

B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

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

Zájmová oblast se nachází mezi obcí Jaroměřice a městem Jevíčkem na stávající silnici II/371. Začátek úpravy je v obci Jevíčko na křižovatce se silnicí III/36620 a v délce cca 600m prochází zastavěným územím. V další části v délce cca 1000m je trasa vedena v extravilánu. Od železničního přejezdu až po most přes řeku Jevíčku prochází komunikace zástavbou v délce 500m. Následující úsek v délce 500m je veden v extravilánu a poslední část již zasahuje do zástavby města Jevíčka.

b) Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územní souhlasem

Na stavbu bylo vydáno územní rozhodnutí dne 27.6.2018 č.j. OVUP 1536/2018-107/5/B a stavba je plně v souladu s tímto rozhodnutím.

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

Navržená modernizace silnice II/371 Jevíčko - Jaroměřice je v souladu s územně plánovací dokumentací.

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

Vzhledem k charakteru stavby byl tento průzkum požadován.

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

Dopravní průzkum nebyl proveden, vychází se z celostátního sčítání dopravy.

Stavba prakticky nezasahuje do zemního tělesa, a proto bylo od geotechnického průzkumu upuštěno.

Na stavbu byla zpracována v listopadu 2015 diagnostika. Na základě požadavku objednatele byl proveden diagnostický průzkum vozovky na vybraném úseku silnice II/371 spočívající ve vizuální prohlídce, fotodokumentaci poruch, měření průhybů a posouzení únosnosti vozovky, jádrových vrtech a vrtaných sondách. Prosouzení parametrů vozovky je provedeno podle technických podmínek TP 87. Byly stanoveny výstupní parametry k hodnocení konstrukce vozovky. Byl proveden návrh úpravy vozovky.

V první části (Jaroměřice – železniční přejezd) má komunikace tenkým živičným kryt položený převážně na penetračním makadamu. Vozovka mimo obec je v celém úseku porušena mrazovými trhlinami (příčné, podélné a nepravidelné), hloubkovou korozí a poruchami na krajnici (trhliny a poklesy vozovky). V některých místech tyto trhliny zasahují do celého jízdního pruhu a jen místně byla provedena údržba síťových trhlin a poklesů vozovky vysprávkami, někde i se strojní pokládkou po odfrézování brusné vrstvy.

V druhém úseku (od železničního přejezdu po zástavbu města Jevíčko) je dlážděná vozovka. Dlážděná vozovka je poměrně úzká (5,5 m), existuje rozšíření odlišnou dlažbou s obrubníky, nebo je rozšíření nestmeleným kamenivem, případně asfaltovými vrstvami

(zejména v rozšíření oblouků). Vozovka je porušena ztrátou únosnosti, tj. povrch vykazuje příčný hrbol v celé délce (vyjeté koleje ve stopách vozidel, které vytváří tuto kolej až na podloží a tím může být narušeno odvodnění pláň vozovky). Nerovnosti nebo opravy byly vyspravovány asfaltovými vrstvami, místy celoplošně, asfaltové vrstvy jsou i porušeny trhlinami a jsou udržovány vysprávkami. Dlažba z drobné kostky v diagonálním uspořádání je v místech bez obrubníků uvolněná, krajní řádek z velké dlažby je vychýlen do krajnice.

V třetím úseku (v městě Jevíčko) má komunikace živičný kryt a dostatečnou šířku mezi obrubníky 7,0m. Vozovka se vyznačuje asfaltovou vozovkou porušenou mrazovými trhlinami (příčné, podílná i jemné nepravidelné) a poruchami kolem rýhy po kanalizaci. Některé poruchy jsou vyspraveny jak tryskovou metodou, tak asfaltovou směsí.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci. Navrženou stavbou nebudou dotčeny nemovité kulturní památky, a ani nemovitosti, které nejsou kulturními památkami.

Stavba se nenachází na území s archeologickými nálezy.

f) Ochrana území podle jiných právních předpisů - památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované 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.,

Stavba se nenachází v památkové zóně. Stavba se nenachází ani na území ochrany přírody.

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

Stavba se částečně nachází v záplavovém území.

Pro návrh mostů byly zjištěny hydrotechnické údaje.

Most ev.č.371-013 přes řeku Jevíčku

N [let]	1	2	5	10	20	50	100
Qn [m ³ /s]	3.75	6.70	11.7	16.4	21.8	30.2	37.5

Výška hladiny Q 100 leté vody dle údajů Povodí Moravy je na kótě 343.741,88 m což je 0,55m pod podhledem nosné konstrukce. Takto navržený mostní objekt s převedeným korytem vodního toku odpovídá požadavkům ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů.

Stávající most má průtočný profil 22.36m², navržený mostní objekt má průtočný profil 30,98m². Podhled nosné konstrukce je oproti stávajícímu mostu zvýšen o 0,57m. Stávající protipovodňové hráze budou zachovány.

Most ev.č.371-014 přes Malonínský potok

N [let]	1	2	5	10	20	50	100
Qn [m ³ /s]	2,30	4,77	8,54	11,7	15,2	20,2	24,4

Výška hladiny Q 100 leté vody dle údajů Povodí Moravy je na kótě 341.29 a komunikace i most jsou pod touto úrovní. Podhled mostu je na kótě 341.29. Hydrotechnický výpočet je přílohou této zprávy. Vzhledem k okolní zástavbě není možné zvýšení nivelety, a proto byl navržen most s průtočným profilem o dvojnásobné velikosti.

Stávající most má průtočný profil 5.30m², navržený mostní objekt má průtočný profil 11,56m². Podhled nosné konstrukce je oproti stávajícímu mostu zvýšen o 0,50m.

Podstatným zvětšením průtočných otvorů mostů a zvýšením jejich podhledu dojde ke zlepšení odtokových poměrů v dané lokalitě.

V úseku 2,0-2,6km je stávající komunikace na zemním násypu, do konstrukce zemního tělesa se nezasahuje, niveleta komunikace je kromě úseků s mosty zachována téměř stávající, po celé délce bude v patě tělesa pročištěn stávající příkop s vyspádováním do Malonínského potoka. Stavba se nenachází na poddolovaném území.

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

Stavba neovlivní okolní stavby. Dojde ke zlepšení odtokových poměrů (viz předchozí odstavec). Dojde k trvalému záboru a výkupu pozemků.

i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.

Navržená stavba vyvolá demolice stávajících neúnosných mostních objektů, vzhledem k malému rozsahu budou tyto práce součástí objektu mostu. Ke kácení stromů, nedojde, budou pouze odstraněny drobné keře.

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

Navrženým řešením vznikne zábor zemědělského půdního fondu.

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

Navržená komunikace je napojena na stávající dopravní infrastrukturu. Bezbariérové úpravy jsou dle vyhlášky č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

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

V době vypracování PD nejsou známy žádné podmiňující, vyvolané nebo související investice.

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

Viz. Záborový elaborát – dokumentace pro stavební povolení

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

Viz. Záborový elaborát – dokumentace pro stavební povolení.

o) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.

Není řešeno.

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

Komunikace je již napojena na dopravní infrastrukturu, ostatní napojení budou zachována.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Jedná se o modernizaci komunikace II/371 mezi Jevíčkem a Jaroměřicemi, včetně modernizace mostu ev. č. 371-013 a ev.č. 371-14. Silnice II/371 v řešeném úseku vykazuje značné množství poruch konstrukčních vrstev vozovky, síťové trhliny, lokální poklesy vozovky, výtluky, krytové vrstvy vozovky jsou na konci své životnosti, odvodňovací systém

není plně funkční. Mostní objekty nesplňují požadavky na únosnost. Vodorovné a svislé dopravní značení má sníženou retroreflexivitu.

b) Účel užívání stavby.

Stavba bude užívána širokou veřejností.

c) Trvalá nebo dočasná stavba.

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

d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem.

Na navrženou stavbu není třeba povolení výjimek.

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

Požadavky dotčených orgánů jsou do dokumentace zapracovány.

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..

Modernizace úseku silnice II/371 Jevíčko - Jaroměřice má délku 2,828905km a prakticky spojuje město Jevíčko a obec Jaroměřice. Modernizace silnice je navržena v kategorii S7.5/50.

V rámci rekonstrukce bude upraveno stávající směrové a výškové vedení trasy, především se zvýší únosnost komunikace a mostů. Dále bude provedena i úprava odvodňovacích příkopů. Krajnice bude zpevněna asfaltovým recyklátem v tloušťce 100mm a zhutněna 20mm pod úroveň zpevnění.

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 typ D1-N-8 pro dopravní zatížení IV (průměrná denní intenzita těžkých nákladních vozidel 101 – 500).

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 vozovky je popsán v diagnostice viz odstavec 1.e. Stávající únosnost mostů je dle mostní prohlídky 9tun, jediné vozidlo 26t. Stávající hodnoty nesplňují požadavky pro silnice II.třídy.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů (kulturní památka).

Není stanovena zvláštní ochrana navržené stavby.

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.

Vzhledem k faktu, že směrové a výškové vedení komunikace je upraveno minimálně, nedojde k výrazným změnám na odvodnění komunikace. Veškeré dešťové vody budou vsakovány v příkopech, případně odváděny do vodoteče. Navržená stavba nebude produkovat odpady.

