

ZPRACOVAL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	INDESING s.r.o.	
Ing. Jiří Šejnoha	Ing. Jiří Šejnoha	Jezbořice 110, 530 02 Pardubice mobil: 777 886 889 e-mail: indesing@email.cz	
okres Chrudim	kat. území.: Luže, Bělá, Radim	stupeň PD	PDPS
investor	Pardubický kraj - SUS Pk	formát	12 x A4
stavba	OPRAVA SILNICE II/305 LUŽE - křižovatka III/30535	datum	září 2016
příloha		číslo zakázky označení přílohy	201602 číslo
PRŮVODNÍ ZPRÁVA		A.1	

PRŮVODNÍ ČÁST

1. Identifikační údaje stavby.

a) označení stavby: OPRAVA SILNICE II/305 LUŽE - KŘIŽOVATKA III/30535

b) označení stavebního objektu: stavba se nečlení na objekty

c) zatřídění dle CPV: 4523314-2 práce na stavbě silnic

d) zatřídění dle CZ-CPA: 421120 výstavba dálnic, silnic, ulic a jiných cest pro vozidla a pro pěší

e) zatřídění dle CZ-CC: 211112 silnice

f) úroveň klasifikace CZ-NUTS3 (úroveň kraj): CZ 053

g) úroveň klasifikace LAU1 (číselník okresu): CZ 0531

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

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

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

2. Základní údaje o stavbě.

a) stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění: Projektový návrh řeší opravu silnice II/305 v úseku staničení 31,570 km až 33,600 km. Silnice propojuje město Luži a Skuteč. V širším pohledu pak oblast Týniště nad Orlicí a Hlinecko.

Stavba je zpravidla umístěna na stávajících silničních pozemcích. Styková křižovatka se silnicí II/356 bude rekonstruována na MOK o poloměru 26 m.

Kvůli majetkově nevyřešeným pozemkovým záborům, vyvolaným nutností kompletně rekonstruovat levostrannou opěrnou zeď, je z opravy vyňat úsek staničení 31,175 – 31,880 km.

b) předpokládaný průběh stavby

- zahájení: 05.2017

- etapizace a uvádění do provozu: Stavbu lze rozdělit na kratší úseky. Stavbu lze provádět a uvádět do provozu po částech s ohledem na dopravní obsluhu území.

- dokončení stavby: Optimální doba realizace je 12 týdnů od zahájení prací.

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

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití: Trasa silnice je vedena mírně zvlněným terénem v intravilánu města Luže a navazujícím extravilánem, který slouží zemědělské a lesnické činnosti. Niveleta silnice ve směru staničení stále stoupá přičemž v příčném směru je terén stále skloněn z prava do leva. Vlastní stavební pozemek je, až na některé okrajové části, využíván jako silnice a komunikace.

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

Navržená technologie rekonstrukce nezatěžuje krajinu, zdraví a životní prostředí podstatným způsobem.

Po dokončení stavby bude vliv stavby, respektive silničního provozu, menší než doposud. Díky lepším parametrům krytu dojde ke snížení všech emisí, hluchnosti a prašnosti. Stavba si vyžádá pokácení vzrostlých stromů v počtu 76 kusů.

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

- vztahy na dosavadní využití území: Zůstávají nezměněny.

- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území: Soukromý investor plánuje zřízení nového sjezdu do podnikatelského areálu ve stan 31,610 km pravostranně. Je to jeden z důvodů navrhované změny stykové křižovatky se silnicí II/356 na křižovatku malou okružní – MOK.

- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou: Bez nároku.

g) dotčené pozemky:

Dotčené pozemky jsou zpravidla v majetku Pardubického kraje a Města Luže.

V katastru jsou vedeny jako ostatní plocha s využitím jako silnice, ostatní komunikace nebo jiná plocha. Část dotčených pozemků je chráněna jako ZPF či LPF. Fakticky ale k záboru zemědělské a lesní půdy nedochází, protože již nyní se na těchto pozemcích většinou nacházejí silniční příkopy a svahy.

Viz. záborový elaborát.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů:

- a) podrobná geodetická záměra – vyhotovena AGES Pardubice s.r.o. v lednu 2016
- b) data poskytnutá SUS Pk
- c) mapové podklady - katastrální mapy
- d) dopravní průzkum - sčítání dopravy provedené projektantem v únoru 2016
- e) inženýrskogeologický průzkum - údaje z geofondu ČR a průzkumné sondy
- f) diagnostický průzkum konstrukcí - proveden DSP a.s. v únoru 2016
- g) hydrometeorologické a hydrologické údaje - údaje z geofondu ČR
- h) klimatologické údaje - mapy vydané ČHMÚ
- i) stavebně historický průzkum - nebyl vzhledem k charakteru akce prováděn

4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby).

