



Laboro ateliér, s. r. o.
Bj. Krawce 1130, 565 01 Choceň

B

OBJEDNATEL	Pardubický kraj, Komenského nám. 125, Pardubice 532 11	STUPEŇ DOKUMENTACE PDPS	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. PETR VALIHRACH		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. PETR VALIHRACH		
VYPRACOVAL	ING. JAN ROPEK		
NÁZEV STAVBY Modernizace silnice II/368 Moravská Třebová – průtah km 0,53000 – 2,24687		ZAK. ČÍSLO	16061
		DATUM	ČERVEN 2019
		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	-
NÁZEV OBJEKTU		POŘ. ČÍSLO	SOUPRAVA
NÁZEV PŘÍLOHY SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			

OBSAH

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	12
3	Připojení na technickou infrastrukturu	33
4	Dopravní řešení	33
5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	34
6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	34
7	Ochrana obyvatelstva	38
8	Zásady organizace výstavby	39
9	Celkové vodohospodářské řešení	45

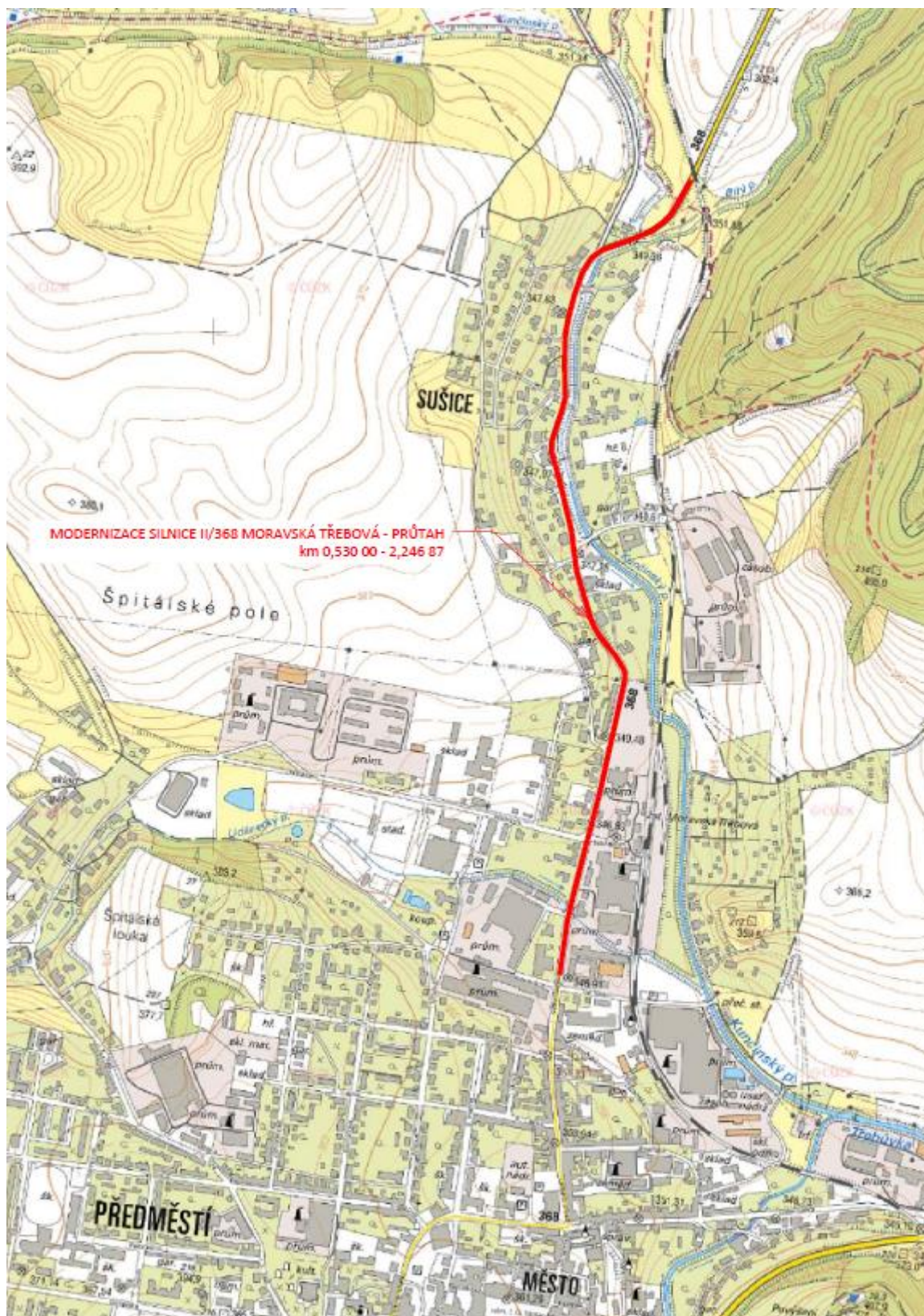
1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

- a) CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU, ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ A NEZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ, SOULAD NAVRHOVANÉ STAVBY S CHARAKTEREM ÚZEMÍ, DOSAVADNÍ VYUŽITÍ A ZASTAVĚNOST ÚZEMÍ;

Stavba řeší rekonstrukci silnice II/368 v průtahu městem Moravská Třebová (intravilán města), na katastrálním území Moravská Třebová (698806), Staré Město u Moravské Třebové (754480), okres Svitavy.

Umístění stavby je dáno polohou rekonstruované silnice. Stavební pozemek tedy zahrnuje pozemky dotčená stávající komunikací a pozemky přilehlé k této komunikaci. Okolní pozemky jsou v současné době využívány jako zahrady, nebo jsou v některých částech zastavěny.

Rekonstruovaná komunikace je vedena v trase stávající komunikace. Jedná se o průjezdní úsek silnice druhé třídy. Část řešené komunikace má extravilánový charakter i když se jedná o průtah městem. Části komunikace jsou tedy s nezpevněnými krajnicemi.



Stavba řeší rekonstrukci silnice II/368 v intravilánu města Moravská Třebová. Rekonstrukce začíná za křižovatkou sil. II/368 (ulice Lanškrounská s ulicí Na Stráni). Úsek končí před železničním přejezdem. Stávající komunikace je obousměrná s jedním jízdním pruhem v každém směru. Šířka stávající komunikace je v délce řešeného úseku proměnná. Na tuto je napojeno několik místních a účelových komunikací.

Komunikace je ohraničena obrubníky nebo nebezpečnou krajnicí, která je zvýšena a nezajišťuje tak odtok vody.

Stávající odvodnění je řešeno v místech obrub pomocí uličních vpustí. V místech nebezpečné krajnice, je odvodnění zajištěno odtokem přes krajnici a dále do zeleně. Vzhledem ke stávajícímu stavu krajnic, voda neodtéká a zůstává u krajnice a zhoršuje tak podmínky pro provoz.

Vzhledem k druhu zjištěných poruch z diagnostiky vozovky lze z hlediska provozní způsobilosti vozovky konstatovat klasifikační stupeň 5 (havarijný stav), což vyžaduje provedení opravy.

Území je v celém úseku stavby mírně zvlněné, leží v nadmořské výšce 345 - 355 m n. m. Okolní pozemky jsou v současné době využívány jako zahrady, nebo jsou v některých částech zastavěny.

Rekonstrukce silnice bude nutné rozdělit do dvou etap, které umožní dopravní obslužnost v oblasti v průběhu rekonstrukce trasy silnice.

b) ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNÍM ROZHODNUTÍM, VEŘEJNOPRÁVNÍ SMLOUVOU O UMÍSTĚNÍ STAVBY, ÚZEMNÍM SOUHLASEM;

Projekt PDPS navazuje na předchozí dokumentaci pro stavební povolení a územní rozhodnutí. Zpracovatelem dokumentace DUR a DSP byla firma Laboro atelier s.r.o., Bř. Krawce 1130, 565 01 Choceň.

c) ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ, S CÍLI A ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ, VČETNĚ INFORMACE O VYDANÉ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI;

Pro dané území je vydaný platný územní plán Moravská Třebová.

Územní plán byl pořízen podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (Stavební zákon). Plochy jsou vymezeny jako, plochy dopravní infrastruktury – místní a účelové komunikace, silnice II. třídy a z důvodu rozšiřování komunikace a zřizování cyklistických pruhů bude zasahovat i do zeleně přírodního charakteru.

Do územního plánu je možno nahlížet na internetových stránkách města www.moravskatrebova.cz

Jedná se o rekonstrukci silnice II/368. Plocha je v územním plánu vedena jako dopravní infrastruktura.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – SILNIČNÍ DS

Hlavní využití:

- Pozemky silnic I., II. a III. třídy a místní komunikace, které nejsou zahrnuty do jiných ploch vč. pozemků na kterých jsou zahrnuty součásti komunikace. Dopravní zařízení a dopravní vybavení, čerpací stanice pohonných hmot vč. obvyklého příslušenství.

Přípustné:

- Dopravní a izolační zeleň. Stavby technické infrastruktury.

Podmínečně přípustné:

- Autobusové nádraží (na stávajícím místě). Odstavná stání pro osobní auta – vyznačená parkoviště. Odstavná stání pro nákladní auta a autobusy – pouze plocha Z3 a pro autobusy ještě další vyhrazená parkoviště. Areály údržby pozemních komunikací – nutný předchozí souhlas města a pouze na ploše Z3. Čerpací stanice pohonných hmot – nové pouze na ploše Z3. Hromadné a řadové garáže ve stávajících areálech. V areálu řadových garáží v Udánkách

V od ploch Z22f a Z22g je přípustná dílna pro komerční využití. Na parkovišti Z34 jsou přípustné max. 2 podlažní stavby pro obchodní prodej, stravování a služby.

Nepřípustné:

- Využití pro zimoviště cirkusů. Odstavování nepojízdných aut a vraků.

ZELEŇ – PŘÍRODNÍHO CHARAKTERU ZP

Hlavní využití:

- Plochy zeleně v sídlech udržované v přírodě blízkém stavu a veřejně přístupné.

Podmínečně přípustné:

- Stavby technické a související dopravní infrastruktury, Vodní plochy a prvky, vyznačené poldry (Ovčácká dolina), Městský mobiliář

Nepřípustné:

- Veškeré stavby mimo přípustné využití.

Projektová dokumentace je v souladu s územním plánem města.

d) GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÁ CHARAKTERISTIKA, VČETNĚ ZDROJŮ NEROSTŮ A PODZEMNÍCH VOD;

Databáze geologicky dokumentovaných objektů České Republiky (Česká geologická služba)

Z geotechnického průzkumu:

Základové poměry lokality jsou jednoduché. Zemní práce budou dle ČSN 736133 prováděny výhradně v materiálech s třídou těžitelnosti I, rozpojitelné běžnými rypadly.

Geomorfologicky:

Území náleží provincii Česká vysočina, subprovincii Krkonoško-jesenická soustava, Orlická oblast. Nadmořská výška terénu se pohybuje v rozmezí 345 - 355 m n. m.

Hydrogeologické poměry:

Celé území patří k povodí řeky Moravy. Rekonstruovaného úseku se týká Kunčický a Udánecký potok.

S dlouhodobých statistik plyne, že nejdeštivější měsíc je červen. Stavba se nenachází v záplavovém území, překonává vodní tok Kunčický a Udánecký potok a nezasahuje do systému podzemních vod. Stavba neprodukuje žádné splaškové vody. V blízkosti stavby se nenachází žádný vodní recipient.

Stavba leží mimo oblast s potenciálně významným povodňovým rizikem.

e) VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ - GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM, HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM, KOROZNÍ PRŮZKUM, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM MATERIÁLOVÝCH NALEZIŠŤ (ZEMNÍKŮ), STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM APOD.;

Předkládaná dokumentace byla zpracována na základě následujících podkladů:

- Místní šetření,
- Požadavky investora,
- Polohopisné a výškopisné zaměření,
- Diagnostika stavu komunikace,
- Dendrologický průzkum,
- Informace dodané od správců sítí a komunikace – viz dokladová část stavby,

- Smlouva o dílo na vypracování dokumentace pro stavební povolení,
- Platné zákony, vyhlášky, normy, technické předpisy.

Dopravní průzkum nebyl prováděn. Hydrometeorologické, hydrologické a klimatické údaje neovlivňují výstavbu, vyloučí-li se provádění v zimním období. Stavebně historický průzkum není zapotřebí. Nejedná se o památkově chráněné území.

Z diagnostického průzkumu vozovky:

- Ztráta makrotextury (od mostního objektu ev. č. 368-015 po konec úseku celoplošně)
- Ztráta asfaltového tmelu (lokálně)
- Vysprávk (v celé délce pravidelné vysprávk asfaltovou hutněnou směsí různého stáří a zálivky trhlín a pracovních spár, na začátku úseku vysprávky tryskovou metodou)
- Mozaikové trhliny (na začátku úseku a za mostním objektem ev. č 368-015 ve větším rozsahu, ve zbývajících částech lokálně)
- Podélné úzké trhliny (lokálně jako počínající stádium vzniku mozaikových trhlín případně v místech podélných pracovních spár)
- Síťové trhliny (v omezeném rozsahu)
- Olamování okrajů (na začátku úseku na obou stranách vozovky – úsek s nezpevněnými krajnicemi)
- Místní poklesy (lokálně na začátku úseku na obou stranách vozovky – úsek s nezpevněnými krajnicemi)
- Nepravidelné hrboly (způsobené různým stářím vysprávek a opotřebením krytu na začátku úseku)
- Zvýšená nezpevněná krajnice a zanesené příkopy (v úsecích s nezpevněnou krajnicí)

Vzhledem k druhu dokumentovaných poruch (síťové, mozaikové a podélné trhliny, vysprávk a lokální místní poklesy) lze z hlediska provozní způsobilosti vozovky konstatovat klasifikační stupeň 5 (havarijní stav), což vyžaduje provedení rekonstrukce vozovky. Povrch vozovky vykazuje na začátku úseku opotřebení obrusné vrstvy. Téměř v celé délce úseku byly dokumentovány vizuálně novější velkoplošné vysprávk asfaltovou hutněnou směsí. Nejvýraznější poruchu představuje vývoj mozaikových a podélných trhlín a nejzávažnější poruchu síťové trhliny. Mozaikové i síťové trhliny byly dokumentovány lokálně i v místech vizuálně novějších vysprávek (opětovný vývoj). Na začátku úseku s nezpevněnou krajnicí byly dokumentovány olamování okrajů a místní poklesy. Jednou z hlavních příčin vzniku poruch na okrajích vozovky jsou zvýšené nezpevněné krajnice a zanesené souběžné příkopy. Zvýšené krajnice brání odtoku vody z povrchu vozovky, čím dochází k podmáčení a poškození zpevněné části vozovky.