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

Zahájení stavebních prací se předpokládá v březnu 2021

Doba výstavby se předpokládá 10 měsíců

Dokončení stavby se předpokládá v prosinci 2021

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).

Vzhledem k okolní zástavbě je nutné ihned po dokončení jednotlivých úseků umožnit použití dopravní obsluhy.

l) Orientační náklady stavby.

SO 001 Všeobecné položky	1.421 000,-Kč
SO 101 Silnice II/371	46.115 903,-Kč
SO 102 Chodníky – Jaroměřice	774 354,-Kč
SO 103 Chodníky – Kraj	1.329 831,-Kč
SO 104 Chodníky – Jevíčko	510 331,-Kč
SO 106 Dopravně inženýrská opatření	6.274 416,-Kč
SO 201 Most ev.č. 371-013	12.755 948,-Kč
SO 202 Most ev.č. 371-014	5.190 081,-Kč
SO 203 Opěrná zeď 1,62350-1,65005 km	1.093 247,-Kč
SO 204 Opěrná zeď 1,98230-2,04350 km	3.028 683,-Kč
SO 401 Přeložka veřejného osvětlení – Jaroměřice	1.986 364,-Kč
SO 651 Úprava železničního přejezdu	34 873,-Kč
Celkem	80.515 032,-Kč
DPH 21%	16.493 503,-Kč
Celkem včetně DPH	97 423 189,-Kč

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení.

a) Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení.

Komunikace je navržena dle prostorových možností.

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

Modernizovaná silnice II/371 má živičný kryt, chodníky jsou navrženy s krytem ze zámkové dlažby, reliéfní zámková dlažba je kontrastní červená.

2.3 Celkové technické řešení.

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

SO 101- Silnice II/371

CPV 45233124-4

JKSO 822 23 72

CZ-CPA 42.11.1

CZ-CC 211112

Silnice II/371 je navržena v kategorii S7,5/50, návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení IV (průměrná denní intenzita těžkých nákladních vozidel 101 – 500), celková délka 2830m.

Návrh směrového řešení vychází ze stávajícího zpevnění.

Směrové řešení

Návrh směrového řešení vychází ze stávajícího zpevnění.

0,000 000 - 0,060 243km	přímá
0,060 243 – 0,069 158km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 150m
0,069 158 – 0,102 941km	přímá
0,102 941 – 0,154 562km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 200m
0,154 562 – 0,280 308km	přímá
0,280 308 – 0,287 632km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 1000m
0,287 632 – 0,457 758km	přímá
0,457 758 - 0,467 228km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 1000m
0,467 228 – 0,536 294km	přímá
0,536 294 – 0,582 898km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 200m
0,582 898 – 0,601 704km	přímá
0,601 704 – 0,663 799km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 500m
0,663 799 – 0,691 771km	přímá
0,691 771 – 0,721 771km	přechodnice
0,721 771 – 0,734 138km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 110m
0,734 138 – 0,764 138km	přechodnice
0,764 138 – 0,776 613km	přímá
0,776 613 – 0,806 613km	přechodnice
0,806 613 – 0,857 071km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 330m
0,857 071 – 0,887 071km	přechodnice
0,887 071 – 0,892 641km	přímá
0,892 641 – 0,942 641km	přechodnice
0,942 641 – 0,945 484km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 120m
0,945 484 – 1,005 484km	přechodnice
1,005 484 – 1,094 888km	přímá
1,094 888 – 1,164 888km	přechodnice
1,164 888 – 1,212 224km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 200m
1,212 224 – 1,272 224km	přechodnice
1,272 224 – 1,286 228km	přímá
1,286 228 – 1,344 353km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 460m
1,344 353 – 1,457 567km	přímá
1,457 567 – 1,529 472km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 950m
1,529 472 – 1,533 046km	přímá
1,533 046 – 1,593 046km	přechodnice
1,593 046 – 1,636 747km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 850m
1,636 747 – 1,756 747km	přechodnice
1,756 747 – 1,874 085km	přímá
1,874 085 – 1,934 085km	přechodnice
1,934 085 – 2,087 734km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 365m
2,087 734 – 2,147 734 km	přechodnice
2,147 734 – 2,194 154km	přímá
2,194 154 – 2,227 482km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 550m
2,227 482 – 2,365 651km	přímá
2,365 651 – 2,415 651km	přechodnice

2,415 651 – 2,421 251km	levotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 75m
2,421 251 – 2,471 251km	přechodnice
2,471 251 – 2,558 337km	přímá
2,558 337 – 2,668 337km	přechodnice
2,668 337 – 2,680 056km	pravotočivý kružnicový oblouk o poloměru R = 170m
2,680 056 – 2,828 905km	přímá

Křižovatky

0,228 485km	křižovatka vpravo parkoviště
0,280 770km	křižovatka vlevo místní komunikací
0,417 660km	křižovatka vlevo místní komunikace
1,650 600km	křižovatka vpravo místní komunikace
2,683 500km	křižovatka vpravo místní komunikace
2,724 500km	křižovatka vpravo místní komunikace

Železniční přejezd

1,617 950km	železniční přejezd
-------------	--------------------

Výškové řešení

Návrh výškového řešení je ovlivněn jednak průběhem stávajícího zpevnění, jednak výsledky diagnostiky.

0,000 000 – 0,005 543km	+0,343%	R = 500m
0,005 543 – 0,013 530km	-0,864%	R = 1 000m
0,013 530 – 0,037 269km	-1,420%	R = 1 000m
0,066 433 – 0,108 832km	-1,182%	R = 1 000m
0,108 832 – 0,120 128km	-1,629%	R = 1 000m
0,120 128 – 0,165 785km	-0,817%	R = 1 000m
0,165 785 – 0,187 076km	-3,184%	R = 1 000m
0,187 076 – 0,217 963km	-1,956%	R = 1 000m
0,217 963 – 0,250 493km	-1,174%	R = 1 000m
0,250 493 – 0,312 752km	-1,519%	R = 1 000m
0,312 752 – 0,375 656km	-0,982%	R = 1 000m
0,375 656 – 0,447 266km	-1,120%	R = 1 000m
0,447 266 – 0,562 845km	-0,940%	R = 1 000m
0,562 845 – 0,603 237km	-1,315%	R = 4 000m
0,603 237 – 0,669 066km	-0,889%	R = 1 000m
0,669 066 – 0,731 894km	-0,673%	R = 1 000m
0,731 894 – 0,829 025km	-0,310%	R = 5 000m
0,829 025 – 0,945 931km	+0,393%	R = 2 400m
0,945 931 – 1,143 799km	+2,142%	R = 1 500m
1,143 799 – 1,231 700km	-3,146%	R = 2 900m
1,231 700 – 1,296 934km	-1,361%	R = 3 200m
1,296 934 – 1,412 923km	-2,484%	R = 5 000m
1,412 923 – 1,500 082km	-2,178%	R = 5 000m
1,500 082 – 1,563 166km	-2,433%	R = 1 000m
1,563 166 – 1,593 000km	-0,634%	R = 700m
1,593 000 – 1,609 750km	+0,657%	R = 900m
1,609 750 – 1,627 750km	-0,706%	R = 600m
1,627 750 – 1,687 700km	-4,225%	R = 2 400m
1,687 700 – 1,782 700km	-1,568%	R = 2 400m

1,782 700 – 1,952 700km	-0,753%	R = 5 000m
1,952 700 – 2,033 700km	+0,542%	R = 2 000m
2,033 700 – 2,172 060km	-1,279%	R = 5 000m
2,172 060 – 2,311 380km	-0,746%	R = 10 100m
2,311 380 – 2,447 070km	-0,516%	R = 10 000m
2,447 070 – 2,577 274km	-0,689%	R = 2 000m
2,577 274 – 2,618 644km	+0,363%	R = 1 000m
2,618 644 – 2,677 090km	-0,708%	R = 1 400m
2,677 090 – 2,736 790km	+3,838%	R = 900m
2,736 790 – 2,817 973km	+9,48%	R = 1 000m
2,817 973 – 2,827 859km	+8,48%	

Příčné uspořádání

Komunikace je navržena v kategorii S 7,50 s návrhovou rychlostí 50km/hod. Šířka jízdního pruhu je 3,00m se základním střechovitým sklonem 2,5%. V obloucích bude příčný sklon proveden jednostranný.

Zpevněná část komunikace	2 * 3,25 = 6,50m
Krajnice	0,50m
Krajnice v místě umístění svodidla	1,50m
Krajnice bude zpevněna recyklátem v tloušťce 100mm, 30mm pod úroveň zpevnění.	

V zastavěné části s chodníky bude základní šířka komunikace (bez rozšíření) mezi obrubníky 6,50m. Obrubníky jsou navrženy betonové 1000*150*250mm do lože z betonu C20/25n s výškou nad živичným krytem 120mm. V začátku chodníku kde je výška podsázky 20mm budou použity betonové obrubníky 1000*150*150mm osazené do lože z betonu C20/25n. U nástupiště autobusových zastávek budou obrubníky bezbariérové (kasselský typ) s podsázkou 160mm rovněž osazené do lože z betonu C20/25n.

