnic včetně odstranění,
- Odstranění mostního příslušenství a vybavení mostu,
- Odstranění konstrukce vozovky na mostě,
- Vytěžení konstrukce vozovky na předmostích,
- Zajištění vodního toku jeho převedením přes staveniště (tabulové jímky nebo zatrubnění),
- Demolice stávající vodorovné nosné konstrukce,
- Demolice konstrukce opěr a křídel spodní stavby,
- Vybourání základových konstrukcí,
- Rozebrání opevnění pod mostem.

Mostní objekt je navržen s převáděnou komunikací skategorijním uspořádání dle ČSN 73 6110 a 73 6101 šířce 7,50m. Kategorie komunikace je MS2 9,0/7,5/50. Volná šířka vozovky komunikace je tedy 6,50m (0+3,25+3,25+0=6,50m). Šířkové uspořádání

mostního objektu je dle ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů, potažmo 73 6101 – Projektování silnic a dálnic a 73 6110 – Projektování místních komunikací. Levá i pravá strana vozovky komunikace je osazena zádržným systémem dle ČSN 73 6201. Celková volná šířka mostu je 9,00m. Mostní objekt je navržen jako šikmý s pravou šikmostí 63,26°. Celková délka mostu je 31,443m s délkou přemostění 23,514m (kolmá 21,00m). Mostní objekt a předmostí objektu jsou navrženy s pravostranným chodníkem šířky 2,25m (1,50m šířka pruhů chodníku), a levostrannou římsou šířky 0,80m. Délka přemostění je navržena s ohledem na požadavky povodí Labe a skutečnosti, že stavba se nachází v intravilánu obce v zastavěné části. Délka přemostění je navržena v souladu s postupem prací a realizací založení objektu v místě stávajících opěr mostu.

S ohledem na skutečnost, že mostní objekt slouží jako most přes stálý vodní tok (řeka Loučná), je velikost mostního otvoru navržena proporčně s maximální šířkou a výškou. Velikost navrhovaného mostního otvoru nového mostu je celkem 44,50m². Velikost stávajícího mostního otvoru je 37,80m². Velikost nového otvoru tedy je větší celkem 1,18x.

Kóta podhledu nosné konstrukce je v ose komunikace navržena proměnná 255.688 – 255.876 m n.m. s tím, že kóta podhledu stávající konstrukce se je konstantní 255.915 m n.m. Celková šířka mostního otvoru stávajícího je 23,022m a šířka otvoru navrhovaného objektu je 23,514m.

Tvar koryta vodního toku pod mostem bude ponechán. V místě odstraněného stávajícího mostu bude rozebráno stávající opevnění břehů koryta toku s tím, že se provede nové natrasování břehů s napojením na stávající břehy v místě nátoky a výtoku.

Vlastní břehy budou vysvahovány ve sklonu 1 : 1,5 a napojeny na stávající stav. Délka úpravy břehů je navržena 20,00m. Zajištění paty břehu je navrženo betonovou patkou o průřezových rozměrech 0,40x0,80m v celé délce úpravy. 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. V rámci rekonstrukce mostu budou tyto vyústění obnoveny v novém odláždění pod mostem. Bude se jednat o obnovu vyústění DN 800 vlevo před mostem, dále vyústění DN 1000 a DN 600 vpravo před mostem. Všechny vyústění budou provedeny skrz konstrukci křídel mostu. Stávající vyústění kanalizace vpravo za mostem bude nově vyústěno mimo konstrukci mostu v opevnění koryta vodního toku.

Nově navržený mostní objekt je monolitická jednopolová rámová nosná konstrukce z předpjatou betonovou příčl s proměnnou tloušťkou a konstantní šířkou.

Založení mostního objektu je navrženo jako hlubinné na vrtaných mikropilotách umístěných vždy ve dvou řadách pod plošným základovým pasem. Konstrukce základových pasů je navržena pod rámovými stěnami nosné konstrukce mostu z monolitického železobetonu. Konstrukce mikropilot, jejich délka a uspořádání je navržena v závislosti na statickém chování nosné konstrukce.

Základové pasy jsou kloubově spojeny se stojkami rámové nosné konstrukce. Stěny rámu jsou navrženy z monolitického železobetonu s vhodně umístěnou pracovní spárou. Lícové plochy konstrukce stojek jsou ukloněny ve sklonu 6,5:1 s tím, že tloušťka stojek je proměnná a to od 0,80 do 1,80m. Šířka konstrukce stojek je navržena jako konstantní. Na konstrukce stojek rámu navazují železobetonová monolitická křídla mostu na straně vtoku a výtoku. Křídlo la. vlevo před mostem je šikmé a tvoří zároveň opěrnou zeď vodního toku. Křídlo je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vpravo před mostem je šikmé a je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vlevo za mostem je šikmé a tvoří zároveň opěrnou zeď vodního toku. Křídlo je založeno samostatně na monolitickém základovém pasu. Křídlo vpravo za mostem je rovnoběžné s osou komunikace a je vetknuto do konstrukce opěry mostu.

Vodorovná rámová příčel nosné konstrukce mostu je z monolitického předpjatého betonu proměnné tloušťky s konstantní šířkou příčného řezu. Tuhé rámové spojení stěn a desky rámu je zajištěno v tuhém rámovém koutu nosné konstrukce. Tloušťka nosné konstrukce je proměnné výšky 0,650 – 1,100m, se šířkou základního trámu 5,50m a

oboustranně vyloženými konzolami 2x1,775m. Z podélného rámového trámu jsou symetricky vyloženy na obě strany chodníkové konzoly šířky 1,775m s proměnnou tloušťkou 225-475mm. Délka nosné konstrukce 27,545m (kolmá 24,60m) a šířka 9,05m. Šikmost nosné konstrukce je konstantní pravostranná 63,26°.

Na nosné konstrukci je navržena celoplošná izolace z modifikovaných AIP s pečetící vrstvou dle ČSN 73 6242 s přetažením na spodní stavbu nosné konstrukce. Ostatní plochy betonového povrchu mostu a výběhového křídla umístěných trvale pod terénem jsou chráněny izolace proti zemní vlhkosti z asfaltového nátěru a penetračních vrstev a asfaltových pásů. Izolace vodorovné nosné konstrukce je doplněna o odvodňovací proužky z drenážního plastbetonu v odvodňovacím úžlabí. Odvodnění celoplošné izolace je svedeno odvodňovači celoplošné izolace pod podhled nosné konstrukce.

Rub konstrukce opěr a křídel 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. Rubová drenáž pak bude obetonována mezerovitým betonem. Toto uspořádání je navrženo dle ČSN 73 6244.

Přechodové oblasti obou opěr mostu jsou řešeny se standardním souvrstvím se samostatným přechodovým klínem dle ČSN 73 6244 – Přechody mostů pozemních komunikací. Nad přechodovou oblastí v kontaktu s čelem nosné konstrukce, jsou navrženy betonové prahy.