Z dendrologického průzkumu:

V rámci dendrologického hodnocení bylo determinováno 57 kusů dřevin. Nejčastěji se jednalo o jedince javoru mléče (*Acer platanoides* L.), celkem 54 jedinců. Dále byly na ploše determinovány dva jedinci smrku ztepilého (*Picea abies* L.) a jeden jedinec břízy bělokoré (*Betula pendula* Roth.). Věkově byly javory převážně ve fázi dospělosti až senescence, u smrků se jednalo o dospívající jedince, bříza byla ve fázi dospělosti. Co se týká dendrometrických parametrů, jedná se o průměrné až podprůměrné dřeviny, což je způsobeno pravděpodobně nepříznivými podmínkami, v nichž dřeviny rostou.

Z pohledu arboristického hodnocení, tedy především provozní bezpečnosti, vitality, zdravotního stavu a stability dřevin byl zjištěn velmi špatný stav většiny dřevin na této lokalitě. Z pohledu perspektivy dřevin bylo z 57 hodnocených dřevin vyhodnoceno 28 jako neperspektivních a 22 jako

krátkodobě perspektivních. Perspektivních dřevin bylo na ploše nalezeno jen 7. Z pohledu provozní bezpečnosti bylo na lokalitě nalezeno 21 dřevin, jejichž defekty jsou tak závažné, že není možná jejich stabilizace pomocí konvenčních arboristických zásahů a musejí být pokáceny. U dalších 12 dřevin byly nalezeny závažné defekty, jejichž stabilizace je možná, ale jedná se o významnou investici a dřeviny jsou často neperspektivní, takže byla navržena i alternativa v podobě pokácení dřeviny. Ostatní hodnocené dřeviny jsou ve stavu, který je možno postupně vyřešit arboristickou péčí dle návrhu ošetření v tomto dokumentu. I u těchto dřevin se však často jedná o dřeviny s žádnou, nebo nízkou perspektivou, takže je na rozhodnutí investora, zda by nebylo lepší přistoupit ke komplexní obnově této aleje. Nejčastějším důvodem nízké perspektivy a provozní bezpečnosti hodnocených dřevin byla extrémní blízkost komunikace (většina dřevin vyrůstá přímo u krajnice), díky čemuž došlo u těchto dřevin k masivnímu poškození kořenů a bazální části kmene. Dalším důvodem je dlouhodobé zanedbání arboristické péče, díky němuž se v korunách těchto dřevin nachází velké množství závažných růstových defektů (nejčastěji tlakové větvení).

Celková hodnota všech hodnocených dřevin je 2 911 561 Kč, přičemž průměrná hodnota jedné dřeviny je 51 080 Kč. Nejcennější dřevinou v tomto stromořadí je javor mléč č. 28, jehož hodnota činí 215 159 Kč. Nejméně cenný je javor mléč č. 41, jehož hodnota je 742 Kč.

Na této ploše se nacházejí stromy, které svým fyziologickým stavem, kontaktem s přilehlou vozovkou s intenzivním provozem a obecně menšími dimenzemi neodpovídají optimálním živným dřevinám ZCHD bezobratlých. Intenzivní provoz a s tím spojený vznik častých mechanických poškození stromů patrně neumožní dřevinám na lokalitě ani v budoucnu dlouhodobě hostit některý druh z výše uvedené skupiny hmyzu.

- f) OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ¹⁾ - PAMÁTKOVÁ REZERVACE, PAMÁTKOVÁ ZÓNA, ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÉ ÚZEMÍ, PODOLOVANÉ ÚZEMÍ, OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH ZDROJŮ A OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH DĚL A PRVKŮ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ - SOUSTAVA CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000, ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ, STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA APOD.;

V zájmovém území se nacházejí podzemní a nadzemní inženýrské sítě technické infrastruktury. Vzájemné vzdálenosti stávajících inženýrských sítí nerespektují ochranná pásma a v některých případech ani požadavky ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technické infrastruktury. Navržené přeložky inženýrských sítí technické infrastruktury jsou navrženy tak, aby byly splněny požadavky ČSN 73 6005 na vzájemné odstupy a výškové osazení ve stavbou upraveném terénu.

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci nebo v památkové zóně.

Stavba se nachází v ochranném pásmu silnice II. třídy a dále v ochranných pásmech vlastníků inženýrských sítí. Tyto jsou specifikována ve vyjádřeních jednotlivých správců.

Stavba překonává vodní toky Kunčický a Udánecký potok. Jiných významných krajinných prvků se nedotýká.

Dotčená ochranná pásma:

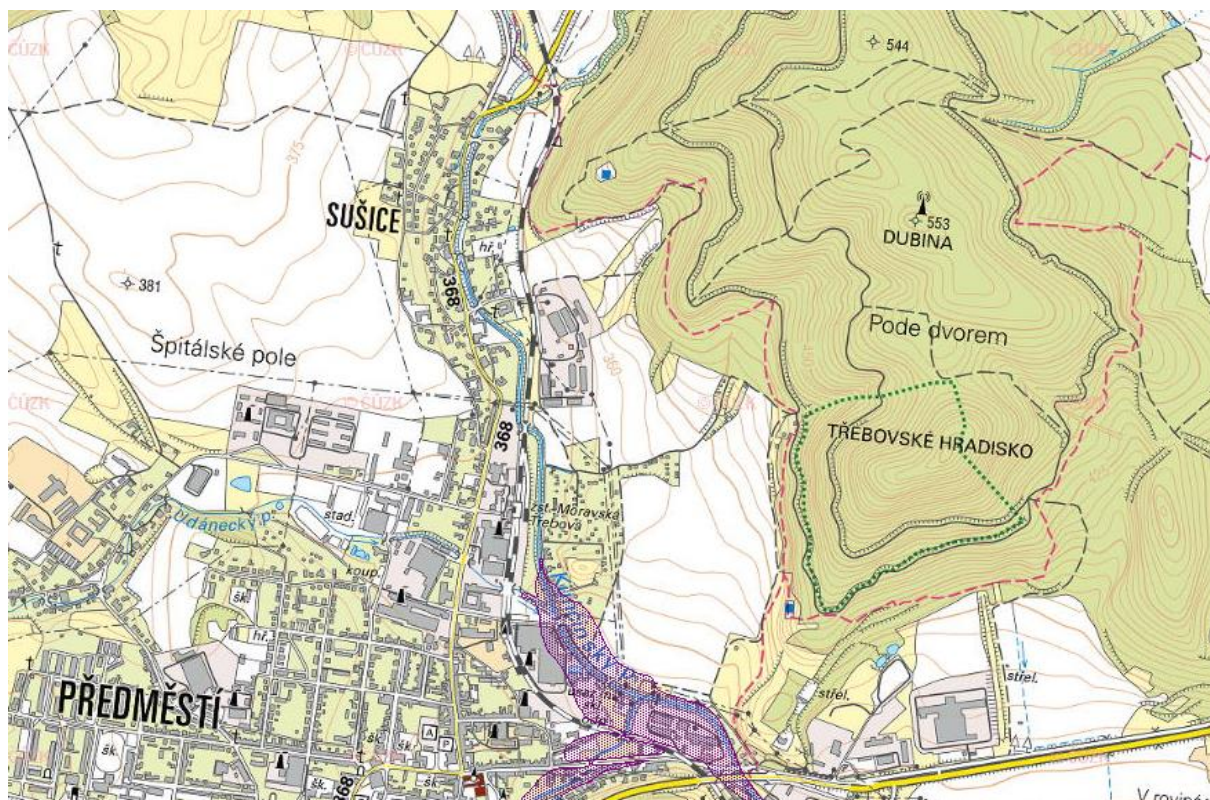
- ochranné pásmo pozemní komunikace II/368
- ochranné pásmo regionální dráhy (trať Prostějov – Třebovice)
- ochranné pásmo energetických zařízení
 - nadzemní vedení NN (ČEZ)
 - podzemní vedení NN (ČEZ)
 - nadzemní vedení VN (ČEZ)

- podzemní vedení VN (ČEZ)
- podzemní vedení VN (HEDVA, a.s.)
- ochranné pásmo sítě elektronických komunikací
 - sdělovací kabel nadzemní (CETIN)
 - sdělovací kabel podzemní (CETIN)
- ochranné pásmo plynárenského zařízení
 - plynovod STL (RWE)
 - plynovod NTL (RWE)
- ochranné pásmo vedení vodovodu
 - vodovod (VHOS)
 - vodovodní přípojky
- ochranné pásmo kanalizace
 - kanalizace splašková (VHOS)
 - kanalizace dešťová (VHOS)
 - kanalizace jednotná PVC 160 (VHOS)
 - kanalizační přípojky

Konkrétní požadavky na činnosti v ochranných pásmech viz příloha F-DOKLADY

g) POLOHA VZHLEDKEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.;

Stavba se nenachází v zátopovém a poddolovaném území.



h) VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ;

Rekonstrukcí komunikace a její modernizací dojde ke snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Rekonstrukcí komunikace nebude negativně ovlivněna krajina, zdraví obyvatel a životní prostředí.

Současný stav má negativní vliv na životní prostředí, neboť vozidla svým pojezdem po nerovném povrchu vozovky generují nadměrnou hlučnost, doprovázenou nežádoucími vibracemi a prašností.

Pro minimalizaci negativních účinků na životní prostředí slouží zejména tyto body návrhu:

- snížení hlučnosti vlivem výměny povrchu;
- snížení prašnosti, vlivem úpravy krajnic a doplněním obrub;
- zvýšení bezpečnosti provozu a s tím spojenou eliminaci případných nehod a jejich negativního dopadu na prostředí.

Stavba negativně neovlivní odtokové poměry v území

i) POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN;

V rámci stavby nedojde k asanacím území ani žádné demolici pozemních staveb. Dojde k demolici stávajícího mostního objektu 368-014.

Součástí stavby je kácení dřevin vyvolané realizací stavby (rekonstrukce silnice a mostu, přeložky inž. sítí).

Celkový počet kácených stromů je 46.

j) POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCE LESA;

Stavbou nedojde k záboru parcel ze zemědělského půdního fondu ZPF ani do pozemků určených k plnění funkce lesa PUPFL.

k) ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY - ZEJMÉNA MOŽNOST NAPOJENÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU, MOŽNOST BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU K NAVRHOVANÉ STAVBĚ;

Přístup na staveniště je zajištěn z rekonstruované komunikace II/368 a z přilehlých místních komunikací. Přístup na staveniště bude opatřen dopravním značením, ke kterému se vyjádří Policie ČR a příslušný odbor dopravy.

Napojení na zdroje je v zásadě možné po dohodě s majiteli nebo správcem inženýrských sítí za předpokladu splnění všech zákonných a oborových normových podmínek. S ohledem na malý rozsah stavby však předpokládáme spíše využití mobilních prostředků zhotovitele (cisterny na vodu, agregáty, atd.) Plochy a zařízení staveniště budou v maximální možné míře soustředěny na stávajících zpevněných plochách.

V případě záboru jiného pozemku si musí dodavatel dojednat dočasný zábor. Účel plochy zařízení staveniště bude výrobní a skladovací.

Po ukončení stavebních prací a odvozu zařízení staveniště bude plocha uvedena do původního stavu, včetně odvozu případné stavební sutě a likvidace veškerých jiných znečištění (drobné úniky provozních hmot ze stavebních strojů atd.)

Řešené území se nenachází v záplavovém území, ani v pásmu hygienické ochrany.

Při zřizování ploch zařízení staveniště je třeba dbát na stávající inženýrské sítě a vyvarovat se jejich poškození. Zřízení zázemí stavby bude záležitostí dodavatele stavby.

l) VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE;

Stavba nemá přímou návaznost na stavby jiných stavebníků.

Jiné související nebo podmiňující investice nejsou zhotoviteli dokumentace známy.

m) SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH SE STAVBA PROVÁDÍ;

Dotčené parcely se nachází na katastrálním území Moravská Třebová (698806)

Staré Město u Moravské Třebové (754480)

Parcely dotčené stavbou na KÚ Moravská Třebová (698806):

p. č. 964/1 - ostatní plocha, silnice; vlastnické právo: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 530 02 Pardubice; Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

p. č. 3550 - ostatní plocha, silnice; vlastnické právo: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 530 02 Pardubice; Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

p. č. 3650 - ostatní plocha, silnice; vlastnické právo: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 530 02 Pardubice; Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

p. č. 3725 - ostatní plocha, silnice; vlastnické právo: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 530 02 Pardubice; Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

p. č. 3722/1 - ostatní plocha, silnice; vlastnické právo: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 530 02 Pardubice; Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

p. č. 2499/8 - ostatní plocha, silnice; vlastnické právo: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 530 02 Pardubice; Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

p. č. 964/9 - ostatní plocha, ostatní komunikace; vlastnické právo: Město Moravská Třebová, nám. T. G. Masaryka 32/29, Město, 571 01 Moravská Třebová

p. č. 2489 - ostatní plocha, ostatní komunikace; vlastnické právo: Město Moravská Třebová, nám. T. G. Masaryka 32/29, Město, 571 01 Moravská Třebová

p. č. 3606 - vodní plocha; koryto vodního toku přirozené nebo upravené; vlastnické právo: Město Moravská Třebová, nám. T. G. Masaryka 32/29, Město, 571 01 Moravská Třebová

p. č. 3667 - ostatní plocha, ostatní komunikace; vlastnické právo: Město Moravská Třebová, nám. T. G. Masaryka 32/29, Město, 571 01 Moravská Třebová

p. č. 3760/3 - vodní plocha; koryto vodního toku přirozené nebo upravené; vlastnické právo: Česká republika; Právo hospodařit s majetkem státu: Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 932/11, Veveří, 602 00 Brno

p. č. 3500/3 - ostatní plocha, ostatní komunikace; vlastnické právo: Město Moravská Třebová, nám. T. G. Masaryka 32/29, Město, 571 01 Moravská Třebová

p. č. 3668 - ostatní plocha, ostatní dopravní plocha; vlastnické právo: Město Moravská Třebová, nám. T. G. Masaryka 32/29, Město, 571 01 Moravská Třebová

Parcely dotčené stavbou na KÚ Staré Město u Moravské Třebové (754480):

p. č. 4146 - ostatní plocha, silnice; vlastnické právo: Pardubický kraj, Komenského náměstí 125, Pardubice-Staré Město, 530 02 Pardubice; Hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Pardubického kraje, Doubravice 98, 533 53 Pardubice

n) SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ, NA KTERÝCH VZNIKNE OCHRANNÉ NEBO BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO;

Stavbou nevzniknou ochranná a bezpečnostní pásma.

o) POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ;

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není zapotřebí.

p) MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU;

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, stavbou nedojde ke změně napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

- a) NOVÁ STAVBA NEBO ZMĚNA DOKONČENÉ STAVBY; U ZMĚNY STAVBY ÚDAJE O JEJICH SOUČASNÉM STAVU, ZÁVĚRY STAVEBNĚ TECHNICKÉHO, PŘÍPADNĚ STAVEBNĚ HISTORICKÉHO PRŮZKUMU A VÝSLEDKY STATICKÉHO POSOUZENÍ NOSNÝCH KONSTRUKCÍ; ÚDAJE O DOTČENÉ KOMUNIKACI;

Stavba řeší rekonstrukci silnice II/368 v průtahu městem Moravská Třebová (intravilán města), na katastrálním území Moravská Třebová (698806), Staré Město u Moravské Třebové (754480), okres Svitavy.