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

5. Podmínky realizace stavby.

a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků: S výjimkou rekonstrukce průmyslového areálu Alfa3 s.r.o. v ZÚ pravostranně, nebyly zjištěny další připravované investice ani opravy v zájmovém území stavby. Přemístění vjezdu do areálu by mělo proběhnout současně s úpravou křižovatky II305 x II356 na MOK nebo s malým časovým odstupem. Nový sjezd je předmětem samostatné projektové dokumentace.

b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti: Při stavbě budou použity obvyklé technologické postupy.

c) zajištění přístupu na stavbu: Využity budou navazující úseky silnice II/305 a II/356.

d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy: Většina prací bude prováděna pouze za částečného omezení silničního provozu (provádění po polovinách vozovky). Pouze obrusná vrstva bude prováděna za úplné dopravní uzavírky. Objízdná trasa je navržena po komunikacích II/356 a II/358 Luže – Poběžovice – Skuteč. Nákladní doprava bude na objízdnou trasu odkloněna po celou dobu realizace stavby. Výjimkou je poslední etapa, kdy budou prováděny pouze dokončovací práce.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců.

a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty:

Majitelem stavby zůstane i po opravě Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice I - Pardubice - Staré Město.

b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby:

Stavba bude sloužit veřejnému silničnímu provozu.

7. Předávání částí stavby do užívání.

a) možnosti postupného předávání objektů stavby do užívání:

Stavba může být předána do provozu po etapách.

b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby:

Zajištění dopravní obslužnosti.

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ČÁST

8. Souhrnný technický popis stavby.

8.1. Souhrnný technický popis:

Situativní a dopravní řešení - Ze zadání stavby vyplývá, že projekt bude prostorově přibližně sledovat původní řešení, avšak při zlepšení všech parametrů komunikace. Délka opravy je 2030 m. Nejvýraznější změnou bude úprava styčné křižovatky se silnicí II/356 na malou okružní křižovatku.(dále jen MOK)

8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1 Pozemní komunikace - silnice II/305

8.2.1.1 SO 101 - OPRAVA SILNICE

a) Délka úseku je 2030 m

b) Dvoupruhová obousměrná komunikace propojuje křižovatky se silnicemi II/356 a III/30535. Šířkové řešení sleduje stávající stav. Obnoven bude živičný obrusný kryt v původní šíři. Minimálně 2 x 3000 mm. Křižovatka se silnicí II/356 bude upravena na MOK s vnějším poloměrem okružního pásu 13 m, poloměrem prstence 6,5 m a poloměrem středového ostrova 4 m. Ohraničení středového ostrova bude provedeno plastovými mobilními zábranami – svodidly. Prstenec bude ohraničen vodorovným dopravním značením vodící čarou V4 šíře 250 mm a zvýrazněn radiálně uspořádanými montovanými zpomalovacími prahy. Ostrůvky v jednotlivých paprscích křižovatky budou

vymezeny montovanými plastovými obrubníky.

Příjezd nákladních automobilů k provozovně stavebnin bude umožněn po chodníku ve směru od Skutče s návratem na silnici II/305 směrem do centra Luže. Protože manipulace s materiálem na předmětném chodníku komplikuje bezpečný pohyb chodců je navrženo také „místo vhodné pro přecházení“ přes křižovatkový paprsek směr silnice II/356. Průjezdnost MOK je ověřena pro tato největší směrodatná vozidla – návěs délky 16,5 m a autobus délky 14 m.

c) Vozovka přibližně sleduje původní niveletu s odchylkami do 100 mm. Niveleta po trase vytrvale stoupá a její sklon se pohybuje v rozmezí 0,90% až 5,68%.

d) Obrusná a ložná vrstva budou obnoveny v celém rozsahu stavby. Lokálně budou sanovány i podkladní vrstvy a vyměněna zemina aktivní zóny vozovky.

Zpravidla na okrajích vozovky.

e) Stávající příčné silniční propustky budou rekonstruovány. Propustky budou montovány z ocelových trub DN 600 mm z ocelového spirálovitého plechu tl. 2 mm ošetřeného zinkováním a PHDE povlakem. Zpevnění nakloněných čel (1:1,5 a krajnice dlažbou z lomového kamene do betonového lože tl. 200 mm a zaříznutí trubek do sklonu svahu. Alternativně bude tubus propustku opatřen vtokovou šachtou z monolitického betonu a betonovým čelem na výusti. Stávající silniční příkopy budou reprofilmovány a zatravněny. Krajnice budou obnoveny v šíři 750 mm a osazeny směrovými sloupky Z 11a, Z11b.

g) Oprava vozovky:

Oprava obrusné a ložné vrstvy

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	tl. 50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PSE	0,5 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16 CRmB tl.	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PSE	0,5 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Vyrovnávací vrstva	ACO8, průměrná	tl. 35 mm,	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační emulzí	PSE	1,0 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Původní konstrukce vozovky po odfrézování a očištění.			