Na mostě je navržena levostranná železobetonová monolitická římsa celkové šířky 0,80m a pravostranný železobetonový monolitický chodník šířky 2,25m. Vyložená římsová a chodníková část přes nosnou konstrukci a konstrukci křídel je široká 250mm s výškou římsy 550mm. Na konstrukci chodníků je navrženo zábradlí v. 1,10 m se svislou výplní. Zábradlí je kotveno prostřednictvím patních plechů a kotev do konstrukce monolitického chodníku a římsy.

V konstrukci pravostranného chodníku na mostě budou osazeny plastové chráničky kruhového profilu s průměry 75/61 mm v celkovém počtu 5ks. V konstrukci levostranné římsy na mostě budou osazeny plastové chráničky kruhového profilu s průměry 110/94 mm v celkovém počtu 2ks.

Odrážná část konstrukce římsy a chodníku je navržena se zkosením 5:1 dle VL-4:2008 a TP 167.

Na předmostích na chodníky na mostě navazují stávající chodníky. Na konstrukci římsy na mostě navazují rampová napojení. V místě ukončení chodníků, nebo rampových napojení, u místních komunikací bude provedeno snížení obruby na 20 mm.

Výkopy pro výstavbu mostního objektu 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 na březích vodního toku. Zde bude vždy vybudována tabulová jímka na začátku a konce úpravy koryta vodního toku a voda bude převedena troubami přes staveniště, případně bude volně téci mezi těsníci tabulovými jímkami.

Konstrukce vozovky je navržena ze tří vrstev asfaltového betonu s podkladními vrstvami vozovky. Konstrukce vozovky na mostě a na předmostích vychází z TP 170 – Návrh vozovek pozemních komunikací dle TDZ (třídy dopravního zatížení) odpovídající sčítání dopravy v daném úseku z roku 2016. Zde se vychází TDZ V. Celková tloušťka konstrukce vozovky na předmostích je tedy 430 mm s tím, že na mostě jsou převedeny asfaltobetonové vrstvy v podobě obrusné vrstvy a ochrany izolace.

Na začátku a konci mostu bude osazena tabulka s evidenčním číslem mostu ve smyslu ČSN 73 6220 a 73 6221.

Na nosné konstrukci mostu (pravobřežním křídle opěry O1.) bude osazena tabulka s letopočtem výstavby provedena vtiskem do betonu dle požadavku ČSN 73 6201.

Odvodnění povrchu vozovky je navrženo gravitačně na předmostí.

Na předmostích jsou navrženy rampová napojení konstrukce římsy a chodníky jsou napojeny na stávající chodníky. Vlevo před a za mostem jsou navrženy rampová

nápojení délky 2,50m orámovaná betonovými silničními nebo záhonovými obrubníky do betonového lože. Rampová nápojení jsou navržena s odlážděním z kamenné dlažby do betonového lože. V místech ukončení rampových nápojení je provedeno snížení obruby na 20 mm. Stávající chodník vpravo před a za mostem bude rozebrán a bude provedena jeho obnova ze zámkové dlažby do šterkového lože. Chodník bude lemován silničními obrubníky do betonového lože.

Vlevo před mostem bude provedena obnova stávajícího oplocení. Stávající oplocení bude během stavby odstraněno a po dokončení stavby bude provedeno oplocení nové. Bude se jednat o novou konstrukci monolitického betonového základu, konstrukci podezdívky z tvárnic ztraceného bednění a novou ocelovou výplň oplocení, případně dřevěnou (bude upřesněno majitelem pozemku).

Vpravo před mostem bude v odláždění pod mostem vybudováno nové revizní schodiště.

Mostní konstrukce je navržena pro silniční zatížení ČSN EN 1991-2.

Součástí akce je i úprava komunikace III/3152 v celkové délce dle výkresové dokumentace. V dané délce bude provedeno frézování obrusné a ložné vrstvy vozovky včetně vytěžení kompletní konstrukce komunikace. Kompletní úprava konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 v tloušťce 430 mm.

Vlevo za mostem podél komunikace III/3152 a podél přilehlé místní komunikace vpravo před mostem v dotčených plochách bude provedeno svahování tělesa komunikace s ohumusováním svahu, dosypávkou krajnic a zpevněním krajnic ze šterkodrti.

Konstrukce nezpevnění krajnice a násypu krajnic budou provedeny dle výkresové dokumentace. Svahy násypu tělesa komunikace a dotčené plochy v okolí mostu budou ohumusovány tl. 150 mm s osetím.

Vpravo před mostem bude provedena obnova konstrukce místní komunikace v délce dle PD. Skladba konstrukce vozovky bude provedena v tl. 430mm jako na hlavní silnici.

V prostoru před a za mostem vpravo budou osazeny svislé dopravní značky. Vpravo před mostem bude osazena svislá dopravní značka 1x P02 – Hlavní pozemní komunikace. Na místní komunikaci vpravo před mostem budou osazeny svislé dopravní značky 1x B01 - Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech a dodatková tabulka 1x E12 – text (mimo zásobování). Dále zde bude osazena svislá dopravní značka 1x P04 – Dej přednost v jízdě. Vpravo za mostem bude osazena dopravní značka 1x A02a – Dvojitá zatáčka, první vpravo. Svislé DZ je řešeno v objektu SO 101. Vodorovné dopravní značení je také řešeno v SO 101.

Na mostě budou osazeny zpět hladinoměry ve správě obce Zámorsk. Na opěře O1. vpravo bude umístěna měřičská vodočetná lať a v polovině mostu na konstrukci zábradlí bude umístěno hladinoměrné čidlo kategorie C vše ve správě obce Zámorsk. Polohy a umístění hladinoměrů bude provedeno vždy po dohodě s jeho správcem, tzn. po dohodě s obcí.

2.6.3. Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění komunikace v rámci tohoto objektu bude zachováno stávající s obnovou patních příkopů, podélných zatrubnění příkopů a příčných propustků a to v podobě pročištění či částečné nebo úplné výměny. Povrchové odvodnění komunikace je tedy zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu vozovky do reprofilovaných patních příkopů a do uličních vpustí se zaústěním do stávající kanalizace v majetku Obce.

V km 1,712 bude provedena úplná obnova příčného propustku DN 600. Pod propustkem bude provedena výměna podloží v tl. 300 mm (2x150 mm z ŠDb 0/63) pro dosažení Edef2min. = 45 MPa na základové spáře.

2.6.3.1. SO 301 – Obnova odvodnění komunikace

Tento stavební objekt řeší obnovu části stávající dešťové kanalizace DN 500 v délce 43,27 m s vyústěním do řeky Loučná.

Kanalizační stoka má tedy délku celkem 43,27 m. Kanalizační stoka mimo kanalizačních přípojek je navržena z korugovaného PP potrubí DN 500 mm a 300 mm SN 12. Přípojka od UV20 je navržena DN 150 z hladké konstrukce PVC SN 12 v rámci SO 101.

