

03		
02		
01	AKTUALIZACE PDPS 2025	09/2025
ZMĚNA	POPIS	DATUM



ING. IVAN ŠÍR

PROJEKTOVÁNÍ DOPRAVNÍCH STAVEB CZ s.r.o.
Haškova 1714/3, 500 02 Hradec Králové, tel: +420 603 181 473, sir@sirivan.cz, www.sirivan.cz

IČ: 259 62 914

Pardubický kraj
Komenského náměstí 125, 532 11 Pardubice
IČ: 70892822 / DIČ: CZ 70892822



Modernizace silnice II/360 Lanšperk - Dolní Dobrouč

■ kraj:
Pardubický

■ MÚ / OU:
Lanšperk

■ stupeň utajení:
bez utajení

■ datum:
09/ 2023

■ zakázkové číslo:
O19010

■ stupeň PD:
PDPS

■ odpovědný projektant stavby:
Ing. Ivan Šír

■ hlavní inženýr projektu:
Ing. Jan Fiala

■ vypracoval:
Ing. Tomáš Doležal

■ kontroloval:
Ing. Jan Fiala

■ změna číslo:
00

■ měřítko:

Šír
Fiala

Fiala

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B



BSAH:

B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B.1.1	Charakteristika území a stavebního pozemku	3
B.1.2	Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem	3
B.1.3	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	3
B.1.4	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	4
B.1.5	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření	4
B.1.6	Ochrana území podle jiných právních předpisů	5
B.1.7	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	5
B.1.8	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	6
B.1.9	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	7
B.1.10	Požadavky na maximální zábory ZPF a PUPFL	7
B.1.11	Územně technické podmínky, možnosti napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	8
B.1.12	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	8
B.1.13	Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba provádí	8
B.1.14	Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	8
B.1.15	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření	8
B.1.16	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	8
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	9
B.2.1	Celková koncepce řešení stavby	9
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	11
B.2.3	Celkové technické řešení	12
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	12
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	12
B.2.6	Základní charakteristika objektů	12
B.2.7	Základní charakteristika technických a technologických zařízení	28
B.2.8	Zásady požární bezpečnostního řešení	28
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	29
B.2.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí	29
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	29
B.3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	30
B.3.1	Napojovací místa technické infrastruktury	30
B.3.2	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	30
B.4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	31
B.4.1	Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace	31
B.4.2	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	31
B.4.3	Doprava v klidu	32
B.4.4	Pěší a cyklistické stezky	32
B.5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	32
B.5.1	Terénní úpravy	32
B.5.2	Použité vegetační prvky	32
B.5.3	Biotechnická, protierozní opatření	32
B.6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	32
B.6.1	Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	32
B.6.2	Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.	33



B.6.3	<i>Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000</i>	33
B.6.4	<i>Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem</i>	34
B.6.5	<i>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</i>	34
B.6.6	<i>Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů</i>	34
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA	34
B.8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	35
B.8.1	<i>Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění</i>	35
B.8.2	<i>Odvodnění staveniště</i>	35
B.8.3	<i>Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu</i>	35
B.8.4	<i>Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky</i>	35
B.8.5	<i>Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin</i>	36
B.8.6	<i>Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště</i>	36
B.8.7	<i>Požadavky na bezbariérové obchozí trasy</i>	36
B.8.8	<i>Maximální produkována množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace</i>	37
B.8.9	<i>Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin</i>	37
B.8.10	<i>Ochrana životního prostředí při výstavbě</i>	37
B.8.11	<i>Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi</i>	37
B.8.12	<i>Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb</i>	39
B.8.13	<i>Zásady pro dopravní inženýrská opatření</i>	39
B.8.14	<i>Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízdky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.</i>	41
B.8.15	<i>Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu</i>	42
B.8.16	<i>Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny</i>	42
B.9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	43



B.1 Popis území stavby

B.1.1 Charakteristika území a stavebního pozemku

B.1.1.1 Zastavěné území a nezastavěné území

Stavba se nachází v nezastavěném území mezi obcemi Lanšperk a Dolní Dobrouč.

B.1.1.2 Soulad navrhované stavby s charakterem území

Stavba proběhne v trase stávající komunikace a je tak v souladu s charakterem území.

B.1.1.3 Dosavadní využití a zastavěnost území

Silnice II/360 patří mezi nejdelší silnice II. třídy v České republice. Spojuje města Letohrad, Ústí nad Orlicí, Litomyšl, Polička v Pardubickém kraji a Nové Město na Moravě, Velké Meziříčí, Třebíč a Jaroměřice nad Rokytnou v kraji Vysočina. Měří 146 km. Stavba se nachází ve staničení km 8,500 – 10,455 v katastrálních územích Lanšperk [679038] a Dolní Dobrouč [628913]. Funkční využití ploch je převážně ostatní komunikace - ostatní plocha.

B.1.2 Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem

V případě řešených objektů se jedná o objekty, které je nutné umístit a jejich umístění bude předmětem řízení o umístění stavby na základě zpracované dokumentace.

Konkrétně: SO 101 Komunikace II/360 v km 8,500 – 10,455
SO 110 Křižovatka s II/360 a MK v km 8,735
SO 134 Chodníky a nástupiště
SO 251 Gabionová zárubní zeď
SO 252 Opěrné zdi pro svodidla
SO 341 Přeložka nadzemního sdělovacího vedení CETIN
SO 483 Kabelové trasy Pardubický kraj

Nebo byly již historicky umístěny a aktuálně se jedná již o pouze stavební úpravy stávající stavby.

Konkrétně: SO 121 Sjezdy
SO 901 Pomocné dopravní stavby a opatření

Ostatní stavební objekty se neumisťují.

B.1.3 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Obec Lanšperk a Dolní Dobrouč mají zpracovaný územní plán.



Stavba je v souladu s územním plánem.

Plánovaná stavba je v souladu s požadavky vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

B.1.4 Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

V místě stavby byl proveden inženýrsko-geologický průzkum. Závěry a doporučení z tohoto posudku jsou zapracovány v projektové dokumentaci. Průzkum je přiložen v dokladové části.

B.1.5 Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

B.1.5.1 Geotechnický průzkum

B.1.5.1.1 Těleso násypu

- Zjištěný sled vrstev lze s určitým zjednodušením definovat jako 5-ti vrstvý systém:
 - Konstrukce vozovky silniční komunikace
 - Násypové těleso resp. navážka
 - Deluvium (redeponovaná zvětralina)
 - Eluvium (stacionární zvětralina)
 - Skalní podloží (permské sedimenty)
- Vliv podzemní vody je v převládající části trasy zanedbatelný. Pouze v blízkosti vrtu V-2 byly zaznamenány průsaky podpovrchové vody (původem z porušené vozovky a patrně z příkopu), v důsledku způsobující převlhčení profilu mezi vrstvami B a C, pokles smykové pevnosti a plíživé sesouvání části násypového tělesa.
- Konstrukce vozovky je víceméně standardní ve smyslu posloupnosti vrstev zpevněné komunikace, tzn. živičný kryt (vícevrstvý), drcené kamenivo (vícevrstvé, rozdílných frakcí) a lokálně štěrkopískový podsyp. Živičný kryt má značnou tloušťku (0,30 – 0,53m, lokálně až 0,60m), pravděpodobně byl několikrát historicky doplňován pro zesílení konstrukce.
- V části úseku v okolí vrtu V-2 (viz příl. 1/1) v délce cca 150 – 200m jeví silniční komunikace značné známky porušení vlivem plíživého sesouvání podmáčeného násypového tělesa postrmě sklonitým podloží. Důvodem je extrémní zatížení dopravou a nedostatečné odvodnění.
- V části úseku zhruba mezi vrty V-3 a V-4 je silniční těleso stabilní, protože je buď vedeno v odřezu s pevným podložím nebo dokonce částečně v zářezu (v blízkém okolí vrtu V-4 jsou dobře patrné skalní výchozy na přisvahové stramě).
- Násyp je proveden z namrzavých až nebezpečně namrzavých písčito-jílovitých zemin. Aktuálně je ve stavu střední ulehlosti.
- Vlhkost zemin násypu byla zjištěna (po dlouhém suchém období) ve stavu blízkém optimální vlhkosti. Tento stav se může v období s vydatnými srážkami zhoršit.



- Pokud nebude v rámci „Modernizace silnice“ provedeno důsledné odvodnění silničního tělesa, tak musíme považovat vodní režim za pendulární.
- Hlubší podloží tvořené eluviem a skalním podložím je stabilní.

B.1.5.1.2 Průzkum vozovky

Diagnostické průzkumy zjistily v místě stavby proměnnou tloušťku HAV od cca 90 mm do 325 mm. Průměrná hodnota je 175 mm.

Skladba podkladních vrstev byla dle průzkumu identifikována dvou typů:

- 1) Na úseku v km 9,400 – 10,400 byla historicky provedena recyklace vrstev na místě zastudena s průměrnou tloušťkou 150 mm. Pod recyklovanou vrstvou byly zastiženy penetrační makadamy v průměrné tloušťce 80 mm a podklad ze štěrkodrti.
- 2) Na zbývajících úsecích jsou pod vrstvou HAV přímo penetrační makadamy v průměrné tloušťce 100 mm a pod nimi podklad ze štěrkodrti.

Uvedené průměrné hodnoty jsou uvažované v soupisu prací pro výpočty ve výkazu výměr. vrstvy RS a PM jsou předpokládány k využití na sanaci AZ.

B.1.5.2 Hydrogeologický průzkum

Hydrogeologický průzkum nebyl vzhledem k charakteru stavby proveden.

B.1.5.3 Korozní průzkum

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby není řešeno.

B.1.5.4 Geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků)

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby není řešeno.

B.1.5.5 Stavebně historický průzkum

Speciální stavebně-historický průzkum nebyl proveden.

B.1.6 Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází ve vzdálenosti cca 300 metrů od evropsky významné lokality Vadětín – Lanšperk

Stavba se nachází na okraji Přírodního parku Orlice

Lokalita stavby je součástí památkové rezervace nebo památkové zóny. V blízkosti stavby se nachází zřícenina hradu Lanšperk. Stavba se nachází na území historické osady kód: 7910.

B.1.7 Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Stavba se nenachází v poddolovaném území.



B.1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

B.1.8.1 Vliv na okolí stavby a pozemky

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky se nemění.

B.1.8.2 Vliv na odtokové poměry

Stávající komunikace II/360 je odvodněna pomocí příčného a podélného sklonu do mělkých rigolů nebo přímo na terén. Stávající rigoly jsou svedeny do silničních propustků. Část stávajících propustků je zanesená, zhroucená nebo nefunkční. V místech bez obrub bude odvodnění probíhat volně na terén s likvidací vsakem. Odtokové poměry v místě stavby i mimo oblast stavby se zásadně nezmění.

B.1.8.3 Stávající ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy dle zákona č.266/94 Sb. o drahách. Stavba nezasahuje do ochranného pásma žst. Lanšperk ani žst. Hnátnice

Ochranné pásmo kulturní památky

Stavba se nachází v blízkosti kulturní památky zříceniny hradu Lanšperk. Stavba se nachází na území historické osady kód: 7910.

Ochranné pásmo přírodních památek

Stavba se nachází v blízkosti území s ochranou NATURA 2000 Vadětín – Lanšperk.