Konstrukce vozovky

Z údajů diagnostiky vyplývá, že v části úseku je třeba provést odstranění obrusné a krytové vrstvy, **zesílení** a sanace poruch. V úseku s dlážděnou komunikací je třeba provést kompletní konstrukci včetně sanace podloží. Vzhledem k rozsahu sanací a poruch a pro zajištění požadované kvality bude provedena kompletní konstrukce v celé délce úpravy. Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 typ D1-N-8 pro dopravní zatížení IV:

Úsek 1,619667- konec úseku (původní dlážděný kryt)

Asfaltový beton ACO 11+	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,2kg/m ²		ČSN 73 6129
Obalované kamenivo hrubé ACP 16+	70mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asfaltovou emulzí 1,0kg/m ²		ČSN 73 6129
Stabilizace cementem SC C _{8/10}	150mm	ČSN EN 14227-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min.80MPa		
Štěrkodrt' ŠD _A	200mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min.45MPa		
Celkem	460mm	
Zlepšení podloží vápnem 3% v tloušťce 400mm.		

Staničení 0,00000 – 1,616237 km (původní živičný kryt)

Asfaltový beton ACO 11+	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,2kg/m ²		ČSN 73 6129
Obalované kamenivo hrubé ACP 16+	70mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asfaltovou emulzí 1,0kg/m ²		ČSN 73 6129
Recyklace za studena ₀	150mm	
min.hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2}$ min.80MPa		
Štěrkodrt' ŠD_A	200mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2}$ min.45MPa		
Celkem	460mm	

Zlepšení podloží vápnem 3% v tloušťce 400mm.

U asfaltových vrstev byl proveden průzkum na zjištění obsahu PAU a ložní vrstva byla zaříděna do skupiny ZAS-T3. Tento materiál lze zpracovat na stavbě pouze recyklací za studena s využitím asfaltové emulze. V opačném případě bude klasifikován jako nebezpečný odpad 170301 asfaltové vrstvy obsahující dehet.

V tomto úseku bude odfrézována vrstva krytu komunikace v tl.50mm (neobsahuje dehet), bude použita na zpevnění krajnic, případně odvezena na skládku. Následně bude odfrézována podkladní vrstva 50-70mm, která bude uložena na meziskládku na stavbě k následnému využití do recyklace za studena. Provedou se zemní práce do úrovně cca -300mm pod budou niveletu a zjištěna únosnost podkladu.

- Pokud bude dosažena hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2}$ min.80MPa, bude položena vrstva šterku a recyklátu (s obsahem dehtu) a provedena recyklace za studena v tloušťce 150mm. Následovat budou živiční vrstvy.

- Pokud nebude dosažena hodnota modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2}$ min.80MPa provedou se zemní práce až na pláň a podloží selepší vápnem. Po dosažení hodnoty modulu přetvárnosti $E_{\text{def},2}$ min.45MPa se provede podsypná vrstva ze šterkodrti ŠD 200mm. Následně bude položena vrstva šterku a recyklátu (s obsahem dehtu) a provedena recyklace za studena v tloušťce 150mm. Následovat budou živiční vrstvy.

Odvodnění

Odvodnění komunikace bude v celém úseku modernizované silnice zachováno stávající, dochází pouze k drobným úpravám. Dešťová voda z komunikace bude svedena podélným a příčným sklonem do přilehlých příkopů, kde se bude vsakovat a následný přepad se svede do stávajících vodotečí, případně se bude vsakovat do terénu. V zastavěném území bude část dešťové vody svedena podélným a příčným sklonem komunikace do uličních vpustí a následně do kanalizace. Množství odváděných dešťových vod se prakticky nezmění, maximálně se využije vsakování dešťových vod. V úseku 2,0-2,6km je stávající komunikace na zemním násypu, do konstrukce zemního tělesa se nezasahuje, je navrženo vhodné vypádování přilehlých příkopů.

Přechod pro chodce

V km 0,013 200 je v současnosti přechod pro chodce, který bude zachován, budou upraveny obrubníky pro bezbariérové využití (podsázka 20mm). Délka přechodu 6,5m, bude nasvětlen.

Dle požadavku obce Jaroměř je doplněn přechod pro chodce ve staničení 0,27350 v blízkosti sportovní haly a sportovního areálu. Šířka přechodu je 4,0m, délka 6,50m s bezbariérovou úpravou a intenzivním nasvícením.

V trase jsou doplněna místa usnadňující přecházení, kde je snížen obrubník na 20mm. Tato úprava je v blízkosti autobusových zastávek v km 0,391000 a 1,81390km.

Autobusové zastávky

V km 0,405-0,447 vpravo je doplněn záliv u stávající autobusové zastávky. Stávající zastávka u odbočky k vlakovému nádraží, je přesunuta do staničení 1,79220-1,81020km vlevo (bez zálivu pro směr do Jaroměřic) a vpravo do staničení 1,81540-1,86840km se zálivem pro směr na Jevíčko. U nástupiště autobusových zastávek budou obrubníky bezbariérové (kasselský typ) s podsázkou 160mm osazené do lože z betonu C20/25n. Vlastní nástupiště a chodníky jsou řešeny samostatným objektem.

Bezpečnostní prvky

V úseku bez chodníků budou doplněny směrové sloupky, u účelových komunikací budou osazeny směrové sloupky červené Z11g.

Vjezdy na pozemky

Stávající vjezdy na pozemky budou zachovány, bude doplněno zpevnění do úrovně nivelety, zatrubnění a šikmá čela.

Dopravní značení

Dopravní značení bude kompletně vyměněno a to jak vodorovné tak i svislé. Vodorovné značení se předpokládá plastem. Přechody pro chodce budou nasvíceny – viz. samostatný objekt.

SO 102 Chodníky – Jaroměřice

CPV 45233160-8

JKSO 822 29 32

CZ-CPA 42.11.1

CZ-CC 211223

Směrové a výškové řešení vychází z trasy komunikace

Levostranný chodník je navržen v úseku 0,016-0,578km, pravostranný chodník je v úseku 0,016-0,168km. Chodník v úseku 0,016-0,280km vlevo byl v minulém roce již modernizován a je proveden dle podkladů z dokumentace pro územní rozhodnutí. Šířka chodníku je min.1,50m, příčný sklon 2,0%.

Konstrukce chodníku

Zámková dlažba	DL	60mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkodrt'	ŠD	150mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		250mm	

Chodníky budou ukončeny u přílehlé zástavby (doplněna nopová folie), případně záhonovým obrubníkem 500*50*200mm do lože z betonu C20/25. Ve vjezdech budou obrubníky sníženy na 50mm a dlažba bude doplněna prvky pro bezbariérové používání.

SO 103 Chodníky – Kraj

CPV 45233160-8

JKSO 822 29 32

CZ-CPA 42.11.1

CZ-CC 211223

Směrové a výškové řešení vychází z trasy komunikace. Jedná se o úseky u přechodů pro chodce, míst pro přecházení a autobusových zastávek.

V km 0,01320 je stávající přechod pro chodce, který bude modernizován, napojení na stávající chodníky je součástí tohoto objektu.

V km 0,27350 bude pro zvýšení bezpečnosti doplněn přechod pro chodce u sportovní haly a sportovního areálu. Napojení na stávající chodníky je součástí tohoto objektu.

V km 0,405-0,447 vpravo je doplněn záliv u stávající autobusové zastávky a nástupiště s minimálním napojením na stávající chodníky je součástí tohoto objektu.

Stávající zastávka u odbočky k vlakovému nádraží, je přesunuta z prostoru křižovatky do staničení 1,79220-1,81020km vlevo (bez zálivu pro směr do Jaroměřic) a vpravo do staničení 1,81540-1,86840km se zálivem pro směr na Jevíčko. Nástupiště s minimálním napojením chodníku je součástí tohoto objektu.

Konstrukce chodníku

Zámková dlažba	DL	60mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠD	150mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		250mm	

Chodníky budou ukončeny u přilehlé zástavby (doplněna nopová folie), případně záhonovým obrubníkem 500*50*200mm do lože z betonu C20/25. U přechodů a míst usnadňující přecházení budou obrubníky sníženy na 20mm a dlažba bude doplněna prvky pro bezbariérové používání.

SO 104 Chodníky – Jevíčko

CPV 45233160-8

JKSO 822 29 32

CZ-CPA 42.11.1

CZ-CC 211223

Směrové a výškové řešení vychází z trasy komunikace

Levostranný chodník je navržen v úseku 2,628-2,706km. Šířka komunikace je min.1,50m, příčný sklon 2,0%.

Konstrukce chodníku

Zámková dlažba	DL	60mm	ČSN 73 6131
Lože z drti		40mm	ČSN 73 6131
Štěrkoдрť	ŠD	150mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		250mm	

Chodníky budou ukončeny u přilehlé zástavby (doplněna nopová folie), případně záhonovým obrubníkem 500*50*200mm do lože z betonu C20/25. Ve vjezdech budou obrubníky sníženy na 50mm a dlažba bude doplněna prvky pro bezbariérové používání.

SO 105 - Odstavná plocha – Jaroměřice – zajišťuje obec

CPV 45233160-8

JKSO 822 29 32

CZ-CPA 42.11.1

CZ-CC 211223

V úseku 0,28450 - 0,37850km (94m) je navržena odstavná plocha pro krátkodobé parkování osobních vozidel. Jedná se o 12 stání z toho jedno pro tělesně postižené občany. Šířka stání je navržena 2,0m (u stání pro tělesně postižené 3,50m).