V km 0,660 vlevo se v chodníku nachází revizní šachta stávající kanalizace, od které bude stávající potrubí ve výše uvedené délce směrově a výškově upraveno. Nově navržená trasa bude obsahovat 3 ks revizních šachet a jeden výústní objekt ve svahu koryta řeky Loučné. Do této upravované části kanalizace bude zaústěna jedna nová monolitická uliční vpust (UV 20 SO 101) s průtočným dnem, která nahrazuje stávající. Výše zmiňovaná stávající šachta bude pro správné napojení na stávající potrubí, nahrazena novou monolitickou šachtou. Uložení potrubí do vykopané rýhy šířky min. 1,60 m včetně pažení pro DN 500 a 1,30 pro DN 300 je navrženo do lože ze štěrkopísku. Obsyp potrubí je navržen z hutněného štěrkopísku. Vlastní zásyp rýhy je navržen z vhodné dobře zhutnitelné zeminy nesoudržné. Hydrologický výpočet nebyl proveden, jedná se nahrazení části stávající stoky v nepozměněné dimenzi trub. Vodotěsnost kanalizačních potrubí se prokazuje tlakovou zkouškou podle normových hodnot dle ČSN 756909 Zkoušky vodotěsnosti stok.

2.6.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Stavba neobsahuje.

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

Stavba neobsahuje.

2.6.6. Vybavení pozemní komunikace

Veškeré stávající svislé dopravní značky v předmětném úseku III/3152 budou demontovány a nahrazeny novými včetně sloupků a případně přeloženy do nové polohy a doplněny o nové - vše dle zákresu v C.4.- SITUACE TRVALÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ. Veškeré stávající svislé dopravní značky jsou zakresleny v C.4.- SITUACE TRVALÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ. Zákes byl proveden na základě pochůzky.

Nové svislé dopravní značení bude provedeno jako ocelové pozink, cedule s reflexní úpravou s fólií třídy 1. Cedule dopravních značek budou připevňovány na hliníkový sloupek – viz C.4.- SITUACE TRVALÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ. Sloupky dopravních značek budou upevňovány pomocí hliníkových patek a ocelových kotev do žb. patek.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno dle zákresu v C.4. - SITUACE TRVALÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ. Vodorovné dopravní značení bude provedeno v hladkém provedení barvou a obnoveno z dvousložkových plastů v provedení hladkém.

2.6.7. SO 401 – Přeložka vedení VO

Zřízení nového odběrného místa pro připojení VO

Pro zajištění funkčnosti stávajícího veřejného osvětlení je nutno vybudovat nový napájecí bod veřejného osvětlení z trafostanice ČEZ na p.č. 238, který zajistí připojení všech větví VO, jejichž napájení je přerušeno odstraněním vrchního vedení podél mostu.

Nový rozvaděč RVO v plastovém piliři bude osazen na p.č. 401, který je v majetku obce Zámorsk, vedle stávajícího piliře, který slouží pro napájení zařízení VAK.

Dle smlouvy s ČEZ č. 22_SOP_01_4121915961 bude připojení realizováno z pojistkového vývodu kabelové skříň osazené na trafostanici ČEZ, kabelem AYKY 4x16.

Parametry nového napájecího bodu:

- plastový rozvaděč v kompaktním piliři
- hlavní jistič 3x20A, přímé měření spotřeby
- 3x 3f vývod spínaný hodinami se soumrakovým spínačem a možností ručního sepnutí

Úpravy VO v části napájené z nového RVO

Stávající stožár výšky 6m se svítidlem E1, kolidující s nájedem na provizorní most, bude demontován a nově osazen v místě dle dokumentace. Nově umístěné svítidlo E1 bude připojeno z rozvaděče RVO kabelem AYKY-J 4x16. Ve svítidle bude osazena rozbočovací stožárová svorkovnice, ze které budou provedeny tyto připoje:

- připojení stávající větve podél silnice III/3152 směr křižovatka s E35 vyhledáním stávajícího kabelu AYKY 4x16 v zemi a jeho zapojením do svítidla E1.

- nový kabel AYKY 4x16 ke svítidlu E3 vedený překopem odbočky směr Stará Ves a ponechaným s rezervou v místě osazení E3, které bude realizováno až po opravě mostu.

- ze svítidla E3 bude připravena vývod chráničky DN63 pro trasu pod komunikací III/3152 (viz práce provedené po realizaci opravy mostu)

V místě dle situace bude v blízkost trafostanice osazeno nové svítidlo E2 (LED45W) na bezpaticovém stožáru výšky 8m, které bude zajišťovat osvětlení nájedu na provizorní most a po rekonstrukci mostu zůstane zachováno.

Svítidlo bude připojeno z rozvaděče RVO kabelem AYKY 4x16 a ze svítidla bude provedeno připojení stávajícího kabelu AYKY 4x16 směr Stará Ves, vyhledáním v zemi a naspojováním.

Stávající vrchní vedení pro větev veřejného osvětlení místní komunikace směr Janovičky je vedeno z objektu trafostanice vyvěšením přes komunikaci III/3152 zůstane zachováno. Na objektu trafostanice bude v trase toho to kabelu ve výšce cca 1.5m nad zemí osazena skříň SP1 (typ SP133), do které bude zakončeno stávající vedení. Skříň SP1 bude připojena z rozvaděče RVO kabelem AYKY 4x16 vedeným v zemi a dále v ochranné trubce po fasádě trafostanice.

Po dokončení těchto úprav může být odpojeno stávající vrchní vedení kolidující s výstavbou provizorního mostu mezi objektem trafostanice a demontovaným sloupem nn ve správě ČEZ.

Úpravy VO v části komunikace III/3152 za mostem směr Dobřív

Stávající vrchní vedení VO na sloupech ČEZ v části dle dokumentace bude demontováno včetně stávajícího svítidla u mostu na rušeném stožáru nn.

Na stávajícím ponechaném sloupu nn bude osazena skříň SP2 (typ SP133), ve které bude proveden přechod vrchního vedení do zemního kabelu AYKY 4x16. Kabel bude na sloupu uložen v ochranné trubce a v trase ve stávajícím chodníku a překopem komunikace III/3152 bude připojen do nově osazeného svítidla E5 a dále v trase podél chodníku u III/3152 ke svítidlu E4. Svítidlo E4 bude po dobu rekonstrukce osvětlovat

nájezd na provizorní most a po dokončení rekonstrukce bude otočeno a bude osvětlovat komunikaci III/3152.

Ve svítidle E5 bude osazena odbočovací svorkovnice pro možnost budoucího propojení na nový kabel směr RVO na budově Obecního úřadu.