Umístění stavby je dáno polohou rekonstruované silnice. Stavební pozemek tedy zahrnuje pozemky dotčená stávající komunikací a pozemky přilehlé k této komunikaci.

Jedná se o průjezdní úsek silnice II/368. Většina komunikace má intravilánový charakter, pouze konec úseku je veden v extravilánu (cca 100 m). Komunikace je ohraničena obrubníky, nebo nezpevněnou krajnicí. Šířka jízdního pruhu je 3,00 m, na kterou navazuje vodící proužek šířky 0,25 m. Celková šířka zpevnění je tedy 6,50 m. V místech, kde jsou zřízeny cyklistické pruhy šířky 1,00 m je šířka zpevnění 8,50 m. Projekt respektuje souběžné projekty, např. výstavbu chodníku. V těchto místech je zpevnění rozšířeno pro napojení na tento projekt. Prostor místní komunikace je proměnný podle stávající zástavby.

Komunikace jsou navrženy tak, aby byly po dobu své životnosti řádně odvodněny a měli dostatečné technické parametry.

Dojde k demolici stávajícího mostu ev. č. 368-014, který bude nahrazen nově vybudovaným propustkem.

Celková délka úpravy je 1716,87 m.

Niveleta nové komunikace nebude navýšena oproti stávající niveletě.

Dojde ke změně polohy 5 stávajících stožárů VO.

Šířka jízdního pruhu je 3,00 m, na kterou navazuje vodící proužek šířky 0,25 m. Celková šířka zpevnění je tedy 6,50 m. V místech, kde jsou zřízeny cyklistické pruhy šířky 1,00 m je šířka zpevnění 8,50 m.

ZEMNÍ PRÁCE

Tvar zemního tělesa vychází z jednoduchosti základových podmínek dané lokality a stávajícího stavu.

Zemní práce je nutné provádět v dlouhodobě suchém počasí. V opačném případě by mohlo dojít ke snížení parametrů únosnosti pláň a následným komplikovaným dodatečným řešením tohoto problému.

V blízkosti inženýrských sítí budou dodržovány příslušné normy. V blízkosti podzemních inženýrských sítí budou výkopové práce prováděny ručně, bez strojní mechanizace. Bude zkontrolováno uložení stávající sítě do chráničky a bude proveden obsyp ze štěrkodrti.

Při provádění zemních prací bude postupováno v souladu s ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, TKP4 Zemní práce.

Skladba konstrukce vozovky byla navržena dle TP170 a požadavků investora.

b) ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY;

Stavba řeší rekonstrukci silnice II/368 v obci Moravská Třebová. Jedná se o stavbu dopravní s vyvolanými úpravami technické infrastruktury. Po dokončení stavby se účel využití území včetně vazeb na okolí a okolní zástavbu nezmění.

c) TRVALÁ NEBO DOČASNÁ STAVBA;

Jedná se o trvalou stavbu. Životnost komunikace se předpokládá 20 let. Důležitá je ovšem průběžně prováděná údržba, která podmiňuje správnou technickou funkci ploch.

d) INFORMACE O VYDANÝCH ROZHODNUTÍCH O POVOLENÍ VÝJIMKY Z TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ NA STAVBY A TECHNICKÝCH POŽADAVKŮ ZABEZPEČUJÍCÍCH BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY NEBO SOUHLASU S ODCHYLNÝM ŘEŠENÍM Z PLATNÝCH PŘEDPISŮ A NOREM;

V projektové dokumentaci jsou respektovány obecné požadavky na výstavbu v míře odpovídající rozsahu a charakteru stavby.

Stavba je v souladu s požadavky vyhlášky č. 268/2009 Sb. v platném znění o obecných technických požadavcích na stavbu. Navržené staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit příslušnými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí prachem, hlukem apod. Nesmí docházet k ohrožování provozu na pozemních komunikacích a jejich znečišťování, znečišťování ovzduší a vod, k omezování přístupu na sousední pozemky případně staveb na nich umístěných, sítím technického vybavení a požárními zařízeními.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Nebylo nutné vydávat žádné výjimky.

- e) INFORMACE O TOM, ZDA A V JAKÝCH ČÁSTECH DOKUMENTACE JSOU ZOHLEDNĚNY PODMÍNKY ZÁVAZNÝCH STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ;

Podmínky ze závazných stanovisek dotčených orgánů, byly splněny v předchozích stupních dokumentace DUR a DSP.

- f) CELKOVÝ POPIS KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY VČETNĚ ZÁKLADNÍCH PARAMETRŮ STAVBY - NÁVRHOVÁ RYCHLOST, PROVOZNÍ STANIČENÍ, ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ, INTENZITY DOPRAVY, TECHNOLOGIE A ZAŘÍZENÍ, NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ APOD.,

Stavba je provedena jako 1 stavební objekt a to SO 102.

SO 102 řeší rekonstrukci silnice II/368 ve staničení km 0,530 00 – 2,186 67.

Návrhová rychlost je 50 km/h.

Jedná se o průjezdní úsek silnice II/368. Většina komunikace má intravilánový charakter, pouze konec úseku je veden v extravilánu (cca 100 m). Nová komunikace je navržena tak, aby kopírovala směrové řešení původní silnice. Komunikace je ohraničena obrubníky, nebo nezpevněnou krajnicí. Šířka jízdního pruhu je 3,00 m, na kterou navazuje vodící proužek šířky 0,25 m. Celková šířka zpevnění je tedy 6,50 m. V místech, kde jsou zřízeny cyklistické pruhy šířky 1,00 m je šířka zpevnění 8,50 m. Projekt respektuje souběžné projekty, např. výstavbu chodníku. V těchto místech je zpevnění rozšířeno pro napojení na tento projekt. Prostor místní komunikace je proměnný podle stávající zástavby.

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-4331)																... význam zkratk				✖	
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV						
RPDI - všechny dny	voz/den	310	151	13	43	15	78	80	0	16	20	726	4 386	46	5 158						
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV						
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	384	187	17	53	19	99	93	0	20	25	897	4 760	43	5 700						
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	126	61	4	17	5	24	49	0	6	8	300	3 451	54	3 805						
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV								
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h												89	629							
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h												81	573							
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV						
Hodnota TNV	voz/den														524						
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem						
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											3 523	529	85	4 137						
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											603	34	10	647						
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											306	56	11	373						
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem						
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h									634	44	33	15	11	737						
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS						
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.82	0.00	0.00	54:46						
Intenzita cyklistické dopravy															C						
Cyklistická doprava	cyklo/den														372						

Dopravní zatížení komunikace je stanoveno z celostátního sčítání dopravy prováděného v roce 2016 a je udáváno hodnotou průměrné denní intenzity provozu těžkých nákladních vozidel (voz/den). Počet motorových vozidel 5158 voz/den. Počet těžkých nákladních vozidel 524 voz/den.

Hodnota počtu těžkých nákladních vozidel stanovená v roce 2016 odpovídá v průtahu městem Moravská Třebová III. třídě dopravního zatížení (501 TNV/24 h až 1500 TNV/24 h).

Stavbou nevzniknou žádná nová ochranná pásma ani chráněná území.

- g) U ZMĚN STÁVAJÍCÍCH STAVEB ÚDAJE O JEJICH SOUČASNÉM STAVU; ZÁVĚRY STAVEBNĚ TECHNICKÉHO PRŮZKUMU, PŘÍPADNĚ STAVEBNĚ HISTORICKÉHO A VÝSLEDKY STATICKÉHO POSOUZENÍ NOSNÝCH KONSTRUKCÍ;

Současný stav komunikace a posuzovaných nosných konstrukcí je popsán v příloze Diagnostika a návrh opravy vozovky (firma CONSULTTEST s. r. o.), která je součástí dokladové části.

- h) OCHRANA STAVBY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ⁷⁾ - KULTURNÍ PAMÁTKA APOD.;

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci nebo v památkové zóně.

- i) ZÁKLADNÍ BILANCE STAVBY - POTŘEBY A SPOTŘEBY MÉDIÍ A HMOT, HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVOU VODOU, CELKOVÉ PRODUKOVANÉ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ, TŘÍDA ENERGETICKÉ NÁROČNOSTI BUDOV APOD.;

Jedná se o rekonstrukci komunikace, u které nedojde ke změně významu. Dešťové vody budou zasakovány v území. Jiné odpady nevzniknou. Odpady vzniknou pouze výstavbou stavby. Po uvedení stavby do provozu nebude vznikat žádný odpad ani emise.

- j) ZÁKLADNÍ PŘEDPOKLADY VÝSTAVBY - ČASOVÉ ÚDAJE O REALIZACI STAVBY, ČLENĚNÍ NA ETAPY;

Stavba bude provedena jako jeden stavební objekt SO 102. Předpokládaný termín zahájení v roce 2020. Předpokládaná lhůta výstavby je 6 měsíců. Rekonstrukce bude provedena během jedné stavební sezóny. Stavba bude prováděna za úplné uzavírky komunikace.

- k) 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;

Jednotlivé stavební objekty budou předávány postupně po jejich dokončení. Jedná se o hlavní objekty stavby. Musí být dodržena obslužnost obce, a proto je nutné provádět stavbu v jednotlivých na sobě navazujících etapách. Rekonstrukce objektů komunikací musí být prováděna za plné uzavírky.

Postupné předávání jednotlivých částí stavby umožní zlepšení dopravní obslužnosti v oblasti v průběhu rekonstrukce trasy silnice. Po celou dobu stavby musí být zajištěna obslužnost budov.

- l) ORIENTAČNÍ NÁKLADY STAVBY;

Orientační náklady stavby jsou 39 mil. Kč.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

- a) URBANISMUS - ÚZEMNÍ REGULACE, KOMPOZICE PROSTOROVÉHO ŘEŠENÍ;

Jedná se o rekonstrukci průjezdního úseku silnice II/368. Předmětem modernizace bude nové šířkové uspořádání, úprava křižovatek, zřízení cyklistických pruhů. Jedná se o rekonstrukci stávající silnice. Urbanistické a architektonické řešení zůstává beze změny.

- b) ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ - KOMPOZICE TVAROVÉHO ŘEŠENÍ, MATERIÁLOVÉ A BAREVNÉ ŘEŠENÍ;

Vzhledem k charakteru stavby nejsou kladeny významnější požadavky. Stavba svým řešením nenásilně zapadne do prostranství.

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

- a) POPIS CELKOVÉ KONCEPCE TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ PO SKUPINÁCH OBJEKTŮ NEBO JEDNOTLIVÝCH OBJEKTECH VČETNĚ ÚDAJŮ O STATICKÝCH VÝPOČTECH PROKAZUJÍCÍCH, ŽE STAVBA JE NAVRŽENA TAK, ABY NÁVRHOVÉ ZATÍŽENÍ NA NI PŮSOBÍCÍ NEMĚLO ZA NÁSLEDEK POŠKOZENÍ STAVBY NEBO JEJÍ ČÁSTI NEBO NEPŘÍPUSTNÉ PŘETVOŘENÍ;

SO 102 – Silnice II/368 km

Pozemní komunikace a jejich součásti:

Silnice II/368 ve městě Moravská Třebová bude v první části rekonstruována v délce 1716,87 m (trasa začíná od staničení km 0,530 00). V úsecích s dostatečným šířkovým uspořádáním byli zřízeny cyklistické pruhy.

Charakteristiky navržené trasy PK:

Směrové i výškové vedení trasy je dáno stávající trasou silnice II/368.

Sklony nivelety respektují stávající stav. V km 1,325 13 až km 1,535 22 je sklon nivelety 0,01 %, avšak výsledný sklon je zajištěn. V tomto místě bude odvodnění zajištěno vypádováním vodícího proužku do uličních vpustí.

Příčné uspořádání PK:

Komunikace je ohraničena obrubníky, nebo nezpevněnou krajnicí. Šířka jízdního pruhu je 3,00 m, na kterou navazuje vodící proužek šířky 0,25 m. Celková šířka zpevnění je tedy 6,50 m. V místech, kde jsou zřízeny cyklistické pruhy šířky 1,00 m je šířka zpevnění 8,50 m.

Stavba respektuje souběžné projekty. V těchto místech je zpevnění rozšířeno až po návrhovou linii.

Prostor místní komunikace je proměnný podle stávající.