Stavba se nachází na hranici přírodního parku Orlice

Ochranná pásma inženýrských sítí

Podzemní vedení NN	ČEZ Distribuce
Nadzemní vedení VN	ČEZ Distribuce
Vodovod	VaK Jablonné nad Orlicí a.s.
Splašková kanalizace	VaK Jablonné nad Orlicí a.s.
Plynovod	GasNet, s.r.o.
Sdělovací metalické a optické kabely	CETIN a.s.
Nadzemní vedení ZVN	ČEPS, a.s.
Sdělovací vedení	ČD-Telematika
SSZT, SEE	OŘ HKR, Správa železnic s.o.

Vyjádření správců dotčených, případně překládaných sítí jsou součástí dokladové části. Při zpracování realizační dokumentace a při realizaci samotné je bezpodmínečně nutné respektovat podmínky správců dotčených sítí. Přítomnost ochranných pásem stávajících inženýrských sítí se odráží ve zvýšené náročnosti při provádění zemních prací např. odkopávky prováděné ručně.

Celková šířka ochranného pásma ZVN je 74,4m. Činnost v ochranném pásmu vedení velmi vysokého napětí (VVN) a zvláště vysokého napětí (ZVN) jsou omezeny v rozsahu podle §46 odst. 8 až 10 energetického zákona. Podmínky jsou součástí vyjádření správce ČEPS, a.s.



B.1.9 Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

B.1.9.1 Kácení

Stavba vyvolá potřebu kácení vzrostlých dřevin rostoucích v lesních pozemcích i mimo les.

Rozsah kácení je prezentován v samostatné části SO 001 – Příprava území.

B.1.9.2 Demolice

Stavba nevyvolá potřebu demolice stávajících objektů. Odstranění vrstev stávající komunikace a stávajících odvodňovacích zařízení je součástí objektů komunikace.

B.1.10 Požadavky na maximální zábory ZPF a PUPFL

Stavbou dojde k záboru ZPF v k.ú. Dolní Dobrouč:

- 2034/3 (Region Orlicko-Třebovsko)
- 2024/29 (Zbyněk Papáček)
- 2041/10 (Region Orlicko-Třebovsko)
- 2030 (SILYBA a.s)

Stavbou dojde k záboru ZPF v k.ú. Lanšperk:

- 556 (Obec Dolní Dobrouč)
- 272 (SILYBA a.s)
- 273 (Jiří Kubíček)
- 274/1 (Jiří Kubíček)
- 332/1 (Marie Maříková)
- 333/2 (Marie Maříková)
- 331/5 (SILYBA a.s)
- 354/1 (Státní pozemkový úřad)
- 354/1 (Státní pozemkový úřad)
- 356 (Státní pozemkový úřad)
- 361 (Ing. Josef Novák)
- 364/1 (Karel Beran)
- 331/4 (Jana Židová)
- 331/3 (Adam Langr)

Stavbou dojde k záboru PUPFL v k.ú. Dolní Dobrouč:

- 2029/4 (Meixner Zdeněk)
- 2029/1 (Zbyněk Papáček)
- 2045/2 (Josef Mařík)

Stavbou dojde k záboru PUPFL v k.ú. Lanšperk:

- 285 (Josef Mařík)
- 284 (Radim Fišer, Karel Fišer)
- 266/89 (Drahoslava Blažková)
- 266/118 (Ing. Josef Novák)
- 299/11 (SJM Beran Karel a Beranová Vlasta)
- 299/7 (SJM Beran Karel a Beranová Vlasta)
- 73 (Pavel Pašta, Dita Paštová)



B.1.11 Územně technické podmínky, možnosti napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

B.1.11.1 Napojení na dopravní infrastrukturu

Jedná se přímo o stavbu dopravní infrastruktury – komunikace II. třídy
Dopravní napojení zůstává stávající.

B.1.11.2 Napojení na technickou infrastrukturu

Stavba nebude napojena na technickou infrastrukturu.

B.1.11.3 Bezbariérový přístup ke stavbě

V rozsahu stavby budou respektovány požadavky vyhlášky č. 398/2008 Sb.

B.1.12 Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba nepředpokládá realizaci následujících souvisejících a podmiňujících investic, případně staveb jiných stavebníků.

V současné době (08/2021) nejsou známy jiné záměry plánovaných staveb v zájmovém území, které by mohly být v nesouladu s navrženou stavbou.

Předpokládaný časový průběh stavby

Realizace stavby se předpokládá nejdříve v roce 2024.

Vzhledem rozsahu stavby se předpokládá realizace v jedné plné stavební sezóně.

B.1.13 Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba provádí

Seznam je uveden na konci Souhrnné technické zprávy.

B.1.14 Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Nevzniknou ochranná pásma mimo pozemky stavby.

B.1.15 Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou požadavky na monitoringy nebo sledování přetvoření.

B.1.16 Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz B.1.10



B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

B.2.1.1 Nová stavba nebo změna dokončené stavby

- SO 101 SO 101 Komunikace II/360 v km 8,500 – 10,455**
– změna dokončené stavby – modernizace komunikace (rozšíření a úprava parametrů stávající trasy komunikace)
Jedná se o záměr, pro který je dle §79 SZ nutné rozhodnutí o umístění stavby
- SO 110 Křižovatka s II/360 a MK v km 8,735**
– změna dokončené stavby – modernizace komunikace (změna umístění a úhlu napojení křižovatky)
Jedná se o záměr, pro který je dle §79 SZ nutné rozhodnutí o umístění stavby
- SO 121 Sjezdy**
– změna dokončené stavby.
Jedná se o stavební úpravy dosavadní stavby ve smyslu § 2 odst. 5 písm. c) SZ, která dle § 79 odst. 6 SZ nevyžaduje rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas.
- SO 134 Chodníky a nástupiště**
Jedná se o novostavbu. Jedná se o záměr, pro který je dle §79 SZ nutné rozhodnutí o umístění stavby
- SO 251 Gabionová zárubní zeď**
Jedná se o novostavbu. Jedná se o záměr, pro který je dle §79 SZ nutné rozhodnutí o umístění stavby
- SO 252 Opěrné zdi pro svodidla**
Jedná se o novostavbu. Jedná se o záměr, pro který je dle §79 SZ nutné rozhodnutí o umístění stavby
- SO 431 Přeložka nadzemního sdělovacího vedení CETIN**
Jedná se o přeložku. Jedná se o záměr, pro který je dle §79 SZ nutné rozhodnutí o umístění stavby
- SO 483 Kabelové trasy Pardubický kraj**
Jedná se o novostavbu. Jedná se o záměr, pro který je dle §79 SZ nutné rozhodnutí o umístění stavby
- SO 901 Pomocné dopravní stavby a opatření**
Jedná se o stavební úpravy a činnosti, které dle §15 vyhl. 104/1997 Sb. a její přílohy č.5, nevyžadují ohlášení ani stavební povolení.

V případě stavebních úprav se jedná o úpravy, které nevyvolají změny v území. Změnou v území se podle §2 odst. 1 písm. a) stavebního zákona rozumí změna jeho využití nebo prostorového uspořádání, včetně umístování staveb a jejich změn. Dle metodického sdělení Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 5.4.2018 (č.j. MMR-18848/2018-81) se v případě rekonstrukce pozemní komunikace bez



změny jejího umístění i v případě změny stavby i se zásahy do nosných konstrukcí, pokud se nemění vzhled a využití stavby, nejedná o změnu v území.

B.2.1.2 Účel užívání stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury včetně jejích součástí a příslušenství.

Stavební záměr řeší **soubor staveb** ve smyslu § 2 odst. 8 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen "Stavební zákon").

Ve smyslu § 2 odst. 9 Stavebního zákona je **stavbou hlavní**, určující účel výstavby souboru staveb, stavební objekt **SO 101**.

Ostatní navrhované stavební objekty jsou vedlejšími stavbami v řešeném souboru staveb.

Stavba je ve smyslu ustanovení § 17 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, stavbou veřejně prospěšnou, pro kterou lze dle tohoto ustanovení odejmout nebo omezit vlastnické právo k pozemku nebo ke stavbě nebo právo odpovídající věcnému břemenu k pozemku nebo ke stavbě potřebným k uskutečnění této stavby a to vč. jejích součástí, příslušenství nebo staveb souvisejících.

B.2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

B.2.1.4 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Rozhodnutí o výjimkách nejsou.

B.2.1.5 Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek

Veškerá vyjádření DOSS a správců sítí jsou zpracována veškerá vyjádření jsou součástí části E. Doklady

B.2.1.6 Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

Záměrem stavby je úprava stavebně technického stavu stávající komunikace a novostavba chodníku, nástupiště a opěrných zdí.

Druh stavby:	Modernizace komunikace
Kategorie komunikace:	S7,5/90
Charakteristika:	extravilán – silnice II. třídy

Celková délka modernizace komunikace je 1955 m.

Parametry komunikace:

Návrhová kategorie:	odvozená S7,5/90
Šíře jízdního pruhu:	2x 3,00 m
Zpevněná krajnice:	-



Vodící proužek:	2x 0,25 m
Bezpečnostní odstup:	2x 0,5 m
Jízdní pruh pro cyklisty:	-
Jízdní pruh pro MHD:	-
Nezpevněná krajnice:	0,75 m bez svodidel
	1,5 m - se svodidly

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Ve stavbě nejsou části staveb, které by byly předmětem zásadního architektonického a výtvarného řešení (vysoké mosty, portály tunelů, galerie).

B.2.2.1 Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

B.2.2.2 Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Plocha komunikací bude realizována z asfaltového betonu.

Obruby budou betonové. Krypt chodníků je navržen z betonové dlažby. Na převládající části úseku vlevo je z důvodů odvodnění osazena betonová obruba a před ní navržen rigol dlážděný z žulových kostek do betonu.



B.2.3 Celkové technické řešení

B.2.3.1 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

Stávající komunikace bude v rozsahu stavby modernizována. Dojde k úplné výměně konstrukčních vrstev komunikace, k zajištění jejího řádného odvodnění a k doplnění jejich součástí a příslušenství. Součástí záměru je novostavba chodníků a nástupišť včetně autobusových zálivů. Součástí stavby budou nové gabionové zárubní zdi a opěrné zdi pro svodidla.

Objekty pozemních komunikací jsou navrženy v souladu s TP 170 na odpovídající zatížení dopravou.

B.2.3.2 Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima), celková spotřeba vody

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

B.2.3.3 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Realizovaná stavba (komunikace) neprodukuje odpady.

S odpady vniklými během realizace stavby bude nakládáno v souladu s platnou legislativou viz B.8.8.

B.2.3.4 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Takové požadavky nejsou.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Nový chodník je navržen v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., tj. bezbariérovým řešením tras pohybu chodců a opatřeními pro bezpečnou orientaci nevidomých osob v těchto trasách.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání je zajištěna respektováním obecných technických požadavků na výstavbu a návrhových norem.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

Popis současného stavu

Komunikace II/360 je řešena asfaltovou vozovkou proměnné šířky. Odvodnění komunikace je nedostatečné nebo neudržované. Dopravně bezpečnostní zařízení PK, stávající svodidla, jsou nefunkční, nebo za hranicí životnosti.



Popis navrženého řešení.

Záměrem stavby je kompletní modernizace komunikace II. třídy. Úpravou příčného sklonu a doplněním odvodňovacích zařízení dojde k zajištění řádného odvodnění PK. Komunikace bude rozšířena a pro umístění svodidel budou vybudovány nové opěrné zdi.