Svítidla E4 a E5 (LED 45W) budou osazena na bezpaticových stožárech výšky 8m. Výpočet osvětlení pro referenční svítidla 24 LED je proveden pro níže uvedené parametry:

- motorová vozidla – rychlost do 50km/h + cyklisté – (chodci ne – mají chodník)
- rychlost do 50km/h – střední,
- intenzita dopravy - střední,
- doprava - smíšená,
- směrově nerozdělená komunikace - ne,
- hustota křižovatek – velká,
- pakující vozidla – ne,
- jasnost okolí -nízká,
- náročnost navigace nízká

ČÍSLO TŘÍDY KOMUNIKACE – M5

2.6.8. SO 451 – Přeložka vedení Cetin

V souvislosti s rekonstrukcí mostu ev.č. 3152-2 v Zámorsku bude provedena přeložka kabelového vedení společnosti CETIN a.s.

ÚSEK A – B – C, A – A1, B – B1, BOD O1, BODY D, E
STÁVAJÍCÍ STAV

V řešeném území jsou uloženy metalické kabely:

- PPFLE 3XN 0,4 (vedoucí do čp.81 (ZAMR177)),
- PPFLE 75XN 0,4 naspojovaný v dělicí spojení na kabely PPFLE (-ž40) 50XN 0,4 (vedoucí do D_Nap_SR_5_Zámorsk (ZAMR8) a PPFLE 35XN 0,4 (vedoucí do D_Nap_SR_3_Zámorsk (ZAMR6)),
- PPFLEZE 100XN 0,6 (vedoucí do D_Nap_SR_7_Dobříkov (ZAMR10), D_Nap_SR_8_Dobříkov (ZAMR11), D_Nap_SR_3_Zámorsk (ZAMR6)),
- PPFLE 100XN 0,4 (ukončený v rezervě u UR3/8 ZAMR43 (ZSJ Zámorsk)).

Dále jsou v řešeném území uloženy trubky HDPE(K557 CAA 01;) 40 O/BB se zafouknutým OK OFS 24f MidiaFX+ D, HDPE C/BB (prázdná).

Stávající telekomunikační trasy budou v kolizi s rekonstrukcí stávající mostu a přilehlých prostor.

PLÁNOVANÝ STAV

1. ETAPA (dočasná trasa)

Pokládka nových telekomunikačních vedení musí být koordinována s pokládkou ostatních nových inženýrských sítí a se stavební činností rekonstrukce mostu.

Stávající most bude demolován a bude vystavěn nový most. Po dobu realizace akce, bude zbudována objízdná dočasná komunikace mimo prostor stavebních prací a nad vodním tokem umístěn dočasný most (viz. stavební část PD SO002). Na mostní provizorium bude uloženo dočasné telekomunikační vedení. V souběhu s telekomunikačním vedením bude vedeno dočasné vedení vodovodu.

Stávající OK OFS 24f MidiaFX+ D bude vyfouknut z bodu „O1“ (stávající KK PKOR a OS01/1A COYOTE RUNT in Line) včetně rezervy 6m do bodu „A“. Dočasná trasa bude stejně dlouhá jako rušená trasa.

Po vyfouknutí optického kabelu budou v bodech "A", "B" a "C" přerušeny metalické

kabely PPFLE 3XN 0,4, PPFLE 75XN 0,4, PPFLEZE 100XN 0,6, PPFLE 100XN 0,4 (ukončený v rezervě) a trubky HDPE O/BB (OK MIDIA 24f), HDPE C/BB (prázdná). Stávající kabel PPFLE 100XN 0,4, který je v současné době ukončen v rezervě bude v bodech "A" a "B" ukončen koncovkou - v 1. etapě se nebude dočasně překládat. Stávající HDPE C/BB (prázdná) bude v bodech "A" a "B" ukončena koncovkou - v 1. etapě se nebude dočasně překládat.

Nové kabely TCEPKPFLE 100XN0,4(-100), TCEPKPFLE 100XN0,6 a nová trubka HDPE O/BB (OK MIDIA 24f) budou v celé délce mezi body "A" a "B" uloženy do chráničky 1xPVC160/137. Chránička bude vedena z bodu "A" dočasnou trasou do místa mostního provizoria. Chránička bude vedena pod dočasnou komunikací a uložena pod terénem s krytím 0,9m. Na mostním provizoriu bude chránička uchycena na nepojízdnou část mostu (souběh s dočasnou trasou vodovodního řádu). Za mostním provizoriem bude chránička vedena pod dočasnou komunikací a uložena pod terénem s krytím 0,9m do bodu "B". V bodech "A" a "B" budou nové metalické kabely naspojkovány na kabely stávající.

Následně bude do nové a stávající trubky HDPE O/BB zafouknut vyfouknutý OK OFS 24f MidiaFX+ D z bodu „A“ do bodu „O1“. Ve stávající OS COYOTE RUNT in Line budou provedena přerušení vláken 1 až 10 (sváry pro transportní síť). Rezerva na OK bude umístěna na původním místě.

V rámci 1. etapy přeložky bude z bodu "A" do bodu "C" položen do konečné trasy nový metalický kabel TCEPKPFLE 3XN0,4. Kabel bude od bodu "A" v úseku pod dočasnou komunikací uložen do chráničky 1xPVC110/94. Dále bude veden zeleným prostranstvím k překopu komunikace a za překopem zeleným prostranstvím do bodu "C". Pod komunikací bude kabel uložen do chráničky PVC110 (jedna chránička PVC110 založena rezervní).

Dále budou v rámci 1. etapy přeložky založeny od bodu "A" do bodu "A1" a od bodu "B" do bodu "B1" pod dočasnou komunikací chráničky 3xPVC110/94. Tyto chráničky budou využity v rámci 2. etapy přeložky pro zatažení nových telekomunikačních vedení pod dočasnou komunikací.

K montáži metalických kabelů budou použity smršťovací spojky typu XAGA a XAGA ZRF. Po ukončení montáže bude na metalických kabelech provedeno kompletní stejnosměrné a střídavé měření. K montáži trubek HDPE budou použity spojky Plasson a bude provedena kalibrace a tlakutěsnost. Na optickém kabelu bude provedeno měření vláken jednostranné OTDR a měření přímou metodou na vlnových délkách 1310,1550 a 1620nm.

Stávající telekomunikační vedení vedoucí po rekonstruovaném mostu bude zrušeno.

2. ETAPA (konečná trasa)

Pokládka nových telekomunikačních vedení musí být koordinována s pokládkou ostatních nových inženýrských sítí a se stavební činností rekonstrukce mostu.

Po provedení stavebních prací na rekonstruovaném mostě bude stávající OK OFS 24f MidiaFX+ D vyfouknut z bodu „O1“ (stávající KK PKOR a OS01/1A COYOTE RUNT in Line) včetně rezervy 6m do bodu „A“. Konečná trasa bude kratší o cca 8m oproti původní trase před přeložkou.

Po vyfouknutí optického kabelu budou v bodech "A" a "B" přerušeny metalické kabely PPFLE 75XN 0,4, PPFLEZE 100XN 0,6 a trubka HDPE O/BB (OK MIDIA 24f).

