

AUTORIZACE

ČÍSLO PŘE

ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

Zlepšení dostupnosti turistických atraktivit oblasti masivu Sněžníka, aktivita „Modernizace silnice II/311 Mladkov - Jablonné n. Orlicí“

název akce

stavební objekt

Pardubický kraj Komenského náměstí 125 532 11 Pardubice objednatel	spolupráce
úsek silnice II/311 místo stavby	Pardubický kraj

DIK

DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ
Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové
tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677
e-mail : dik@dik - hk.cz, http : www.dik-hk.cz

PRŮVODNÍ ZPRÁVA		
výkres	měřítko	PDPS stupeň

ING. M. BURIANEC kontroloval	<i>Burianec</i>	ING. PAVEL ŘEHÁK hlavní inženýr projektu	<i>Řehák</i>	A014/19 číslo zakázky	A. číslo přílohy
ING. PAVEL ŘEHÁK zodpovědný projektant	<i>Řehák</i>	Ing. Jiří Eliášek zpracoval	<i>Elišek</i>	3/2019 datum	

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

dle vyhlášky 146/2008 Sb. O rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

Obsah

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	5
4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)	6
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	7
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ	9
7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	10
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	10
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	16
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY	16
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	18
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	19
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	20
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	21
15. DALŠÍ POŽADAVKY	22

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	Zlepšení dostupnosti turistických atraktivit oblasti masivu Sněžníka, aktivita „Modernizace silnice II/311 Mladkov - Jablonné n. Orlicí"
Zak. č.:	A014/19
Místo stavby:	Silnice II/311 v úseku Mladkov – Jablonné nad Orlicí km 43,275 – km 52,882
Kraj:	Pardubický
Katastrální území:	Mladkov (696 994), Celné (765 473), Těchonín (765 490) , Jamné nad Orlicí (656 623), Jablonné nad Orlicí (656 194)
Druh stavby:	Modernizace silnice II/311
Objednatel:	Pardubický kraj Komenského náměstí 125 532 11 Pardubice
název objektu:	SO 101 MLADKOV SO 102 MLADKOV – CELNÉ extravilán SO 103 CELNÉ = intravilán Celné a extravilán Celné-Těchonín SO 104 TĚCHONÍN SO 105 TĚCHONÍN - JAMNÉ extravilán km 48,4-49,3 a 49,6-51,1 SO 106 TĚCHONÍN - JAMNÉ km 49,3-49,6 serpentiny (ROZŠÍŘENÍ SILNIČNÍHO TĚLESA) SO 107 JAMNÉ – JABLONNÉ SO 201 MODERNIZACE OPĚRNÉ ZDI Celné km cca 45,850 SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY km 49,3-49,6 serpentiny
zpracovatel:	Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o. Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové zastupuje: Ing. Miloš Burianec inženýr pro dopravní stavby, číslo autorizace ČKAIT: 0600437 e-mail: burianec@dik-hk.cz IČ: 27466868 DIČ: CZ 27466868
hlavní inženýr projektu a zodpovědný projektant:	Ing. Pavel Řehák rehak@dik-hk.cz
zpracoval:	Ing. Jiří Eliášek eliasek@dik-hk.cz
stupeň:	dokumentace pro provedení stavby (PDPS)

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

a) Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Stručný popis návrhu stavby

Silnice II/311 má nadregionální význam, propojuje jednotlivá města v regionu a zajišťuje přístup k masivu Sněžníka. V řešeném úseku silnice II/311 v Mladkově dojde k vybourání celé konstrukce vozovky a zhotovení nové. V ostatních úsecích, pokud nejsou zcela vypuštěny je navržena výměna obrusné a ložní vrstvy vozovky.

Předmětem stavby je modernizace stávající komunikace /311.

Funkce stavby

Dopravní, zajišťuje dopravní infrastrukturu pro motorovou i nemotorovou pozemní dopravu.

Význam

Návrh přispěje ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Umístění

Silnice II/311 v úseku Mladkov – Jablonné nad Orlicí
km 43,275 – km 52,882

Pardubický kraj,
intravilán i extravilán,
k.ú. Mladkov (696 994), Celné (765 473), Těchonín (765 490) , Jamné nad Orlicí (656 623), Jablonné nad Orlicí (656 194)

b) předpokládaný průběh stavby

zahájení

Po roce 2020.

etapizace a uvádění do provozu

Stavba bude provedena na několik etap.

dokončení stavby

V současnosti není známo.

Předpoklad dokončení každé etapy stavby v jedné stavební sezóně.

c) vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)

Stavba není v rozporu s územním plánem obcí.

Územní rozhodnutí ani územní souhlas nebyl na stavbu vydán.

Na SO 106 TĚCHONÍN - JAMNÉ km 49,3-49,6 serpentiny (ROZŠÍŘENÍ SILNIČNÍHO TĚLESA) bylo dne 31. května 2016 vydané rozhodnutí o umístění stavby spis. zn.: VÝST/0501/2016/Va-T/16 Městským úřadem Jablonné nad Orlicí, odbor výstavby a ŽP. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 22.6.2016.

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití,

Staveniště se nachází v zastavěném i nezastavěném území obcí. V intravilánu se v uličním prostoru kromě vozovky lokálně nachází chodníky a parkovací pruhy.

Druhy pozemků dotčené stavbou jsou dle katastru nemovitostí převážně ostatní plochy. Způsob využití je silnice, ostatní komunikace, jiná plocha.

Na některých pozemcích je stará zátěž.

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

S ohledem na umístění stavby v zastavěném i nezastavěném území obcí nemá technické řešení stavby a její provoz významný vliv na krajinu. Stavba je navržena v souladu s ČSN a platnou legislativou, splněním normových hodnot, podmínek a požadavků legislativy by nemělo dojít k negativnímu vlivu technického řešení stavby a jejího provozu na zdraví. Vliv provozu stavby na zdraví v podobě emisní zátěže nebyl v rámci projektu řešen. Z charakteru stavby lze předpokládat, že emisní zátěže před a po realizaci stavby se nebudou významně lišit.