Konstrukce odstavné plochy

Asfaltový beton ACO 11+	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik asfaltovou emulzí 0,2kg/m ²		ČSN 73 6129
Obalované kamenivo hrubé ACP 16+	70mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik asfaltovou emulzí 1,0kg/m ²		ČSN 73 6129
Stabilizace cementem SC C _{8/10}	150mm	ČSN EN 14227-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min.80MPa		
Štěrkodrt' ŠD _A	200mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min.45MPa		
Celkem	460mm	
Zlepšení podloží vápnem (případně cementem) 3% v tloušťce 400mm.		

Dešťová voda bude v tomto úseku svedena do zatrubněného příkopu a dále otevřeným příkopem s možností vsaku do vodoteče.

SO 201 Most ev.č. 371-013

CPV 45233124-4
JKSO 821 11 22
CZ-CPA 42.13.1
CZ-CC 214111

Pozemní komunikace

Označení komunikace	II/371
Návrhová kategorie	S 7,5
Evidenční číslo mostu	371-013

Bod křížení

S vodním tokem (Jevíčka)	
Souřadnice křížení (S-JTSK):	Y= 584 535,18 X = 1 113 512,35

Staničení na komunikaci (Silnice II/371)

S vodním tokem:	km 2,059 25
-----------------	-------------

Staničení překážky

Staničení vodního toku (Jevíčka):	ř. km -
-----------------------------------	---------

Úhel křížení

S vodním tokem	
Úhel křížení:	49,65 ° = 55,17 grad

Průjezdni výška

Výška nad dnem toku:	3,191 m
----------------------	---------

Navržená rekonstrukce mostního objektu vychází ze závěru projednání objektu. Zde bylo dohodnuto o náhradě stávající mostní konstrukce novou mostní konstrukcí. Mostní otvor pro převedení vodního toku Jevíčka je navržen o šířce 8,2m. Velikost mostního otvoru je navržen na převedení návrhového průtočného (NP) množství Q₁₀₀ kde N-leté průtoky Q_N 100 = 37,5 m³*s⁻¹

Dle Hydrologických údajů z ČHMU.

N [let]	1	2	5	10	20	50	100
Qn [m ³ /s]	3.75	6.70	11.7	16.4	21.8	30.2	37.5

Výška hladiny Q 100 leté vody dle údajů Povodí Moravy je na kótě 343.741,88 m což je 0,55m pod podhledem nosné konstrukce. Hydrotechnický výpočet je přílohou této zprávy. Takto navržený mostní objekt s převedeným korytem vodního toku odpovídá požadavkům ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů.

Stávající most má průtočný profil 22,36m², navržený mostní objekt má průtočný profil 30,98m². Podhled nosné konstrukce je oproti stávajícímu mostu zvýšen o 0,57m. Stávající protipovodňové hráze budou zachovány.

Nový mostní objekt je navržen pro zatížení dle ČSN EN 1991-2 pro skupinu 1 – silnice II. Třídy.

Mostní objekt je navržen s převáděnou komunikací na kategorii S 7,5/50 dle ČSN 73 6101. Šířka komunikace mezi obrubníky je 7,00 m a celková šířka mostu je 10,100 m. Celková délka mostu je 23,891 m s délkou přemostění 8,20 m.

Most bude založena na plošných základech kolmé rozměry 2,5x0,9x13,5 m.

Konstrukce rámových stěn je navržena konstantní tloušťky 0,70 m. Konstrukce stěn je navržena z monolitického železobetonu.

Na konstrukci opěr mostu navazují křídla. Konstrukce křídel mají konstantní tloušťku 0,50m. Konstrukce křídel je navržena z monolitického železobetonu s vhodně navrženými pracovními spárami. Křídla plynule navazují na stávající zemní těleso komunikace

Nosná konstrukce mostu je navržena jako jednopólová desková konstrukce. Monolitická železobetonová deska je navržena tloušťky 0,55m celkové šířky 9,50m.

Navržená vodorovná nosná konstrukce je s rozpětím pole kolmá 8,90m. Šikmost vodorovné nosné konstrukce je pravá 49,65 ° = 55,17 grad.

Na mostě bude provedena monolitická konstrukce římsy a chodníku. Konstrukce římsy je provedena šířky 0,8 m s vyloženou částí 0,30m přes obrys nosné konstrukce. Vyložená část je vysoká 0,50m. Na konstrukci římsy je osazeno ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní. Konstrukce chodníku je provedena šířky 2,30 m s vyloženou částí 0,30m přes obrys nosné konstrukce. Vyložená část je vysoká 0,50m. Na konstrukci chodníku je osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní.

Přechodová odvodněná oblast je navržena se zásypem výkopu ze štěrkodrti hutněná po vrstvách tl. max. 300mm a samostatným přechodovým klínem z mezerovitého betonu. Úprava přechodové oblasti je dle VL-4.

Na konstrukci vtokové římsy bude proveden vtisk s letopočtem výstavby.

Konstrukce spodní stavby (křídel a stěn) trvale umístěných pod terénem budou vyjma plochy opatřeny NAIP opatřeny Np+2xNa. Plochy rubu opěr a křídel nad úrovní rubové drenáže budou opatřena izolací proti stékající vodě z NAIP. Povrch nosné konstrukce bude opatřen celoplošnou izolací z NAIP modifikovaných.

Zásyp základových pasů bude proveden z vhodné zeminy pro budování násypu dle ČSN 72 0010.

Rubová plocha opěr a křídel mostu je odvodněna rubovou drenáží uloženou na podkladním betonu. Rubová drenáž je vyústěna do koryta vodního toku.

Provede se celá ochranná a drenážní vrstva celoplošné izolace nosné konstrukce a izolace proti stékající vodě.

Přechodová odvodněná oblast je navržena se zásypem výkopu ze štěrkodrti hutněná po vrstvách tl. max. 300mm a samostatným přechodovým klínem z mezerovitého betonu. Úprava přechodové oblasti je dle VL-4.

Zásyp přechodových oblastí a zásyp lávky bude proveden dle výkresové dokumentace s návrhem dle ČSN 73 6244 a VL-4:2008.

Opevnění koryta toku je navrženo těžkým kamenným záhozem s urovnaným lícem hmotnost kamene 80 - 200kg. Tvar koryta toku pod mostem bude symetrický lichoběžníkový se šířkou dna 4,2 m.

Na stávajícím mostě přes vodní tok Jevíčka se nacházejí stavidlové a náпустné objekty, které byly součástí zavlažovacího systému Malá Haná. Součástí demolice mostu bude i odstranění těchto zařízení, která jsou již nefunkční.

Po obou stranách mostu jsou stávající sjezdy k hrázím, které budou zachovány. Konstrukce sjezdu je navržena pro zatížení 25t s krytem z recyklátu. Protipovodňové hrádky podél toku budou zachovány, případně obnoveny dle požadavku správce toku. V úseku 1,98230-2,04355km navazuje na křídlo mostu opěrná zeď, nahrazující prudký svah. Stávající sjezd na pozemek v km 1,937800 bude zachován a zpevněn recyklátem.

SO 202 Most ev.č. 371-014

CPV 45233124-4

JKSO 821 11 22

CZ-CPA 42.13.1

CZ-CC 214111

Pozemní komunikace

Označení komunikace

II/371

Návrhová kategorie

S 7,5

Evidenční číslo mostu

371-014

Bod křížení

S vodním tokem (Malonínský potok)

Souřadnice křížení (S-JTSK):

Y= 585 025,109 X = 1 113 310,723

Staničení na komunikaci (Silnice II/371)

S vodním tokem:

km 2,621 54

Staničení překážky

Staničení vodního toku (Malonínský potok):

ř. km -

Úhel křížení

S vodním tokem

Úhel křížení:

81,87 ° = 90,97 grad

Průjezdni výška

Výška nad dnem toku :

1,736 m

Navržená rekonstrukce mostního objektu vychází ze závěru projednání objektu. Zde bylo dohodnuto o náhradě stávající mostní konstrukce novou mostní konstrukcí. Mostní otvor pro převedení vodního toku Malonínský potok je navržen o šířce 8,0m.

Dle Hydrologických údajů z ČHMU

N [let]	1	2	5	10	20	50	100
Qn [m3/s]	2,30	4,77	8,54	11,7	15,2	20,2	24,4

Výška hladiny Q 100 leté vody dle údajů Povodí Moravy je na kótě 341.29 a komunikace i most jsou pod touto úrovní. Podhled mostu je na kótě 340.44. Hydrotechnický výpočet je přílohou této zprávy. Vzhledem k okolní zástavbě není možné zvýšení nivelety, a proto byl navržen most s průtočným profilem o dvojnásobné velikosti.

Stávající most má průtočný profil 5.30m^2 , navržený mostní objekt má průtočný profil 11.56m^2 . Podhled nosné konstrukce je oproti stávajícímu mostu zvýšen o 0,50m.

Nový mostní objekt je navržen pro zatížení dle ČSN EN 1991-2 pro skupinu 1 – silnice II. Třídy.

Mostní objekt je navržen s převáděnou komunikací na kategorii S 7,5/50 dle ČSN 73 6101. Šířka komunikace mezi obrubníky je 7,0 m a celková šířka mostu je 10,010 m. Celková délka mostu je 13,042 m s délkou přemostění 8,00 m.