Oprava obrusné a ložné vrstvy včetně recyklace podkladních vrstev

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	tl. 50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PSE	0,5 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16 CRmB tl.	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační emulzí	PSE	1,0 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Recyklace podkladu za studena s přídavkem 6% cementu CEM 32,5 R		tl. 200 mm	TP 208

Sanace vozovky v plné tloušťce v extravilánu

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	tl. 50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PSE	0,5 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16 CRmB	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační emulzí	PSE	1,0 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Recyklace podkladu za studena s přídavkem			
6% cementu CEM 32,5 R		tl. 200 mm	TP 208
Podkladní vrstva ze štěrkodrti	$E_{def2} = 70 = \text{Mpa}$	tl. 200 mm	
(tato vrstva bude při recyklaci zpracována současně se stávajícím materiálem souběžného pásu)			
Podkladní vrstva ze štěrkodrti	$E_{def2} = 60 = \text{Mpa}$	tl. 200 mm	
Výměna aktivní zóny, rec. kam.	$E_{def2} = 45 = \text{Mpa}$	tl. 200 mm	

Rozšíření vozovky v křižovatce II/305 x II/356 a v intravilánu obecně

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	tl. 50 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík spojovací emulzí	PSE	0,5 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16 CRmB	tl. 60 mm	ČSN EN 13108-1
Postřík infiltrační emulzí	PSE	1,0 kg asfaltu/m ²	ČSN 736129
Směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	tl. 130 mm	ČSN EN 14227-1
Podkladní vrstva ze štěrkodrti	$E_{def2} = 75 = \text{Mpa}$	tl. 150 mm	
Podkladní vrstva ze štěrkodrti	$E_{def2} = 60 = \text{Mpa}$	tl. 200 mm	
Výměna aktivní zóny, rec. kam.	$E_{def2} = 45 = \text{Mpa}$	tl. 200 mm	

h) Zemní práce: Použity budou známé postupy, které jsou v souladu s dobrou praxí. Část výkopku bude použita na rozšíření zemních krajnic. Přebytečný výkopek bude uložen na řízenou skládku.

8.2.2. Mostní objekty a zdi: - nejsou součástí stavby

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace: Stávající silniční propustky a uliční vpusti budou rekonstruovány. Silniční příkopy reprofilovány.

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

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

8.2.6. Vybavení pozemní komunikace.

a) záchytná bezpečnostní zařízení: - nejsou součástí stavby

b) dopravní značky :

SDZ - Stávající dopravní značky budou zpravidla za nové. Značení křižovatky II305 x II356, které bude odpovídat požadavkům MOK.

VDZ - Budou provedeny pouze vodící čáry V4 v šíři 125 mm. Na MOK bude okružní pás vyznačen čarami V4 a V2b síře 250 mm. Nástřik plastem s reflexní úpravou.

c) veřejné osvětlení: - není součástí stavby

8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů: nejsou

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

Hodnocení stavu vozovky podle rozsahu poruch formou klasifikace podle TP87 je - havarijní stav.

Vyskytující se poruchy: vysprávký, výtluky, ztráta mikrotextury, makrotextury trhliny, odlamování okrajů vozovky, síťové trhliny, zanesení příkopů, propustku, zvýšená nezpevněná krajnice či zcela chybějící krajnice. Často jsou zcela neúnosné okraje vozovky. Levostranná opěrná zeď vyžaduje celkovou rekonstrukci. Není součástí projektu.

Odtokové poměry záplavového území řeky Novohradky nebudou stavbou nijak ovlivněny.

10. Dotčená ochranná pásma.

a) rozsah dotčení: Stavba zasahuje do ochranného pásma lesa, do ochranného pásma zemních vedení energetických (STL plyn a elektřina NN, veřejné osvětlení) a telekomunikačních (Cetin a.s.) a vodohospodářských (VS Chrudim a.s.) a do ochranného pásma vrchního vedení VN 35 kV (ČEZ distribuce a.s).