Zemní těleso:

S ohledem na typ zeminy klasifikovaný v podloží vozovky (G3 G-F) se neuvažuje o nutnosti úpravy podloží vozovky v celém sledovaném úseku. S ohledem na celkovou délku úseku a předpokládané nehomogenní podloží vozovky se doporučuje při odkopu na úroveň zemní pláň a při viditelné změně materiálu stanovit typ zeminy průkazní zkouškou. V místech se zeminou vhodnou pro podloží vozovek se únosnost podloží vozovky ověří stanovením modulu přetvárnosti statickou zatěžovací zkouškou, v místech s nevhodnou případně podmíněčně vhodnou zeminou pro podloží vozovky se doporučuje na základě průkazních zkoušek zeminu vyměnit.

Zpevněné plochy:

Návrh vozovky je proveden dle TP 170.

Skladba vozovky, návrhová úroveň porušení – D1, třída dopravního zatížení - IV

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN13108-1
Spojovací postřik	PS-E		ČSN 736129, ČSN EN 12271
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL16+	70 mm	ČSN EN13108-1
Infiltrační postřik	PI-E		ČSN 736129, ČSN EN 12271
Směs stmelená cementem	SC C8/10	130 mm	ČSN 73 6124
Štěrkodrt'	ŠD _B fr.0-63	200 mm	ČSN 73 6126
Celkem		440 mm	

Chodník

Návrhová úroveň porušení D2, Třída dopravního zatížení CH

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 736131
Pískové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkoдрť	min. ŠD B	150 mm	ČSN 736126-1
CELKEM		250 mm	

Sjezdy přes chodník

Návrhová úroveň porušení D2, Třída dopravního zatížení CH

Zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 736131
Pískové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkoдрť	min. ŠD B	250 mm	ČSN 736126-1
CELKEM		370 mm	

Dlážděné plochy

Dlažba z žulových kostek	DL	60 (100) mm	ČSN 736131
Pískové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkoдрť	min. ŠD B	250 mm	ČSN 736126-1
CELKEM		350 mm (390 mm)	

Odvodňovací zařízení:

Dešťové vody budou svedeny do uličních nebo liniových vpustí. V místech, kde je nezpevněná krajnice budou vody odvedeny přes nezpevněnou krajnici do zeleně, ve které dochází k přirozenému zásaku srážkových vod.

Zemní plán komunikace je odvodňována trativody.

V úseku od začátku trasy v km 0,530 až do km 0,945 se systém odvodnění nemění. V tomto úseku budou osazeny nové silniční obruby do nové polohy (zúžení vozovky oproti stávajícímu stavu). Uliční vpusti budou napojeny do stávající dešťové kanalizace.

V úseku od km 0,945 do km 2,020 je po levé straně komunikace nový chodník, z části vozovky jsou tedy srážkové vody sváděny k obrubě do stávajících či nových uličních vpustí a dále do stávající dešťové kanalizace. Po pravé straně komunikace se střídají úseky s nezpevněnou krajnicí s úseky se silniční obrubou. V případě míst s obrubami jsou srážkové vody sklonem svedeny do stávajících či nových ul. vpustí. V případě nezpevněných krajnic dochází k odtoku na přilehlý terén.

V úseku od km 2,020 až do konce úseku km 2,24687 jsou navrženy nezpevněné krajnice s úpravou svahu na přilehlý terén.

Dle tabulky A.1 normy TNV 75 9011 se jedná o pozemní komunikace středně frekventovanou. Tomuto typu komunikace odpovídá střední míra znečištění srážkových vod nerozpustnými látkami, těžkými kovy a uhlovodíky.

Dle tabulky A.3 výše uvedené normy je pro uvedený typ komunikace přípustné povrchové vsakování přes zatravněnou humusovou vrstvu – plošné (široké plochy a zatravněné příkopy).

Pro zabezpečení dešťové kanalizace odvádějící vody s rizikem kontaminace ropnými látkami platí v přiměřeném rozsahu norma ČSN 75 6551.

Křižovatky a křížení:

Km 0,793 50 – křižovatka s ulicí Nádražní. Jedná se o průsečnou křižovatku. Větev křižovatky vpravo od silnice II/368 ve směru staničení, má šířku připojované komunikace 8,50 m. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 3,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 6,00 m. Větev křižovatky vlevo od silnice II/368 ve směru staničení, má šířku komunikace 11,00 m. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 10,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 2,50 m.

Km 0,975 00 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 5,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 5,00 m.

Km 1,375 00 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 3,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 3,00 m.

Km 1,403 50 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 9,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 9,00 m.

Km 1,700 00 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 3,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 5,00 m.

Km 1,916 00 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 6,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 6,00 m.

Km 1,950 50 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 1,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 3,00 m.

Km 2,015 00 – křižovatka se silnicí III/36823. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 10,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 9,00 m. Silnice II/368 bude v místě odbočování doleva (ve směru staničení) na silnici III/36823 rozšířena tak, aby vozidla mohla vozidlo, které čeká na odbočení vlevo objet zprava. Vozovka je rozšířena na 8,75 m. Na křižovatce bude vyznačeno vodorovné dopravní značení – bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 201, 202, 203 – Mosty

Součástí jsou také mostní objekty 368-013, 368-014 a 368-015.

Most ev. č. 368–015 (Moravská Třebová – u Hedvy)

Obrusná vrstva bude v rámci modernizace silnice odfrézována a provedena nová – součást silničního objektu SO 101. Podélná spára mezi obrubou a vozovkou bude vyplněna trvale pružnou záplavkou z modifikovaného asfaltu.

Po provedení nové obrusné vrstvy bude nad konci nosné konstrukce proříznuta spára, která bude vyplněna záplavkou z modifikovaného asfaltu.

Na levé římse bude demontováno stávající zábradlí a nahrazeno novým ocelovým mostním zábradlím výšky nejméně 1,10 m odpovídajícím současným předpisům. Na levé římse je osazen drátěný plot, doporučuje se doplnit plot osazením madla ve výšce 1,10 m.

Most ev. č. 368–014 (Moravská Třebová – Sušice) – bylo navrženo zdemolování mostu a výstavba nového propustku

Stávající most je tvořen třemi různými vzájemně nespojenými konstrukcemi. Střední část je tvořena kamennou klenbou o kolmé světlosti 1,90 m ke, která byla na pravé rozšířena železobetonovou deskou o jednom prostém poli světlosti 2,50 m. Z levé strany byla přistavěna lávka tvořená betonovým prefabrikátem uloženým na kamenné opěry (zídky). Konstrukce značně protékají, klenba má porušené spáry (vypadává malta) betonové desky mají oprýskaný povrch s odhalenou výztuží. Stavební stav spodní stavby i nosné konstrukce je dle hlavní prohlídky hodnocen jako IV – uspokojivý.

Vzhledem ke stavebnímu stavu, obtížné opravě s nejistým výsledkem a úpravám vedení komunikace bude stávající most zdemolován a nahrazen novým propustkem.

V rámci stavby dochází k mírné úpravě nivelety a změně šířkového uspořádání. Niveleta na mostě je ve vrcholovém zakružovacím oblouku o poloměru 10200 m. Podélný sklon se mění od 0,30 % do 0,40 % - klesání směrem ke Starému Městu. Vozovka na mostě má střešovitý příčný sklon 2,5 %.

Nosná konstrukce a založení propustku

Je navržen přesýpaný monolitický železobetonový uzavřený rám o kolmé světlosti 2,00 m a výšce 1,80 m.

Založení je vzhledem k malé světlosti a typu konstrukce plošné na vrstvě podkladního betonu.

Rámová konstrukce bude uložena vodorovně a horní povrch příčle bude vyspádován za rub rámových stojek. Na čelech bude nosná spojena s monolitickými parapetními zídkami a zavěšenými monolitickými křídly. Mostní izolace bude celoplošná.

Most ev. č. 368–013 (Před Moravskou Třebovou) – dojde k odfrézování obrusné vrstvy a pokládka nové

Obrusná vrstva bude v rámci modernizace silnice odfrézována a provedena nová – součást silničního objektu SO 101. Podélná spára mezi obrubou a vozovkou bude vyplněna trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu. Stavebně technické řešení mostů je řešeno v bodě 2.6 a) – Mostní objekty.

b) CELKOVÁ BILANCE NÁROKŮ VŠECH DRUHŮ ENERGIÍ, TEPLA A TEPLÉ UŽITKOVÉ VODY, PODMÍNKY ZVÝŠENÉHO ODBĚRU ELEKTRICKÉ ENERGIE, PODMÍNKY PŘI ZVÝŠENÍ TECHNICKÉHO MAXIMA,

Dodavatel stavby si smluvně zajistí požadovaný odběr elektrické energie a dohodne detailní způsob staveništního odběru se stavebníkem (investorem), nebo použije vlastní mobilní zařízení.

c) CELKOVÁ SPOTŘEBA VODY,

Dodavatel stavby si smluvně zajistí požadovaný odběr vody a dohodne detailní způsob staveništního odběru se stavebníkem (investorem), nebo použije vlastní mobilní zařízení.

d) CELKOVÉ PRODUKOVANÉ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ, ZPŮSOB NAKLÁDÁNÍ S VYŽÍSKANÝM MATERIÁLEM;

Provozem stavby nebudou vznikat žádné odpady.

Odpady vzniklé při stavbě:

S veškerými odpady, které v rámci stavby vzniknou, musí být nakládáno v souladu s ustaveními zákona 185/2001 Sb. o odpadech včetně souvisejících vyhlášek. Z hlediska vlastního procesu stavby se jedná především o vyřešení a doložení způsobu využití či zneškodnění odpadů.

Bude dodržena hierarchie nakládání s odpady, která je uvedena v § 9a zákona o odpadech (Předcházení vzniku odpadů, příprava k opětovnému použití, recyklace odpadů, jiné využití odpadů – např. energetické využití, odstranění odpadů).

Nakládání s odpady bude zajišťovat zhotovitel stavby, který bude zodpovídat za to, že s odpadem vzniklým při stavbě bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění a s prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Likvidace odpadu bude zajištěna dle výše uvedeného zákona, tzn. přednostní využití (výkup, recyklace), nebo jejich odstranění na příslušné skládce odpadů. Pro odpady vedené v kategorii N (odfrézované a odtěžené asfaltové vrstvy, pokud by měly být uloženy na skládku) je nutné zajistit souhlas s nakládáním s nebezpečnými odpady, který na základě písemné žádosti vydá příslušný orgán veřejné správy. Tento souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

Odpady, které vzniknou, budou při výstavbě shromažďovány, utříděné dle jednotlivých druhů. Shromažďovací místa a nádoby na odpady musí mít všechna náležitosti v souladu s vyhláškou MZP ČR č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady nesmí být skladovány v blízkosti toku. Odpady mohou být dále předány pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění. Tuto skutečnost je původce povinen si ověřit.

Při nakládání s odpady musí být postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod, povrchových vod, ovzduší, zeminy nebo poškození jiných složek životního prostředí.

Ke kolaudačnímu řízení stavby je nutno předložit příslušnému odboru životního prostředí kompletní evidenci všech odpadů nebo způsob jejich dalšího využití, ze které bude patrné, o který druh odpadu se jedná, jeho množství a původ. Evidence těchto odpadů bude zároveň součástí hlášení původce o produkci a nakládání s odpady.

Odpady budou vznikat jednak přímo v souvislosti s prováděnými stavebními činnostmi a jednak v souvislosti s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů (zázemí zařízení staveniště).

V případě, že dojde v rámci stavby ke vzniku nebezpečných odpadů, je původce odpadu (investor nebo dodavatel stavby – dle vzájemné smlouvy) povinen nakládat s těmito odpady pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení podle § 14; shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhají souhlasu

V oblasti nakládání s odpady lze při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je provedeno dle vyhlášky MŽP č. 93/2016 Sb. (Katalog odpadů).

Přehled druhu odpadů, které se na stavbě vyskytnou nebo mohou vyskytnout:

O – odpady, které nejsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

N – odpady, které jsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

první dvojčíslí označuje skupinu odpadů

druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů

třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů

katalogové číslo odpadu	kategorie odpadu (O/N):	název odpadu	předpokl. množství (t,l)	způsob nakládání s odpady
02 01 07	O	odpady z lesnictví	-	Dle Zákona č.185/2001 Sb. O odpadech
08 01 11	N	odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	-	
08 01 12	O	jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	-	
13 02 05	N	nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	2,0 (l)	
13 02 08	N	jiné motorové, převodové a mazací oleje	2,0 (l)	
14 06 03	N	jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	2,0 (l)	
15 01 10	N	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	-	
15 02 02	N	absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	-	
17 01 01	O	beton	15,0 (t)	
17 01 02	O	cihly	-	
17 01 03	O	tašky a keramické výrobky	-	
17 02 01	O	dřevo	100 (t)	
17 02 02	O	sklo	0,05 (t)	
17 02 03	O	plasty	0,1 (t)	

17 03 01	N	asfaltové směsi obsahující dehet	-	
17 03 02	0	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	1350 (t)	
17 04 05	0	železo a ocel	7,5 (t)	
17 05 04	0	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	4500 (t)	
17 06 03	0	izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	0,05 (t)	
17 09 04	0	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	-	

U odpadu 17 02 01 – Dřevo se jedná o větve a pařezy kácených stromů. Tento odpad bude spálen v schváleném a k tomuto určeném zařízení.

Vzniklé biologické odpady budou přednostně zpracovány v kompostárně.

Splaškové vody užíváním stavby nevznikají. Další odpad užíváním stavby nevzniká.

e) POŽADAVKY NA KAPACITY VEŘEJNÝCH SÍTÍ KOMUNIKAČNÍCH VEDENÍ A ELEKTRONICKÉHO KOMUNIKAČNÍHO ZAŘÍZENÍ VEŘEJNÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ;

Nejsou stanoveny.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY (ZÁSADY ŘEŠENÍ PŘÍSTUPNOSTI A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE, SEZNAM POUŽITÝCH ZVLÁŠTNÍCH A VYBRANÝCH STAVEBNÍCH VÝROBKŮ PRO TYTO OSOBY, VČETNĚ ŘEŠENÍ INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ)

Komunikace je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Jedná se o rekonstrukci silnice II/368. Chodník je ponechán ve stávajícím stavu. Pouze v některých úsecích dojde k rozšíření chodníků. V místech sjezdů bude výška obruby snížena a chodník bude vyspádován tak aby byl zachován průchozí prostor šířky min. 0,9 m ve sklonu max. 2,0 %. Obrubníky budou v místech přechodů pro chodce osazeny s výškovým rozdílem max. 20 mm. V místech sjezdů je navržen snížený obrubník, který je v celé délce sjezdu snížen na výškový rozdíl 20 – 50 mm.

Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením

Nedochází k návrhu nových chodníků, v místech, kde je výška obruby níže než 0,08 m bude zřízen varovný pás šířky 0,40 m. U nových přechodů pro chodce je navržen signální pás šířky 0,80 m. Vodící linie je tvořena stávající zástavbou nebo zahradním obrubníkem, který bude mít výškový rozdíl min. 60 mm.

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

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláště je třeba dbát zvýšené bezpečnosti při práci v ochranných pásmech inženýrských sítí. Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení, nebo alespoň zaučení v daném provozu. Všichni pracovníci pracující na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelně doškolováni. Vybavení ochrannými pomůckami a prostředky pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé. Bude dodržována vyhláška č. 178/2001 Sb. O ochraně zdraví při práci.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a další platné předpisy a vyhlášky.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta přímo formou první pomoci na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího, nebo na jiném snadno dostupném a kontrolovaném místě, lékárnička. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení.

Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu, nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno.

Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR).

2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ;

a) POPIS SOUČASNÉHO STAVU;

Silnice II/368

Stavba je navržena v průtahu městem Moravská Třebová. Stavba se nachází na katastrálním území Moravská Třebová (698806), Staré Město u Moravské Třebové (754480).

Stavba řeší rekonstrukci silnice II/368 v intravilánové části města Moravská Třebová v délce 1716,87 m.

Šířka stávající komunikace je proměnná.

Povrch silnice II/368 je značně porušen. V úseku byla provedena vizuální prohlídka s fotodokumentací, skladba vozovky byla posouzena odebranými jádrovými vývrty a kopanými sondami. Při této prohlídce byly zjištěny poruchy, které jsou popsány ve zprávě z diagnostiky.

Stávající odvodnění je řešeno v místech obrub pomocí uličních vpustí. V místech nezpevněné krajnice, je odvodnění zajištěno odtokem přes krajnici a dále do zeleně. Vzhledem ke stávajícímu stavu krajnic, voda neodtéká a zůstává u krajnice a zhoršuje tak podmínky pro provoz.

Jedná se o směrově nerozdělenou komunikaci s asfaltovým krytem. Šířka stávající komunikace je proměnná.

Krytové vrstvy vozovky vykazují degradaci a poruchy – především trhliny, místy již lokálně opravované. Odvodnění komunikace bude nutno obnovit, lokálně je totiž nedostatečné nebo poškozené.

V trase komunikace v průtahu městem Moravská Třebová se nachází mosty ev. č. 368-013; ev. č. 368-014; ev. č. 368-015.

b) POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ;

Objekt SO 102 řeší rekonstrukci stávající komunikace.

Objekt SO 201, 202, 203 řeší úpravu stávajících mostních objektu.

1. POZEMNÍ KOMUNIKACE

a) VÝČET A OZNAČENÍ JEDNOTLIVÝCH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ STAVBY;

SO 102 Silnice II/368 km

b) ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY PŘÍSLUŠNÝCH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ:

SO 102 Silnice II/368 km

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice II/368.

Nová komunikace je navržena tak, aby kopírovala směrové řešení původní silnice. Šířka jízdního pruhu je 3,00 m, na kterou navazuje vodící proužek šířky 0,25 m. Celková šířka zpevnění je tedy 6,50 m. V místech, kde jsou zřízeny cyklistické pruhy šířky 1,00 m je šířka zpevnění 8,50 m. Projekt respektuje souběžné projekty, např. výstavbu chodníku. V těchto místech je zpevnění rozšířeno pro napojení na tento projekt. Prostor místní komunikace je proměnný podle stávající zástavby.

Celková délka úpravy SO 102 je 1716,87 m.

Niveleta nové komunikace nebude navýšena oproti stávající niveletě.

Pozemní komunikace a jejich součásti:

Silnice II/368 ve městě Moravská Třebová bude rekonstruována v délce 1716,87 m (trasa začíná od staničení km 0,530 00). V úsecích s dostatečným šířkovým uspořádáním byli zřízeny cyklistické pruhy.

Charakteristiky navržené trasy PK:

Směrové i výškové vedení trasy je dáno stávající trasou silnice II/368.

Sklony nivelety respektují stávající stav. V km 1,325 13 až km 1,535 22 je sklon nivelety 0,01 %, avšak výsledný sklon je zajištěn. V tomto místě bude odvodnění zajištěno vypádováním vodícího proužku do uličních vpustí.

Výškové řešení rekonstruované komunikace také vychází zejména ze stávajícího stavu. Niveleta nové komunikace nebude navýšena oproti stávající niveletě.

Č.	Staničení vrcholu	Výška PVI	Sklon vstupní	Sklon výstupní	Poloměr oblouku
8	551.81 m	346.67 m	- 0.86 %	- 1.18 %	5000.00 m
9	670.37 m	345.27 m	- 1.18 %	+ 0.78 %	3700.00 m

10	788.92 m	346.20 m	+ 0.78 %	+ 1.60 %	2200.00 m
11	835.73 m	346.94 m	+ 1.60 %	+ 0.82 %	2600.00 m
12	894.51 m	347.43 m	+ 0.82 %	+ 1.78 %	5900.00 m
13	946.10 m	348.35 m	+ 1,78 %	+ 0,50 %	1200.00 m
14	1000.00 m	348.62 m	+ 0.50 %	+ 0,40 %	
15	1095.97 m	349.00 m	+ 0.40 %	- 0.53 %	1130.00 m
16	1117.51 m	348.89 m	- 0.53 %	+ 0.50 %	3000.00 m
17	1232.88 m	349.47 m	+ 0.50 %	- 2.13 %	2800.00 m
18	1280.09 m	348.46 m	- 2.13 %	- 2.57 %	2000.00 m
19	1299.96 m	347.95 m	- 2.57 %	- 2.02 %	1500.00 m
20	1330.45 m	347.33 m	- 2.02 %	+ 0.24 %	1800.00 m
21	1403.50 m	347.52 m	+ 0.24 %	- 0.03 %	
22	1535.89 m	347.48 m	- 0.03 %	- 0.52 %	10200.00 m
23	1609.23 m	347.10 m	- 0.52 %	+ 0.70 %	3000.00 m
24	1663.04 m	347.48 m	+ 0.70 %	- 0.51 %	2500.00 m
25	1730.83 m	347.13 m	- 0.51 %	+ 0.54 %	8500.00 m
26	1822.35 m	347.62 m	+ 0.54 %	- 0.13 %	2000.00 m
27	1863.96 m	347.57 m	- 0.13 %	+ 1.36 %	1300.00 m
28	1886.90 m	347.88 m	+ 1.36 %	+ 0.60 %	1450.00 m
29	1922.45 m	348.09 m	+ 0.60 %	+ 0.90 %	6200.00 m
30	1996.78 m	348.76 m	+ 0.90 %	+ 0.79 %	11800.00 m
31	2089.29 m	349.49 m	+ 0.79 %	+ 0.56 %	9600.00 m
32	2135.62 m	349.75 m	+ 0.56 %	+ 1.21 %	3300.00 m
33	2197.31 m	350.50 m	+ 1.21 %	+ 3.99 %	2390.70 m
34	2246.87 m	352.48 m	+ 3.99 %	-	-

Příčné uspořádání PK:

Komunikace je ohraničena obrubníky, nebo nezpevněnou krajnicí. Šířka jízdního pruhu je 3,00 m, na kterou navazuje vodící proužek šířky 0,25 m. Celková šířka zpevnění je tedy 6,50 m. V místech, kde jsou zřízeny cyklistické pruhy šířky 1,00 m je šířka zpevnění 8,50 m.

Stavba respektuje souběžné projekty. V těchto místech je zpevnění rozšířeno až po návrhovou linii.

Prostor místní komunikace je proměnný podle stávající.

Zemní těleso:

S ohledem na typ zeminy klasifikovaný v podloží vozovky (G3 G-F) se neuvažuje o nutnosti úpravy podloží vozovky v celém sledovaném úseku. S ohledem na celkovou délku úseku a předpokládané nehomogenní podloží vozovky se doporučuje při odkopu na úroveň zemní pláně a při viditelné změně materiálu stanovit typ zeminy průkazní zkouškou. V místech se zeminou vhodnou pro podloží vozovek se únosnost podloží vozovky ověří stanovením modulu přetvárnosti statickou zatěžovací zkouškou, v místech s nevhodnou případně podmíněčně vhodnou zeminou pro podloží vozovky se doporučuje na základě průkazních zkoušek zeminu vyměnit.

Zpevněné plochy:

Návrh vozovky je proveden dle TP 170.

Skladba vozovky, návrhová úroveň porušení – D1, třída dopravního zatížení - IV

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN13108-1
Spojovací postřík	PS-E		ČSN 736129, ČSN EN 12271
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL16+	70 mm	ČSN EN13108-1
Infiltrační postřík	PI-E		ČSN 736129, ČSN EN 12271
Směs stmelená cementem	SC C8/10	130 mm	ČSN 73 6124
Štěrkostrť	ŠD _B fr.0-63	200 mm	ČSN 73 6126
Celkem		440 mm	

Chodník

Návrhová úroveň porušení D2, Třída dopravního zatížení CH

Zámková dlažba	DL	60 mm	ČSN 736131
Pískové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkostrť	min. ŠD B	150 mm	ČSN 736126-1
CELKEM		250 mm	

Sjezdy přes chodník

Návrhová úroveň porušení D2, Třída dopravního zatížení CH

Zámková dlažba	DL	80 mm	ČSN 736131
Pískové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkostrť	min. ŠD B	250 mm	ČSN 736126-1
CELKEM		370 mm	

Dlážděné plochy

Dlažba z žulových kostek	DL	60 (100) mm	ČSN 736131
Pískové lože	L	40 mm	ČSN 736124-7
Štěrkostrť	min. ŠD B	250 mm	ČSN 736126-1
CELKEM		350 mm (390 mm)	

Křižovatky a křížení:

Km 0,793 50 – křižovatka s ulicí Nádražní. Jedná se o průsečnou křižovatku. Větev křižovatky vpravo od silnice II/368 ve směru staničení, má šířku připojované komunikace 8,50 m. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 3,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 6,00 m. Větev křižovatky vlevo od silnice II/368 ve směru staničení, má šířku komunikace 11,00 m. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 10,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 2,50 m.

Km 0,975 00 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 5,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 5,00 m.

Km 1,375 00 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 3,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 3,00 m.

Km 1,403 50 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 9,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 9,00 m.

Km 1,700 00 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 3,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 5,00 m.

Km 1,916 00 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 6,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 6,00 m.

Km 1,950 50 – křižovatka s místní komunikací. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 1,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 3,00 m.

Km 2,015 00 – křižovatka se silnicí III/36823. Jedná se o stykovou křižovatku. Poloměr zaoblení při výjezdu ze silnice II/368 je 10,00 m. Poloměr zaoblení vjezdu na silnici II/368 je 9,00 m. Silnice II/368 bude v místě odbočování doleva (ve směru staničení) na silnici III/36823 rozšířena tak, aby vozidla mohla vozidlo, které čeká na odbočení vlevo objet zprava. Vozovka je rozšířena na 8,75 m. Na křižovatce bude vyznačeno vodorovné dopravní značení – bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace.

ZEMNÍ PRÁCE:

Tvar zemního tělesa vychází z jednoduchosti základových podmínek dané lokality a stávajícího stavu.

Zemní práce je nutné provádět v dlouhodobě suchém počasí. V opačném případě by mohlo dojít ke snížení parametrů únosnosti pláň a následným komplikovaným dodatečným řešením tohoto problému.

V blízkosti inženýrských sítí budou dodržovány příslušné normy. V blízkosti podzemních inženýrských sítí budou výkopové práce prováděny ručně, bez strojní mechanizace. Bude zkontrolováno uložení stávající sítě do chráničky a bude proveden obsyp ze štěrku.

Při provádění zemních prací bude postupováno v souladu s ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, TKP4 Zemní práce.

2. MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI

a) VÝČET OBJEKTŮ A ZDÍ;

SO 201 – Most 368-015

SO 202 – Propustek

SO 203 – Most 368-013

- b) ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ, ZEJMÉNA - ZÁKLADNÍ ÚDAJE ROZPĚTÍ, DÉLKY, ŠÍŘKY, PRŮJEZDNÍ A PRŮCHOZÍ PROSTORY:

SO 201 – Most 368-015

Obrusná vrstva bude v rámci modernizace silnice odfrézována a provedena nová – součást silničního objektu SO 101. Podélná spára mezi obrubou a vozovkou bude vyplněna trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu.

Po provedení nové obrusné vrstvy bude nad konci nosné konstrukce proříznuta spára, která bude vyplněna zálivkou z modifikovaného asfaltu.

Na levé římse bude demontováno stávající zábradlí a nahrazeno novým ocelovým mostním zábradlím výšky nejméně 1,10 m odpovídajícím současným předpisům. Na levé římse je osazen drátěný plot, doporučuje se doplnit plot osazením madla ve výšce 1,10 m.

SO 202 – Propustek

Stávající most je tvořen třemi různými vzájemně nespojenými konstrukcemi. Střední část je tvořena kamennou klenbou o kolmé světlosti 1,90 m ke, která byla na pravé rozšířena železobetonovou deskou o jednom prostém poli světlosti 2,50 m. Z levé strany byla přistavěna lávka tvořená betonovým prefabrikátem uloženým na kamenné opěry (zídky). Konstrukce značně protékají, klenba má porušené spáry (vypadává malta) betonové desky mají oprýskaný povrch s odhalenou výztuží. Stavební stav spodní stavby i nosné konstrukce je dle hlavní prohlídky hodnocen jako IV – uspokojivý.

Vzhledem ke stavebnímu stavu, obtížné opravě s nejistým výsledkem a úpravám vedení komunikace bude stávající most zdemolován a nahrazen novým.