Nové kabely TCEPKPFLE 100XN0,4(-100), TCEPKPFLEZE 100XN0,6, TCEPKPFLE 100XN0,4 a nové trubky HDPE O/BB (OK MIDIA 24f), HDPE C/BB (prázdná) budou uloženy do konečné trasy, která bude vedena od bodu "A" do bodu "A1" stávajícími chráničkami 3xPVC110/94 založených v 1. etapě přeložky pod dočasnou komunikací. Stávající chráničky budou navazovat na nové chráničky 3xPVC110/94, které budou uloženy pod rekonstruovanou komunikací k novému mostu. Na mostu budou telekomunikační vedení uložena do chrániček 3xPVC110/94, které budou uloženy do

kabelových žlabů (dodávka stavby) a protaženy do připravených otvorů v železobetonových rámových stojkách. Kabelové žlaby budou uloženy na ocelové konzoly umístěné pod konstrukcí železobetonového monolitického chodníku. Za mostem bude nové telekomunikační vedení vedeno rekonstruovaným chodníkem a zeleným prostranstvím ke stávajícím chráničkám 3xPVC110/94 založených v 1. etapě přeložky pod dočasnou komunikací. Těmito chráničkami bude telekomunikační vedení zataženo z bodu "B1" do bodu "B". V bodech "A" a "B" budou nové metalické kabely naspojkovány na kabely stávající.

Následně bude do nové a stávající trubky HDPE O/BB zafouknut vyfouknutý OK OFS 24f MidiaFX+ D z bodu „A“ do bodu „O1“. Ve stávající OS COYOTE RUNT in Line budou provedena přerušení vláken 1 až 10 (sváry pro transportní síť). Rezerva na OK bude umístěna na původním místě.

K montáži metalických kabelů budou použity smršťovací spojky typu XAGA a XAGA ZRF (panciře nového a stávajícího kabelu TCEPKPFLEZE vodivě propojit). Po ukončení montáže bude na metalických kabelech provedeno kompletní stejnosměrné a střídavé měření. K montáži trubek HDPE budou použity spojky Plasson a bude provedena kalibrace a tlaku těsnost. Na optickém kabelu bude provedeno měření vláken jednostranné OTDR a měření přímou metodou na vlnových délkách 1310,1550 a 1620nm.

Nové trasy budou geodeticky zaměřené včetně spojek a chrániček. Stávající dočasné telekomunikační vedení uložené v 1. etapě bude zrušeno.

ÚSEK D – E

STÁVAJÍCÍ STAV

V trase je uloženo neprovozované telekomunikační vedení.

PLÁNOVANÝ STAV

V bodech "D" a "E" bude stávající neprovozované telekomunikační vedení přerušeno a provedeno jeho zaslepení za přítomnosti pracovníka firmy CETIN a.s.

2.6.9. SO 501 – Přeložka vodovodu

Současný most na komunikaci III/3152 mezi Zámorskem a Dobříkovem přes vodní tok Loučná bude zrekonstruován. Po stávajícím mostě je vedeno potrubí vodovodů DN 100. Po odsouhlasení provozovatelem je navržena nová přeložka vodovodu DN 150 a propojení potrubí na obou březích Loučné.

Bude provedeno propojení vodovodů na obou březích pod komunikací z PVC Ø160 mm. Stávající propojení níže po toku bude zaslepeno a konce potrubí zakončeny podzemními hydranty.

Po dobu výstavby bude po provizorním mostu vedena přeložka PE Ø110 mm.

Po výstavbě nového mostu bude přeložka vedena tepelně izolovaným litinovým potrubím DN 150 na konzolách připevněných na římse mostu.

Vodovod slouží pro zásobení obce pitnou vodou.

Uložení vodovodu bude v souladu s ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení a v souladu s platnými zákony a bude respektováno ochranné pásmo vodovodu dle zákona 274/2001 Sb. 1,5 m od kraje potrubí na každou stranu.

Na provizorní i definitivní přeložce vodovodu bude osazen odvězdušňovací ventil / odvězdušnění.

Délky vodovodů

propojení PVC Ø160 mm	44 m
proviz. přeložka PE Ø110 mm	45 m
přeložka vodovodu DN 150	

2.6.10. SO 001 – Dočasné dopravní opatření pro SO 101

Jedná se o dočasný stavební objekt. Řeší převedení dopravy přes staveniště a po objízdných trasách během pokládky asfaltových vrstev. 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 s nápisem „Projíždíte stavbou“, dopravní opatření bude závislé na právě prováděných pracích v daném úseku.

Podmínkou obnovy je převádění automobilové dopravy v době realizace stavebních prací podle navržených schémat dočasného dopravního opatření dle „Příručky pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích“ a v kombinaci s proškolenými lidmi schopnými řídit dopravu. Výstavba SO 101 bude prováděna za provozu po polovinách a předpokládá se převádění dopravy za pomoci schémat „O“ - Komunikace s provozem motorových vozidel v obci z „Příručky pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích“ Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Během pokládky ložné a obrusné vrstvy bude silnice pro provoz uzavřena a doprava převáděna po objízdné trase vedené po I/35 přes Týniště dále po II/315 přes Dobříkov. Objízdná trasa je navržena jako obousměrná.

Dočasné dopravní opatření a značení bude před jeho vyznačením zkontrolováno a odsouhlaseno správcem komunikací ŘSD – Správa Pardubice, SÚS Pardubického kraje, krajským ředitelstvím Policie Pardubického kraje – odbor služby dopravní policie, krajským úřadem Pardubického kraje – odbor dopravy, Policie Pardubického kraje – DI Ústí nad Orlicí.

Dočasné dopravní značení je zobrazeno na výkresu stavebního objektu D.4.2. Schéma dočasného dopravního opatření. Jednotlivé dopravní dočasné svislé značky se uvažují plastové, hliníkové a to přenosné.

Z výše uvedeného důvodu je navržen tento stavební objekt, který zahrnuje kompletní řešení dopravy při uvažování stavebních úprav najednou.

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

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

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

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

Dočasné dopravní opatření je řešeno doplněním svislého dopravního značení se zakrytím stávajících svislých dopravních značek. Dočasné dopravní opatření je navrženo dle „Příručky pro označování pracovních míst na dálnicích a silnicích“ Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Na dočasné dopravní opatření bude vydáno stanovení o dočasném dopravním značení, které zajistí dodavatel stavebního objektu.

2.6.11. SO 002 – Dočasné dopravní opatření pro SO 201

Stavební objekt SO 002 - Dočasné dopravní opatření pro SO 201 slouží k převedení místní a dálkové dopravy, chodců a cyklistů po dobu provádění stavebních prací na objektu SO 201 mimo prostor staveniště. Zároveň slouží pro dočasné převedení překládaných inženýrských sítí. Daná problematika bude řešena převedením po mostním provizoriu.