Plocha chodníku bude realizována z betonové dlažby a upravena v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Autobusové zálivy budou provedeny s bezbariérovou obrubou.

B.2.6.1 Objekty pozemních komunikací - hlavní

B.2.6.1.1 Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

SO 101 – Komunikace II/360 v km 8,500 - 10,455

SO 110 - Křižovatka II/360 a MK v km 8,735

SO 121 - Sjezdy

B.2.6.1.2 Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

Druh stavby:	Modernizace komunikace
Kategorie komunikace:	S7,5/90
Charakteristika:	extravilán – silnice II. třídy

Celková délka modernizace komunikace je 1955 m.

Parametry komunikace:

Návrhová kategorie:	odvozená S7,5/90
Šíře jízdního pruhu:	2x 3,00 m
Zpevněná krajnice:	-
Vodící proužek:	2x 0,25 m
Bezpečnostní odstup:	2x 0,5 m
Jízdní pruh pro cyklisty:	-
Jízdní pruh pro MHD:	-
Nezpevněná krajnice:	0,75 m bez svodidel 1,5 m - se svodidly

B.2.6.1.3 Parametry a zdůvodnění trasy

Návrhové parametry komunikace odpovídají technickým normám a předpisům, především ČSN 73 6110 a ČSN 73 6101.

Směrové řešení

Osa komunikace co nejvíce kopíruje stávající stav.

Je navrženo rozšíření komunikace v obloucích dle ČSN 73 6101. V místě křižovatky je geometrie upravena dle rozhledových poměrů a s ohledem na nové autobusové zálivy

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje stávající podélný sklon komunikace. V rámci návrhu byly vyrovnány lokální nerovnosti. V místě křižovatky dojde k úpravě nivelety pro zajištění rozhledových poměrů. Změna nivelety si vyžádá snížení nivelety až o 1,8 metru. Maximální sklon vychází ze stávajícího vedení trasy a dosahuje až 9,4%.



Příčný sklon

Příčný sklon je v maximální míře dle ČSN 73 6101, v místě složitých směrových poměrů (protisměrné oblouky) je příčný sklon upraven dle maximálních vzestupnic a sestupnic. Maximální jednostranný příčný sklon je 6%.

V celé délce navržené komunikace je dodržen minimální výsledný sklon 0,5% zajišťující řádné odvodnění komunikace

B.2.6.1.4 Návrh zemního tělesa

Aktivní zóna a parapláň

Aktivní zóna a parapláň musí být provedeny dle ČSN 73 6133. Postup zhutnění a míra zhutnění musí odpovídat ČSN 72 1006 – „Kontrola zhutnění zemin“ a TP94.

Na pláň bude položena geotextilie zajišťující separační a filtrační funkci dle TP 97, CBR > 3kN.

Na úseku nového napojení MK v místě křižovatky SO 110 bude zřízen nízký násep pro novou trasu MK. V místě nové trasy se předpokládá sejmutí ornice a odkop na úroveň min. 40 cm půd úroveň původního terénu pro založení náspu.

V úseku cca km 8,780 - 8,840 dojde k mírné úpravě trasy a rozšíření náspu. Násep bude rozšířen zazubením a vyztužením pomocí geomřížovin.

Zemní pláň

Provedení zemní pláně musí zajistit odvod srážkové vody. Sклон musí být upraven na hodnotu min. základního příčného sklonu 3%. Finální provedení pláně a její napojení na příkopy, těleso náspu apod. musí vždy umožňovat volný odvod vody z vrstev komunikace. Pokud není toto řešení konstrukčně možné (navazující terén, zástavba apod.) je nutné odvod zajistit např. pomocí podélných drenáží.

Kromě trvalého řešení je nutné zajistit řádné odvodnění pláně i během realizace stavby !!! Podložní písčito-jílovité resp. písčito-jílovito-kamenité zeminy jsou náchylné k rozbrzdění při napojení vodou a mechanickém prohnětení, proto je důležité načasovat zemní práce do příznivých klimatických podmínek, aby parapláň nebyla vystavena účinkům deště, mrazu, vysušení apod.

Na zemní pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 45$ MPa, stanoveného dle ČSN 72 1006;1998.

Směrné hodnoty poměru:

- $E_{def,2}/E_{def1} = 2,0$ pro jemnozrnné zeminy.
- $E_{def,2}/E_{def1} = 2,3$ pro hrubozrnné zeminy.

Zemní pláň se musí chránit před poškozením a znečištěním. Proto se musí omezit pojezdění stavebními mechanizmy a dopravními prostředky pouze na nezbytné minimum. Dále není přípustné na pláni provádět jakékoliv ukládání stavebního materiálu nebo pláň využívat k parkování techniky. V případě poškození nebo znečištění se musí provést okamžitá oprava zejména tehdy, když poškození narušuje odvodnění zemní pláně.

B.2.6.1.5 Použití druhotných materiálů

Pro omezení nutnosti využití zdrojů nových materiálů projekt předpokládá zpětné využití původních podkladních vrstev komunikace. Jedná se o vrstvy původní recyklace zastudena (RS), penetrační makadamy (PM) a šterkodrti (ŠD).



Vzhledem k charakteru vyzískaných materiálů se v souladu s TP 210, ČSN 73 6133 a vyhlášky č. 283/2023 Sb. předpokládá využití těchto materiálů na sanaci aktivní zóny komunikace.

B.2.6.1.6 Výsledky bilance zemních prací

Na základě geologického průzkumu se předpokládá, že vytěžená zemina nebude vhodná pro použití do tělesa komunikace a předpokládá se její odvoz a uložení na skládku.

B.2.6.1.7 Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch

Technologie

Zvolené konstrukce vychází z dodatku č. 1 TP 170 Navrhování pozemních komunikací (2010) - katalogové listy.

Stanovení třídy dopravního zatížení

Sčítací úseky (sčítání 2016):

5 – 1540 RPD1 SV 4865 voz/den TNV 328 voz/den

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-1540)										... význam zkratk								
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny		voz/den	330	71	6	57	8	34	67	1	2	7	583	4 203	79	4 865		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	409	88	8	71	10	43	78	1	2	9	719	4 441	74	5 234		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	134	29	2	23	3	11	41	0	1	3	247	3 608	92	3 947		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV					
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											68	557				
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											65	540				
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV			
Hodnota TNV		voz/den													328			
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den	Tabulky s intenzitami dopravy pro hlukové a emisní výpočty vznikly přepočtem z RPD1 pomocí TP 219 platných v době prezentace výsledků CSD 2016.										3 413	458	38	3 909		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den	Pro aktuální výpočty je nutné použít platné TP 219.										582	29	5	616		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den											287	48	5	340		
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem			
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											612	47	20	7	10	696
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gama	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-											0.78	1.16	0.67	54.46		
Intenzita cyklistické dopravy															C			
Cyklistická doprava		cyklo/den													8			

Stanovení třídy dopravního zatížení

silnice II/360 - TNV = 328 voz/den TDZ IV, vzhledem k nárůstu dopravy a funkci silnice jako dálničního přivaděče je navržena TDZ III

Návrhové období vozovky
 Návrhová úroveň porušení
 Třída dopravního zatížení
 TNV₁
 Navržená skladba dle TP170

25 let
D1
III (do 1200 TNV)
328 voz/den
D1-A-2-III-PIII



Navržené skladby

KONSTRUKCE A – MODERNIZACE KOMUNIKACE		TP 170: D1-A-2-III-PIII		
asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu mod.	ACO 11+, PmB 25/55-65	40 mm		ČSN EN 13108-1
spojovací postřik z mod. kat. asf. emulze v mn.zbytkového asfaltu	PS-CP		0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACL16+, 50/70	70 mm		ČSN EN 13108-1
spojovací postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu	PS-CB		0,3 kg/m ²	ČSN 736129
asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP22+, 50/70	100 mm		ČSN EN 13108-1
infiltrační postřik kat.asf. emulze v množství zbytkového asfaltu	PI-CB		0,8 kg/m ²	ČSN 736129
šterkodrt'	ŠD _A 0/63	150 mm		ČSN 736126-1
šterkodrt'	ŠD _A 0/63	150 mm		ČSN 736126-1
CELKEM (Ha)		510 mm		

Edef,2 zemní pláně min. 45 MPa

výměna materiálu aktivní zóny

nesoudržný, nenamrzavý, vhodný dle ČSN 736133

netkaná geotextilie separační a filtrační dle TP 97 CBR > 3 kN

400 mm

500 g/m²

Po odstranění krytových vrstev a podkladních vrstvy bude provedena statická zatěžovací zkouška. V případě že Edef,2 na zemní pláni < 45 MPa, bude provedena výměna aktivní zóny.

Výměna AZ

Na základě průzkumu lze předpokládat, že stávající zeminy v podloží komunikace nejsou vzhledem ke své namrzavosti a náhynosti k rozbídní vhodné do aktivní zóny. Projekt proto předpokládá výměnu materiálu aktivní zóny v celém rozsahu stavby. Přesný rozsah bude stanoven po odstranění konstrukčních vrstev komunikace, zhodnocení charakteru a stavu pláně a provedení zatěžovacích zkoušek.

Do plochy výměny nejsou zahrnuty oblasti za rubem opěrných zdí pro svodidla, které jsou řešeny samostatně zásypy za rubem, které v těchto místech tvoří podloží komunikace.

V případě výměny AZ je nutné v RDS a při realizaci na stavbě odpovídajícím způsobem upravit řešení odvodnění pláně (parapláně) pomocí drenáží, případně drenážních žeber apod.

Materiál výměny AZ se předpokládá směsný s využitím vyzískaného materiálu z vybouraných vrstev recyklace a penetračních makadamů v souladu s TP 210. Dle předběžné bilance pokryje vyzískaný materiál cca 60 % z celkového objemu sanací. Zbývajících 40 % materiálu do celkového objemu bude doplněno tak, aby výsledný materiál odpovídal požadavkům ČSN 73 6133 pro využití v aktivní zóně pozemních komunikací.

B.2.6.1.8 Bourání

Diagnostický průzkum zjistil v místě stavby proměnnou tloušťku HAV od cca 110 mm do 290 mm. Průměrná hodnota je 190 mm.

Skladba podkladních vrstev byla dle průzkumu identifikována dvou typů:

1) Na úseku v km 9,400 – 10,400 byla historicky provedena recyklace vrstev na místě zastudena s průměrnou tloušťkou 140 mm. Pod recyklovanou vrstvou byly zastiženy penetrační makadamy v průměrné tloušťce 100 mm a podklad ze šterkodrti.

2) Na zbývajících úsecích jsou pod vrstvou HAV přímo penetrační makadamy v průměrné tloušťce 100 mm a pod nimi podklad ze šterkodrti.

Pokud není uvedeno jinak, projekt předpokládá odstranění konstrukčních vrstev komunikace do hloubky celkem 540 mm od nivelety. Pod touto úrovní budou prováděny odkopy pro provedení případné výměny AZ.



Využití vybouraného materiálu

- Asfaltové vrstvy budou odfrézovány a vyzískaný materiál bude odvezen a složen na cestmistrovství Hylváty.
- Recyklovaná vrstva bude odfrézována a bude zpětně využita do směsi pro výměnu materiálu aktivní zóny.
- Vrstva penetračních makadamů bude vybourána a bude zpětně využita do směsi pro výměnu materiálu aktivní zóny.