Prostor MOK se nachází v pasivní zóně záplavového území Novohradky. Dle odborného posudku nebudou odtokové poměry v území stavbou nijak ovlivněny.

b) podmínky pro zásah: Zhotovitel nebude na lesní pozemky vstupovat ani jinak porosty ovlivňovat. Zemní práce budou prováděny s ohledem na kořenový systém stromů. Podmínky pro práci v ochranném pásmu inženýrských sítí stanoví jednotliví správci. Silové a telekomunikační trasy budou v rozsahu pojížděného chodníku opatřeny dodatečnými půlenými chráničkami. Telekomunikační trasa bude současně stranově posunuta.

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

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

11. Zásah stavby do území.

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

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

b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada: Pokácení 76 kusů vzrostlých stromů. Projektový návrh zahrnuje výsadbu 58 kusů stromů, které vytvoří nové pravostranné stromořadí.

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu: - Zemní práce se omezují na

úpravu pláň v místech sanace podkladních vrstev vozovky, prohloubení příkopů a úpravu silničních svahů.

d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch: - Nejsou

e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace: Rozšíření silničních příkopů si vyžádají zábor cca 420 m² zemědělských pozemků.

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa: Rozšíření silničního příkopu si vyžádá zábor 24 m² lesního pozemku.

g) zásah do jiných pozemků: Rozšíření příkopů a úprava křižovatky silnic II/305 x II/356 na MOK si vyžádá zábor 2 048 m² pozemků, které jsou vedeny v katastru nemovitostí jako ostatní plocha ale nejsou ve vlastnictví investora.

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

Poznámka k bodu 11. e), f) a g) : Stávající stav je takový, že dotčené pozemky jsou již většinou fyzicky zabrány silničním tělesem a příkopy, ale nejsou doposud vyjmuty ze ZPF a LPF nebo nejsou majetkově vypořádány.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby.

Určení a zdůvodnění nároků stavby na

a) všechny druhy energií: - Bez nároku.

b) telekomunikace: - Bez nároku.

c) vodní hospodářství: - Bez nároku.

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

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

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

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

a) ochrana krajiny a přírody - Při stavbě budou používány maximálně šetrné postupy.

Vliv provozu na přírodu zůstane nezměněn.

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

c) emise z dopravy: - Zůstanou nezměněny.

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

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

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

kategorie	název odpadu	zatřídění
170101	beton	○
150102	odpadní obalový polyetylen	○

170107	směs stavební sutě	O
170302	asfaltové směsi neuvedené	O
170504	zemina a kamení	O
200399	komunální odpad	O

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

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

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti.

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

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

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

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

b) řešení evakuace osob a zvířat - 0

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

d) vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními - 0

e) řešení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku – silnice II/305, II/356 a III/30535.

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

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

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

§ 29: Při provádění stavby bude zajištěn příjezd vozidel HZS do prostoru staveniště po silnici II/305, II/356 a III/30535.

Žádné objekty zařízení staveniště, které by vyžadovaly hodnocení dle vyhlášky č.23/2008 Sb. nebude budováno.

§30 : Při užívání stavby bude zajištěn příjezd vozidel HZS do předmětného prostoru po silnici II/305. Minimální průjezdný profil komunikace je široký 3,5 m. Výška průjezdního profilu je neomezená.

Při užívání stavby budou zajištěny únikové cesty po silnici II/305, II/356 a III/30535. Příloha 3.

1) Příjezd k hydrantu – bude zachován.

2) Vjezdy na pozemky budou mít minimální šířku 3,5 m a podjezdnou výšku neomezenou. Projektový návrh toto řeší pouze na silničním pozemku.

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

Hodnocení stavby dle ČSN 730802:

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

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

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

- Stavba splňuje obvyklé standardy pro danou kategorii komunikace.

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

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

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

15. Další požadavky na stavbu z hlediska.

a) užitných vlastností stavby: - Vzhledem k očekávaným intenzitám dopravy je kapacita řešení optimální.

b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace:

Pohyb takových osob je uvažován po přilehlých chodnících v intravilánu a v navrženém místě vhodném pro přecházení. Nové komunikace pro pěší jsou navrženy pro bezbarierové užívání. Stávající budou uvedeny zpravidla do původního stavu. Opatření jsou navržena v souladu s ČSN 736110, ZMĚNA Z1.

c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí: - Tyto vlivy nehrozí. Nebylo řešeno.

16. Závěr. Projektový návrh opravy vychází z technického stavu komunikace zjištěnému v lednu až únoru 2016. Pokud nebude oprava realizována do 24- ti měsíců bude třeba projektovou dokumentaci aktualizovat. Vzhledem k charakteru akce je také nezbytný pravidelný výkon autorského dozoru projektanta.

V září 2016 vypracoval Ing. Jiří Šejnoha