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

vztahy na dosavadní využití území

Využití území zůstává beze změn oproti současnému stavu.

vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Stavba byla koordinována s připravovanými akcemi:

- Dopravní zklidnění obce Těchonín

Navrhovaná komunikace bude směrově i výškově kopírovat stávající stav, případně s minimálními odchylkami.

Kanalizace bude zachována stávající pouze s výměnou vtokových objektů.

změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Stavba je koordinována s výše uvedenou akcí.

Vyvolané investice

Výšková úprava přilehlých chodníků, nástupišť, sjezdů a napojení komunikací. Vyvoláno výškovou úpravou vozovky, podrobněji uvedeno v příloze B. Souhrnná technická zpráva.

Výšková úprava prvků technické infrastruktury (povrchových znaků vodovodu, plynovodu, kanalizačních šachet a uličních vpustí). Vyvoláno výškovou úpravou vozovky. Vyvoláno výškovou úpravou vozovky, podrobněji uvedeno v příloze B. Souhrnná technická zpráva.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby

Dokumentace DUR zpracovaná v roce 2015.

b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Není součástí podkladů.

c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Mapový podklad „Situace geodetických prací“ v měřítku 1:500 zájmového území silnice zpracované firmou PROTEO CONSULT a.s. v září roku 2014.

Digitální model terénu s rastrem bodů 1x1 m zpracované firmou PROTEO CONSULT a.s. v září roku 2014.

Katastrální mapa zájmového území.

Dále Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o. získala u správců sítí jejich vyjádření o existenci sítí v roce 2015 pro zájmové území.

d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Byla zjištěna intenzita vozidel dle údajů ŘSD ČR ze sčítání z r. 2010 (www.rsd.cz).

e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Geotechnický průzkum nebyl proveden.

f) diagnostický průzkum konstrukce

Diagnostika vozovky a doporučení opravy na vybraném úseku silnice zpracované firmou IMOS BRNO, a.s. v září roku 2014.

g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

Není součástí podkladů.

h) klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)

Charakteristika prostředí - dle ČSN 73 6114	
Výškové pásmo stavby	350-550 m n.m.
Index mrazu (Im) pro střední dobu návratu - 10 let	375°C
Hloubka promrzání (dpr) netuhé vozovky a podloží	0,97m
Návrhová hodnota indexu mrazu (Im) – pro střední dobu návrhu 10let	300-400°C den

i) měření hluku, akustická studie

Není součástí podkladů.

j) stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo jev památkové zóně

Stavba není kulturní památkou, ani není v památkové rezervaci nebo památkové zóně.
Řešené území není územím s archeologickými nálezy. Stavebně historický průzkum nebyl proveden.

k) dendrologické průzkumy

Dendrologický průzkum nebyl proveden.

L) seznam norem, technický podmínek a vyhlášek které je nutno dodržet při realizaci zpevněných ploch a pozemních komunikací

ČSN 12899-1 – stále svislé doprání značení
ČSN 13201-3 – osvětlení místních komunikací
ČSN EN 13201 – veřejné osvětlení
ČSN 73 6005 – prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6056 – odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
ČSN 73 6100 – názvosloví silničních komunikací
ČSN 73 6101 – projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6102 – projektování křižovatek na silničních komunikací
ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací
ČSN 73 6114 – vozovky pozemních komunikací, základní ustanovení
ČSN 73 6133 – navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací
ČSN 73 6425-1 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, Část 1: Navrhování zastávek.
TP 65 – zásady pro dopravní značení na pozemních komunikací
TP 83 – odvodnění pozemních komunikací
TP 133 – zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikací
TP 170 – navrhování vozovek pozemních komunikací
Vyhláška 398/2009 Sb. - o obecních technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

a) způsob číslování a značení

Proveden dle vyhl. 146/2008 Sb.

b) určení jednotlivých částí stavby

Provedeno dle vyhl. 146/2008 Sb.

c) členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

(Členění na stavební objekty provedeno dle vyhl. 146/2008 Sb.)

Členění na stavební objekty je navrženo takto:

C.0 Řada 000 - Objekty přípravy staveniště
SO 001 Všeobecné a předběžné položky

C.1 Řada 100 - objekty pozemních komunikací

SO 101 MLADKOV

SO 102 MLADKOV – CELNÉ extravilán

SO 103 CELNÉ = intravilán Celné a extravilán Celné-Těchonín

SO 104 TĚCHONÍN

SO 105 TĚCHONÍN - JAMNÉ extravilán km 48,4-49,3 a 49,6-51,1

SO 106 TĚCHONÍN - JAMNÉ km 49,3-49,6 serpentiny (ROZŠÍŘENÍ SILNIČNÍHO TĚLESA)

SO 107 JAMNÉ – JABLONNÉ

C.2 Řada 200 - mostní objekty a zdi

SO 201 MODERNIZACE OPĚRNÉ ZDI Celné km cca 45,850

C.8 Řada 800 - Objekty úpravy území

SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY km 49,3-49,6 serpentiny

Provozní soubory nejsou součástí stavby.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

- Studie bezpečných zón na komunikaci č. II/311 v katastrálním území Těchonín. Investor Obec Těchonín. Ateliér malých okružních křižovatek Ing. Petra Novotného. Datum 4/2015. - Studie řeší dopravní zklidnění obce Těchonín.

b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Výstavba bude realizována po etapách dle etapizace uvedené v části E Zásady organizace výstavby.

Modernizace silnice je rozdělena na deset etap. Viz Schema.

ÚPLNÁ UZAVÍRKA etapy

1. ETAPA km 43,275 - 43,575 - dl. 300 m, Mladkov
2. ETAPA km 43,870 - 44,100 - dl. 230 m, Mladkov
5. ETAPA km 46,800 - 47,040 - dl. 240 m, Těchonín
- 7B. ETAPA km 49,300 - 49,680 - dl. 380 m, serpentiny

Důvody jsou navržená technologie modernizace - nová konstrukce vozovky a malá šířka modernizované silnice v obci Mladkově (cca 5,5 m).

Úplná uzavírka se bude vždy týkat pouze jedné etapy. Výstavba jednotlivých objektů bude provedena ve vzájemné časové koordinaci s ohledem na minimalizaci počtu a velikosti pracovních míst.