V rámci stavby dochází k mírné úpravě nivelety a změně šířkového uspořádání. Niveleta na mostě je ve vrcholovém zakružovacím oblouku o poloměru 10200 m. Podélný sklon se mění od 0,30 % do 0,40 % - klesání směrem ke Starému Městu. Vozovka na mostě má střechovitý příčný sklon 2,5 %.

Nosná konstrukce a založení mostu

Je navržen přesýpaný monolitický železobetonový uzavřený rám o kolmé světlosti 2,00 m a výšce 1,80 m.

Založení je vzhledem k malé světlosti a typu konstrukce plošné na vrstvě podkladního betonu.

Rámová konstrukce bude uložena vodorovně a horní povrch příčle bude vyspádován za rub rámových stojek. Na čelech bude nosná spojena s monolitickými parapetními zídkami a zavěšenými monolitickými křídly. Mostní izolace bude celoplošná.

SO 203 – Most 368-013

Obrusná vrstva bude v rámci modernizace silnice odfrézována a provedena nová – součást silničního objektu SO 101. Podélná spára mezi obrubou a vozovkou bude vyplněna trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu.

3. ODVODNĚNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

Dešťové vody budou svedeny do uličních nebo liniových vpustí. V místech, kde je nezpevněná krajnice budou vody odvedeny přes nezpevněnou krajnici do zeleně, ve které dochází k přirozenému zasakování srážkových vod.

Zemní pláň komunikace je odvodňována trativody.

V úseku od začátku trasy v km 0,530 až do km 0,945 se systém odvodnění nemění. V tomto úseku budou osazeny nové silniční obruby do nové polohy (zúžení vozovky oproti stávajícímu stavu). Uliční vpusti budou napojeny do stávající dešťové kanalizace.

V úseku od km 0,945 do km 2,020 je po levé straně komunikace nový chodník, z části vozovky jsou tedy srážkové vody sváděny k obrubě do stávajících či nových uličních vpustí a dále do stávající dešťové kanalizace. Po pravé straně komunikace se střídají úseky s nezpevněnou krajnicí s úseky se silniční obrubou. V případě míst s obrubami jsou srážkové vody sklonem svedeny do stávajících či nových ul. vpustí. V případě nezpevněných krajnic dochází k odtoku na přilehlý terén.

V úseku od km 2,020 až do konce úseku km 2,24687 jsou navrženy nezpevněné krajnice s úpravou svahu na přilehlý terén.

Dle tabulky A.1 normy TNV 75 9011 se jedná o pozemní komunikace středně frekventovanou. Tomuto typu komunikace odpovídá střední míra znečištění srážkových vod nerozpuštěnými látkami, těžkými kovy a uhlovodíky.

Dle tabulky A.3 výše uvedené normy je pro uvedený typ komunikace přípustné povrchové vsakování přes zatravněnou humusovou vrstvu – plošné (široké plochy a zatravněné příkopy).

Pro zabezpečení dešťové kanalizace odvádějící vody s rizikem kontaminace ropnými látkami platí v přiměřeném rozsahu norma ČSN 75 6551.

Zemní pláň komunikace bude sklonem svedena do nových trativodů.

Z pohledu řešení dešťových vod byl proveden odhad množství:

Plochy svedené do kanalizace:

Asfaltová komunikace – 15 933 m², u které uvažujeme sklon do 3 % a součinitel povrchového odtoku $\Phi 0,70$.

Chodníky a krajnice – 1 162 m², u které uvažujeme sklon do 2 % a součinitel povrchového odtoku $\Phi 0,60$.

$$Q = \Phi * S * q \text{ kde}$$

Qmaximální odtok dešťových vod, v l/s

Φsoučinitel odtoku, bezrozměrný

q intenzita směrodatného deště

(uvažované periodicity, v l/s.ha)

Hodnoty intenzit náhradního deště byly stanoveny dle „Josef Trupl, Intenzity krátkodobých dešťů v povodí Labe“, VÚV Praha, 1958. Pro výpočet byl použit návrhový 15 minutový dvouletý déšť o intenzitě 160 l/s.ha

$$Q = \Phi * S * q = (0,7*15,933+0,6*1,162)*160= 1896,05 \text{ l/s}$$

Tyto dešťové vody budou svedeny do přeložených uličních vpustí a dále do stávající jednotné kanalizace ve správě společnosti VHOS a.s.

4. TUNELY, PODZEMNÍ STAVBY A GALERIE

Neobsazeno.

5. OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ, VEŘEJNÁ PARKOVIŠTĚ, ÚNIKOVÉ ZÓNY A PROTIHLUKOVÉ CLONY

Neobsazeno.

6. VYBAVENÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

a) ZÁCHYTNÁ BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ,

Nejsou navržena záchytná bezpečnostní zařízení.

b) DOPRAVNÍ ZNAČKY, DOPRAVNÍ ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÉ SIGNÁLY, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A TELEMATIKU,

Svislé dopravní značení:

Ze stávajících 50 dopravních značek budou všechny ponechány.

Na oblouku u křížení se sil. III/36823 bude osazeno 3x Z3 „Vodící tabule“.

Vodorovné dopravní značení:

Pruhy pro cyklisty budou odděleny od jízdních pruhu podélnou přerušovanou čarou. Budou vyznačeny cyklopiktogramy.

Na začátku úseku bude pomocí VDZ vyznačen přechod pro chodce.

Vybavení:

Komunikace je v celé trase vybavena novými bílými směrovými sloupky – plastovými. U důležitých sjezdů jsou navrženy sloupky v červené barvě. Ve svodidlech budou umístěny odrazky. Vzdálenost směrových sloupků a odrazek ve svodidle je navržena podle normy v závislosti na poloměru směrových oblouků.

c) VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ,

Neobsazeno.

d) OCHRANY PROTI VNIKU VOLNĚ ŽIJÍCÍCH ŽIVOČICHŮ NA KOMUNIKACE A UMOŽNĚNÍ JEJICH MIGRACE PŘES KOMUNIKACE,

Neobsazeno.

e) OPATŘENÍ PROTI OSLNĚNÍ.

Neobsazeno.

7. OBJEKTY OSTATNÍCH SKUPIN OBJEKTŮ

SO 001 Příprava staveniště

ODSTRANĚNÍ TRAVIN, KŘOVIN A NEVHODNÝCH MATERIÁLŮ

Veškeré traviny z ploch se odstraní posečením.

Plocha staveniště se vyčistí od nevhodných materiálů (odpadky, plasty, zbytky dřevěných materiálů, kovové předměty a konstrukce, vybourané hmoty, kontaminované materiály a zeminy).

Dojde ke kácení 46 stromů.

2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ;

Vzhledem k charakteru stavby modernizace silnice není řešeno.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ;

- a) VÝPOČET A POSOUZENÍ ODSUPOVÝCH VZDÁLENOSTÍ A VYMEZENÍ POŽÁRNĚ NEBEZPEČNÝCH PROSTORŮ,

Stavba samotná nezahrnuje objekty s nutností vymezení požárně nebezpečného prostoru.

- b) ZAJIŠTĚNÍ POTŘEBNÉHO MNOŽSTVÍ POŽÁRNÍ VODY, POPŘÍPADĚ JINÉHO HASIVA,

Vzhledem k charakteru modernizace komunikace není řešeno.

- c) PŘEDPOKLÁDANÉ VYBAVENÍ STAVBY VYHRAZENÝMI POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍMI ZAŘÍZENÍMI VČETNĚ STANOVENÍ POŽADAVKŮ PRO PROVEDENÍ STAVBY,

Není řešeno.

- d) ZHODNOCENÍ PŘÍSTUPOVÝCH KOMUNIKACÍ A NÁSTUPNÍCH PLOCH PRO POŽÁRNÍ TECHNIKU VČETNĚ MOŽNOSTI PROVEDENÍ ZÁSAHU JEDNOTEK POŽÁRNÍ OCHRANY.

Zřízení stavby nejsou dotčeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla hasičského záchranného sboru. Stavebními úpravami nebude zasahováno do veřejného vodovodního řádu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

V době realizace stavby bude zajištěn průjezd vozidlům integrovaného záchranného systému. Uzavírky v rámci stavby budou předem hlášeny centrále HZS.

Stávající vodovodní hydranty budou výškově upraveny podle nového povrchu. V případě nutnosti zásahu hasičského záchranného sboru v okolí stavby bude zajištěn přístup členům hasičského záchranného sboru k těmto hydrantům.

Parametry stavby jsou navrženy v souladu s příslušnými normami a umožňují průjezd požární a zdravotní techniky. Ve všech místech komunikace je zpevněná vozovka min. 3,0 m a minimální průjezdní profil 3,5 x 4,1 m.

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA;

S ohledem na druh výstavby není stavba hodnocena.

2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ;

Jedná se o stavbu dopravní a technické infrastruktury, která řeší rekonstrukci silnice II/368 ve stávající trase. Stavba neřeší kromě vyvolaných přeložek inženýrských sítí žádné požadavky na větrání, vytápění a zásobování vodou.

V době výstavby bude bezprostřední okolí stavby ovlivňováno hlukem stavebních strojů a nákladních vozidel. Maximální hlučnost stavebních mechanismů ve vzdálenosti 5 m je v rozpětí 80 – 95 dB. Největším zdrojem hluku bude hluk stavebních strojů a nákladní doprava při dopravě materiálu na staveniště apod..

Nutným opatřením, minimalizujícím vliv hluku v době provádění stavebních prací, je optimální technický stav stavebních mechanismů, minimalizace jejich činnosti na nejnutnější možnou dobu a provádění práce mimo noční hodiny, tzn. neprovádět stavební práce v době od 21.00 hod. do 7.00 hod.

Ve fázi výstavby je povinnost zhotovitele stavby respektovat odstavec 6) paragrafu 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, tj. hodnoty uvedené v následující tabulce:

Hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb pro hluk ze stavební činnosti	
Posuzovaná doba (hod.)	Hygienický limit (dB)
od 6:00 do 7:00	60 dB
od 6:00 do 21:00	65 dB
od 21:00 do 22:00	60 dB
od 22:00 do 6:00	55 dB

Ochrana zdraví a obyvatelstva před hlukem je dána nařízením vlády č. 272 ze dne 24.8.2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavba nevyvolá svým charakterem změny, které by zvýšily intenzitu.

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ;

a) OCHRANA PŘED PRONIKÁNÍM RADONU Z PODLOŽÍ,

Stavby dopravní a technické infrastruktury není nutné chránit před průnikem radonu z podloží.

b) OCHRANA PŘED BLUDNÝMI PROUDY,

Výskyt bludných proudů se nepředpokládá

c) OCHRANA PŘED TECHNICKOU SEIZMICITOU,

V dané lokalitě se nepředpokládá technická seizmicita.

d) OCHRANA PŘED HLUKEM,

Během výstavby dojde k přechodnému nárůstu hladiny hluku od staveništní dopravy.

Vlivem nového povrchu komunikace bude po uvedení do provozu hluková hladina nižší, než byla před výstavbou. Tato skutečnost bude mít pozitivní vliv na životní prostředí.

e) PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ,

Stavba se nachází mimo zátopové území, protipovodňová ochrana stavby není řešena.

f) OCHRANA PŘED SESUVY PŮDY,

V rámci stavby se nepředpokládá sesuv půdy.

g) OCHRANA PŘED VLIVY PODDOLOVÁNÍ,

Stavba se nachází mimo poddolované území. (https://mapy.geology.cz/dulni_dila_poddolovani/)

h) OSTATNÍ NEGATIVNÍ VLIVY.

Nepředpokládají se žádné negativní vlivy v dané lokalitě.

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) NAPOJOVACÍ MÍSTA TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY;

Napojení na technickou infrastrukturu se nevyskytuje.

b) PŘIPOJOVACÍ ROZMĚRY, VÝKONOVÉ KAPACITY A DÉLKY.

Není řešeno.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ PRO PŘÍSTUPNOST A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU NEBO ORIENTACE;

Jedná se o průjezdní úsek silnice II/368. Většina komunikace má intravilánový charakter, pouze konec úseku je veden v extravilánu (cca 100 m). Komunikace je ohraničena obrubníky, nebo nezpevněnou krajnicí. Šířka jízdního pruhu je 3,00 m, na kterou navazuje vodící proužek šířky 0,25 m. Celková šířka zpevnění je tedy 6,50 m. V místech, kde jsou zřízeny cyklistické pruhy šířky 1,00 m je šířka zpevnění 8,50 m. Projekt respektuje souběžné projekty, např. výstavbu chodníku. V těchto místech je zpevnění rozšířeno pro napojení na tento projekt. Prostor místní komunikace je proměnný podle stávající zástavby.

Komunikace jsou navrženy tak, aby byly po dobu své životnosti řádně odvodněny a měli dostatečné technické parametry.

Dojde k demolici stávajícího mostu ev. č. 368-014, který bude nahrazen nově vybudovaným propustkem.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu

Chodník bude mít příčný sklon maximálně 2,00 %. V prostoru navrženého přechodu a místa pro přecházení bude obrubník snižen na výškový rozdíl + 20 mm nad přilehlý povrch vozovky. Obrubníky u sjezdů budou mít výškový rozdíl + 20 až +50 mm nad přilehlý povrch. Navazující šikmé plochy u těchto snížených míst budou mít sklon maximálně 12,5 %. Podélné sklony chodníku kopírují stávající navržený stav a nepřekračují hodnotu 8,33 %.

Řešení pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením

V místě přechodu bude osazen varovný pás šířky 0,40 m a signální pás šířky 0,80 m, který navede osoby se zrakovým postižením do osy přechodu. V místě pro přecházení chodců bude osazen varovný pás šířky 0,40 m a odsazený signální pás šířky 0,80 m. V místech sjezdu bude osazen varovný pás šířky

0,40 m. Varovný pás bude osazen v místech, kde je výška obruby nad přilehlým povrchem menší než +80 mm. Přirozenou vodící linii bude tvořit obrubník s výškou 60 mm, zárubní zeď, stávající budovy, případně umělá vodící linie.