Dočasné dopravní opatření po dobu této akce je děleno do několika fází s ohledem na postup výstavby a převedení dopravy:

- I. Fáze – převedení dopravy na polovinu vozovky III/3152,
- II. Fáze – převedení dopravy po mostním provizoriu,

III. Fáze – převedení dopravy na polovinu vozovky III/3152.

I. Fáze - převedení dopravy na polovinu vozovky III/3152:

V I. fázi bude provedeno DIO na komunikaci III/3152 s převedením dopravy na levou část vozovky komunikace. Zde se předpokládá převedení dopravy do levého jízdního pruhu s min. průjezdnou šířkou 3,00m. Celková délka omezení komunikace se předpokládá cca 160-200m. Řízení dopravy je v této fázi DIO navrženo světelnou signalizací v kombinaci s dočasnými svislými a vodorovnými dopravními značkami.

Tato fáze DIO je navržena tak, aby na druhé protilehlé části vozovky bylo možné realizovat výstavbu mostního provizoria a provizorní komunikace.

II. Fáze – převedení dopravy po mostním provizoriu:

DIO ve II. fázi je navrženo tak, že veškerá automobilová doprava, ale i doprava cyklistů a pěších je převedena po mostním provizoriu a související provizorní komunikaci. Po mostním provizoriu jsou převedeny i dočasné vedení inženýrských sítí.

Pro překonání vodního toku je navržena provizorní ocelová konstrukce délky 21,15m. Mostní objekt je navržen jako jednopruhový pro civilní sektor s oboustranným chodníkem, resp. pravostranným chodníkem a levostrannou kabelovou lávkou. Součástí dopravního opatření je navržena provizorní objízdna místní komunikace vybudovaná jako vozovka převádějící místní a dálkovou dopravu ze silnice III/3152 a místní komunikace na uvedený provizorní mostní objekt.

Vlastní umístění mostních provizorií a provizorní komunikace je navrženo vpravo podél komunikace III/3152. Zde se v daném případě nachází jediné vhodné místo pro umístění dané dočasné komunikace vyhovující okolním požadavkům.

Výškové osazení provizorního mostního objektu je provedeno tedy s ohledem na konfiguraci stávajícího terénu, přečerpávací jímky a napojení na stávající komunikaci III/3152 a místní komunikaci. Stavbou provizorního mostu bude proveden dočasný zábor do sousedních pozemků. V tomto případě se jedná o dočasný zábor na pozemcích uvedených v samostatné příloze projektové dokumentace. Problematika dotčených pozemků provizorního objektu SO 002 je samostatně řešena v jednotlivých přílohách této dokumentace.

Prostorové osazení tohoto objektu je provedeno tak, aby bylo možné po něm převést veškerou dopravu. Rozměry a osazení mostních provizorií je navrženo na převedení dopravy případných nákladních vozidel s návěsem ve smyslu vzorových listů (hranice obrysové čáry hran vozidla budou zakresleny v RDS dokumentaci). Mostní provizorium je pak navrženo s ohledem na předpokládané výkopové práce související se stavebním objektem SO 201.

V této fázi bude dočasné dopravní opatření provedeno kombinací provizorních svislých a vodorovných dopravních značek provizorního značení na komunikaci III/3152. Uvedené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 a pak TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Zde je navrženo dočasné dopravní opatření dle schéma C/5 TP 66.

V prostoru mostního provizoria a provizorní objízdny komunikace se nacházejí stávající inženýrské sítě. Ty budou vytyčeny a zajištěny před vlastním provedením stavebních úprav. Některé sítě budou dočasně vymístěny na kabelovou lávku, která bude součástí mostního provizoria. Na předmostích v místě nájezdových komunikací budou nad průmětem vedení plynu osazeny betonové silniční panely pro ochranu této sítě. Na březích vodního toku jsou na vedení plynu provedeny zemní uzávěry, které budou z důvodu zajištění jejich přístupnosti během výstavby opatřeny betonovými skružemi s betonovými víkem.

Provizorní mostní ocelové konstrukce jsou usazeny na krajních provizorních opěrách, které jsou navrženy ze silničních panelů 1,0 x 3,0 x 0,15m a z betonových prefabrikovaných dílců (rámových dílců) 3,0/2,0/1,0m (3,0/1,5/1,0) kladených vedle a na sebe tak, aby bylo dosaženo požadované výšky opěr. Předpokládaná výška provizorních opěr je vyznačena ve výkresové dokumentaci. Pod konstrukcí provizorních

opěr je navržena podkladní vrstva ze štěrkodrti a lomového kamene. Křídla opěr provizorních mostů jsou navrženy z rámových dílců 3,0/1,0/1,0m (3,0/1,5/1,0m) a betonových silničních panelů 1,0/3,0/0,15m. Délka křídel je navržena s ohledem na konfiguraci terénu pod navrženou převáděnou provizorní komunikací.

Vpravo před mostem se nachází přečerpávací jímka splaškové kanalizace. Ta bude před vlastním provedením provizorního mostu a provizorní komunikace zajištěna. Zajištění je navrženo panelovou rovinou samostatně založenou okolo jímky a ŽB monolitické desky, která přenesou veškeré zatížení od dopravy přes panelovou rovinu přímo do podloží. Tím bude zajištěno, že jímka nebude během stavby vůbec přetížena.

Dále bude nutné zajistit vstup do trafostanice, která se nachází vpravo od provizorní komunikace v místě napojení místní komunikace.

Plocha užitých stávajících pozemků bude vyznačena s tím, že v daném prostoru umístěných mostních provizorií a provizorní komunikace bude provedeno sejmutí ornice o mocnosti 100-200mm s jejím deponováním na dočasnou skládku. Tato vrstva pak bude po dokončení stavby uložena zpět na své místo s uvedením ploch do původního stavu. V prostoru navrženého mostního provizoria a provizorní komunikace bude provedeno kácení stávajícího porostu a odstranění křoví. Zde se předpokládá celkem kácení stromů průměru kmene do 30cm. Kácený strom se předpokládá dle zákresu v situaci stavby. Vpravo za mostem se nachází stávající strom, který zůstane zachován. Tento strom bude nutné ochránit vhodným bedněním potřebné výšky a rozměrů.

Nájezdové rampy před a za provizorními mosty jsou navrženy z vhodné hutnitelné a rozebíratelné násypové materiálu jako vhodné zeminy ČSN 73 6133. Hutněné násypy jsou navrženy po vrstvách tl 300 mm hutněné na ID nebo D dle TKP 4.

Konstrukce vozovky je navržena z asfaltobetonových vrstev.

Celková šířka vozovky provizorní komunikace je 4,0–6,0m + šířka pravostranného chodníku 1,50m se šířkou koruny tělesa komunikace min 7,0 - 9,0m včetně nezpevněné konstrukce krajnic podél vozovky min. šířky 0,50m.

Podél provizorní komunikace budou osazeny dočasné betonové vodící stěny dle TP 159 nebo betonová svodidla s třídou zadržení min H1. Tyto vodící stěny budou směřovat dopravu na mostní objekt a z něho. V prostoru mezi chodníkem pro pěší a vozovkou bude provedena rovněž betonová vodící stěna. Na vnější straně chodníku bude osazeno zábradlí výšky min. 1,30m s výplní vše dle požadavku ČSN 73 6201.