Všechny ostatní etapy -

3.,4.,6.-10. ETAPA

OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU (OŽK)

REALIZACE PO POLOVINÁCH VOZOVKY, PROVOZ ŘÍZEN SVĚTELNOU SIGNALIZACÍ

JEDNOTLIVÉ ETAPY OŽK BUDOU REALIZOVÁNY PO ÚSECÍCH DÉLKY CCA 300 M

VŠECHNA VOZIDLA BUDOU V ETAPÁCH 3.,4.,6.-10.PROJÍŽDĚT STAVBOU

ETAPY REKONSTRUKCE

etapa rekonstr.	SO	Staničení km	Způsob rekonstrukce dle diagnostiky	Popis úseku
1.	101	43,275 - 43,575 - dl. 300 m	nová konstrukce vozovky	Mladkov
2.	101	43,870 - 44,100 - dl. 230 m	nová konstrukce vozovky	Mladkov
3.	102+103	44,100 – 45,600 – dl. 1500 m	OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU	extravilán Mladkov - Celné – po křižovatku III/3114 na Studené
4.	103+104	45,720 – 46,800 – dl. 1080 m	OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU	extravilán Celné - Těchonín – od křižovatky III/3114 na Studené
5.	104	46,800 - 47,040 - dl. 240 m	nová konstrukce vozovky	Těchonín intravilán (část) a podjezd ev.č. 311-015
6.	104	47,440 - 47,535 - dl. 95 m	OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU	Těchonín nad mostem přes Těchonínský potok ev.č. 311-015A
7A.	104+105	48,347 – 49,300 – dl. 953 m	OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU	extravilán Těchonín (Stanovník) – křižovatka III/3116 na Sobkovice
7B.	106	49,300-49,680 – dl. 380 m	nová konstrukce vozovky	serpentine
7C.	105	49,680-50,300 – dl. 620 m	OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU	extravilán Těchonín (Stanovník) – křižovatka III/3116 na Sobkovice
8.	106	50,300 – 51,200 – dl. 900 m	OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU	extravilán křižovatka III/3116 na Sobkovice - křižovatka III/31110 na Jamné
9.	107	51,200 – 52,200 – dl. 1000 m	OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU	Jamně a Jablonné ul. Slezská křižovatka III/31110 na Jamné - křižovatka III/31112 na Orličky
10.	107	52,200 – 52,840 – dl. 640 m	OBNOVA ŽIVIČNÉHO KRYTU	Jablonné křižovatka III/31112 na Orličky – KÚ před křižovatkou s I/11 Jablonné

c) zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu je zajištěn ze silnice II/312 a I/11 a to na začátku a konci řešeného úseku.
Podrobněji uvedeno v části Zásady organizace výstavby.

d) dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Během výstavby dojde v 1., 2., 5. a 7B. etapě k úplné uzavírci silnice.
Objízdná trasa je vedena jednotně pro osobní i pro nákladní dopravu po silnicích III., II. a I. třídy a místních komunikacích. Viz část E.

Schéma objízdných tras je součástí přílohy DIO.
Podrobněji uvedeno v části Zásady organizace výstavby.

Objízdné trasy

Oprava objízdných tras se nepředpokládá, ale vzhledem k vzdáleným předpokládaným termínům realizace jednotlivých etap je možné, že do té doby dojde ke zhoršení stavu silnic, na kterých jsou objízdné trasy navrženy.

Objízdné trasy jsou navrženy po silnicích a místních komunikacích ve vlastnictví ČR, Kraje a Města.
Viz grafická příloha.

Objízdné trasy

Silnice, příp. MK	úsek	etapa rekonstr.	okres	vlastník
I/11	Jablonné – Líšnice u Žamberka	1., 2., 5.	Ústí n. O.	ČR
II/312	Líšnice u Žamberka - Mladkov	1., 2., 5.	Ústí n. O.	PK
III/3114	Studené	5.	Ústí n. O.	PK

Veškerá doprava včetně linkové autobusové dopravy bude vedena po jednotné objízdné trase pro danou etapu stavby.

Konkrétní objízdné trasy a dopravní značení objízdné trasy bude vzhledem k vzdáleným předpokládaným termínům realizace jednotlivých etap akce řešit zhotovitel stavby s příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR Ústí nad Orlicí v předstihu min. 2 měsíce před začátkem realizace příslušné etapy.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)

Stavební objekt	Investor	Vlastník	Správce
všechny SO řady 100	Pardubický kraj	Pardubický kraj	SÚS PK
SO 201	Pardubický kraj	Pardubický kraj	SÚS PK
SO 801	Pardubický kraj	Pardubický kraj	SÚS PK

b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Trvalé užívání všech objektů stavby.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání,

Předpokládá se postupné předávání etap, úseku či stavebních objektů.

b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby.

Zajištění provozu dopravní a technické infrastruktury.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1. Souhrnný technický popis stavby uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby, začlenění stavby do území, tj. zejména vztah trasy a krajiny, vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů.

Projektová dokumentace řeší modernizaci silnice II/311 v úseku Mladkov – Jablonné nad Orlicí. Celková délka modernizace úseku silnice II/311 je 9,580 km (9,607 km smlouva) včetně úseků bez rekonstrukce.

Celková délka modernizovaných úseků je cca 8,0 km (přesně 7,953 km).

Obnova živičného krytu vozovky v délce 6,803 km.

Nová konstrukce vozovky v délce 1,150 km.

Bez úprav zůstane vozovka v délce 1,627 km.

Začátek úseku (smlouva): křižovatka s II/312 Mladkov, km 43,275 silnice II/311 = UB1414A010.

Začátek úseku (modernizace): km 43,260.

Konec úseku (smlouva): křižovatka s I/11 Jablonné nad Orlicí, km 52,882 silnice III/311 = UB1432A025

Konec úseku (modernizace): hranice křižovatky s I/11 Jablonné nad Orlicí, km 52,840.

Navrhovaný stav je modernizace silnice ve stávajících šířkových poměrech se zpevněnou šířkou cca 5,5 – 7,0 m.