Most bude založena na plošných základech kolmé rozměry $2,5 \times 0,7 \times 10,0$ m.

Konstrukce rámových stěn je navržena konstantní tloušťky 0,65 m. Konstrukce stěn je navržena z monolitického železobetonu.

Na konstrukci opěr mostu navazují křídla. Konstrukce křídel mají konstantní tloušťku 0,50m. Konstrukce křídel je navržena z monolitického železobetonu s vhodně navrženými pracovními spárami.

Nosná konstrukce mostu je navržena jako jednopólová desková konstrukce. Monolitická železobetonová deska je navržena tloušťky 0,45m celkové šířky 9,50m.

Navržená vodorovná nosná konstrukce je s rozpětím pole kolmá 8,65m. Šikmost vodorovné nosné konstrukce je $\text{levá } 82,0^\circ = 91,11 \text{ grad}$

Na mostě bude provedena monolitická konstrukce římsy a chodníku. Konstrukce římsy je provedena šířky 0,8 m s vyloženou částí 0,30m přes obrys nosné konstrukce. Vyložená část je vysoká 0,50m. Na konstrukci římsy je osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní. Konstrukce chodníku je provedena šířky 2,30 m s vyloženou částí 0,30m přes obrys nosné konstrukce. Vyložená část je vysoká 0,50m. Na konstrukci chodníku je osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní.

Přechodová odvodněná oblast je navržena se zásypem výkopu ze štěrkodrti hutněná po vrstvách tl. max. 300mm a samostatným přechodovým klínem z mezerovitěho betonu. Úprava přechodové oblasti je dle VL-4.

Na konstrukci vtokové římsy bude proveden vtisk s letopočtem výstavby.

Konstrukce spodní stavby (křídel a stěn) trvale umístěných pod terénem budou vyjma plochy opatřeny NAIP opatřeny $N_p + 2 \times N_a$. Plochy rubu opěr a křídel nad úrovní rubové drenáže budou opatřena izolací proti stékající vodě z NAIP. Povrch nosné konstrukce bude opatřen celoplošnou izolací z NAIP modifikovaných.

Zásyp základových pasů bude proveden z vhodné zeminy pro budování násypu dle ČSN 72 0010.

Rubová plocha opěr a křídel mostu je odvodněna rubovou drenáží uloženou na podkladním betonu. Rubová drenáž je vyústěna do koryta vodního toku.

Provede se celá ochranná a drenážní vrstva celoplošné izolace nosné konstrukce a izolace proti stékající vodě.

Přechodová odvodněná oblast je navržena se zásypem výkopu ze štěrkodrti hutněná po vrstvách tl. max. 300mm a samostatným přechodovým klínem z mezerovitěho betonu. Úprava přechodové oblasti je dle VL-4.

Zásyp přechodových oblastí a zásyp lávky bude proveden dle výkresové dokumentace s návrhem dle ČSN 73 6244 a VL-4:2008.

Opevnění koryta toku je navrženo těžkým kamenným záhozem s urovnaným lícem hmotnost kamene 80 - 200kg. Tvar koryta toku pod lávkou bude symetrický lichoběžníkový se šířkou dna 4,2 m.

SO 203 Opěrná zeď 1,62350-1,65005 km

CPV 45233124-4

JKSO 815 49 32

CZ-CPA 42.99.19

CZ-CC 242052

Opěrná zeď je navržena mezi staničeními km 1,623 50 - 1,650 05 v celkové délce 26,25 m. Jedná se o úhlovou železobetonovou zeď s výškou dříku 1,16-2,03m. Tloušťka dříku je navržena 0,5m z betonu c25/30-XA1, XF2 a ocele B500B. Na dříku je osazena římsa ze železobetonu C30/37-XD1, XF2, výztuž B500B s rozměry 600x280 mm s předsazením před líc dříku o 100 mm. Dřík je osazen na základovém pasu ze železobetonu C25/30-XA1, XF2 o rozměrech 1,8x0,5m.

Odvodnění rubu zdi je tvořeno pomocí rubové drenáže DN150mm s vyústěním skrz dřík opěrné zdi. Opěrná zeď je navržena podél komunikace z důvodu rozšíření vozovky. Opěrná zeď tedy bude zabraňovat sesuvu silničního tělesa na soukromý pozemek. Na římse opěrné zdi je osazeno ocelové dvoumadlové zábradlí výšky 1,1 m, jedná se o úsek u železničního přejezdu s dovolenou rychlostí max. 50km/h.

SO 204 Opěrná zeď 1,98230-2,04350 km

CPV 45233124-4

JKSO 815 49 32

CZ-CPA 42.99.19

CZ-CC 242052

Opěrná zeď je navržena mezi staničeními km 1,98230 - 2,04355 v celkové délce 61,80 m. Jedná se o úhlovou železobetonovou zeď s výškou dříku 2,20-2,30m. Tloušťka dříku je navržena 0,55m z betonu c25/30-XA1, XF2 a ocele B500B. Na dříku je osazena římsa ze železobetonu C30/37-XD1, XF2, výztuž B500B s rozměry 800x550 mm s předsazením před líc dříku o 250 mm. Dřík je osazen na základovém pasu ze železobetonu C25/30-XA1, XF2 o rozměrech 1,85x0,5m.

Odvodnění rubu zdi je tvořeno pomocí rubové drenáže DN150mm s vyústěním skrz dřík opěrné zdi. Opěrná zeď je navržena podél komunikace z důvodu rozšíření vozovky. Opěrná zeď tedy bude zabraňovat sesuvu silničního tělesa na soukromý pozemek. Na římse opěrné zdi je osazeno zábradelní svodidlo výšky 1,1 m.

SO 401 Přeložka veřejného osvětlení - Jaroměřice

CPV 45231400-9

JKSO 828 73 12

CZ-CPA 42.22.12

CZ-CC 211192

V úseku 0,000-0,860km jsou v těsné blízkosti stávající komunikace sloupy veřejného osvětlení, které není možné v této poloze zachovat z důvodu modernizace (rozšíření) silnice.

Požadavek obce je zachovat rozsah veřejné osvětlení, které bude obsahovat i nasvětlení obou přechodů pro chodce.

V úseku 1,630-1,950km prochází komunikace zastavěno částí u nádraží a rovněž v tomto úseku je třeba modernizovat veřejné osvětlení tuto část zajišťuje obec.

Typy svítidel jsou navrženy dle požadavku obce, v roztečích cca 28m.

SO 651 Úprava železničního přejezdu

CPV 45234100-7

JKSO 824 23 12

CZ-CPA 42.12.10

CZ-CC 212111

Trasa komunikace se v km 1,617 95 kříží s železniční tratí Chornice – Velké Opatovice drážní staničení 6,120dkm. Stávající celogumové panely mezi kolejnicemi budou ponechány bez úprav, stávající asfaltový kryt bude po obou stranách ve vzdálenosti 1,0 m od vnější hrany koleje odfrézován v tloušťce 100 mm a bude nahrazen novým asfaltovým krytem souvislým s navazující komunikací. Bezprostředně u kolejnice bude vyfrézovaná drážka, která bude vyplněna pružnoplastickou zálivkou. Práce budou probíhat ve vlakových pauzách, s výlukou se neuvažuje.

Podélný profil silnice II/371 je v prostoru železničního přejezdu upraven, tak aby odpovídal platné normě ČSN 736380. Komunikace ve směru od Jaroměřic klesá až do staničení 1,59300, kde je umístěn propustek DN 600mm napojený na stávající příkop. V úseku 1,593-1,60975km niveleta komunikace stoupá k železničnímu přejezdu. V úseku 1,60975-1,62775km má niveleta stejný sklon jako kolejnice a následně klesá ve směru k Jevíčku. Přítok dešťové vody do prostoru železničního přejezdu je minimální.

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

Stavbou nevznikají žádné nové nároky na vodní hospodářství.

c) Celková spotřeba vody.

Pro provozní účely bude použita voda technologická, která bude spotřebována do výroby betonových a maltových směsí, ošetřování betonových konstrukcí při tuhnutí, kropení staveništních komunikací proti nadměrnému prášení a na očistu stavebních strojů a vozidel. Voda pro hygienické potřeby bude během stavby zajišťována obvyklými prostředky (dovoz balené vody, cisterny, případně napojení na stávající rozvod vody). Pro dopravu vody bude určující i charakter zařízení staveniště.

Pro technologické účely (např. případná výroba betonových směsí přímo na stavbě) bude voda odebírána z místních zdrojů. Může se jednat o místní vodovodní síť, nebo povrchové zdroje - pro výrobu betonu musí být ověřena kvalita vody. Pro ostatní potřeby (kropení, mytí vozidel) může být rovněž použita povrchová voda.

Spláskové vody po dobu výstavby budou řešeny v areálech stavebních firem. Pro zřizování dočasných zařízení v prostoru výstavby je nutné osazení přenosných chemických WC, které budou pravidelně vyměňovány pro potřeby čištění.

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

Odfrézovaný živičný kryt bude uložen na skládku vlastníka a následně bude recyklován. Odtěžený materiál (zemina) bude odvezena na odpovídající skládku odpadu, kterou zajistí

dodavatel stavby. Odbouraná suť z konstrukce mostů bude odvezena na skládku odpadu s možností recyklace.