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

Komunikace je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

b) NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU;

Rekonstruovaná komunikace je na začátku napojena za křižovatkou ulic Komenského, Olomoucká a Čs. armády. Na konci úseku u žel. přejezdu pokračuje dále jako silnice II/368.

c) DOPRAVA V KLIDU;

Parkovací stání nebyla navržena.

d) PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY;

Je navržena úprava stávajících chodníků a přechodů pro chodce. Dále jsou stavbou navrženy vyhrazené pruhy pro cyklisty.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) TERÉNNÍ ÚPRAVY;

Stavba je řešena v úrovni původního terénu. V místě rozšíření stávající komunikace dojde k drobným násypům a odkopávkám proti původnímu terénu.

b) POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY;

Vzhledem k rozšíření silnice dojde ke kácení 46 stromů. V rámci stavby dojde k nové výsadbě stromů a křovin.

Ozelenění dotčených nezpevněných ploch stavby je řešeno především zatravněním.

Výsev trávníku musí být proveden za příznivých klimatických podmínek, kdy půda bude mít dostatečnou vlhkost a teplotu alespoň 8 °C. Výsev se musí provést na dobře ulehle plochy. K zatravnění ploch je nutné použít vhodnou směs trav, odpovídající zájmovému území a nepříznivým podmínkám prudších silničních svahů. Doporučená hustota výsevu 15-20 g/m².

Založení trávníku se provede na ornici. Pokud v některých místech trávník nevzejde nebo po vzejití uhynie, musí se zatravnění v co nejkratší možné době obnovit novým výsevem. Nezbytně nutná doba ošetřování nově založených trávníků je 4 – 12 týdnů podle počasí. Založení trávníku zahrnuje také 1x posekání.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA;

Stavba ani provoz na navrhované pozemní komunikaci nebude mít zásadnější negativní dopad na zdraví ani na životní prostředí.

Dojde k přechodnému zvýšení prašnosti během výstavby způsobené jízdou stavební mechanizace. Zhotovitel je povinen prašnost eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby ke zvýšení prašnosti nedocházelo. K dalším negativním vlivům na ovzduší během výstavby ani po jejím dokončení nedojde.

Během výstavby dojde k nárůstu hladiny hluku vlivem stavební činnosti. Zhotovitel je povinen hluk eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby k zvýšení hlučnosti nedocházelo. Stavba sjednotí autobusové zastávky, které jsou v této lokalitě chaoticky rozmístěny. Toto přemístění bude mít jen zanedbatelný vliv na zvýšení hladiny hluku.

Dešťová voda bude svedena do nových uličních vpustí a dále do stávající a nové kanalizace.

Odpady:

S veškerými odpady, které v rámci stavby vzniknou, musí být nakládáno v souladu s ustaveními zákona 185/2001 Sb. o odpadech včetně souvisejících vyhlášek. Z hlediska vlastního procesu stavby se jedná především o vyřešení a doložení způsobu využití či zneškodnění odpadů.

Bude dodržena hierarchie nakládání s odpady, která je uvedena v § 9a zákona o odpadech (Předcházení vzniku odpadů, příprava k opětovnému použití, recyklace odpadů, jiné využití odpadů – např. energetické využití, odstranění odpadů).

Nakládání s odpady bude zajišťovat zhotovitel stavby, který bude zodpovídat za to, že s odpadem vzniklým při stavbě bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění a s prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Likvidace odpadu bude zajištěna dle výše uvedeného zákona, tzn. přednostní využití (výkup, recyklace), nebo jejich odstranění na příslušné skládce odpadů. Pro odpady vedené v kategorii N (odfrézované a odtěžené asfaltové vrstvy, pokud by měly být uloženy na skládku) je nutné zajistit souhlas s nakládáním s nebezpečnými odpady, který na základě písemné žádosti vydá příslušný orgán veřejné správy. Tento souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

Odpady, které vzniknou, budou při výstavbě shromažďovány, utříděné dle jednotlivých druhů. Shromažďovací místa a nádoby na odpady musí mít všechna náležitosti v souladu s vyhláškou MZP ČR č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady nesmí být skladovány v blízkosti toku. Odpady mohou být dále předány pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění. Tuto skutečnost je původce povinen si ověřit.

Při nakládání s odpady musí být postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod, povrchových vod, ovzduší, zeminy nebo poškození jiných složek životního prostředí.

Ke kolaudačnímu řízení stavby je nutno předložit příslušnému odboru životního prostředí kompletní evidenci všech odpadů nebo způsob jejich dalšího využití, ze které bude patrné, o který druh odpadu se jedná, jeho množství a původ. Evidence těchto odpadů bude zároveň součástí hlášení původce o produkci a nakládání s odpady.

Odpady budou vznikat jednak přímo v souvislosti s prováděnými stavebními činnostmi a jednak v souvislosti s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů (zázemí zařízení staveniště).

V případě, že dojde v rámci stavby ke vzniku nebezpečných odpadů, je původce odpadu (investor nebo dodavatel stavby – dle vzájemné smlouvy) povinen nakládat s těmito odpady pouze na základě souhlasu věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, pokud na tuto činnost již nemá souhlas k provozování zařízení podle § 14; shromažďování a přeprava nebezpečných odpadů nepodléhá souhlasu

V oblasti nakládání s odpady lze při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je provedeno dle vyhlášky MŽP č. 93/2016 Sb. (Katalog odpadů).

Přehled druhu odpadů, které se na stavbě vyskytnou nebo mohou vyskytnout:

O – odpady, které nejsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

N – odpady, které jsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

první dvojčíslí označuje skupinu odpadů

druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů

třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů

katalogové číslo odpadu	kategorie odpadu (O/N):	název odpadu	předpokl. množství (t,l)	způsob nakládání s odpady
02 01 07	O	odpady z lesnictví	-	Dle Zákona č.185/2001 Sb. O odpadech
08 01 11	N	odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	-	
08 01 12	O	jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	-	
13 02 05	N	nechlorované minerální motorové, převodové a mazací oleje	2,0 (l)	
13 02 08	N	jiné motorové, převodové a mazací oleje	2,0 (l)	
14 06 03	N	jiná rozpouštědla a směsi rozpouštědel	2,0 (l)	
15 01 10	N	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	-	
15 02 02	N	absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	-	
17 01 01	O	beton	15,0 (t)	

17 01 02	0	cihly	-
17 01 03	0	tašky a keramické výrobky	-
17 02 01	0	dřevo	100 (t)
17 02 02	0	sklo	0,05 (t)
17 02 03	0	plasty	0,1 (t)
17 03 01	N	asfaltové směsi obsahující dehet	-
17 03 02	0	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	1350 (t)
17 04 05	0	železo a ocel	7,5 (t)
17 05 04	0	zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	4500 (t)
17 06 03	0	izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	0,05 (t)
17 09 04	0	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	-

U odpadu 17 02 01 – Dřevo se jedná o větve a pařezy kácených stromů. Tento odpad bude spálen v schváleném a k tomuto určeném zařízení.

Vzniklé biologické odpady budou přednostně zpracovány v kompostárně.

Splaškové vody užíváním stavby nevznikají. Další odpad užíváním stavby nevzniká.

Dodavatel stavby během stavebních prací zajistí kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby nebo kontejneru a ekologicky podle zákona č. 185 zlikvidovat.

b) VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU (OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ), ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD.;

Stavba nebude mít negativní vliv na ochranu přírody, svým charakterem nezasahuje do prvků pro ochranu přírody.

Stavební i dopravní stroje, používané při všech pracích, musí být v dobrém technickém stavu, tento stav je třeba ověřit před zahájením prací a průběžně sledovat po celou dobu provádění stavby. Zjištěné závady je nutno bezodkladně odstranit. Hlavní pozornost při sledování technického stavu je potřebné věnovat místům možných úniků olejů a pohonných hmot.

V průběhu realizace stavby je investor povinen zajistit dodržování obecných podmínek ochrany rostlin a živočichů dle ust. § 5 a ochrany dřevin dle § 7 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Investor v průběhu celé realizace dále zajistí, že nedojde k nedovoleným zásahům do dřevin, které způsobí podstatné nebo trvalé snížení jejich ekologických nebo společenských funkcí nebo bezprostředně způsobí jejich odumření.

Případné kácení dřevin je podle ust. § 8 zákona možné pouze ze závažných důvodů, po vyhodnocení jejich funkčního a estetického významu, výhradně na základě souhlasného rozhodnutí orgánu ochrany přírody, mimo vegetační období.

c) **VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000;**

Stavba se nenachází v chráněném území Natura 2000.

d) **ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, JE-LI PODKLADEM;**

Jedná se o stavbu, která řeší pouze kompletní rekonstrukci stávající dopravní a technické infrastruktury. Dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí přílohy č.1 se nejedná o novostavbu, rozšiřování a ani přeložky místních komunikací a tudíž nenaplnuje svým charakterem a rozsahem ustanovení č. 4 zákona EIA a proto nepodléhá posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona EIA.

e) **V PŘÍPADĚ ZÁMĚRŮ SPADAJÍCÍCH DO REŽIMU ZÁKONA O INTEGROVANÉ PREVENCI ZÁKLADNÍ PARAMETRY ZPŮSOBU NAPLNĚNÍ ZÁVĚRŮ O NEJLEPŠÍCH DOSTUPNÝCH TECHNIKÁCH NEBO INTEGROVANÉ POVOLENÍ, BYLO-LI VYDÁNO;**

Nejsou.

f) **NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ.**

Navrhovaná stavba komunikace nevyvolává žádné požadavky na vznik ochranných pásem.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

SPLNĚNÍ ZÁKLADNÍCH POŽADAVKŮ Z HLEDISKA PLNĚNÍ ÚKOLŮ OCHRANY OBYVATELSTVA.

Celá stavba je navržena v souladu s platnými normami ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích, ČSN 736110 Navrhování místních komunikací, platnými VL, TP a TKP. Dokumentace stavby je zpracována v souladu s technicko-kvalitativními podmínkami (TKP) staveb pozemních komunikací vydaných ministerstvem dopravy ČR a které musí být v průběhu stavby dodržovány. Dokumentace je zpracována dle platných PPK – ŘSD ČR.

Obecně technické požadavky na výstavbu ve smyslu stavebního zákona č. 183/2006 Sb. v posledním znění včetně souvisejících prováděcích vyhlášek a předpisů jsou v dokumentaci dodrženy.

Jedná se o rekonstrukci silnice bez přímého pohybu pěších po komunikaci. Případný pohyb pěších se předpokládá po stávajících plochách určených pro pěší. Stavební opatření ohledně pěších v rámci stavby jsou navrhována snížením obrubníků ve vjezdech a v nástupu na chodník a vybavením hmatnými prvky.

V blízkosti navrhované stavby se nacházejí obytné domy, proto bude nutné dbát na ochranu životního prostředí.

Zejména bude nutné:

Udržovat všechny komunikace, využívané v rámci stavby, v bezvadném stavu, případné znečištění komunikací např. rozježděným bahnem z kol staveništních vozidel průběžně odstraňovat.

Učinit veškerá opatření k eliminaci prašnosti, např. pravidelným kropením vozovek.

Stavební práce provádět tak, aby byli obyvatelé okolní zástavby co nejméně rušeni zvýšenou hlučností, zásadně mimo dobu nočního klidu a pokud možno v pracovní dny době od 7:00 do 17:00.

Dbát na ochranu životního prostředí včasným odvozem stavebního odpadu, sledovat a průběžně likvidovat případné drobné úniky provozních hmot a ropných látek ze stavebních strojů a vozidel, v případě rozsáhlejších úniků neprodleně informovat příslušné orgány státní správy a hasičský záchranný sbor, předcházet znečištění vody, půdy a ovzduší. Je také zakázáno spalovat jakékoliv látky na staveništi.

K přechodnému zhoršení životního prostředí dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení hluku a prašnosti v okolí silnice při stavebních pracích.

Při realizaci stavby dojde ke zvýšení emisí vlivem staveništního provozu, při dovozu materiálu a odvozu vybouraných materiálů. Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit zvýšenou zátěží hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou, která bude nutná pro dopravu stavebního materiálu z a do prostoru stavby. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné. Opravou komunikace dojde naopak ke zvýšení bezpečnosti.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ;

Stavba svým charakterem není náročná na spotřebu rozhodujících médií a hmot.

b) ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ;

Staveniště bude během výstavby řádně odvodněno podélnými a příčnými sklony.

c) NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU;

Přístup na staveniště bude zajištěn ze stávající silnice II/368 a dále z místních a účelových komunikací, které jsou napojeny na rekonstruovanou silnici II/368.

Napojení na dopravní infrastrukturu bude možné přímo z rekonstruované komunikace. Napojení na zdroje je v zásadě možné po dohodě s majiteli nebo správcí inženýrských sítí za předpokladu splnění všech zákonných a oborových normových podmínek. S ohledem na malý rozsah stavby však předpokládáme spíše využití mobilních prostředků zhotovitele (cisterny na vodu, agregáty, atd.) Plochy a zařízení staveniště budou v maximální možné míře soustředěny na stávajících zpevněných plochách.

d) VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY;

Při provádění stavby nedojde k ovlivnění okolních staveb a pozemků.

e) OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN;

Staveniště nebude mít vliv na okolí. Staveniště bude provedeno na pozemcích stavby, nedojde k zásahu do jiných pozemků.

V případě záboru jiného pozemku si musí dodavatel dojednat dočasný zábor. Účel plochy zařízení staveniště bude výrobní a skladovací.

Po ukončení stavebních prací a odvozu zařízení staveniště bude plocha uvedena do původního stavu, včetně odvozu případné stavební suti a likvidace veškerých jiných znečištění (drobné úniky provozních hmot ze stavebních strojů atd.)

V rámci stavby nedojde k asanacím území ani demolicím objektů.

Součástí stavby je kácení dřevin vyvolané realizací stavebních úprav silnice II/368 a přeložek inženýrských sítí technické infrastruktury.

Podle vyhlášky č. 189/2013 Sb. (o ochraně dřevin a povolování jejich kácení) podléhají povolení ke kácení stromy s obvodem kmene nad 80 cm a souvislé porosty na ploše větší než 40 m².

U zachovávaných dřevin je nutné zajistit jejich ochranu tak, aby se vyloučilo nebo alespoň minimalizovalo jejich poškození. Pro provádění stavebních činností platí norma ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Kmeny zachovávaných stromů se ochrání obedněním do výšky nejméně 2,0 m. Překážející větve je potřeba vyvázat. Případné poškození kmene nebo větví je nutno ošetřit vhodným prostředkem, aby se předešlo riziku napadení houbami nebo hmyzími škůdci.