Stavební a technologické řešení vyplývá z diagnostiky vozovky,

V Mladkově (SO 101) a v části SO 104 v Těchoníně diagnostika doporučuje kompletní rekonstrukci vozovky.

V SO 102 – SO 107 diagnostika doporučuje obnovu živičného krytu vozovky. Budou provedeny sanace krajů vozovky.

Sanace kraje vozovky bude provedena v úsecích, které jsou uvedeny v příloze technické zprávy.

Jsou navržena opatření ke zklidnění dopravy – dělicí ostrůvky a vjezdová brána.
Podrobnější popis viz technická zpráva.

Chodníky nejsou zahrnuty v dokumentaci modernizace, ale budou součástí samostatných dokumentací pro obce.
Nezbytné lokální úpravy stávajících chodníků jsou popsány v technické zprávě.

Ve všech křižovatkách s místními komunikacemi bude provedena obnova živičného krytu místní komunikace v minimální ploše křižovatky.

Směrové řešení kopíruje stávající stav silnice.
Výškové řešení kopíruje stávající stav silnice.

8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Projektová dokumentace řeší modernizaci silnice II/311 v úseku Mladkov – Jablonné nad Orlicí.
Celková délka modernizace úseku silnice II/311 je 9,580 km (9,607 km smlouva) včetně úseků bez rekonstrukce.
Celková délka modernizovaných úseků je cca 8,0 km (přesně 7,953 km).
Obnova živičného krytu vozovky v délce 6,803 km.
Nová konstrukce vozovky v délce 1,150 km.
Bez úprav zůstane vozovka v délce 1,627 km.

Začátek úseku (smlouva): křižovatka s II/312 Mladkov, km 43,275 silnice II/311 = UB1414A010.
Začátek úseku (modernizace): km 43,260.
Konec úseku (smlouva): křižovatka s I/11 Jablonné nad Orlicí, km 52,882 silnice III/311 = UB1432A025
Konec úseku (modernizace): hranice křižovatky s I/11 Jablonné nad Orlicí, km 52,840.

křižovatky silnic III. třídy (III/3114, III/3116, III/31110, III/31112) a místní komunikace – vyústění na II/311 (výškové vyrovnání)

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání,

Navrhovaný stav je modernizace silnice ve stávajících šířkových poměrech se zpevněnou šířkou cca 5,5 – 7,0 m.

SO 107 v úseku intravilán Jablonné km 52,2 – 52,8

Funkční skupina	B – průtah, silnice II. třídy
Typ příčného uspořádání	MS2 10/8,0/50
Celková šířka vozovky mezi obrubami	7,0 m
Šířka jízdního pruhu	3,25 m
Vodící a odvodňovací proužek bude proveden betonový vodící proužek bílý tl. 10 cm	0,25 m
Podélný sklon	0,3 % – 1,6 %, lokálně méně – stáv. Stav u mostu ev.č. 311-019
Příčný střešovitý sklon	2,5%
Příčný dostředný sklon	2,5 %
Parkovací pruh	Bude zachován stávající
Chodník jednostranný	Bude zachován stávající

Parametry zdůvodnění trasy

Trasa je navržena s ohledem na polohu a průběh osy stávající vozovky, cílem návrhu je stanovit trasu vozovky v poloze co možná nejbližší ose stávající vozovky.

Směrový polygon trasy tvoří přímé úseky a kružnicové oblouky.

Předmětem návrhu je modernizace vozovky.

Směrové vedení, polohové a výškové řešení odpovídá parametrům stávajícího stavu.

Šířkové uspořádání odpovídá parametrům stávajícího stavu.

Pouze v SO 106 je navrženo rozšíření vozovky o cca 1,50 m.

Výškový průběh stavby se neliší od úrovně současného terénu.

Rozhledové poměry

V oblasti nedostatečného rozhledu pro zastavení v okolí podjezdu ev.č. 311-015 v Těchoníně je vozovka v podjezdu pod železničním mostem řešena zúžením vozovky na šířku 4,00 m (v délce cca 15 m) a zřízením jednopruhé obousměrné komunikace v podjezdu ev.č. 311-015 železniční trati. Tímto opatřením dojde k odstranění oblasti nedostatečného rozhledu pro zastavení.

Je doplněno dopravní zrcadlo v podjezdu.

Zúžení vozovky je jediná ekonomicky zdůvodnitelná možnost provedení chodníku v podjezdu železniční trati.

Součástí návrhu dopravního značení je i omezení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h před podjezdem ev.č. 311-015 železniční trati v Těchoníně. Důvodem je rozhled pro zastavení na jednopruhé obousměrné komunikaci v podjezdu.

Kromě výše uvedeného podjezdu je v celé délce komunikace zajištěn rozhled pro zastavení.

Byl prověřen rozhled podle ČSN 73 6102 pro uspořádání „Dej přednost v jízdě“ a „Stůj, dej přednost v jízdě“. Stávající úprava přednosti v jízdě vozidel na hlavní komunikaci je na vedlejších komunikacích provedena značkou P4 „Dej přednost v jízdě“, do rozhledových trojúhelníků zasahuje zástavba, stávající stromy, sloupky oplocení s šířkou větší než 10cm, opěrná zeď nebo stávající budovy a sklepy.

Rozhled pro uspořádání „Stůj, dej přednost v jízdě“ je posouzen také a v převážné většině vyhoví. Tam, kde není možno rozhled dodržet, především kvůli zástavbě, jsou navržena opatření – dopravní (odrazné) zrcadlo.

Na samostatných sjezdech se návrhem stavebních úprav rozhledové poměry nezmění. Normové rozhledové poměry na přechodech pro chodce budou dodrženy.

Návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací

Zemní práce budou minimální. Zemní práce budou prováděny zejména z důvodů:

- SO 106 - rozšíření vozovky a sanace okrajů stávající vozovky
- ostatní SO řady 100 - sanace okrajů stávající vozovky

Zemní těleso bude provedeno dle normových parametrů ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací.

Skrytá ornice bude zpětně využita na ohumusování. Vytěžený materiál budou zpětně využity na drobné terénní úpravy a dosvahování.