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

Není řešeno.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

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

a) Zásady pro osoby s omezenou schopností pohybu

Nástupiště a chodníky jsou navrženy v příčném sklonu 2,0%. Podélný profil chodníku je totožný se silnicí II.třídy. Snížení obrubníku bude provedeno pomocí lichoběžníkové rampy s max. sklonem 12,5% a to za předpokladu dostatečné šířky, tedy ponecháním průchozího prostoru min. 0,90m. Pokud šířka chodníku není dostatečná (menší než 2,0m) bude rampa snížení provedena na celou šířku chodníku a to s max. sklonem 12,5% a s příčným sklonem chodníku 2,0%.

b) Zásady pro osoby se zrakovým postižením

Na stavbě budou provedeny **varovné pásy** šířky 0,4m umístěné v začátku a konci chodníku, na přechodu pro chodce a ve vjezdech. Budou provedeny z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu. V místě přechodu budou sníženy obrubníky na 20 mm, v místě vjezdů budou obrubníky sníženy na 50mm. Varovné pásy budou ukončeny v místě, kde je podsádka obrubníku min.80mm.

Signální pásy budou provedeny pouze u přechodů pro chodce a autobusových zastávek. Budou provedeny z reliéfní dlažby kontrastní barvy vůči okolnímu povrchu.

Vodící linie je u chodníku zajištěna linií budov, případně pomocí záhonového obrubníku **osazeného na výšku 0,06m.**

V místě autobusové zastávky bude použit betonový obrubník bezbariérový osazený na výšky obruby 0,16m, včetně zřízení **signálního pásu** šířky 0,8m z reliéfní kontrastní barvy jako místo odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy. Signální pás bude ukončen v místě bezpečnostního odstupu. U autobusové zastávky bude také proveden **kontrastní pás** bez hmatových úprav šířky 0,3m od hrany obruby červené barvy v délce 12m.

c) Zásady pro osoby se sluchovým postižením

Není obsaženo, s akustickým výstupem se neuvažuje.

d) Použití stavebních výrobků pro bezbariérová řešení

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

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

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou č.398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, vyhláškou č.146/2008 o rozsahu a

obsahu projektové dokumentace dopravních staveb a normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací vč. změny Z1/2010.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby.

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

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

2.6 Základní charakteristika objektů.

a) Popis současného stavu.

Silnice II/371

Stávající řešený úsek komunikace II/371 má proměnou šířku vozovky a vykazuje četné poruchy (příčné a podélné trhliny, projeté koleje, směrové i výškové deformace). Povrch komunikace je živičný a dlážděný. V zastavěné části navazují chodníky a sloupy veřejného osvětlení v těsné blízkosti zpevněného krytu.

SO 201 Most ev. č. 371-013 a ev.č.371-014

Nosná konstrukce mostních objektů je ze železobetonu a má velmi nízkou únosnost (9 resp.27t). Záchytný systém téměř zničen.

b) Popis navrženého řešení.

Projektová dokumentace se zabývá modernizací silnice II. třídy v celkové délce 2829m.

Silnice II/371 je navržena v kategorii S7.5, návrhová úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení IV. Návrh směrového řešení vychází ze stávajícího zpevnění, dojde k rozšíření na navrženou kategorii komunikace. Návrh výškového řešení vychází ze stávající nivelety komunikace, v celém úseku dojde k vyrovnání nivelety. Dojde k modernizaci propustku, hospodářských sjezdů a obnově vodorovného a svislého značení a zádržného systému.

b.1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby.

Jedná se o silnici číslo II/371, mezi Jevíčkem a Jaroměřicemi.

b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

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

Silnice II/371 je navržena v kategorii S7.5/50.

Jízdní pás	2x3.25 = 6,50m
Nezpevněná krajnice	2x0.50 = 1.00m

b.2. Mostní objekty a zdi

a) Výčet objektů a zdí.

SO 201 Most ev.č. 371-013

SO 202 Most ev.č. 371-014

SO 203 Opěrná zeď 1,62350-1,65005 km

SO 204 Opěrná zeď 1,98230-2,04350 km

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

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

SO 201 Most ev.č. 371-013

2.1 Charakteristika mostu

Podle druhu převedené komunikace	- pozemní komunikace
Podle překračované překážky	- most přes vodní tok Jevíčka
Podle počtu mostních polí	- most o 1 poli
Podle měnitelnosti základní polohy	- nepohyblivý
Podle plánované doby trvání	- trvalý
Podle průběhu trasy na mostě	- pravotočivý oblouku R=365,00 m
	- výškový oblouk
Podle situačního uspořádání	- šikmý
Podle projektované zatížitelnosti	- s normovou zatížitelností
Podle hmotné podstaty	- železobetonový monolitický
Podle členitosti nosné konstrukce	- plnostěnný
Podle výchozí charakteristiky	- rámový
Podle konstr. uspořádání příč. řezu	- otevřeně uspořádaný
Podle omezené volné výšky	- s neomezenou volnou výškou

2.2 Délka přemostění

Most přes vodní tok:	kolmá 8,20m
----------------------	-------------

2.3 Délka mostu

Délka mostu	23,891 m
Šířka mostu	10.35 m

2.4. Šikmost mostu

Šikmý most	49.65 °
------------	---------

2.5. Šířka vozovky mezi obrubníky

7.5 m

2.6. Šířka chodníku

1,8 m

2.7. Šířka mezi zádržnými prvky

7.5m

2.8. Volná šířka mostu	7.5m
2.9 Výška mostu	3.881m
2.10. Stavební výška mostu	0.69 m
2.11. Nosná konstrukce mostu	
Plocha mostu	96.76 m ²

2.12. Zatížení mostu

Dle ČSN EN 1991-2 (Zatížení konstrukcí-Zatížení mostní dopravou)

Most je na komunikaci II.třídy – skupina pozemních komunikací 1

SO 202 Most ev.č. 371-014

2.1 Charakteristika mostu

Podle druhu převedené komunikace	- pozemní komunikace
Podle překračované překážky	- most přes vodní tok Jevíčka
Podle počtu mostních polí	- most o 1 poli
Podle měnitelnosti základní polohy	- nepohyblivý
Podle plánované doby trvání	- trvalý
Podle průběhu trasy na mostě	- přechodnice
	- výškový oblouk
Podle situačního uspořádání	- šikmý
Podle projektované zatížitelnosti	- s normovou zatížitelností
Podle hmotné podstaty	- železobetonový monolitický
Podle členitosti nosné konstrukce	- plnostěnný
Podle výchozí charakteristiky	- rámový
Podle konstr. uspořádání příč. řezu	- otevřeně uspořádaný
Podle omezené volné výšky	- s neomezenou volnou výškou

2.2 Délka přemostění

Most přes vodní tok: kolmá 8,0m

2.3 Délka mostu

Délka mostu	13,042 m
Šířka mostu	10.10 m

2.4. Šikmost mostu

Šikmý most 81.87 °

2.5. Šířka vozovky mezi obrubníky 7.0 m**2.6. Šířka chodníku** 2,3 m**2.7. Šířka mezi obrubníky** 7.0m**2.8. Volná šířka mostu** 9.5m**2.9 Výška mostu** 2.326m

2.10. Stavební výška mostu 0.59 m

2.11. Nosná konstrukce mostu
Plocha mostu 76.74 m²

2.12. Zatížení mostu
Dle ČSN EN 1991-2 (Zatížení konstrukcí-Zatížení mostní dopravou)
Most je na komunikaci II.třídy – skupina pozemních komunikací 1

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 typ D1-N-8 pro dopravní zatížení IV:

Asfaltový beton ACO 11+	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík asfaltovou emulzí 0,2kg/m ²		ČSN 73 6129
Obalované kamenivo hrubé ACP 16+	70mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík asfaltovou emulzí 1,0kg/m ²		ČSN 73 6129
Stabilizace cementem SC C _{8/10}	150mm	ČSN EN 14227-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min.80MPa		
Štěrkodrt' ŠD _A	200mm	ČSN 73 6126-1
min.hodnota modulu přetvárnosti E _{def,2} min.45MPa		
Celkem	460mm	

Zlepšení podloží vápnem 3% v tloušťce 400mm.

3. Odvodnění pozemní komunikace

- stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah.

Odvodnění komunikace bude v celém úseku modernizované silnice zachováno stávající, dochází pouze k drobným úpravám. Dešťová voda z komunikace bude svedena podélným a příčným sklonem do přilehlých příkopů, kde se bude vsakovat a následný přepad se svede do stávajících vodotečí, případně se bude vsakovat do terénu. V zastavěném území bude část dešťové vody svedena podélným a příčným sklonem komunikace do uličních vpustí a následně do kanalizace. Množství odváděných dešťových vod se prakticky nezmění, maximálně se využije vsakování dešťových vod. V úseku 2,0-2,6km je stávající komunikace na zemním násypu, do konstrukce zemního tělesa se nezasahuje, je navrženo vhodné výspádování přilehlých příkopů.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

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

b) Technické vybavení tunelu.

c) Navržená technologie výstavby.

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

Není řešeno.

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

V úseku 0,28450 - 0,37850km (94m) je navržena odstavná plocha pro krátkodobé parkování osobních vozidel. Jedná se o 12 stání z toho jedno pro tělesně postižené občany. Šířka stání je navržena 2,0m (u stání pro tělesně postižené 3,50m).

6. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení.

Na mostě ev.č.371-013 je navrženo na jedné straně zábradelní svodidlo a na druhé svodidlo úroveň zadržení H2, most ev.č.371-013 je již v obci s povolenou rychlostí 50km/h a po obou stranách je navrženo zábradlí se svislou výplní.

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

Vodorovné dopravní značení je na stavbě navrženo z plastu. Vodicí proužky profilové-zvučící, ostatní značení strukturované.

Vodicí čára je V4 je navržena šířky 0.25m. Střední dělicí čára je navržena dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení. Pro návrh střední dělicí čáry je posouzena kombinace situačního a výškového rozhledu (2xDz).

- v úsecích kde je délka rozhledu menší než dvojnásobek délky pro zastavení je navržena podélná čára souvislá V1a (0.125)

- v úsecích s dvojnásobnou délkou rozhledu pro zastavení je navržena podélná čára přerušovaná V2b (3/1.5/0.125)

- v případě vyhovujícího rozhledu pouze v jednom směru je užitá střední dělicí čára V3 (3/1.5/0.125)

- v případě vyhovující délky rozhledu pro předjíždění je navržena střední dělicí čára V2a (3/6/0.125)

Rozhledy jsou prověřeny na maximální povolenou rychlost v tomto úseku, tedy 90km/h. Délka rozhledu pro zastavení pro tuto rychlost činí 120m.

V celém úseku rekonstruované silnice budou osazeny vodicí sloupky Z11a,b (bílá) a v místech sjezdů na lesní/polní cesty budou osazeny červené sloupky Z11g.

Svislé dopravní značení bude obnoveno v celém rozsahu.

c) Veřejné osvětlení.

V úseku 0,000-0,860km jsou v těsné blízkosti stávající komunikace sloupky veřejného osvětlení, které není možné v této poloze zachovat z důvodu modernizace (rozšíření) silnice. Požadavek obce je zachovat rozsah veřejné osvětlení, které bude obsahovat i nasvětlení obou přechodů pro chodce.

V úseku 1,630-1,950km prochází komunikace zastavěno částí u nádraží a rovněž v tomto úseku je třeba modernizovat veřejné osvětlení – toto část zajišťuje obec.

Typy svítidel jsou navrženy dle požadavku obce, v roztečích cca 28m.

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

Není řešeno.

e) Clony a sítě proti oslnění.

Není řešeno.

7. Objekty ostatních skupin objektů

a) Výčet objektů.

b) Základní charakteristiky.

c) Související zařízení a vybavení.

d) Technické řešení.

e) Postup a technologie výstavby.

Není řešeno.

2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Není řešeno.

2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Komunikace splňuje požadavky normy ČSN 73 0802, čl.12.2. a ČSN 73 0804 čl 13.2 pro přístupové komunikace požárních vozidel. Šířka vozovky je min. 8.0 m, konstrukce vyhovuje zatížení požárních vozidel. Komunikace splňuje požadavky vyhl. č. 23/2008 Sb., resp. vyhl. 268/2011 Sb., přílohy 3, komunikace je dvoupruhá a průjezdná.

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

Stavba nemá vliv na civilní obranu a požární ochranu. V zájmovém území se nenachází žádné objekty, které má ve správě civilní a požární ochrana. Během stavební činnosti bude zachován příjezd pro pohotovostní vozidla hasičského záchranného sboru a musí být zachován přístup ke všem objektům pro požární techniku. Veškeré požární hydranty musí být během stavby po celou dobu výstavby přístupné a nesmí dojít k jejich zakrytí.

Objekty mostů splňují požadavky normy pro přístupové komunikace požárních vozidel. Šířka vozovky je 7.0-7,5m, konstrukce komunikace a mostu vyhovuje zatížení požárních vozidel a je navržena v souladu s ČSN 73 6101, ČSN 73 6110. Navazující komunikace splňuje požadavky vyhl. 23/2008 Sb. a 268/2011 Sb., přílohy 3, bod. 3., navazující komunikace jsou dvoupruhé a průjezdné.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není řešeno.

2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

- Stavební činnost bude mít, jako vždy, negativní vliv na okolí. Po dobu výstavby musí být zachovány veškeré funkce budovy a stavební práce budou probíhat za plného provozu objektu.

- Provoz na stavbě se předpokládá od 7.00 hod do 21.00 hod. Mimo tuto dobu mohou být prováděny pouze práce nevykazující hluk nad přípustnou hodnotu.

- Znečištění ovzduší (prašnost a emise ze stavebních strojů) je způsobena zejména při demolicích, dopravě a pracích ve vnějším prostoru. Problematiku řeší zákon č. 218/1992 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 309/1991 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami. Dále je nutné respektovat zákon č. 86/2002 Sb. V průběhu stavby je nutné zkrápění materiálu při bourání a případném čištění komunikaci.

Navrhovaná stavba neobsahuje technologie, které by:

- spadaly do velkých či středních zdrojů znečištění

- produkovaly znečišťující látky

- Znečištění ovzduší (prašnost a emise ze stavebních strojů) je způsobena zejména při demolicích, dopravě a pracích ve vnějším prostoru. Problematiku řeší zákon č. 218/1992 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 309/1991 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami. Dále je nutné respektovat zákon č. 86/2002 Sb. V průběhu stavby je nutné zkrápění materiálu při bourání a případném čištění komunikaci.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží.

Vzhledem k charakteru stavby není nutné radon sledovat.

b) Ochrana před bludnými proudy.

Není řešeno.

c) Ochrana před technickou seizmicitou.

Není řešeno.

d) Ochrana před hlukem.

Stavba neovlivní výslednou hladinu hluku v dané lokalitě. Zhotovitel stavebních prací je povinen používat stroje, mechanismy i dopravní prostředky v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřesahuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Bude nutné ve zvýšené míře dbát na udržování pořádku na staveništi a na dodržování všech norem ochrany životního prostředí se zvláštní pozorností na hluk a vyvážení nečistot ze stavby.

- Provoz na stavbě se předpokládá od 7.00 hod do 21.00 hod. Mimo tuto dobu mohou být prováděny pouze práce nevykazující hluk nad přípustnou hodnotu.

- Hodnoty hladiny hluku stavebních mechanismů ve vzdálenosti 10 m jsou uvažovány takto:

lehká nákladní auta	$L_{Aeq} = 70 \text{ dB}$
kotoučová pila	$L_{Aeq} = 75 \text{ dB}$
ostatní drobné stroje	$L_{Aeq} = 65 \text{ dB}$
ruční práce	$L_{Aeq} = 53 \text{ dB}$

- Hygienické limity hluku jsou určeny Nařízením vlády č. 272/2011 Sb. Předpisy a nařízení stanoví povinnost činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát na to, aby pracovníci a ostatní občané byli jen v nejmenší míře vystaveni hluku. Je nutné dbát na to, aby přípustné hladiny hluku stanovené předpisy nebyly překračovány.

- Hlučné mechanismy nebo technologie budou využívány pouze v určené době a tak, aby nedošlo k jejich kumulaci v jednom místě a v jedné době. Není-li toto možné, je vhodné naplánovat tyto operace tak, aby v daném místě proběhly v co nejkratším časovém úseku, a informovat o tom obyvatele v dotčeném okolí stavby.

- V průběhu stavebních prací je nutno důsledně vypínat nepoužívané technologie a užívat jen technologie splňující požadavky vlády č.9/2002 Sb., který, se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska hluku. Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 21:00 a 07:00 při stavbě.

- Vibrace způsobené výstavbou jsou omezeny Nařízením vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

e) Protipovodňová opatření.

Není řešeno. Pro realizaci objektu SO 201 a 202 je vypracován povodňový plán.

f) Ochrana před sesuvy půdy.

Není řešeno.

g) Ochrana před vlivy poddolování.

Není řešeno.

h) Ostatní negativní vlivy.

Není řešeno.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury.

Nejsou projektovány přeložky. Kabel VO bude napojen u nejbližšího nového stožáru VO.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.

Není řešeno.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

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

Přechody pro chodce a místa pro přecházení odpovídají bezbariérovým požadavkům pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu.

Navržená komunikace je již napojena na dopravní infrastrukturu.

c) Doprava v klidu.

V úseku 0,28450 - 0,37850km (94m) je navržena odstavná plocha pro krátkodobé parkování osobních vozidel. Jedná se o 12 stání z toho jedno pro tělesně postižené občany. Šířka stání je navržena 2,0m (u stání pro tělesně postižené 3,50m).

d) Pěší a cyklistické stezky.

Není řešeno.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy.

Předpokládá se pouze osetí příkopů travním semenem.

b) Použité vegetační prvky.

Není řešeno.

c) Biotechnická, protierozní opatření.

Není řešeno.

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

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

- ovzduší - nebude stavbou ovlivněno
- hluk - nebude stavbou ovlivněn
- splaškové vody – nejsou ovlivněny
- dešťové vody - odvodnění je řešeno vsakem a přepad je sveden do vodoteče
- odpady – nejsou ovlivněny

Nakládání s odpady

Koncepce odpadového hospodářství stavby je zpracována na základě platné legislativy v odpadovém hospodářství a jejím cílem je stanovit základní principy nakládání s odpady vznikajícími při předmětné stavbě a to jak v přímých souvislostech s hlavním stavenišťem, tak i při činnostech, které se stavbou souvisejí.