B.2.6.1.9 Obruby

Na vnější straně jízdních pruhů (ke svahu) budou použity betonové silniční obruby s odvodňovacím proužkem z žulových kostek. V místech svodidel bude provedena nepevněná krajnice 1,5 metru. Na vnější straně jízdních pruhů (od svahu) bude provedena krajnice o šířce 0,75 metru

B.2.6.2 Objekty pozemních komunikací - vedlejší

B.2.6.2.1 Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

SO 134– Chodníky a nástupiště

B.2.6.2.2 Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací:

Druh stavby:	Novostavba chodníku,
Funkční skupina	D2
Charakteristika:	místní komunikace – chodník

Plocha nové chodníkové plochy – SO 134.: 243 m²

Parametry komunikace:

Šířka chodníku SO 134:	2,00 m
Bezpečnostní odstup:	0,50 m (0,25 m)

B.2.6.2.3 Parametry a zdůvodnění trasy

Směrové řešení

Trasa je dána směrovým vedením SO 101 s SO 110 v oblasti křižovatky a v místě autobusových zálivů. Poloha sjezdů je dána umístěním stávajících jsezdů.

Výškové řešení

Výškové řešení chodníku je v souběhu s navrženou komunikací. Maximální podélný sklon v úseku je +8,33 % a minimální podélný sklon je +0,55 %.

Příčný sklon

Komunikace je navržena v základním jednostranném sklonu 2,0 %.

B.2.6.2.4 Návrh zemního tělesa

Zemní těleso pro SO 134 je realizováno v objektech SO 101 a SO 110.

- Aktivní zóna a parapláň



Aktivní zóna a parapláň musí být provedeny dle ČSN 73 6133. Postup zhutnění a míra zhutnění musí odpovídat ČSN 72 1006 – „Kontrola zhutnění zemin“ a TP94.

- Zemní pláň

Provedení zemní pláně musí zajistit odvod srážkové vody. Sklon musí být upraven na hodnotu min. základního příčného sklonu 3%. Na zemní pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu $E_{def,2} = 30 \text{ MPa}$, stanoveného dle ČSN 72 1006;1998.

Směrné hodnoty poměru:

- $E_{def,2}/E_{def1} = 2,0$ pro jemnozrnné zeminy.
- $E_{def,2}/E_{def1} = 2,3$ pro hrubozrnné zeminy.

Zemní pláň se musí chránit před poškozením a znečištěním. Proto se musí omezit pojezdění stavebními mechanizmy a dopravními prostředky pouze na nezbytné minimum. Dále není přípustné na pláni provádět jakékoliv ukládání stavebního materiálu nebo pláň využívat k parkování techniky. V případě poškození nebo znečištění se musí provést okamžitá oprava zejména tehdy, když poškození narušuje odvodnění zemní pláně.

B.2.6.2.5 Použití druhotných materiálů

Pro SO 134 se využití druhotných materiálů nepředpokládá.

B.2.6.2.6 Výsledky bilance zemních prací

Součástí SO 134 jsou pouze krytové vrstvy, bilance není zpracována.

B.2.6.2.7 Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch

Technologie

Nové zpevněné plochy jsou navrženy na odpovídající zatížení dopravou dle TP 170. Navržená skladba D2-D-1-CH-PIII

KONSTRUKCE B – NOVÁ DLÁŽDĚNÁ CHODNÍKOVÁ KONSTRUKCE		TP 170: D2-D-1-CH-PIII	
betonová dlažba (2x vyspárovat)	DL	60 mm	ČSN 73 6131
ložná vrstva - drcené kamenivo	D \leq 4	30 mm	ČSN 73 6131
štěrkodrt'	ŠDb0/32	150 mm	ČSN 736126-1
CELKEM		240 mm	

B.2.6.2.8 Obruby

Vnější chodníkové obruby budou betonové obruby s podstupnicí min. 80 mm.

V místě napojení a v místě pro přecházení bude použita snížená obruba s podsádkou + 2cm.

K vyrovnání výškových rozdílů v místě rozhraní chodníku a terénu bude v místě výraznějšího zářezu použita betonová palisáda.

V místě autobusových zastávek bude použita bezbariérová obruba s podsádkou +20 cm.

B.2.6.3 SO 251 Gabionová zárubní zeď

B.2.6.3.1 Základní charakteristiky jednotlivých objektů

Jedná se o zárubní tížné zdi z drátokošů (gabionů) celkové délky 114,00 m a 71,00 m. Výška zárubních zdi je proměnná do 3,0 m. Založení je plošné na podkladním betonu tl.200mm. Zeď je bez římsy a zábradlí. Výkop bude



svahovaný.

- SO 251.1 - km 8,586 – 8,700 v (délka 114 metrů)
- SO 251.1 - km 10,370 – 10,437 v (délka 71 metrů)

B.2.6.3.2 Základní technické řešení a vybavení

Zdi je založena plošně na podkladním betonu min. tl. 200 mm ve sklonu 1:10. Podkladní beton je proveden vzhledem k jednotlivým stavebním dílům zdi v různých výškových úrovních viz PD a je proveden z betonu C/15n X0. Základ zdi je o šíři 1,0 m. celková délka zdi je navržena na 112 metrů.

Dřík zárubní zdi je proveden z drátěných košů vyplněných kamenem (gabionů) proměnné výšky 2,0 – 3,0 m (1,0 - 2,5 m nad terénem). Líc zdi je navržen ve sklonu 10:1 a šířka koruny zdi je navržena na 2,0m a 1,0 m. Úklon koruny zdi je ve spádu 1:10 směrem do svahu. Odtěžená hornina se využije na vyskládání gabionových košů, chybějící hornina bude doplněna štěrkem frakce 63/125.

Za zdi bude proveden ochranný zásyp z vhodného propustného nenamrzavého materiálu a to cca do úrovně 1,0 m pod korunu zdi, nejvyšší řada košů bude ponechána bez dosypu (vyjma počátku/konce zdi, kde bude zhotoven svahový kužel), čímž vznikne ochranný retenční prostor za rubem zdi.

B.2.6.3.3 Druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění

S ohledem na životnost a statické řešení byla navržena tížná zárubní zeď z drátěných košů vyplněných kamenem (gabionová zeď) zkombinovaná se systémem ochranných sítí a svorníků..

B.2.6.3.4 Postup a technologie výstavby

Jedná se o výstavbu zárubní zdi běžnými stavebními a technologickými postupy a běžnými stavebními stroji a sanací svahu pomocí systému ochranných sítí a svorníků.

Podrobněji řeší technická zpráva objektu SO 251 (příloha D.1.2.1.1)

B.2.6.3.5 Odvodnění

Odvodnění za rubem zdi je vzhledem k charakteru konstrukce řešeno vhodnou zeminou zásypu dle 5.4 ČSN 73 6244. Vlastní zeď je za rubem opatřena separační geotextilií.

Přilehlá komunikace je odvodněna pomocí příčného sklonu k obrubě, kde je navržen odvodňovací proužek z žulové dlažby, z něj je srážková voda dále svedena na stávající systém odvodnění.

Plán komunikace a základová spára jsou odvodněny pomocí rigolu s drenážní trůbkou s horní perforací, potrubí bude vyvedeno volně na terén.

B.2.6.4 SO 252 - Opěrné zdi pro svodidla

B.2.6.4.1 Základní charakteristiky jednotlivých objektů

V místě nedostatečné šířky tělesa komunikace a krajnice budou pro osazení svodidel a zajištění tělesa komunikace realizovány nové železobetonové římsy založené na mikropilotách.

Římsy jsou situovány:

- SO 252.1 - km 8,995 – 9,013 vpravo (délka 18 metrů)
- SO 252.2 - km 9,226 – 9,259 vpravo (délka 33 metrů)



- SO 252.3 - km 9,465 – 9,774 vpravo (délka 307 metrů)
- SO 252.4 - km 9,820 – 9,871 vpravo (délka 50 metrů)
- SO 252.5 - km 9,928 – 10,207 vpravo (délka 219 metrů)
- SO 252.6 - km 10,340 – 10,440 vpravo (délka 100 metrů)

B.2.6.4.2 Základní technické řešení a vybavení

Vzhledem k umístění je navrženo založení pomocí mikropilot. Předpokládá se realizace svislých a šikmých mikropilot až na úroveň skalního podloží. Předpokládají se mikropiloty délky 6,0 až 7,0 m s kořenem 3,5m. Mikropiloty budou vystřídány (šikmé – svislé) po 1,0m.

Výška opěrné zdi je proměnná. Příčný řez začátků a konců jednotlivých dílců je závislý na délce daného dílce a podélném sklonu zdi, přičemž je proměnná pouze výška dřívku zdi. Dilatační spára bude probíhat po celé výšce zdi a bude řešena dle detailu ve výkresové dokumentaci.

B.2.6.4.3 Druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění

Konstrukce byla zvolena vzhledem k potřebě zajištění jednouchého zajištění tělesa komunikace a stabilní platformy pro zádržný systém.

B.2.6.4.4 Postup a technologie výstavby

Jedná se o výstavbu běžnými stavebními a technologickými postupy a běžnými stavebními stroji. Realizace se předpokládá po odstranění konstrukčních vrstev komunikace a výkopových pracích na úroveň provedení MP.

B.2.6.4.5 Odvodnění

Odvodnění povrchu komunikace bude řešeno přelivy. Odvodnění prostoru za základem bude řešeno drenážním potrubím DN 150 obetonovaným drenážním betonem. V místě zdi bude na přilehlé straně komunikace přerušen trativod (drenáž) pláně silničního tělesa.



B.2.6.5 Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění je řešeno přes krajnici do okolního terénu, kde se voda vsakuje nebo je svedena do stávající vodoteče. Odvodňovací příkopy chybí nebo jsou zaneseny. Je navrženo pročištění příkopů a jejich doplnění. Příkopy jsou navrženy ve sklonu 1:1 – 1:2,5. Svahy příkopů se sklonem 1:1 budou zajištěny protierozní geomříží.

Stávající podélné propustky budou opraveny a doplněny. V rámci objektů dojde k rekonstrukci příčných propustků.

Na části komunikace v místech strmých svahů a v místech rozšíření komunikace je navržen podobrubníkový rigol, který je odvodněn do horských vpustí nebo skluzem do příkopu.

B.2.6.5.1 Propustky

Součástí objektů komunikací je i obnova stávajících příčných a podélných propustků.

U stávajících podélných propustků (převážně samostatné vjezdy) je uvažována jejich náhrada z korugovaných plastových trub z PP SN 16 odpovídajícího průměru.

U příčných propustků pod komunikací je uvažována jejich přestavba, pokud není v projektové dokumentaci uvedeno jinak.

Ve stavbě dojde k úplné rekonstrukci následujících propustků:

Propustek 1 - km 8,747

Stávající propustek je v havarijním stavu, čelo propustku je po nárazu vozidel posunuté a zborcené. Propustek bude nově z betonových trub DN 800 délky 14,5 metru. Na vtoku bude umístěn lapač splavenin, do kterého bude zaústěna přípojka z obrušnickové vpusti UV1 (odvodnění autobusového zálivu) a napojení příkopu před autobusovým zálivem. Na výtoku bude šikmé čelo. Opevnění výtoku a přilehlé části příkopu bude provedeno kamenem tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100mm z betonu C 20/25n XF3. Opevnění bude zajištěno stabilizačními prahy z C30/37 XF3.