Křížení silnice II/311 s železniční tratí Ústí n.O. - Štítý

(dle Drážního úřadu a SŽDC železniční trať Lichkov – Týniště nad Orlicí)

V roce 2017 SŽDC provedla opravu železničního přejezdu P4078 Jamné n.O. včetně obnovy živičného krytu silnice II/311 na pozemku p.č. 766/2 k.ú. Jamné n.O. (ČR - SŽDC).

Proto už není navržena obnova živičného krytu silnice II/311 na pozemku p.č. 766/2 k.ú. Jamné n.O. (ČR - SŽDC).

Přerušení obnovy živičného krytu je v délce cca 45 m (cca km 51,270 – 51,315).

Do železničního přejezdu nebude proveden žádný stavební zásah.

Autobusové zastávky

Parametry zastávkových pruhů zůstanou stávající.

Nástupní hrana zastávek a nástupiště zůstanou stávající.

V SO 103 Celné v km 45.470 je vozovka u autobusových zálivů doplněna o dělicí ostrůvek s integrovaným místem pro přecházení.

Podrobnější popis viz technická zpráva.

Sjezdy

Na stávajících hospodářských sjezdech budou pročištěny podélné propustky.

Nové sjezdy nejsou navrženy.

Ohumusování

Ohumusování tl. 10 cm a osetí travním semenem je součástí příslušných extravilánových SO řady 100.

8.2.2. Mostní objekty a zdi

Úpravy na mostech jsou součástí příslušného SO řady 100.

Na mostě ev.č. 311-014 přes Tichou Orlici v Těchoníně (km 47,00) je navržena obnova živičného krytu vozovky. Dále je na mostě navržena obnova římsy, chodníku a zádržného systému (zábradelní svodidlo a mostní zábradlí).

Most ev.č. 311-015A přes Těchonínský potok (km 47,352) zůstane bez úprav. Most leží v úseku silnice bez úprav.

Na mostě ev.č. 311-016 přes Černovický potok v místě rozhraní katastrů Těchonín a Jamné (km 49,7) je navržena obnova živičného krytu vozovky. Dále je na mostě navržena obnova římsy a zádržného systému (zábradelní svodidlo a mostní zábradlí).

Nad mostem ev.č. 311-016 bude provedena sanace propadlé vozovky.

Na mostě ev.č. 311-017 přes Jamenský potok u křižovatky se silnicí III/31110 na Jamné (km 51,2) je navržena obnova živičného krytu vozovky. Dále je na mostě navržena obnova římsy a zádržného systému (zábradelní svodidlo a mostní zábradlí).

Na mostě ev.č. 311-019 přes Orličský potok u areálu firmy Isolit-Bravo (km 52,43) je navržena obnova živičného krytu vozovky. Dále je na mostě navržena obnova římsy a zádržného systému (zábradelní svodidlo a mostní zábradlí).

SO 201 MODERNIZACE OPĚRNÉ ZDI Celné km cca 45,850

Dl. zdi cca 17 m.

Opěrná zeď bude modernizována ve stávající poloze na parcele 883/7 ve vlastnictví Pardubického kraje podél budovy č.p. 38 stojící na pozemku stavebním 58 k.ú. Celné.

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace

Komunikace v intravilánu bude odvodněna příčnými a podélnými sklony krytu vozovky k odvodňovacímu proužku na krajích komunikace. Prostřednictvím tohoto proužku bude dešťová voda svedena do uličních vpustí s výtokem do kanalizace.

Uliční vpusti jsou navrženy s betonovými skružemi průměru 500 mm, se sedimentačním prostorem a litinovou vtokovou mříží dle ČSN EN 124 třídy D-400. Rozměry mříže 504 x 504 mm budou osazeny s kalovým košem. Přípojky nových UV jsou součástí příslušného úseku SO komunikace.

Zemní pláň vozovky a přilehlých chodníků bude pouze v úsecích s novou konstrukcí vozovky (SO 101 a část SO 104) odvodněna do podélné drenáže.

Drenáž bude napojena do kanalizace v SO 101 v Mladkově.

V části SO 104 v Těchoníně bude drenáž napojena do stávajícího příkopu a vodoteče.

Minimální sklon zemní pláně činí 3,0%.

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno pomocí stávajících sklonových poměrů. Povrchová voda je odváděna stávajícím silničním příkopem, nebo přes nepevněnou krajnici na volný terén. Pro kvalitnější odvodnění je v tom to úseku navržen rigol z betonové příkopové tvárnice a podobrubníkovým rigolem. Stávající trubní propustky budou pročištěny. Také příčná napojení vpustí v extravilánu budou pročištěna.

Bude zachováno stávající napojení vpustí v extravilánu včetně výtokových čel napojení vpustí v extravilánu. Budou pročištěna napojení vpustí v extravilánu. Pouze po odsouhlasení TDI a AD by byla realizována nová napojení vpustí v extravilánu včetně výtokových čel napojení vpustí v extravilánu.

8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou součástí stavby.

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

Nejsou součástí stavby.

8.2.6. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení

Jsou navržena svodidla jednostranná ocelová, úroveň zadržení N2.

Rozsah navržených svodidel viz situace.

Všechna stávající svodidla budou nahrazena za nová svodidla jednostranná ocelová, úroveň zadržení N2.

Ve vyznačených úsecích (zejména v intravilánu Celném SO 103) jsou navržena zábradelní svodidla jednostranná ocelová, úroveň zadržení H2.

Rozsah navržených zábradelních svodidel viz situace.

Na mostech je navržena obnova římsy a zádržného systému (zábradelní svodidlo a mostní zábradlí).

Úpravy na mostech jsou součástí příslušného SO řady 100.

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

Dopravní značení

Součástí projektu je návrh trvalého svislého a vodorovného dopravního značení v SO řady 100.

Dle požadavku SÚS PK vzneseném na dokumentačním výboru SÚS PK dne 9.11.2016 budou všechny stávající svislé dopravní značky nahrazeny za nové dopravní značky.

Návrh dopravního značení je doložen v příloze B2 Koordinační situace.

c) veřejné osvětlení

Projekt ponechává stávající stožáry veřejného osvětlení beze změn oproti současnému stavu.