Po ukončení užívání provizorního mostního objektu a provizorní komunikace bude provedeno jejich rozebrání a odstranění. Zájmový prostor bude uveden do původního stavu včetně ohumusování ploch a jejich ozelenění.

Provizorní mostní objekt SO 002 předpokládá převedení dopravy přes staveniště a to v obou směrech s řízením dopravy vždy jednosměrně. Navržené dočasné dopravní opatření je v souladu s TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Na obou stranách provizorního mostního objektu bude doplněno DIO o dočasné dopravní značky se zatížitelností mostního objektu B13 s hodnotou normální zatížitelnosti a dodatkovou tabulkou E5 s nápisem jediné vozidlo odpovídající hmotnosti dle hodnoty výhradní zatížitelnosti. Dále na mostě budou osazeny dodatkové tabulky s případným požadavkem hodnoty nápravového tlaku dle TP 200 a ČSN 73 6222.

Dočasné dopravní opatření je navrženo v kombinaci dočasného svíslého, vodorovného dopravního značení doplnění o semaforovou soupravu umístěnou na začátku a konci místní objízdné trasy dle výkresové dokumentace. Nastavení intervalu dočasné semaforové soupravy pro Stůj a Volno bude provedeno dle místních poměrů a kumulování dopravy. Vlastní nastavení se bude v průběhu provozu upravovat.

Mostní provizorium bude navrženo na hodnoty níže požadované min. zatížitelnosti dle ČSN 73 6222 a TP 200:

Normální zatížitelnost	Vn=	V-EN 24 t
Výhradní zatížitelnost	Vr=	V-EN 48 t
Výjimečná zatížitelnost	Ve=	V-EN - t (u MP se neuvádí)
Maximální Zatížitelnost na jedu nápravu	Vaj=	V-EN 11,5 t
Zatížení konstrukce lávky se uvažuje rovnoměrným zatížením 5,0 kN/m ² .		

Před uvedením mostního provizoria a provizorní lávky do provozu, bude provedena jeho Hlavní mostní prohlídka dle ČSN 73 6221 a navazujících norem.

III. Fáze - převedení dopravy na polovinu vozovky III/3152:

Ve III. fázi bude provedeno DIO na komunikaci III/3152 s převedením dopravy na levou část vozovky komunikace (a případně zpět na pravou část vozovky dle požadavku zhotovitele). Zde se předpokládá převedení dopravy do levého jízdního pruhu s min. průjezdnou šířkou 3,00m. Celková délka omezení komunikace se předpokládá cca 160-200m. Řízení dopravy je v této fázi DIO navrženo světelnou signalizací v kombinaci s dočasnými svislými a vodorovnými dopravními značkami.

Tato fáze DIO je navržena tak, aby na druhé protilehlé části vozovky bylo možné realizovat odstranění mostního provizoria včetně spodní stavby a provizorní komunikace. Dále pak dokončení realizace objektu SO 201 a 101. Tato fáze předpokládá případně i změnu vyznačení pracovního místa z pravé poloviny vozovky na levou dle požadavku zhotovitele.

Dopravní opatření pro všechny fáze DIO je navrženo dle TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích a TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

Dočasné dopravní opatření a jeho fáze jsou zakresleny v příslušné příloze projektové dokumentace.

Na dočasné dopravní opatření bude dodavatelem stavby zajištěno stanovení vydané speciálním stavebním úřadem a vyjádření správců komunikace a Policie ČR Dopravním inspektorátem.

Všechny dotčené plochy budou uvedeny do původního stavu.

V projektové dokumentaci PDPS je navržena typická provizorní mostní konstrukce typu MMS délky 21,15m. V dalších stupních PD RDS dokumentaci pak bude **případně** navrženo mostní provizorium dle inventáře a možností zhotovitele stavby. Mostní provizorium užitě v této stavbě bude pak **splňovat** následující a popsané požadavky. Jedná se o:

Překonání vodního toku dle návrhu dokumentace

Šířka **převáděného** jízdního pruhu bude 3,25m s volnou šířkou min. 3,50m a šířkou mostovky min. 4,00m.

Mostní provizorium bude **převádět** chodník pro **pěší** šířky min. 1,25m

Mostní provizorium bude **převádět** chodník pro **převedení** inženýrských sítí (**předpoklad** min. 1,25m)

Zatížitelnost mostního provizoria bude Normální min. 24 tuny, Výhradní min. 48t a min. nápravovým tlakem 11,5t.

Mostní provizorium bude **splňovat** požadavky **ČSN 73 6201 včetně** jeho vybavení.

2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba neobsahuje technická a technologická zařízení

2.8. Zásady požárně 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. POZA
 - Tato projektová dokumentace
- Výše uvedené normy a předpisy, jsou aplikovány včetně všech změn a doplňků.

2.8.2. Popis stavby

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci stávající komunikace III/3152 v rozsahu obnovy krytu pomocí recyklace za studena bez nadvýšení v intravilánu a s nadvýšením krytu o 100 mm v extravilánu s obnovou stávajícího odvodnění v podobě výměny a doplnění uličních vpustí, v podobě pročištění příkopů s reprofilací a v podobě obnovy příčného propustku a podélných zatrubnění příkopů.

V rámci této akce bude provedena obnova mostu ev.č. 3152-2 v podobě úplné demolice a výstavbou mostu nového. Demolice mostu vyvolá přeložky inženýrských vedení jako je sdělovací vedení ve správě Cetin a.s., veřejného osvětlení ve správě obce Zámrs a vodovodu ve zprávě VaK Vysoké Mýto. Tyto sítě budou během výstavby dočasně přeloženy na mostní provizorium a trvale přeloženy do chrániček uložených v chodníku mostu nového. Rozsah úpravy komunikace je definován touto projektovou dokumentací, která navazuje na provedený diagnostický průzkum a návrh rekonstrukci na vybraném úseku silnice III/3152 firmou M.I.S., a.s. a na stávající stav silnice III/3152.

2.8.3. Rozdělení stavby a objektů do požárních úseků

Vzhledem k charakteru liniové stavby není provedeno dělení do požárních úseků.

2.8.4. Výpočet požárního rizika a stanovení stupně požární bezpečnosti

S ohledem na a charakter stavby není proveden výpočet požárního rizika a stanovení stupně požární bezpečnosti.

2.8.5. Zhodnocení navržených stavebních konstrukcí a stavebních výrobků včetně požadavků na zvýšení požární odolnosti stavebních konstrukcí

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

2.8.6. 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 mostním provizoriu bude zachován průjezdný profil pro požární vozidla v obou směrech (průjezdný průřez musí být ve světlych rozměrech nejméně 3500 mm široký a 4100 mm vysoký). Volná šířka vozovky na mostě je navržena 4,0m s tím, že se jedná o jednopruhovou směrově nerozdělenou komunikaci.