Propustek 2 - km 9,064

Stávající propustek bude nahrazen propustkem z betonových trub DN 800 délky 14,5 metru. Nátok i výtok bude řešen bez čela šikmo seříznutou troubou a opevněním kamenem do betonu. Opevnění výtoku, nátoku a přilehlé části příkopu bude provedeno kamenem tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100mm z betonu C 20/25n XF3. Opevnění bude zajištěno stabilizačními prahy z C30/37 XF3.

Propustek 3 – km 9,201

Stávající propadlý trubní propustek DN 1000 bude přestavěn na trubní propustek z betonových hrdlových trub DN 1000 schváleného typu a délky 24,9 metru.

Nátok i výtok bude řešen bez čela šikmo seříznutou troubou a opevněním kamenem do betonu. Na nátokové straně je vzhledem ke stávajícímu stavu terénu navržena masivní plomba z prostého betonu.

Opevnění výtoku, nátoku a přilehlé části příkopu bude provedeno kamenem tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100mm z betonu C 20/25n XF3. Opevnění bude zajištěno stabilizačními prahy z C30/37 XF3.

Propustek 4 – km 9,341

Jedná se o nový propustek DN 1000 a délky 13,8 metru. Nátok je řešen vtokovým objektem s kalištěm (jímkou) s nátokovou mříží ve stropě. Výtok bude řešen bez



čela šikmo seříznutou troubou a opevněním kamenem do betonu. Opevnění výtoku, nátok a přilehlé části příkopu bude provedeno kamenem tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100mm z betonu C 20/25n XF3. Opevnění bude zajištěno stabilizačními prahy z C30/37 XF3.

Propustek 5 – km 10,236

Stávající propustek DN 1200 s kolmými čely bude nahrazen propustek DN 1200 s šikmými čely. Nátok i výtok bude řešen bez čela šikmo seříznutou troubou a opevněním kamenem do betonu. Opevnění výtoku, nátok a přilehlé části příkopu bude provedeno kamenem tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100mm z betonu C 20/25n XF3. Opevnění bude zajištěno stabilizačními prahy z C30/37 XF3.

Stávající propustky - bourání

V trase komunikace se nacházejí stávající příčné propustky. Některé z nich jsou přímo v místě přestavovaných objektů, některé jsou částečně nebo úplně zasypané. Projekt předpokládá odstranění všech stávajících příčných propustek. Pro skryté a zasypané objekty je v soupisu prací uvažována rezerva ve výkazu výměr.

Horské vpusti HV1 – HV7

Stávající odvodnění v úseku km 9,410 – 10,455 je nefunkční, nedostatečné a stávající příkopy a historické propustky jsou zanesené a zborcené.

Příkopy v daném úseku budou nahrazeny podobrubníkovými rigoly, které budou odvodněny pomocí horských vpustí HV1 – HV7. Horské vpusti převedou dešťovou vodou pod komunikací na volný terén, kde bude voda volně vsakovat.

Jsou navrženy typové „dvojité“ horské vpusti s mříží. Odvodnění bude řešeno příčným potrubím PP DN 250 SN 12. Konec potrubí musí mít zajištěnu UV stabilizaci materiálu. Vyústění bude obetonováno a opevněno kamenem do betonu dle vzorového detailu.

B.2.6.6 Tunely, podzemní stavby a galerie

B.2.6.6.1 Základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony)

Součástí záměru nejsou tunelové objekty.

B.2.6.6.2 Technické vybavení tunelu

Součástí záměru nejsou tunelové objekty.

B.2.6.6.3 Navržená technologie výstavby

Součástí záměru nejsou tunelové objekty.

B.2.6.6.4 Principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti

Součástí záměru nejsou tunelové objekty.

B.2.6.7 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

V daném úseku jsou navržena 2 servisní stání o délce 8,0 metru a šířce 2,4 metru. Tato stání budou využívána správcí komunikací k bezpečnému odstavení



servisních vozidel v úsecích se svodidly, případně mohou sloužit jako nouzové odstavné plochy pro osobní vozidla a dodávky.

B.2.6.8 Vybavení pozemní komunikace

B.2.6.8.1 Záchytná bezpečnostní zařízení

Svodidla

V místě opěrných zdí (SO 252.1 – 252.6) bude osazeno certifikované ocelové zábradlní svodidlo s úrovní zadržení H2. Svodidla bude kotveno na železobetonové monolitické římse s výškou odrazné hrany min. + 15 cm.

V místě náspů s nezpevněnou krajnicí bude osazeno ocelové svodidlo s běžnou úrovní zadržení H1.

Před zárubní gabionovou zdí SO 251.1 bude umístěno silniční svodidlo s úrovní zadržení H1 a pracovní šířkou svodidla max. 1,0 m.

Zábradlí

Podél nového chodníku pro pěší SO 134 v délce 59 metrů bude provedeno nové dopravní zábradlí s vodorovnou výplní. Výška zábradlí musí být min. 1,10 m.

B.2.6.8.2 Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

SO 191 Trvalé dopravní značení

- **Svislé dopravní značení**

Stávající dopravní značení bude vyměněno a doplněno. Předpokládané umístění je prezentováno v koordinačním situačním výkresu.

Pokud není uvedeno jinak, předpokládá se umístění na vlastní ocelové sloupky.

SDZ musí být provedeno min. s retroreflexní fólií třídy 2 a v souladu s PPK – SZ.

Dopravní značení bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. Stálé značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace ČSN 73 6110. V případě umístění SDZ u smíšené stezky pro chodce a cyklisty na chodníkové ploše je nutné umístění SDZ na místě upravit tak, aby nedošlo z zásahu do uvažované volné šířky a zároveň byla splněna podmínka vzdálenosti SDZ od vozovky.

- **Vodorovné dopravní značení**

Vodorovné dopravní značení bude provedeno nástřikem bílé barvy typ II. Návrh VDZ je součástí přílohy koordinační situace a situace pozemní komunikace.

Návrh je zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6110 a bude dále zpřesněno v rámci navazující PD. V návrhu jsou zohledněny požadavky rozhledových polí a délek rozhledů pro předjíždění a zastavení.,

VDZ bude provedeno úpravou v bílé barvě a obnoveno z plastických materiálů strojově nanášených za studena s dlouhodobou životností. Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871.

Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb. a VL 6.2.; Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru (odstup 100mm).



Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70; pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

VDZ musí být v souladu s PPK – VZ: Požadavky na provedení a kvalitu definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků na silnicích I. třídy ve správě Ředitelství silnic a dálnic.

V projektové dokumentaci jsou prezentovány návrhy trvalého dopravního značení (svislého a vodorovného) v tomto stupni projektové dokumentace a ty budou podkladem pro stanovení místní úpravy zajišťované zhotovitelem stavby a stanoveném místně příslušným úřadem po předchozím písemném vyjádření příslušného orgánu policie.

B.2.6.8.3 Veřejné osvětlení

Není řešeno

B.2.6.8.4 Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Součástí stavby bude obnova optických plašičů zvěře. Plašiče budou umístěny na směrové sloupky, případně na směrové sloupky, která budou součástí nových svodidel.

Provedení bude provedeno dle TP 130 - Zařízení odrazující zvěř od vstupu na komunikaci.

B.2.6.8.5 Clony a sítě proti oslnění

Není řešeno.

B.2.6.9 Objekty ostatních skupin objektů

B.2.6.9.1 SO 001 – Příprava území

Předmětem objektu je příprava oblasti stavby pro její realizaci. Součástí objektu je:

- kácení v rozsahu stavby
- sejmutí ornice v rozsahu stavby
- zajištění skalního masivu v km 9,260 – 9,340
- demontáže svodidel
- demontáže dopravního značení

Bourání konstrukčních vrstev vozovky a propustků, zemní práce, zajištění stavebních jam a výstavba objektů jsou náplní jednotlivých stavebních objektů. Příprava staveniště bude prováděna dle TKP kap. 2.

B.2.6.9.2 SO 431 – Přeložka nadzemního sdělovacího vedení CETIN

Sloupy v km 10,420 a 10,390 budou přeloženy mimo nově budovanou opěrnou stěnu SO 252.6 a gabionovou zdí SO251.2. Stávající dřevěné sloupy jsou v nevyhovujícím technickém stavu a budou nahrazeny novými. Následně dojde k převěšení kabelů na nový sloup. Stávající patkové sloupy budou zrušeny a



místo nich budou sloupy nové, které budou posunuty do pozemku p.č. 587/1; 331/4. v rámci toho budou převěšeny nadzemní kabely vedoucí do rozvaděče DOD766.

Uvedené práce nejsou součástí soupisu prací záměru a bude realizovány samostatně na základě smluvního vztahu mezi CETIN a Pardubickým krajem.

B.2.6.9.3 SO 483 Kabelové trasy Pardubický kraj

V celém úseku modernizované silnice budou uloženy chráničky dle podkladů investora, pro umístění vysokorychlostní sítě, která bude sloužit pro potřeby vlastníka silnice a jedná se o příslušenství silnice dle § 13, bod e) a i), a § 14, bod 3 zákona 13/1972 Sb.

Technické řešení kabelových tras bude odpovídat specifikacím uvedeným v dokumentu „Požadavky na provedení a kvalitu kabelových tras v silnicích 2 a 3 třídy a dále při přípravě a výstavbě všech liniových staveb v intravilánu i extravilánu Pardubického kraje“

Celková délka trasy	1950 m
Délka chrániček v římsách	$21,5 + 37,0 + 312 + 55 + 282 + 98 = 805,5$ m
Počet komor	3 ks

Kabelová trasa

Dle požadavků se jedná o standardní trasu s požadavky na uložení:

- 2x chránička HDPE 14/10 s UV ochranou
 - o 1x RDS PK – červená s možným potiskem RDS PK
 - o 1x REZ PK 1-n - šedá s možným potiskem REZ PK
 - o
- Ve volné trase se trubky uloží do kabelové rýhy hloubky 450 – 500 mm min. 100 mm od hrany vozovky s pískovým ložem min. 80 mm.
- Minimální krytí či hloubka kabelové trasy a tedy i hloubka výkopu platí i při vybočení nebo odbočení kabelové trasy do dalších prostor komunikace.
- V místě pod zpevněnými plochami (komunikace, chodníky) nebo v místě přechodů jiných konstrukcí (propustky, potrubí) budou trubky zataženy do chrániček HDPE 50/41 a více s hladkým vnitřním povrchem s UV ochranou. Předpokládá se umístění chráničky DN 125/80 chráněných obetonováním.
- V místech, kde by hluboký výkop porušil odvodňovací systém a následně i stabilitu násypu či zářezu, lze připustit min. krytí 200 mm. V těchto případech sníženého krytí se provádí zákryt pískového lože betonovými nebo plastovými zákrytovými deskami dle ČSN 33 2000-5-52.
- V římsách budou trubky uloženy v chráničkách Ø110/94 s hladkým vnitřním povrchem s UV ochranou. Předpokládá se umístění jedné chráničky ve vnější části římsy.
- Před zabetonováním říms musí být uložení chrániček odsouhlaseno stavebním dozorem nebo správcem stavby se zápisem do stavebního deníku.
- HDPE trubky se do chrániček v římsách zatahují z důvodu výrazné délkové roztažnosti na celou délku mostu bez přerušení v případných zatahovacích komorách. Naspojování na volnou trasu se ze stejného důvodu provede nejméně 10 m od vstupu do mostní chráničky.
- Před zásypem kabelové rýhy musí být uložení HDPE trubek a zavíčkování nebo zapění chrániček odsouhlaseno stavebním dozorem nebo správcem stavby se zápisem do stavebního deníku.