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

Uvedené není součástí stavby.

e) clony a sítě proti oslnění

Uvedené není součástí stavby.

8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů

a) výčet objektů

Řada 000 - Objekty přípravy staveniště

SO 001 Všeobecné a předběžné položky

Řada 800 - Objekty úpravy území

SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

b) základní charakteristiky

Kácení je zahrnuto v SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY.

SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

Převážně v km 49,3-49,6 serpentiny (11 ks).

Dále jsou navrženy ke kácení stromy kvůli malé vzdálenosti od vozovky (v některých případech stromy rostou přímo na okraji vozovky) zejména v těchto úsecích:

- km 43,9 – 44,3 Mladkov (14 ks)
- km 45,9 Celné (3 ks)

Celkem jde o kácení 28 ks dřevin a náhr. výsadba 28 ks dřevin.

Kácení viz bod této zprávy 11.b Kácení mimolesní zeleně.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby.

Stavební a technologické řešení vyplývá z diagnostiky vozovky.

V Mladkově (SO 101) a v části SO 104 v Těchoníně diagnostika doporučuje kompletní rekonstrukci vozovky.

V SO 102 – SO 107 diagnostika doporučuje obnovu živičného krytu vozovky. Budou provedeny sanace krajů vozovky.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

a) rozsah dotčení

Stavbou nejsou dotčena chráněná území, zátopová území, památkové rezervace ani památkové zóny.

Stavbou jsou dotčena ochranná pásma níže uvedených inženýrských sítí:

Typ vedení	správce	ochranné pásmo
Sítě elektronických komunikací – sdělovací kabely	ČD Telematika a.s.	par.102 zákon 127/2005
Kanalizace – jednotná	Vodovody a kanalizace Jablonné nad	1,5m od vnějšího líce

	Orlicí	
Vodovod	Vodovody a kanalizace Jablonné nad Orlicí	1,5m od vnějšího líce
Plynovod STL	RWE Distribuční služby, s.r.o.	1,0m od vnějšího líce
Nadzemní vedení NN	ČEZ Distribuce, a. s.	1,0m od krajního kabelu
Podzemní vedení NN	ČEZ Distribuce, a. s.	1,0m od krajního kabelu
Nadzemní vedení VN do 35 kV	ČEZ Distribuce a.s.	7 m od krajního vodiče
Podzemní vedení elektrizační soustavy	ČEZ Distribuce a.s.	1 m od krajního kabelu
Elektrické stanice	ČEZ Distribuce a.s.	Dle typu stanice
Veřejné osvětlení	obce	1,5m od krajního kabelu
Podzemní sdělovací vedení	CETIN	1,5m od krajního kabelu
Nadzemní sdělovací vedení	CETIN	1,5m od krajního kabelu

Realizace stavby bude probíhat ve vzdálenosti menší než 2,5m od paty kmenů stávajících stromů.

ochranné pásmo dráhy

60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Ochranné pásmo dráhy je dotčeno v místě podjezdu a žel. přejezdů viz výkresy koordinační situace a podélný řez.

Stavba zasahuje v km cca 52,00 – 52,84 silnice II/311 do ochranného pásma dráhy.

obvod dráhy

Stavba zasahuje na pozemku p.č. 467 a 1227/5 v k.ú. Těchonín (podjezd pod železničním mostem) a 766/2 v k.ú. Jamné nad Orlicí (křížení na přejezdu) do obvodu dráhy železniční trati Lichkov – Týniště nad Orlicí. Viz závazné stanovisko Drážního úřadu z 18.2.2016 v části Doklady.

Na pozemku p.č. 572/14, 572/15 a 20/2 v k.ú. Jablonné nad Orlicí stavba nezasahuje od obvodu dráhy (v upraveném rozsahu stavby pro dokumentaci DSP).

b) podmínky pro zásah

V případě inženýrských sítí jsou podmínky uvedeny ve vyjádřeních správců dotčených inženýrských sítí, doloženo v části Doklady.

Investor nebo dodavatel stavby zajistí před zahájením zemních prací vytyčení a prověření všech stávajících inženýrských sítí procházející prostorem staveniště jejich správci, vytyčení musí být řádně zaznamenáno ve stavebním deníku. Následně bude provedeno vytyčení aktualizovaných inženýrských sítí za účasti jejich správců. Dodavatel nesmí zahájit výkopové práce před vytyčením a ověřením podzemních vedení zástupci správců příslušných sítí. V případě potřeby budou místa dotyků stavby na stávající IS odkryta ručně kopanými sondami.

Výkopové práce budou prováděny tak, aby nedošlo k poškození podzemních vedení, zvýšené opatrnosti je třeba dbát při pracích nad všemi trasami IS vedených v souběhu i při jejich křížení.

Odkrytá vedení IS budou zabezpečena proti poškození, před záhozem odkrytých vedení dodavatel zajistí provedení kontroly jejich stavu správcem sítě (zaznamenat do stavebního deníku).

Při realizaci stavby bude dodržena ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Podmínky pro ochranu stromů při provádění stavebních prací jsou definovány ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

c) způsob ochrany nebo úprav

Je stanoveno ve vyjádřeních správců dotčených inženýrských sítí k existenci vedení a zařízení v jejich správě popř. ve vyjádření k projektové dokumentaci, je doloženo v části Doklady.

Ochrana stávajících stromů je navržena dle požadavků ČSN 83 9061 – kmeny samostatně stojících stromů jsou ochráněny vypořádáním.

d) vliv na stavebně technické řešení stavby

Přítomnost ochranných pásem stávajících inženýrských sítí se odráží ve zvýšené náročnosti při provádění zemních prací např. odkopávky prováděné ručně.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

a) bourací práce

Frézování hutněných asfaltových vrstev konstrukce vozovky z důvodu požadavků technologie rekonstrukce vozovky dle zpracované diagnostiky. Odstranění asfaltových vrstev. Odstranění stávajících podkladních vrstev. Vybourání obrubníků. Rozebrání a frézování krytu sjezdů z důvodu výškového přizpůsobení k navržené niveletě. Demolice stávajících UV z důvodu nevhodné polohy k navrženému polohovému a výškovému řešení stavby. Odstranění základů svislých dopravních značek z důvodu rušení stávajících značek a sloupků.

b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Kácení je zahrnuto v SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY.

SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

Převážně v km 49,3-49,6 serpentiny (11 ks).

Dále jsou navrženy ke kácení stromy kvůli malé vzdálenosti od vozovky (v některých případech stromy rostou přímo na okraji vozovky) zejména v těchto úsecích:

- km 43,9 – 44,3 Mladkov (14 ks)
- km 45,9 Celné (3 ks)

Celkem jde o kácení 28 ks dřevin a náhr. výsadba 28 ks dřevin.

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce budou zejména výkopy pro výměnu podloží vozovky a dále zemní práce při hloubení výkopových rýh pro podélnou drenáž.

Konečné terénní úpravy budou provedeny v plochách navržených zelených pásů před založením trávníků.

d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Rozsah ozelenění se oproti současnému stavu návrhem významně nemění.

e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Zemědělský půdní fond je stavbou dotčen v k.ú. Mladkov, Celné a Těchonín. Jedná se o starou zátěž – pozemky ZPF jsou pod stávající vozovkou.

Viz příloha vymezení ze ZPF pro stupeň dokumentace DSP.

Vymezení ze ZPF pro rozšiřovanou vozovku v SO 106 km 49,300 – 49,600 bylo řešeno v dokumentaci DUR. Jednalo se o pozemky p.č. 1000/4 , 1001/8 , 1001/5 , 1010/1 vše v k.ú. Těchonín.

Souhlas s odnětím půdy ze ZPF pro SO 106 km 49,300 – 49,600 vydal v závazném stanovisku Městský úřad Žamberk, OŽPZ, dne 26.4.2016.

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nezasahuje do PUPFL.

Souhlas k umístění stavby nebo využití území do 50 m od okraje lesa pro SO 106 km 49,300 – 49,600 vydal v závazném stanovisku Městský úřad Žamberk, OŽPZ, dne 21.4.2016.

g) zásah do jiných pozemků

Stavba zasahuje pozemky ve vlastnictví soukromých osob a pozemky ve vlastnictví České republiky, jejichž výčet je součástí záborového elaborátu.

Jedná se o starou zátěž – pozemky jsou pod stávající vozovkou.

Zásah do soukromých pozemků pro SO 106 km 49,300 – 49,600 byl řešen v dokumentaci DUR.

h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Dopravní infrastruktura: výškové vyrovnání místních komunikací a sjezdů na soukromé pozemky

Technická infrastruktura: stavba nevyvolá přeložku technické infrastruktury

Vodní toky: nejsou stavbou dotčeny – na mostech je navržena pouze obnova římsy, chodníku a zádržného systému (zábradelní svodidlo a mostní zábradlí).

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

a) všechny druhy energií

Stavba klade nároky na zajištění elektrické energie z důvodu přisvětlení přechodů pro chodce a vjezdové brány, po uvedení do provozu stavba neklade žádné další požadavky na zdroje energie. V průběhu realizace stavby, je předpoklad nároků stavby na zajištění dočasného přívodu elektrické energie.

b) telekomunikace

Dokončená stavba neklade nároky na zajištění telekomunikačního připojení a služeb.

c) vodní hospodářství

Stavba klade nároky na zajištění odvodu dešťových vod. Dešťová voda je v intravilánu z vozovky i chodníku svedena příčnými sklony pod obrubu vozovky a dále pak do nových uličních vpustí napojených do stávající jednotné nebo dešťové kanalizace.

Po dobu realizace stavby je předpoklad nároků stavby na zajištění přívodu vody z dočasného napojovacího místa nebo využití pojízdných zdrojů (mobilní cisterna).

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba neklade nároky na připojení na dopravní infrastrukturu a parkování. Po dobu realizace stavby je předpoklad nároků stavby na zajištění parkování vozidel stavby v rámci staveniště.

e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

V případě potřeby bude možné využít stávající technickou infrastrukturu. Napojení zajistí dodavatel stavby po dohodě s vlastníkem technické infrastruktury.

f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

V důsledku užívání stavby nevznikají odpady.

Nakládání s odpady vzniklých během realizace stavby je uvedeno v odstavci 13 f)

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a) ochrana krajiny a přírody

Vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání na krajinu a přírodu není projektem posouzen. Obsahem projektu není návrh opatření k jejich eliminaci.

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace v extravilánu i v intravilánu obcí ve stávající trase.

b) hluk

Zlepšením rovinatosti vozovky a odstraněním jejich poruch dojde ke snížení hluku od odvalujících se kol vozidel.

c) emise z dopravy

Vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání z pohledu emisí z dopravy není projektem posouzen. Dokončená stavba nemá vliv na navýšení intenzity dopravy, proto zvýšení emisní zátěže není po realizaci stavby předpokládáno.

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání z pohledu znečištění vod na vodní toky a vodní zdroje není projektem posouzen. Obsahem projektu není návrh opatření k jejich eliminaci. U realizované stavby ani v průběhu realizace stavby není předpokládán vliv stavby na znečištění vodních toků a vodních zdrojů

e) ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Vlivy negativních účinků výstavby a užívání stavby z pohledu ochrany zdraví není projektem posouzen. Stavba je navržena dle platných ČSN a platné legislativy k termínu zpracování projektu stavby. Tímto by měla být zajištěna ochrana zdraví při užívání stavby. Při výstavbě stavby bude ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků zajištěna plněním požadavků a nařízení platné legislativy vztahující se k bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

V průběhu realizace stavby je třeba dodržovat platné bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a platné ČSN, zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce

- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích, a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), a jeho prováděcí předpisy
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

V průběhu stavby bude zabráněno vstupu nepovolaných osob na staveniště. Veškeré výkopy budou zabezpečeny proti pádu osob.

Nejsou navržena žádná konkrétní opatření k prevenci či minimalizaci vlivů negativních účinků výstavby a užívání stavby z pohledu ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků.

f) nakládání s odpady

Při provádění stavby vzniknou odpady, se kterými bude zhotovitel nakládat v souladu se zákonem č. 169/2013 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Podrobnosti o nakládání s odpady předepisuje Vyhláška Ministerstva životního prostředí 383/2001 Sb. Tato vyhláška, podle které je zhotovitel povinen naložit s odpady, určuje požadavky na shromažďování a skladování, podmínky zneškodnění a spalování odpadu a ukládání odpadu na skládky.

