

AUTORIZACE

ČÍSLO PARE

ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

**Modernizace silnice II/366 Pohledy - křižovatka s I/43 - II. etapa**

název akce

**B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

stavební objekt

Pardubický kraj Komenského náměstí 125 532 11 Pardubice objednatel	spolupráce
ÚSEK SILNICE II/366 místo stavby	PARDUBICKÝ kraj



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

<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b> výkres	měřítka	PDPS stupeň
--	---------	----------------

ING. MILOŠ BURIANEC kontroloval	ING. DAVID JANEČKA hlavní inženýr projektu 	A006/20 číslo zakázky	<b>B.1</b> číslo přílohy
ING. DAVID JANEČKA zodpovědný projektant 	ING. DAVID JANEČKA zpracoval 	09/2020 datum	

## OBSAH

Obsah .....	2
B.1. Popis území stavby.....	3
B.2. Celkový popis stavby.....	8
B.2.1. Celková koncepce řešení stavby.....	8
B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	15
B.2.3. Celkové technické řešení.....	16
B.2.4. Bezbariérové užívání stavby .....	19
B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby .....	20
B.2.6. Základní charakteristika objektů .....	20
B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	29
B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	29
B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana .....	29
B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	30
B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	30
B.3. Připojení na technickou infrastrukturu .....	30
B.4. Dopravní řešení .....	30
B.5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	31
B.6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	31
B.7. Ochrana obyvatelstva .....	34
B.8. Zásady organizace výstavby .....	34
B.9. Celkové vodohospodářské řešení .....	34

## **B.1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY**

### **a. Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území**

Stavební pozemek je dán stávající polohou pozemní komunikace, jedná se o modernizaci stávající pozemní komunikace. Předchozí studie pro vyhledání trasy nebyla provedena. Stavba prochází extravilánovým úsekem, intravilánem obce Sklené a lokalitou Pohledy Samoty.

### **b. Údaje o souladu s územním rozhodnutím, veřejnoprávní smlouvou o umístění stavby, územním souhlasem**

Stavba je navržena v souladu s vydaným územním rozhodnutím č.j. MBnS-231/2019, které nabylo právní moci dne 7.3.2019.

Stavba je navržena v souladu s vydaným stavebním povolením č.j. 64728-19/OD-dir/8677-2019(Sr/132), které nabylo právní moci dne 21.12.2019.

Stavebně-technické a konstrukční podmínky jsou zapracovány do PD dílčích objektů. Zařízení staveniště bude umístěno na částech pozemků dotčených stavbou.

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

Návrh stavby je v souladu s Územním plánem Sklené a Územním plánem Pohledy.

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

Proběhla analýza archivních vrtů podél trasy, které jsou dostupné na České geologické službě – útvar Geofond.

Vrt cca v km 4,750 (ID 731324) byl prováděn za účelem hydrogeologické zkoušky a měření. Byl zjištěn minimální koeficient filtrace  $2,30 \times 10^{-6}$  m/s.

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

- Mapový podklad „Polohopisné a výškopisné zaměření lokality Silnice II/366 Pohledy – křižovatka s I/43“ v měřítku 1:500 zájmového území silnice zpracované firmou RSGeo-pro s.r.o. v prosinci roku 2016.
- Digitální model terénu s rastrem bodů 1x1 m zpracované firmou RSGeo-pro s.r.o. v prosinci roku 2016.
- Dopravní průzkum – dopravní údaje
  - Stanoveno odborným odhadem bez sčítání (převzato z podkladů z <http://www.scitani2016.rsd.cz> z roku 2016). Počet těžkých nákladních vozidel TNV je 79 za 24 hodin. Intenzita všech vozidel je 657 voz/24hod. Třída dopravního zatížení V – lehké. Podle investičního záměru poskytnutého objednatelem bude modernizace silnice navržena dle TP 170 na TDZ IV – střední, návrhová úroveň porušení D1-N.
- Podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum s vyhodnocením seismicity území a účinku poddolování