- Při zásypu rýhy se do výšky 100 mm nad horní hranu HDPE trubek položí výstražná fólie oranžové barvy. Zemina musí být při zásypu přiměřeně hutněna, aby nedošlo k propadu zeminy. Pro zpětné zásypy se předpokládá využití původní zeminy.

Komory pro optické kabely

Pro uložení spojek optických kabelů se používají plastové těsněné kabelové šachty nebo komory, kde je rovněž kabel stočen do smyčky pro vytvoření rezervy. Minimální vnější rozměr komory 800 mm, minimální hloubka komory 400 mm. Komory se umísťují podle potřeby v trase. Pro ochranu proti vandalům mají poklop zapuštěn 100 až 200 mm pod úroveň terénu a překryt zeminou. Poklopy komor musí být vodotěsné či zajištěno obdobné technické řešení zamezující vstup vody (zvon, atd). Vstup/výstup HDPE trubek a do plastových komor se provádí pouze pomocí typových vodotěsných průchodek. Nelze použít pouhé zapěnění montážní pěnou.

V řešení případně budou komory umístěny následovně:

- o km 8,50 vpravo – začátek úseku
- o km 9,80 vpravo – za zdí SO 252.3 v místě servisního stání
- o km 10,450 vpravo - konec stavby

Dokumentace

Podrobné provedení kabelových tras a chrániček na základě konkrétních komerčních výrobků bude předmětem RDS zhotovitele a bude odsouhlaseno stavebním dozorem nebo správcem stavby.

Vedení trasy, místa instalace spojek trubek HPDE a komory bude předmětem zaměření skutečného stavu ve formátu a přesnosti zaměření pro DTM kraje.a uvede se do dokumentace skutečného provedení stavby.

Před záhozem bude provedena fotodokumentace kabelových tras, přechodů, spojek a komor.

Součástí předání budou protokoly průchodnosti a protokoly tlakutěsnosti.

B.2.6.9.4 SO 801 – Inventarizace dřevin, sadové úpravy, rekultivace

Objekt byl ve stupni DUSP vyhrazen pro náhradní výsadbu náhradou za kácené dřeviny. Náhradní výsadba nebyla orgány ochrany ŽP stanovena.

B.2.6.9.5 SO 901.1 a SO 901.2 Pomocné dopravní stavby a opatření na MK

Během realizace stavby bude část objízdné trasy vedena po MK 18, Nebíčko v Dolní Dobrouči a přes stávající most ev. č. MK 18. Jedná se o nejkratší propojku mezi komunikacemi II/360 a III/3606 kolem žst. Hnátnice a logickou objízdnou trasu nutnou pro IZS a hromadnou dopravu.

Převedením dopravy dojde k prokazatelnému nárůstu intenzity dopravy na této místní komunikaci vyvolané projektem. Stávající komunikace nejsou na uvedené zatížení dimenzovány a je nutné je ve vybraných úsecích zesílit a ve vhodných místech rozšířit pro vyhnutí protijedoucích vozidel.

V celé délce úseku cca 460 m budou provedeny vyrovnávky a výplně výtluků a následně pokládka nové ložní a ohrubné vrstvy. Celkové zesílení bude 100 mm.

- o celkem 380 m
- o celková plocha cca 2090 m²
- o rozsah zesílení cca 80% - 1680 m² (plocha přibližně bez mostu a úrovňového přejezdu)



Mostní objekt ev. č. MK 18 bude na základě mostní prohlídky zesílen a zajištěn v místě spodní stavby. Stávající úložné prahy na pilotách jsou lokálně podemleté a hlavy pilot obnažené. Obnažené základy nemají bezprostřední vliv na statiku nosné konstrukce, ale při zvýšení intenzity dopravy může dojít k dalšímu sesouvání výplně pod úložným prahem a z přechodové oblasti. Před převedením dopravy na objíždnou trasu je nutné:

- **ošetřit hlavy a stativa velkopřůměrových pilot, zasypat či zabetonovat kaverny v uložení opěr.**
- **zajistit obnovou opevnění podél opěr a zpevnit patu náspu těžkým kamenným záhozem**
- **zastabilizovat svahové kužele silničního tělesa opevnění a zpevněním paty kuželů**

Součástí prací bude i zřízení nezpevněné krajnice a případná obnova VDZ v zesilovaných úsecích.

Přesná lokalizace úprav bude stanovena projektantem, zástupcem investora a správce komunikace v rozsahu odpovídajícím soupisu prací pochůzkou objíždné trasy.

Jedná se o stavební úpravy a činnosti, které dle §15 vyhl. 104/1997 Sb. a její přílohy č. 5, nevyžadují ohlášení ani stavební povolení.

B.2.6.9.6 SO 901.3 Pomocné dopravní stavby a opáření – zesílení silnic II. a III. třídy

Převedením dopravy dojde k prokazatelnému nárůstu intenzity dopravy vyvolané projektem na komunikacích s vedením objíždné trasy. Stávající komunikace nejsou na uvedené zatížení dimenzovány a je nutné je ve vybraných úsecích zesílit.

Přesná lokalizace úprav bude stanovena projektantem, zástupcem investora a správce komunikace v rozsahu odpovídajícím soupisu prací pochůzkou objíždné trasy.

Během realizace stavby bude nutné převést část dopravy ze stávající rekonstruované silnice II/360 na silnice nižší třídy. Konkrétně se předpokládá využití silnic III/3606, III/31014 a III/31017.

Převedením dopravy dojde k prokazatelnému nárůstu intenzity dopravy vyvolané projektem. Stávající komunikace nejsou na uvedené zatížení dimenzovány a je nutné je ve vybraných úsecích zesílit.

Úpravy (zesílení) budou provedeny před zahájením prací na hlavní trase II/360, tedy před přesměrováním dopravy na objíždné trasy na základě samostatných dopravně-inženýrských opatření.

Na základě prohlídky místa stavby, charakteru a rozsahu poruch a zkušeností projektanta je pro účely soupisu prací stanoven následující rozsah zesílení:

- úsek III/3606 o délce 6709 m, o celkové ploše cca 40000 m²
- zesílení realizováno v délce cca 2500 m (km 0,000 – 2,500) – celkem 13750 m²
- tj. 35% z plochy trasy

Technicky bude zesílení realizováno:

- odfrézování 40 – 60 mm stávajícího krytu
- provedení vyrovnávek, oprav a výplně výtluků.



- pokládka ložní a obrusné vrstvy. Předpoklad 60 + 40 mm.
- průměrné zesílení bude 50 mm.

Jedná se o stavební úpravy a činnosti, které dle §15 vyhl. 104/1997 Sb. a její přílohy č.5, nevyžadují ohlášení ani stavební povolení.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Součástí stavby nejsou technická a technologická zařízení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

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

B.2.8.1 Seznam použitých podkladů

Podkladem pro návrh požárně bezpečnostního řešení jsou:

- ČSN 73 0802 - Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty; ed. 2 (10/ 2020)
- ČSN 73 0804 - Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty; ed. 2 (10/2020)
- ČSN 73 0810 - Požární bezpečnost staveb – Společná ustanovení, oprava 1
- ČSN 73 0821 ed.2 - Požární bezpečnost staveb - Požární odolnost stavebních konstrukcí
- ČSN 73 0873 - Požární bezpečnost staveb – Zásobování požární vodou
- ČSN 752411 – Zdroje požární vody
- ČSN 73 0833 – Požární bezpečnost staveb – Budovy pro bydlení a ubytování; Změna 1, Změna 2
- Zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 23/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů

Uvedené právní normy a předpisy budou aplikovány v platném znění včetně aktuálních změn a doplňků.

B.2.8.2 Zhodnocení příjezdových komunikací pro požární techniku

S ohledem na charakter stavby není provedení požárního zásahu posuzováno, přístupové komunikace se nemění.

Na rekonstruované komunikaci bude zachován průjezdný profil pro požární vozidla v obou směrech (vjezdy a průjezdy musí být ve světlých rozměrech nejméně 3 500 mm široké a 4 100 mm vysoké, šířka vozovky nejméně 3 000 mm). Navrženou rekonstrukcí nejsou dotčeny stávající vnější odběrná místa požární vody či nástupní plochy

Během prací (uzavírky) komunikace II/360 v úseku stavby bude přístup pro složky IZS zajištěn po objízdných trasách. Případně bude zachován průjezd 3,0 metru pro IZS v rámci staveniště.

Rekonstrukcí stávající komunikace se nemění stávající přístupové komunikace, stávající zpevněné plochy a stávající sjezdy ze stávající komunikace ke stávajícím objektům.



Rekonstrukcí komunikace nedojde k narušení, poškození a posunu stávajících odběrných míst určených pro požární účely.

Stavba neomezuje přístup ke zdrojům požární vody, nejsou vytvářeny překážky požárním vozidlům, které by bránily zásahu či vytvářely složité podmínky pro zásah a evakuaci osob.

Výstavbu komunikace je s ohledem na přístupnost požárních vozidel nutno provádět tak, aby byla zajištěna dostupnost k nevýrobním objektům na vzdálenost alespoň 20m, výrobním objektům na vzdálenost alespoň 10 m a k objektům skupiny OB 1 na vzdálenost alespoň 50 m. Přizpůsobit je nutno těmto zásadám i stání zemních strojů bez obsluhy v dosahu, aby nevytvořili nežádoucí překážku.

Parametry, které v požárně bezpečnostním řešení nejsou uvedeny, se buď nevyskytují, nebo nejsou předmětem posouzení z hlediska bezdůvodnosti.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není řešeno. Stavba nemá při provozu energetické nároky.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není řešeno.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

B.2.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není řešeno.

B.2.11.2 Ochrana před bludnými proudy

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není řešeno.

B.2.11.3 Ochrana před technickou seizmicitou

Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není řešeno. "

B.2.11.4 Ochrana před hlukem

Nejsou řešena dodatečná opatření. Komunikace je vedena ve stávající trase.

B.2.11.5 Protipovodňová opatření

Nejsou řešena povodňová opatření.

B.2.11.6 Ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Staveniště neleží v ploše registrovaných sesuvných ani poddolovaných území.



B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

B.3.1 Napojovací místa technické infrastruktury

Neřeší se.

B.3.2 Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Neřeší se.



B.4 Dopravní řešení

B.4.1 Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

B.4.1.1 Popis dopravního řešení

Záměrem stavby je modernizace části komunikace II/360 a novostavba chodníku a nástupiště pro pěší.

Dojde k výměně konstrukčních vrstev komunikace, k zajištění jejího řádného odvodnění zpevněných ploch, jak místní komunikace, tak i nového chodníku a k doplnění součástí a příslušenství pozemní komunikace.

B.4.1.2 Bezbariérová opatření

Nový chodník je v navržen v souladu s vyhláškou vyhl. 146/2024 Sb. a návazné technické normy ČSN 73 4001 nahrazující zrušenou vyhlášku č. 398/2009 Sb.