V rozsahu kořenového prostoru nesmí být zřizovány žádné skládky stavebního materiálu. Stavební práce v blízkosti stromů, zasahující do kořenového prostoru, musí být provedeny v co nejkratším termínu. Odhalené kořeny je nutné co nejrychleji opět překrýt zeminou, aby se omezilo jejich prosychání. V případě poškození nebo přerušení větších kořenů je nutné ránu zatříit vhodným prostředkem, konce přerušených kořenů navíc napřed hladce seříznout.

Ohniště a jiné tepelné zdroje smějí být zřizovány nebo umísťovány ve vzdálenosti nejméně 5,0m od okapové linie koruny stromu (okapová linie je obvod půdorysného průmětu koruny vyznačený kapající dešťovou vodou z listů dřeviny). Kořenový prostor stromu nesmí být nadměrně zamokřen nebo zaplaven v důsledku stavebních činností.

f) MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ;

Zřízení staveniště nevyžaduje žádné dočasné ani trvalé zábory.

g) POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY;

V průběhu výstavby musí být zajištěna pěší trasa pro chodce.

h) MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE;

Viz kapitola 6.

i) BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSLUN NEBO DEPONIE ZEMIN;

V rámci stavby jsou realizovány výkopy pro konstrukci vozovky a odvodnění. Během realizace stavby budou při realizaci přeložek a ochrany inženýrských sítí technické infrastruktury provedeny výkopy v potřebném rozsahu s následným zásypem z nakupovaných materiálů. Odstraněny budou veškeré konstrukční vrstvy ze stávajících zpevněných a nezpevněných ploch komunikací a nahrazeny budou novými z nakupovaných materiálů.

Výkopy budou přemístěny na deponie, které určí investor.

j) OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ;

Stavby nemá negativní vliv na životní prostředí.

k) STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ, PLÁN BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI⁸⁾;

Veškeré práce budou prováděny za předpokladu dodržení příslušných bezpečnostních předpisů. Ve smyslu legislativy musí být bezpečnostní předpisy zapracovány v technologických postupech prací. Zhotovitel je povinen dodržovat a naplňovat platné předpisy bezpečnosti práce, včetně všech ostatních souvisejících zákonů, vyhlášek, nařízení vlády a příslušných ČSN.

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě (např. vyhláška č. 178/2001 Sb. o ochraně zdraví při práci, nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ...). Zvláště je třeba dbát zvýšené bezpečnosti při práci v ochranných pásmech inženýrských sítí. Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení, nebo zaučení v daném provozu a oboru. Zaměstnavatel je povinen zajistit zaměstnancům školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, které doplňují jejich odborné předpoklady a požadavky pro výkon práce, které se týkají jimi vykonávané práce a vztahují se k rizikům, s nimiž může přijít zaměstnanec do styku na pracovišti, na kterém je práce vykonávána, a soustavně vyžadovat a kontrolovat jejich dodržování. Zaměstnavatel určí obsah a četnost školení o právních a ostatních předpisech k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, způsob ověřování znalostí zaměstnanců a vedení dokumentace o provedeném školení. Vyžaduje-li to povaha rizika a jeho závažnost, musí být školení pravidelně opakováno. Vybavení ochrannými pomůckami a prostředky pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta přímo formou první pomoci na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího, nebo na jiném snadno dostupném a kontrolovaném místě, lékárnička vybavena v rozsahu odpovídajícím rizikům vyskytujícím se na pracovišti. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení.

Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu, nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno.

Na pracovišti musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR).

Pokud budou na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi a před zahájením prací na staveništi bude zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. Zajištění bezpečnosti práce na staveništi je pak povinností zhotovitele díla.

Jakákoliv zodpovědnost ze strany objednatele a zhotovitele za nedodržování uvedených a ostatních právních předpisů nemůže být přenášena na zpracovatele tohoto dokumentu. Za bezpečnost práce odpovídá jednoznačně zhotovitel díla.

I) ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB;

Výstavbou komunikace nebudou výrazně dotčeny okolní stavby. Na prováděné rekonstrukci budou dodrženy bezbariérové úpravy dle vyhlášky 398/2009 Sb.

m) ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ;

Stavba bude pravděpodobně vybudována jako jeden celek, přičemž je dělena na dvě etapy, a to:

- I. etapa - Silnice II/368 od křižovatky silnic II/368 (ul. Lanškrounská a Komenského) / silnice III/3711 (ul. Olomoucká) / místní komunikace (ul. Čs. armády) po křižovatku silnice II/368 s ul. Nádražní. Obslužnost území bude zajištěna vedením dopravy po objízdné trase. Veškeré objízdné trasy budou pro oba dopravní směry.
- II. etapa – Začátek etapy je křižovatka silnice II/368 s ul. Nádražní a etapa končí železničním přejezdem za koncem města při úplné uzavírci. Obslužnost území bude zajištěna vedením dopravy po objízdné trase. Veškeré objízdné trasy budou pro oba dopravní směry.

V době rekonstrukce silnice II/368 bude umožněn průchod přes staveniště pouze pěším a cyklistům. Předpokládaná doba dopravního omezení I. etapy je 60 dnů a II. etapy je taktéž 60 dnů.

I. A II. ETAPA

V I. a II etapě bude rekonstruována silnice II/368 od železničního přejezdu za koncem města Moravská Třebová ve směru na obec Staré Město po křižovatku silnice II/368 (ul. Lanškrounská a Komenského) / silnice III/3711 (ul. Olomoucká) / místní komunikace (ul. Čs. armády) při úplné uzavírci. Veškerá doprava bude odkloněna z řešeného úseku. V době rekonstrukce silnice bude umožněn průchod přes staveniště pouze pěším a cyklistům. Předpokládaná doba uzavírky je 120 dnů. Etapově je stavba rozdělena z důvodu umožnění místní dopravní obslužnosti v zájmovém území, tranzitní doprava bude v obou etapách převedena na objízdnou trasu s rozdělením pro vozidla s hmotností do a nad 3,5t.

- n) STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY - ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY (PŘEPRAVNÍ A PŘÍSTUPOVÉ TRASY, ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE, UZAVÍRKY, OBJÍŽDKY, VÝLUKY), OPATŘENÍ PROTI ÚČINKŮM VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ APOD.;

PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ OSAZENÉ NA ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ STAVBY

Rekonstrukce bude jako uzavírka pozemní komunikace s objíždkou (schéma B/15).

Silnice bude oboustranně uzavřena pomocí 2 ks příčných zábran Z2 "Zábrana pro označení uzavírky"

realizované na celou šířku silnice vybavené pěti výstražnými světly typu "1", dále značkou B1 "Zákaz vjezdu všech vozidel" a značkou E13 "Text" s textem "MIMO VOZIDEL STAVBY".

Před příčnou uzávěrou bude osazena značka B20a-30, B20a-50 a B20a-70 "Nejvyšší dovolená rychlost", A15 "Práce" s výstražným světlem typu "1".

Na zájmových křižovatkách bude osazena značka IP10a "Slepá pozemní komunikace" doplněná o značku E13 "Text" s textem "XXXkm REKCE VOZOVKY".

Vybrané stávající směrové informativní značky, které nebudou po dobu objíždky platit, budou mít zrušenou platnost - přelepení pomocí oranžovočerné lepící pásky.

Osazení a odstranění přechodného dopravního značení bude provedeno v nočních hodinách. Přechodné dopravní značení je rozkresleno v přílohách č. 1.01 - 04.

PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ OSAZENÉ NA OBJÍZDNÉ TRASE - VOZIDLA DO 3,5t

Objízdna trasa bude vedena po silnicích II/368; III/3711; I/35 a III/36820 obcemi Staré Město, Dětrichov u Moravské Třebové a Moravská Třebová. Délka objízdny trasy bude přibližně 11 km a bude stejná pro oba směry.

Vyznačení objíždky bude provedeno na zájmových křižovatkách pomocí značek IS11a "Návěst před objíždkou" s proměnnými texty + dopravní schéma + orientace objíždky proměnných dopravních směrů a IS11b a IS11c "Směrová tabule pro vyznačení objíždky". Dále budou výše uvedené značky doplněny značkou B5 "Celková hmotnost".

Vybrané stávající směrové informativní značky, které nebudou po dobu objíždky platit, budou mít zrušenou platnost - přelepení pomocí oranžovočerné lepící pásky.

Osazení a odstranění přechodného dopravního značení bude provedeno v nočních hodinách. Přechodné dopravní značení je rozkresleno v přílohách č. 1.01 - 04.

PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ OSAZENÉ NA OBJÍZDNÉ TRASE - VOZIDLA NAD 3,5t

Objízdna trasa bude vedena po silnicích II/315; I/43 a I/35 obcemi Lubník, Sázava, Lanškroun, Rudoltice a Moravská Třebová. Délka objízdny trasy bude přibližně 42km a bude stejná pro oba směry.

Vyznačení objíždky bude provedeno na zájmových křižovatkách pomocí značek IS11a "Návěst před objíždkou" s proměnnými texty + dopravní schéma + orientace objíždky proměnných dopravních směrů a IS11b a IS11c "Směrová tabule pro vyznačení objíždky". Dále budou výše uvedené značky doplněny značkou B5 "Celková hmotnost".

Vybrané stávající směrové informativní značky, které nebudou po dobu objíždky platit, budou mít zrušenou platnost - přelepení pomocí oranžovočerné lepící pásky.

Osazení a odstranění přechodného dopravního značení bude provedeno v nočních hodinách. Přechodné dopravní značení je rozkresleno v přílohách č. 1.01 - 04.

AUTOBUSOVÁ DOPRAVA BĚHEM REKONSTRUKCE SILNICE:

Stavba je rozdělena na 2 etapy z důvodu umožnění dopravní obslužnosti v oblasti v průběhu rekonstrukce trasy silnice II/368. Obslužnost autobusových zastávek dotčených stavbou ("Moravská Třebová, Sušice"; "Moravská Třebová, rozc. žel. st. 0.1"; "Moravská Třebová, Lanškrounská") bude závislá na dokončení jednotlivých etap stavby.

o) ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU;

Staveniště se napojuje na silnici II/368.

Vzhledem k jednoduchosti stavby bude zařízení staveniště provedeno dle obecných požadavků.

Pro zařízení staveniště je navržena plocha budoucí komunikace. Vzhledem k velikosti stavby jsou potřeby pro zařízení staveniště nenáročné.

S ohledem na charakter jsou v prostoru trvalého záboru možnosti pro mezideponie materiálu. Vytěžený materiál nevhodný k dalšímu použití a vybourané hmoty budou ihned odváženy a uloženy na skládku. Zhotovitel musí dbát na to, aby nebyla znehodnocena případná orná půda.

Materiál použitelný na zpětné využití v rámci stavby bude uložen na místě, které si zajistí zhotovitel.

p) POSTUP VÝSTAVBY, ROZHODUJÍCÍ DÍLČÍ TERMÍNY.

Předpokládané zahájení stavebních prací je v roce 2020. Doba výstavby je odhadována na 6 měsíce.

Odfrézování stávajících AC vrstev na niveletu -100 mm. Následné odstranění stávajících konstrukčních vrstev až na úroveň zemní pláně. Následuje předpokládaná úprava pláně. V místech se zeminou vhodnou pro podloží vozovek se únosnost podloží vozovky ověří stanovením modulu přetvárnosti statickou zatěžovací zkouškou. V místech s nevhodnou případně podmínečně vhodnou zeminou pro podloží vozovky se doporučuje na základě průkazních zkoušek zeminu upravit vhodnou příměsí pojiva. Následuje vybudování nových podkladních vrstev vozovky navržené s ohledem na význam a předpokládané dopravní zatížení komunikace. Na tyto vrstvy bude následně proveden infiltrační postřík, na který bude položen asfaltový beton pro ložné vrstvy. Na tuto vrstvu bude proveden spojovací postřík, na který bude následně položen asfaltový beton pro obrusné vrstvy.

Po provedení musí být zamezen vjezd na zhotovenou plochu minimálně po dobu 48 hodin!!!

Před zahájením stavby je od dodavatele stavby nutné nechat vytyčit stávající inženýrské sítě.

8.2 HARMONOGRAM VÝSTAVBY

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

ORIENTAČNÍ ČASOVÝ PLÁN STAVBY

Obj.		Rok	2021											
		Měsíc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SO 001	PŘIPRAVA STAVENIŠTĚ	Zahájení 2021												
SO 102	SILNICE II/368													
SO 201	MOST 368-015													
SO 202	PROPUSTEK													
SO 203	MOST 368-013													

8.3 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ

Viz bod 8.1 . p) této zprávy.

Bilance výkopů, zásypů, ornice a podorničních vrstev celé stavby je součástí výkazu výměr.

Splaškové vody se na stavbě nevyskytují.

Z pohledu řešení dešťových vod byl proveden odhad množství:

Asfaltová komunikace – 15 933 m², u které uvažujeme sklon do 3 % a součinitel povrchového odtoku $\Phi 0,70$.

Chodníky a krajnice – 1 162 m², u které uvažujeme sklon do 2 % a součinitel povrchového odtoku $\Phi 0,60$.

$Q = \Phi \cdot S \cdot q$ kde

Qmaximální odtok dešťových vod, v l/s

Φsoučinitel odtoku, bezrozměrný

q intenzita směrodatného deště
(uvažované periodicity, v l/s.ha)

Hodnoty intenzit náhradního deště byly stanoveny dle „Josef Trupl, Intenzity krátkodobých dešťů v povodí Labe“, VÚV Praha, 1958. Pro výpočet byl použit návrhový 15 minutový dvouletý dešť o intenzitě 160 l/s.ha

$$Q = \Phi * S * q = (0,7*15,933+0,6*1,162)*160= 1896,05 \text{ l/s}$$

Tyto dešťové vody budou svedeny do přeložených uličních vpustí a dále do stávající jednotné kanalizace ve správě společnosti VHOS a.s.

V Chocni, červen 2019

Vypracoval: Ing. Jan Ropek