Vyskytne-li se na stavbě „Nebezpečný odpad“ (dle kategorizace), zhotovitel je povinen postupovat podle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí 376/2001 Sb. o podmínkách pověření, limitech a způsobu hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a podrobnostech vydávání, odebírání a náležitostech osvědčení o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů (hodnocení nebezpečných vlastností odpadů).

Veškeré náklady spojené se zneškodněním odpadů ze stavební činnosti včetně poplatků za jejich případné uložení na skládku uhradí zhotovitel.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou.

a) mechanická odolnost a stabilita

Stavba je navržena dle platných ČSN a v souladu s platnou legislativou.

Mechanická odolnost materiálů je zajištěna příslušnými certifikáty, kterými musí být doloženy a pracovními postupy odpovídajícími příslušným normám a předpisům.

b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Stavba neklade zvýšené požadavky na zajištění požární bezpečnosti oproti současnému stavu.

Stavba je umístěna částečně v nezastavěném a částečně v zastavěném území města Jablonné a obcí Jamné, Těchonín a Mladkov. Stavba bude provedena v uličním prostoru místní komunikace obklopené zástavbou: částečně bytová zástavba a v Jablonném částečně i průmyslová zástavba – výška většiny budov se stavbou sousedících s velkou pravděpodobností nepřesahuje hodnotu 12 m, nástupní plochy pro hasičskou záchrannou techniku nejsou projektem uvažovány.

Stavební práce budou prováděny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů vozidly Hasičského záchranného sboru – v případě potřeby požární vody budou využity stávající zdroje vody (např. vodovodní hydranty).

Kromě uvedeného podjezdu v Těchoníně bude po celé délce modernizace silnice zachována stávající šířka vozovky (5,5 – 7 m).

Kromě stávajícího podjezdu železničního mostu v Těchoníně (v podjezdu je zachována stávající podjezdová výška 3,70 m, navržená šířka komunikace v podjezdu 4,0 m + bezpečnostní odstup od opěry cca 1 m

/dlážděná plocha v úrovni vozovky/ + chodník cca 2 m) je návrhem zajištěn minimální průjezdný prostor pro vozidla HZS šířky 3,5 m a výšky 4,2 m – navržené komunikace splňují požadavky pro příjezdové komunikace vozidel hasičských záchranných sborů podle ČSN 73 0802 a navazujících norem o požární bezpečnosti staveb.

Modernizace vozovky je navržena na podkladě diagnostiky vozovky (doloženo v části Související dokumentace) – navržené konstrukce pozemních komunikací a zpevněných ploch jsou uvedeny v objektech SO řady 100 (viz vzorové řezy nebo technická zpráva); navržená konstrukce vozovky umožňuje pojezd vozidel HZS.

Zabezpečení stavby a jejího okolí požární vodou bude provedeno beze změn oproti současnému stavu, je ponecháno stávající řešení.

c) ochrana proti hluku

Návrhová opatření proti ochraně hluku nejsou řešena. Novým povrchem vozovky dojde k částečnému snížení hluku.

d) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích),

Stavba je navržena dle platných ČSN, TP a v souladu s platnou legislativou vztahující se k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích – návrh dopravního řešení vč. dopravního značení byl předjednan v rámci kontrolních dnů projektu za účasti zástupců DI Policie ČR.

e) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Materiál z demolovaných objektů (dlažba, zemina, ornice) využitelný při výstavbě bude deponován a znovu využit. Tím dochází ke snížení množství odváženého/dováženého materiálu, snížení množství materiálu uloženého na skladu - snížení energetické náročnosti na získání a dovoz materiálu.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení.

a) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.)

Objekty dopravní infrastruktury řeší změnu dokončené stavby v příčném uspořádání obdobném současnému stavu, kapacita jízdních pruhů návrhem zůstává beze změn oproti současnému stavu, zbylé stavební objekty nekladou nároky na zajištění dostatečné kapacity.

Projekt je v souladu s obecně technickými požadavky na výstavby.

Náročnost údržby je obdobná jako u staveb stejného charakteru. Stavebník nekladal požadavky na zajištění snadné údržby.

Životnost komunikací a zpevněných ploch je 25 let.

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

Chodníky nejsou součástí této dokumentace, ale související dokumentace chodníků obce.

Je zajištěno návrhem zpracovaným dle požadavků a principů uvedených ve vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu je zajištěno:

- přirozená vodicí linie – tvoří ji obruba s podstupnicí vyšší než 0,06 m, pozedívka či zeď přilehlé zástavby
- varovný pás – šířka 0,40 m, povrch je navržen z reliéfní dlažby, barva kontrastní k okolnímu povrchu, varovný pás je navržen v místech kde podstupnice obruby je nižší než 0,08 m
- signální pás – u přechodů pro chodce, šířka 0,80 m, délka min. 1,50 m
- signální pás – u míst pro přecházení (MPP), šířka 0,80 m, délka min. 1,50 m, odsazení 0,50 m (min. 0,30 m od varovného pásu)
- vodicí pás přechodu – u přechodů a MPP v oblouku
- příčný sklon chodníku je navržen 2,0 %

c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy)

Součástí stavby nejsou ochranná opatření proti povodním, agresivní podzemní vodě, bludným proudům, poddolováním a povětrnostními vlivy.

Zda je stavba chráněna a jak je stavba chráněna bez jejího přímého přičinění před účinky vnějšího prostředí není zpracovateli PD známo.

d) splnění požadavků dotčených orgánů.

V průběhu zpracování projektu byl projekt konzultován s dotčenými orgány státní správy. Za tímto účelem byly svolány kontrolní dny projektu KDP; zápisy z KDP jsou součástí dokladové části; připomínky vznesené ze stran dotčených orgánů byly do projektové dokumentace zapracovány nebo byly dále řešeny a závěry z těchto řešení byly do PD zapracovány následně.