V místech míst umožňující přecházení je obrubník chodníku snížen na 2 cm podsádku, je tak vytvořena rampa na chodník se sklonem max. 12%, místo pro umožnění přecházení musí být vyznačeno varovným pás z hmatné dlažby šířky 0,4 m. Vzhledem ke konstrukci chodníku (dlažební kostky) budou varovné a signální prvky tvořeny z přídlažbové desky, která je lemována betonovou hladkou deskou pro lemování v minimální šířce 0,25m.

V části délky chodníku je navržena přirozená vodící linie z betonového obrubníku osazeného na +8cm nad chodníkem či v místě osazení dopravně bezpečnostního zábradlí bude vodící linie zajištěna zarážkou pro slepeckou hůl.

Příčný sklon chodníku je navržen max. 2% a maximální podélný sklon je 8,33%.

Nástupní hrana autobusové zastávky bude vymezena pomocí kontrastního pásu v šířce 0,3m (šířce obrubníku nástupní hrany je 0,2m, bezbariérový obrubník) a v barevném odstínu žlutá, v celé délce nástupní hrany. Nástup je vymezen pomocí signálního pásu o šířce 0,80m ukončeného 0,5m před nástupní hranou – na hraně kontrastního pásu. Signální pás vychází z umělé vodící linie – betonové dlažby s podélnou drážkou v šíři 40cm, která je napojena na novou přirozenou vodící linii. Signální pás je navržen, jako varovné pásy, z betonové dlažby se slepeckou úpravou v barvě červená. Nástupní hrana je navržena ve výšce +20cm nad vozovkou. Nástupiště je navrženo o příčném sklonu do 2,0%. Označnick IJ4b bude umístěn 80cm od signálního pásu a 60cm od nástupní hrany. Spodní hrana označnicku bude min. 2,20m nad pochozí plochou.

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí být dle NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06. Certifikáty použitého materiálu budou předány zhotovitelem u kolaudace.

B.4.2 Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Jedná se přímo o stavbu dopravní infrastruktury – obslužnou místní komunikaci. Dopravní napojení je stávající a bude bez úprav.



B.4.3 Doprava v klidu

Doprava v klidu (parkování a odstavování vozidel) není řešena.

B.4.4 Pěší a cyklistické stezky

Součástí záměru je výstavba nového chodníku pro pěší.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

B.5.1 Terénní úpravy

Výraznější terénní úpravy jsou předmětem SO 801 - Inventarizace dřevin, sadové úpravy, rekultivace. V rozsahu stavby dojde k ohumusování a zatravnění odkryté půdy vlivem stavebních prací.

B.5.2 Použité vegetační prvky

B.5.2.1 Sadové úpravy

Sadové úpravy jsou součástí objektu SO 801 - Inventarizace dřevin, sadové úpravy, rekultivace

B.5.3 Biotechnická, protierozní opatření

Biotechnická opatření nejsou navržena.
Ke zpevnění svahů dojde ohumusováním a osetím travním semenem.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

B.6.1 Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

B.6.1.1 Ovzduší

Stavbou nedojde ke změně stávajícího stavu.

B.6.1.2 Hluk

Stavbou nedojde ke změně stávajícího stavu.

B.6.1.3 Voda

Stavbou nedojde ke změně způsobu odvodnění zpevněných ploch.

B.6.1.4 Odpady

Stavba samotná neprodukuje odpady. Realizací stavby vznikají odpady viz B.8.8



B.6.1.5 Půda

Stavba bude nově zasahovat do pozemků s ochranou ZPF a PUPFL. Záběr pozemků je z části důsledkem historického nesouladu pozemků komunikace a částečně modernizací komunikace a výstavbou opěrných zdí

B.6.2 Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Realizovaná stavba nemá vzhledem ke svému charakteru (rekonstrukce) negativní vliv na životní prostředí.

Vzhledem k jejímu rozsahu a charakteru nedojde k výraznému zásahu do životního prostředí proti stávajícímu stavu.

B.6.2.1 Ochrana dřevin

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.

Dřeviny rostoucí mimo les jsou podle ustanovení §7 odst.1 zákona o ochraně přírody chráněny před poškozováním a při výkopových pracích nesmí být poškozeny dřeviny ani jejich kořenový systém. Při výkopových pracích do 2,5m v blízkosti stromů, orgán ochrany přírody požaduje, aby byl prováděn ruční výkop. Při hloubení výkopů nesmí být porušeny kořeny o průměru větším než 2cm, jestliže to bude nezbytně nutné, tak je potřeba kořeny ostře přetnout a místa řezu zahladit. Kořeny je nutné chránit před vysycháním a před účinky mrazu. V kořenové zóně stromů nesmí být pokládány žádné kryty pokrývající povrch půdy. Stanovené podmínky vyházejí z normy ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

B.6.2.2 Ochrana památných stromů

V místě stavby nejsou památné stromy.

B.6.2.3 Ochrana rostlin a živočichů

V místě stavby není monitorován výskyt chráněných rostlin.

V místě stavby není monitorován výskyt chráněných živočichů.

B.6.2.4 Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Nedojde k přerušení ekologických funkcí nebo vazeb v krajině.

B.6.3 Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nachází v blízkosti evropsky významné lokality Vadětín – Lanšperk



B.6.4 Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Dle parametrů stavby se předpokládá, že stavba nebude předmětem zjišťovacího řízení dle zákona č.100/2001 Sb.

B.6.5 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

Není řešeno. Viz B.6.4

B.6.6 Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavba negeneruje nová ochranná pásma.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Součástí záměru není úprava nebo zásah do stávajících zařízení pro civilní ochranu (kryty CO, sirény apod.)



B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Zajištění potřebného materiálu pro realizaci je věcí zhotovitele, jeho technických a technologických zvyklostí a možností.

Navržené materiály jsou obvyklé (betonové prvky krytu, kamenivo, beton) a v širším okolí stavby relativně snadno dostupné. Možné dovozové vzdálenosti a časy jsou stanoveny v příslušných TKP a TP a zhotovitel je povinen je respektovat.

B.8.2 Odvodnění staveniště

Po dobu výstavby musí být zajištěno řádné odvedení povrchových a srážkových vod, aby nedošlo ke zhoršení fyzikálně-mechanických vlastností zemin na plochách staveniště.

Dobu, kdy nebude funkční stávající odvodnění komunikace je nutné technologií výstavby minimalizovat. Vodní režim nepříznivě ovlivňuje parametry zemin v podloží.

Zhotovitel stavby musí zabránit kontaminaci podzemních i tekoucích vod škodlivými látkami vzniklými při realizaci stavby.

B.8.3 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

B.8.3.1 Napojení na dopravní infrastrukturu

Samotné staveniště bude umístěno na uzavřené komunikaci na silnici II. třídy II/360.

B.8.3.2 Napojení na technickou infrastrukturu

Voda – bude zajištěna vlastními cisternami zhotovitele stavby

Kanalizace - bude použito chemické WC, dešťové vody během stavby se odvedou mimo stavbu

El. energie – zajištěno vlastními generátory el. energie

Telefon – použití mobilních telefonů

B.8.4 Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba bude prováděna za úplné uzavírky dotčené části komunikace. Oprava komunikace nebude rozdělena na etapy výstavby. Během stavby bude zajištěn přístup k nemovitostem. Možnosti příjezdu budou omezeny dle potřeb a technologických postupů stavby.

Technické řešení a technologické postupy stavby budou voleny tak, aby nedošlo k vlivu na okolní pozemky, případně by tento vliv byl minimalizován. Technické řešení pažení a svahování stavebních jam pro objekty komunikací, umělých staveb a sítí technické infrastruktury musí zajistit po celou dobu stavby bezpečné a stabilní zajištění tělesa pozemních komunikací.



B.8.5 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

B.8.5.1 Ochrana okolí staveniště

V průběhu stavby bude zabráněno vstupu nepovolaných osob na staveniště. Staveniště bude vhodným způsobem oploceno, popřípadě odděleno, nebo jinak zajištěno vůči veřejnosti, z důvodu zajištění bezpečnosti osob a ochrany majetku. Zhotovitel je povinen zbudovat dočasné oplocení a ochranné zábradlí v rozsahu vyplývajících z bezpečnostních předpisů a požadavků stavebního povolení. Zhotovitel je povinen po celou dobu stavby tyto zábrany udržovat. Ohrazení nebo oplocení zasahující do veřejné komunikace bude za snížené viditelnosti osvětleno výstražným červeným světlem v čele překážky. Konstrukce zábran a oplocení musí odpovídat požadavkům kap.11 a 12 TKP, Okolí stavby musí být zajištěno tak, aby nedošlo ke škodě na okolních pozemcích a objektech. Možné zdroje ohrožení např. jámy, otvory, nestabilní konstrukce musí být vždy označeny výstrahou. Veškeré vstupy na staveniště musí být označeny bezpečnostními tabulkami.

B.8.5.2 Požadavky na kácení dřevin

Stavba vyvolá potřebu kácení vzrostlých dřevin.
V rozsahu stavby bylo identifikováno 246 stromů ke kácení.
Kácení dřeviny je prezentováno v koordinační situaci.
Náhrada za kácené dřeviny bude upřesněna.

B.8.5.3 Požadavky na asanace

Nejsou.

B.8.5.4 Požadavky na demolice

Nejsou.

B.8.6 Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba vyvolá trvalé a dočasné zábory i mimo pozemky stavebníky. Zábory jsou řešeny samostatnou částí projektové dokumentace.

B.8.7 Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Vzhledem k extravilánovému charakteru komunikace nejsou řešeny



B.8.8 Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Vzniklé odpady budou zaříděny a bude s nimi naloženo v souladu s aktuální legislativou.

Odpady budou předány k likvidaci firmě k této činnosti vybavené a oprávněné.

Recyklovatelné stavební a demoliční odpady budou zhotovitelem soustřeďovány odděleně a odvezeny na schválená recyklační centra pro zpětné využití.

Doklady o nakládání s jednotlivými druhy odpadů budou předloženy v rámci závěrečné kontrolní prohlídky stavebního úřadu a budou doloženy objednateli.

Využití vybouraného materiálu

- Asfaltové vrstvy budou odfrézovány a vyzískaný materiál bude odvezen a složen na cestmistrovství Hylváty.
- Recyklovaná vrstva bude odfrézována a bude zpětně využita do směsi pro výměnu materiálu aktivní zóny.
- Vrstva penetračních makadamů bude vybourána a bude zpětně využita do směsi pro výměnu materiálu aktivní zóny.

Asfaltové směsi

Dle diagnostického průzkumu je obsah polycyklických aromatických uhlovodíků (PAU) ve vrstvách, které jsou navrženy k odstranění zaříděn do kategorie ZAS-T1, ZAS-T2 (asfaltové vrstvy) a ZAS-T4 (penetrační makadam). Materiál z obrusné vrstvy ZAS-T1, ZAS-T2 tak není odpadem a lze jej využít podle §5 a §6 vyhlášky č. 283/2023 Sb.

Materiál z podkladní vrstvy a penetrační makadam ZAS-T4 bude použit k sanaci aktivní zóny a není tak odpadem a lze jej využít podle §5 a §6 vyhlášky č. 283/2023 Sb.