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

Vznik odpadůOdpady vznikající na místě hlavního staveniště

V rámci komplexu činností, které budou prováděny a které lze v rámci akce „Modernizace silnice II/371 Jevíčko – Jaroměřice“ předpokládat, bude vznikat škála odpadů, jejichž druhy jsou uvedeny v následujících tabulkách.

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

Druh	Název		
030105	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 030104	O	10kg
150101	Papírové a lepenkové obaly	O	20kg
150102	Plastové obaly	O	10kg
150103	Dřevěné obaly	O	100kg
150104	Kovové obaly	O	50kg
150106	Směsné obaly	O	30kg
170101	Beton	O	1857 t
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 170106	O	10t
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	988,1 m ³
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	O	13388 m ³

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

- pokládání jednotlivých vrstev komunikací chodníků a zpevněných ploch
- terénní úpravy

Odpady vznikající v prostoru stavebního dvora

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

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

- příprava různých komponentů pro stavbu
- skladování materiálu pro stavbu

Nakládání s odpady

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 185/2001 Sb. v platném znění o odpadech a ustanoveními vyhlášek MŽP č. 93/2016 Sb. a č. 383/2001 Sb. v platném znění.

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

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

- odpady lepidel a těsnicích materiálů
- odpady z obrábění kovů a plastů
- obaly znečištěné škodlivinami

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

Odpad směsný stavební anebo demoliční odpad vznikne v průběhu bourání vozovek. Tento druh odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny, případně jej využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní) na dobudování násypů. Konkrétní skládka bude určena podle výsledků laboratorních rozborů tohoto druhu odpadu.

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

Tyto druhy odpadů budou dle konkrétní situace recyklovány.

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

Evidence odpadů

Průběžná evidence odpadů vznikajících v průběhu výstavby akce „Modernizace silnice II/371 Jevíčko – Jaroměřice“ bude vedena v rozsahu stanoveném Vyhláškou MŽP ČR.

Evidence bude vedena v týdenních intervalech. Formuláře, na kterých bude evidence vedena, budou uloženy u pracovníka stavby odpovědného za nakládání s odpady.

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

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

Odpady vznikající při provozu úseků komunikací

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

- sekání trávy
- prořezávání křovin
- zimní údržba

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

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

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

Legenda : N - NEBEZPEČNÝ ODPAD
 O - OSTATNÍ ODPAD

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

Navrženými úpravami nebude příroda a krajina negativně ovlivněna.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.

Staveniště se nenachází v chráněném území Natura 2000.

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

Jedná se o modernizaci stávající komunikace a dle druhu a velikosti stavby není třeba posouzení vlivu na životní prostředí.

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

Stavba nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

- Ochranné pásmo silnic II.třídy je 15m od osy na obě strany.
- Ochranné pásmo kabelových silových vedení je 1 m na každou stranu.
- Ochranné pásmo nadzemních vedení NN je 1m, VN do 35 kV je 7 m, do 110 kV je 12 m od krajního vodiče na každou stranu.
- Ochranné pásmo plynovodů je 4 m, STL a NTL v intravilánu 1,0m,
- Ochranné pásmo vodovodů je 1,5 m do DN500mm, 2,50m nad DN500mm.
- Ochranné pásmo sdělovacích kabelů je 1,5 m.
- Ochranné pásmo kanalizace do DN500mm 1,50m
nad DN 500mm 2,50m

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

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

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY Z HLEDISKA PLNĚNÍ ÚKOLŮ OCHRANY OBYVATELSTVA JSOU SPLNĚNA.

Před zahájením stavebních prací je nutné informovat občany v okolí stavby a upozornit na částečné omezení parkování a ztížený přístup k jednotlivým objektům.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

B.8.1 Technická zpráva

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

Potřebné materiály a hmoty zajistí zhotovitel.

b) Odvodnění staveniště.

Zemní plán staveniště bude odvodněna do příkopů.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

Staveniště bude napojeno na komunikaci II/371.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.

Před zahájením stavebních prací je nutné informovat občany v okolí stavby a upozornit na částečné omezení parkování a ztížený přístup k jednotlivým objektům. Jedná se o liniovou stavbu, kterou bude třeba označit a zamezit vstupu občanů do vymezeného prostoru.

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

Navrženou stavbou nevznikají související demolice nebo kácení.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.

Viz. Záborový elaborát – dokumentace pro stavební povolení.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.

Není řešeno.

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

Viz. nakládání s odpady. Zemina z odkopu bude odvezena na patřičnou skládku. Vrchní vrstva zeminy (odhumusování) bude použita na svahy komunikace. Další vrstvy odtěžené zeminy budou odváženy na skládku.

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

Odtěžená zemina pro konstrukční vrstvy bude odvezena na povolenou meziskládku.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě.

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

k) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví , plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.

Jedná se o liniovou stavbu, a proto se ochrana proti vniknutí nepovolaných osob na staveniště omezí na prostory přístupových míst. Na začátku a konci úseku a na všech přístupových komunikacích budou osazeny zábrany proti vniknutí na staveniště.

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

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

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb.

Není řešeno.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření.

Zahájení stavebních prací se předpokládá v březnu 2021

Doba výstavby se předpokládá 10 měsíců

Dokončení stavby se předpokládá v prosinci 2021

Před zahájením prací vypracuje zhotovitel stavby harmonogram dle požadavků investora.

Vzhledem k tomu, že není známý zhotovitel stavby, event. více zhotovitelů, není možné navrhnout přesný harmonogram výstavby.

V projektové dokumentaci se předpokládá následující harmonogram výstavby:

- výstavba úseku 0,000-1,650km březen až květen

- výstavba mostu SO 201 s umístěním provizoria pro dopravní obsluhu březen až červenec

- výstavba úseku 1,650-2,600km po polovinách červen až červenec
- výstavba mostu SO 202 červenec až říjen
- výstavba úseku 2,600-konec úseku červenec až prosinec

Během stavebních prací dojde k omezení silničního provozu a budou použita dopravní opatření dle TP66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“.

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

Pro tranzitní dopravu bude komunikace uzavřena a objízdná trase je navržena po silnici II/371 do Chornice a následně po silnici II/366 do Jevíčka. Jako objízdné trasy budou jistě využívány i silnice III/36615 a III/3741. Tyto silnice jsou poměrně úzké a pro obousměrný provoz nákladních vozů nevyhovující. Proto po dobu stavby budou tyto silnice upraveny dopravním značením jako jednosměrné, aby se eliminovalo jejich poškození.

V dotčeném úseku modernizace silnice jsou i dva mosty, které bude nutné provádět současně. Úsek komunikace mezi mosty bude dostupný pouze přes provizorní přemostění, umístěné u mostu SO 201 přes řeku Jevíčku. Rovněž bude nutné po staveništi zajistit alespoň minimální průjezd dopravní obsluhy, protože objekty podél silnice nejsou z jiné komunikace dostupné. Navržené úpravy komunikace bude nutné provádět po polovinách, v prodloužených směrech, případně o víkendu a v noci, aby se docílilo co nejkratší uzavěrky komunikace pro dopravní obsluhu.

Dopravní obsluha

- výstavba úseku 0,000- 1,650km březen až květen – dostupnost od Jevíčka, přes provizorní přemostění řeky Jevíčky případně z místních komunikací z Jaroměřic
- výstavba mostu SO 201 s umístěním provizoria pro dopravní obsluhu březen až červenec osazeno mostní provizorium
- výstavba úseku 1,650-2,600km po polovinách červen až červenec – dostupnost jak od Jevíčka tak po zprovozněném úseku od Jaroměřic
- výstavba mostu SO 202 červenec až říjen – dostupnost od Jaroměřic po zprovozněné části komunikace
- výstavba úseku 2,600-konec úseku srpen až prosinec – dostupnost od Jevíčka

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

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

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.

Postup výstavby vyhotoví zhotovitel na základě požadavků investora.

B.8.2 Výkresy

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

Vypracuje se zejména:

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

Není součástí. Zhotovitel umístí zařízení staveniště na základě domluvy s investorem.

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

Není součástí. Zhotovitel umístí zařízení staveniště na základě domluvy s investorem.

B.8.3 Harmonogram výstavby

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

Harmonogram výstavby vyhotoví zhotovitel na základě požadavků investora.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Pro objekty silnice se předpokládá následující postup prací:

- provizorní dopravní značení
- frézování stávajícího krytu, odstranění podkladů
- rekonstrukce propustků, pročištění příkopů, výměna (zlepšení) podloží
- pokládka podkladních vrstev
- pokládka živičných vrstev
- úprava krajnice
- osazení směrových sloupků a svodidel
- ohumusování a osetí
- dopravní značení

B.8.5 Bilance zemních hmot

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

Na stavbě se ornice nevyskytuje, jedná se pouze o zeminu s příměsí humusu. Tato zemina bude případně použita na úpravu svahů komunikace. Ostatní nevhodná zemina bude odvezena na skládku. Předpokládaný přebytek odtěžené zeminy z odkopu: 13388 m³

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Neobsahuje, odvodnění je prakticky zachováno stávající.