Mostní provizorium bude mít minimální zatížitelnost:

Normální zatížitelnost	13 t
Výhradní zatížitelnost	44 t
Výjimečná zatížitelnost	neuvažuje se

Přesné hodnoty zatížitelnosti by bylo vhodné upřesnit statickým výpočtem zatížitelnosti dle ČSN 73 6222.

Výstavbou mostního provizoria se nemění stávající příjezdové komunikace, stávající zpevněné plochy a stávající sjezdy ze stávající komunikace ke stávajícím objektům. Mostní provizorium je navrženo tak, byla zajištěna průjezdnost dlouhých nákladních vozidel z a do areálu průmyslového objektu s vytočením na mostní provizorium.

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 nového mostního provizoria 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 a 50 m u bytových objektů skupiny OB1, ve výjimečných případech a po dohodě s pracovníky HZS na vzdálenost větší. Výrobní objekty se nevyskytují. Přizpůsobit je nutno těmto zásadám i stání zemních strojů bez obsluhy v dosahu, aby nevytvořili nežádoucí překážku.

2.8.7. 3.2.1.7. Zhodnocení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečného prostoru

S ohledem na charakter stavby se nestanovují odstupové vzdálenosti a nevymezuje požárně nebezpečný prostor.

2.8.8. Zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva, včetně rozmístění vnitřních a vnějších odběrných míst

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

2.8.9. Zhodnocení možnosti provedení požárního zásahu

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

Stávající zásahové cesty a příjezdové komunikace se nemění.

Na mostním provizoriu bude zachován průjezdný profil pro požární vozidla v obou směrech (průjezdný průřez musí být ve světlych rozměrech nejméně 3500 mm široký a 4100 mm vysoký). Volná šířka vozovky na mostě je navržena 4,0m s tím, že se jedná o jednopruhovou směrově nerozdělenou komunikaci.

Mostní provizorium bude mít minimální zatížitelnost:

Normální zatížitelnost	13 t
Výhradní zatížitelnost	44 t
Výjimečná zatížitelnost	neuvažuje se

Přesné hodnoty zatížitelnosti by bylo vhodné upřesnit statickým výpočtem zatížitelnosti dle ČSN 73 6222.

Výstavbou mostního provizoria se nemění stávající příjezdové komunikace, stávající zpevněné plochy a stávající sjezdy ze stávající komunikace ke stávajícím objektům. Mostní provizorium je navrženo tak, byla zajištěna průjezdnost dlouhých nákladních vozidel z a do areálu průmyslového objektu s vytočením na mostní provizorium.

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 nového mostního provizoria 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 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 těmito zásadami i stání zemních strojů bez obsluhy v dosahu, aby nevytvořili nežádoucí překážku.

2.8.10. Zhodnocení technických, popřípadě technologických zařízení stavby
Vzhledem k charakteru stavby se neposuzuje.

2.8.11. Posouzení požadavků na zabezpečení stavby požárně bezpečnostními zařízeními

Vzhledem k charakteru stavby není stavba vybavena požárně bezpečnostními zařízeními.

2.8.12. Rozsah a způsob rozmístění výstražných a bezpečnostních značek a tabulek.

Vzhledem k charakteru stavby se nebudou rozmísťovat výstražné a bezpečnostní

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 – stavební úpravy. Stavba se nachází na stávajícím místě a její účel zůstává totožný.

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

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

2.11.1. Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není řešeno

2.11.2. Ochrana před bludnými proudy

V blízkosti stavby se nenacházejí potenciální zdroje bludných proudů, proto není navržena ochrana proti bludným proudům.

2.11.3. Ochrana před technickou seismicitou

Není řešeno

2.11.4. Ochrana před hlukem

Není řešeno

2.11.5. Protipovodňová opatření

Jsou řešena samostatnou přílohou této PD – F.7. – plán povodňových opatření

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:

- ELEKTRICKÉ VEDENÍ NN NADZEMNÍ - ČEZ DISTRIBUCE a.s.
- ELEKTRICKÉ VEDENÍ VN NADZEMNÍ - ČEZ DISTRIBUCE a.s.
- ELEKTRICKÉ VEDENÍ NN PODZEMNÍ - ČEZ DISTRIBUCE a.s.
- VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ PODZEMNÍ A NADZEMNÍ - OBEC ZÁMRSK, OBEC DOBŘÍKOV
- PODZEMNÍ SDĚLOVACÍ VEDENÍ - CETIN a.s.
- PODZEMNÍ SDĚLOVACÍ VEDENÍ - JINÝ SPRÁVCE (SŽDC, KABELOVÁ TELEVIZE,...)
- VODOVODNÍ ŘAD - VODOVODY A KANALIZACE VYSOKÉ MÝTO s.r.o.
- KANALIZACE - OBEC ZÁMRSK
- ELEKTRICKÉ VEDENÍ NN PODZEMNÍ - OBEC ZÁMRSK
- STL PODZEMNÍ PLYNOVOD - RWE Distribuční služby s.r.o.

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 v intravilánu obce, řízený stávajícím trvalým dopravním značením v podobě svislých dopravních značek a vodorovného dopravního značení.

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

Stavba nevyžaduje místa pro parkování. Parkovací místa zůstanou po provedení stavby beze změny a umístěné na vedlejších pozemcích mimo uliční prostor.

Během stavby bude z důvodu průběhu stavebních prací omezeno parkování na komunikaci v blízkosti stavby.

4.4. Pěší a cyklistické stezky

Převedení pěších a cyklistů se uvažuje závisle na postupu výstavby. Chodci a cyklisté by neměli být závažně omezeni po dobu výstavby. Při provizorním převedení pěších a cyklistů je nutno zohlednit dle vyhlášky 398/2009 Sb. pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Bezpečné převedení pěších a cyklistů přes staveniště bude zajištěno zhotovitelem stavby.

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 biotechnických opatření bude provedena reprofilace zasakovacích patních příkopů.

6. POPIŠ VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1. Vliv na životní prostředí

6.1.1. Ovzduší

Viz. odstavec 1.7.2. této zprávy.

6.1.2. Hluk

Viz. odstavec 1.7.2. této zprávy.

6.1.3. Vliv na podzemní a povrchové vody

Viz. odstavec 1.7.3. této zprávy.

6.1.4. Produkce odpadů

Viz. odstavec 2.1.8. této zprávy.

6.2. Vliv na přírodu a krajinu

6.2.1. Ochrana dřevin

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

6.2.2. Ochrana památných stromů

V blízkosti stavby se nenachází.

6.2.3. Ochrana rostlin a živočichů

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

Stavba nevyžaduje vznik ochranných a bezpečnostních pásem, ani ochranu podle jiných právních předpisů.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Řešeno samostatnou přílohou F.10. - Zásady organizace výstavby

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Viz. odstavec 2.6.3. této zprávy.



Ve Vysokém Mýtě 01/2024

Miloš Bednář