B.8.9 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vzhledem k výkopům pro opěrné, zárubní zdi a zářezu komunikace se předpokládá přebytek zeminy s odvozem na trvalou deponii. Podrobná bilance zemních prací není v aktuálním stupni PD zpracována.

B.8.10 Ochrana životního prostředí při výstavbě

Zhotovitel bude během realizace stavby respektovat platnou legislativu ve vztahu k ochraně životního prostředí.

Stavba se nachází v chráněném území a v místě stavby není monitorován výskyt zvláště chráněných živočichů.

B.8.11 Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Pro zajištění bezpečnosti práce je nutno v plném rozsahu respektovat aktuálně platné předpisy o bezpečnosti práce a ochraně zdraví:

- 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.
- Zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovním prostředí
- Vyhláška ČÚBP č. 48/1982 Sb., o základních požadavcích k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších předpisů

Zhotovitel rozpracuje uvedené předpisy do závazných pravidel pro podmínky daného objektu se zvláštním přihlédnutím k:

- práci v průjezdním průřezu provozované trati nebo komunikaci,
- práci ve výškách,
- práci v ochranných pásmech nadzemních a podzemních sítí,
- manipulaci s břemeny.

Všichni pracovníci zhotovitele budou prokazatelně seznámeni s těmito pravidly, technologickým přepisem provádění prací i návody k obsluze používaných zařízení.

Všichni zúčastnění pracovníci musí používat předepsané osobní ochranné pracovní prostředky podle směrnice dodavatele vypracované na základě nařízení vlády č. 495/2001 Sb.

Před zahájením prací je nutno ověřit polohu, stav, způsob ochrany a možnost odpojení všech inženýrských sítí v prostoru staveniště, včetně podmínek správců sítí.

Výkopy musí být zajištěny proti pádu osob. Vrty musí být při přerušení prací zabezpečeny proti pádu osob provizorním ohrazením nebo dostatečně únosným zakrytím.

Je nutno dodržovat vymezení ploch určených pro činnost stavebních mechanismů a nebezpečný dosah stroje. Je zakázáno pohybovat se v blízkosti zavěšeného břemene.

Při stavebních pracích za snížené viditelnosti musí být zajištěno dostatečné osvětlení.

Všichni pracovníci zhotovitele budou s předpisy prokazatelně seznámeni a budou příslušně proškoleni.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební nebo montážní práce, zajistí vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze tehdy, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen dodržovat další požadavky kladené na bezpečnost a ochranu zdraví při práci při přípravě projektu a realizaci stavby, jimiž jsou:

- a) udržování pořádku a čistoty na staveništi,
- b) uspořádání staveniště podle příslušné dokumentace,
- c) umístění pracoviště, jeho dostupnost, stanovení komunikací nebo prostoru pro příchod a pohyb fyzických osob, výrobních a pracovních prostředků a zařízení,



- d) zajištění požadavků na manipulaci s materiálem,
- e) předcházení zdravotním rizikům při práci s břemeny,
- f) provádění kontroly před prvním použitím, během používání, při údržbě a pravidelném provádění kontrol strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí během používání s cílem odstranit nedostatky, které by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost a ochranu zdraví,
- g) splnění požadavků na odbornou způsobilost fyzických osob konajících práce na staveništi,
- h) určení a úprava ploch pro uskladnění, zejména nebezpečných látek, přípravků a materiálů,
- i) splnění podmínek pro odstraňování a odvoz nebezpečných odpadů,
- j) uskladňování, manipulace, odstraňování a odvoz odpadu a zbytků materiálů,
- k) přizpůsobování času potřebného na jednotlivé práce nebo jejich etapy podle skutečného postupu prací,
- l) předcházení ohrožení života a zdraví fyzických osob, které se s vědomím zaměstnavatele mohou zdržovat na staveništi,
- m) zajištění spolupráce s jinými osobami,
- n) předcházení rizikům vzájemného působení činností prováděných na staveništi nebo v jeho těsné blízkosti,
- o) vedení evidence přítomnosti zaměstnanců a dalších fyzických osob na staveništi, které mu bylo předáno,
- p) přijetí odpovídajících opatření, pokud budou na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující zaměstnance ohrožení života nebo poškození zdraví,
- q) dodržování bližších minimálních požadavků na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích stanovených prováděcím právním předpisem.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen určit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci ve fázi přípravy a ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou. Koordinátorem je fyzická nebo právnická osoba určená zadavatelem stavby k provádění stanovených činností při přípravě stavby, popřípadě při realizaci stavby na staveništi. Koordinátorem může být určena fyzická osoba, která splňuje stanovené předpoklady odborné způsobilosti. Právnická osoba může vykonávat činnost koordinátora, zabezpečí-li její výkon odborně způsobilou fyzickou osobou. Koordinátor nemůže být totožný s osobou, která odborně vede realizaci stavby.

B.8.12 Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Viz B.8.7

B.8.13 Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Stavbou nebude dotčena bezpečnost a plynulost provozu na přilehlých pozemních komunikacích. Zhotovitel stavby v dostatečném časovém předstihu zajistí návrh přechodné úpravy provozu na komunikaci a jeho stanovení místně příslušným silničním správním úřadem.

Značky užití k označení pracovních míst budou provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R2. Budou použity značky základní velikosti, pokud není uvedeno jinak.

B. Souhrnná technická zpráva

Modernizace silnice II/360 Lanšperk – Dolní Dobrouč

Vypracoval: Ing. Tomáš Doležal



Přenosné značky nebo dopravní zařízení, které nebudou pevně zabudovány do terénu, budou osazeny na podpěrný sloupek. Sloupek bude osazen do schváleného typu podkladních desek.

Zhotovitel musí udržovat provizorní dopravní značení ve smyslu vydaného a schváleného návrhu dopravně-inženýrských opatření během celé stavby.



B.8.14 Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízdky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

B.8.14.1 Řešení dopravy během výstavby

Během stavby bude zajištěn přístup k nemovitostem. Možnosti příjezdu budou omezeny dle potřeb a technologických postupů stavby. Vždy musí být zajištěna dostupnost pro složky IZS. DIO je navrženo ve dvou etapách. Jejich pořadí je navrženo ve směru staničení. Reálný postup prací může být odlišný.

Během celé stavby bude realizována úplná uzavírka II/360. Během II. etapy stavby (po realizaci zajišťovacích prací na mostě M18 a zesílení objízdné trasy) návrh DIO předpokládá využití místních komunikací a mostu M18 pro objízdnou trasu pro IZS, IAD a BUS. Ostatní doprava bude dále směřována po objízdné trase.

B.8.14.2 Objízdná trasa etapa I

Objízdná trasa počítá s úplnou uzavírkou křižovatky „U Nebíčka“

Objízdná trasa je navržena pro osobní vozidla a autobusy na trase Lanšperk > Hnátnice > Žampach > Letohrad

Objízdná trasa je navržena pro nákladní vozidla na trase Letohrad > II/310 > Žamberk > II/312 > České Libchavy > I/14 > Ústí nad Orlicí.

V průběhu stavby musí být zajištěn přístup k nemovitostem pro rezidenty a pro zajištění dostupnosti pro složky IZS a případně provozovny.

B.8.14.3 Objízdná trasa etapa II

Objízdná trasa počítá s dokončenou úpravou křižovatky „U Nebíčka“

Objízdná trasa je navržena pro osobní vozidla a autobusy po souběžné komunikaci III/3606 a dále po MK kolem žst. Hnátnice. MK v úseku křižovatka „U Nebíčka“ – Hnátnice bude zesílena před převedením dopravy na tuto komunikaci včetně zesílení stávajícího mostu.

Objízdná trasa je navržena pro nákladní vozidla na trase Letohrad > II/310 > Žamberk > II/312 > České Libchavy > I/14 > Ústí nad Orlicí.

V průběhu stavby musí být zajištěn přístup k nemovitostem pro rezidenty a pro zajištění dostupnosti pro složky IZS a případně provozovny.

B.8.14.4 Autobusové zastávky

Autobusová zastávka Hnátnice, křiž.k Nebíčku bude dočasně přeložena k žel. stanici Hnátnice. V místě bude zřízena provizorní zastávka z betonových panelů.

B.8.14.5 Chodníky

Stávající chodníky se v místě stavby nenacházejí.



B.8.14.6 Všeobecné poznámky k objízdným trasám a úpravám provozu

Tato dopravní opatření jsou zpracována s předstihem před zahájením stavby a jejich účelem je stanovit koncepci řešení a rozsah provizorního dopravního značení a vyvolaných úprav komunikací.

V rámci dokumentace zhotovitele bude finální návrh DIO projednán s DI-PČR a ostatními zainteresovanými orgány státní správy a účastníky a bude upraven s ohledem na momentální stav dopravy, souběhy s dalšími stavbami a dalšími souvisejícími okolnostmi.

Konkrétní postup prací včetně časového harmonogramu a podrobného návrhu DIO je součástí dokumentace zhotovitele. Ve finálním harmonogramu a návrhu DIO budou zohledněny konkrétní vlivy v aktuálním čase výstavby (přeložky sítí, návaznost na jiné stavby, aktuální dopravní situace a požadavky dotčených orgánů na DIO apod.)

Fáze a záběry stavby v jednotlivých úsecích je nutné naplánovat tak, aby omezení v křižovatkách a napojeních bylo minimální.

B.8.14.7 Opatření proti účinkům vnějšího prostředí

Nejsou navržena.

B.8.15 Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště se předpokládá na pozemcích stavby, převážně v plochách uzavřené komunikace. Vjezdy do stavby budou na koncích (čelech) stavby.

V rámci staveniště je uvažováno se zhotovením dočasných čistících zón ze silničních panelů délky cca. 15m a šířky 3m při výjezdech ze staveniště na stávající komunikace, s umístěním silničních panelů pro vytvoření dočasné parkovací plochy pro vozidla a mechanizaci stavby, případně pro ochranu inž. sítí.

Vstup nepovoláných osob na stavbu bude zamezen osazením mobilní plotové konstrukce. Konstrukce bude složená z ocelové konstrukce osazené do betonové přenosné patky. V průběhu celé výstavby bude umožněn přístup do soukromých objektů. Dočasné oplocení staveniště bude zřízeno na výšku minimálně 1,8m.

Vjezdy do oploceného staveniště se umísťují v návaznosti na příjezdovou komunikaci. Místo musí být dostatečně přehledné a bezpečné, šířka vjezdových bran činí 3,6 až 4,2m. Oblouk vjezdové komunikace musí mít dostatečný poloměr a vjezdová brána se umísťuje až v přímém úseku za obloukem pokud možno tak, aby přijíždějící dopravní prostředek zastavující před vraty stál mimo veřejnou komunikaci. Všechny vstupy a vjezdy se označují výstražnými tabulkami s textem „Nepovoláným vstup zakázán“

B.8.16 Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Realizace stavby se předpokládá v letech 2026-2027.

Vzhledem k časové a technologické náročnosti stavby (pažení, umělé stavby zdi apod.) se předpokládá využití částí dvou stavebních sezon – celkem 13 měsíců.



B.8.16.1 Shrnutí

Uvedený záměr je předběžný. Přesné rozdělení etap realizace stavby je odvislé od možnosti zahájení stavebních prací v konkrétní stavební sezóně (klimatické podmínky, výběr zhotovitele, související stavby, DIO apod.)

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Není řešeno.

V Hradci Králové 9/2025

Ing. Tomáš Doležal