- Hydrogeologický průzkum s vyhodnocením seismicity nebyl proveden. Stavba se nenachází v poddolovaném území. Stavba se dotýká DVT - IDVT 10440257 (Sklenský potok).
- Podrobný korozní průzkum
  - Nebyl proveden, není vyžadován.
- Diagnostika vozovky a doporučení opravy na vybraném úseku silnice zpracované firmou IMOS BRNO, a.s. v dubnu roku 2017.
- katastrální mapa zájmového území
- Vyjádření správců inženýrských sítí o jejich existenci
- Dendrologický průzkum, inventarizace dřevin; Ing. Lenka Hladíková
- Biologický průzkum,
  - Na základě požadavku OŽP Svitavy byl proveden Biologický průzkum a následné hodnocení, přednostně zaměřené na zjištění výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a vlivu realizace záměru na zájmy chráněné částí druhou, třetí a pátou zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Biologické hodnocení provedl RNDr. František Bárta v období červen až srpen 2018
- Pedologický průzkum,
  - Byl proveden v rámci vynětí ze ZPF
- Prohlídka místa stavby projektantem – prozkoumání řešeného území, vyhotovení fotodokumentace stávajícího stavu.
- Závěry z pracovních jednání v průběhu zpracování dokumentace.

**f. Ochrana území podle jiných zvláštních předpisů – památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, poddolované území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.**

#### Rozsah dotčení

- Dálkový migrační koridor
- Migračně významné území
- ÚSES – lokální biokoridor LK4
- nadregionální biocentrum 47 Boršov – Loučeňský les
- Stavbou jsou dotčena ochranná pásma níže uvedených inženýrských sítí.
- Stavba se nachází severně od hranice ochranného pásma II. stupně vodního zdroje Březová nad Svitavou (OPVZ Březová)

#### Inženýrské sítě:

- Návrh modernizace komunikace zasáhne do ochranného pásma stávajícího vodovodního vedení, dále do ochranného pásma podzemních sítí elektronické komunikace a silového vedení NN a VN, nadzemního silového vedení NN a VN.

#### *Ochranná pásma:*

#### **Pozemní komunikace (zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.)**

- dálnice, rychlostní silnice, rychlostní místní komunikace – 100 m od osy přilehlého jízdního pruhu
- silnice I. třídy a ostatní místní komunikace I. třídy – 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pruhu

- silnice II. nebo III. třídy a místní komunikace III. třídy – 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pruhu

#### **Vodovody a kanalizace zákon č. 274/2001 Sb.**

- vodovodní řád do průměru 500 mm včetně – 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- vodovodní řád nad průměr 500 mm – 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- kanalizační stoka do průměru 500 mm včetně – 1,5 m
- kanalizační stoka nad průměr 500 mm – 2,5 m

#### **Elektrická zařízení – zákon č. 458/2000 Sb.**

- Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany.
  - u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně - pro vodiče bez izolace 7 m, pro vodiče s izolací základní 2 m, pro závěsná kabelová vedení 1 m,
  - u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně - pro vodiče bez izolace 12 m, pro vodiče s izolací základní 5 m,
  - u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m,
  - u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m,
  - u napětí nad 400 kV 30 m,
  - u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
  - u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.
- Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídící, měřící a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu.
- Nadzemní vedení nízkého napětí (do 1 kV) není chráněno ochranným pásmem. Při činnostech v jeho blízkosti (práce v blízkosti) je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 ed. 2.

#### **Dotčené inženýrské sítě:**

- Při realizaci stavby budou dodrženy požadavky správců sítí.
- Jejich vyjádření projektant na vyžádání předá vybranému dodavateli stavby před zahájením zemních prací.
- Investor nebo dodavatel zajistí před zahájením zemních prací vytyčení a prověření všech stávajících inženýrských sítí jejich správci, vytyčení musí být řádně zaznamenáno ve stavebním deníku.
- 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.

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

#### **g. Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Úsek řešené silnice II/366 se nenachází v poddolovaném ani záplavovém území.

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

- Vliv na okolí hodnotí biologický průzkum a následné hodnocení, přednostně zaměřené na zjištění výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a vlivu realizace záměru na zájmy chráněné části druhou, třetí a pátou zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Biologické hodnocení provedl RNDr. František Bárta v období červen až srpen 2018. Stavebními úpravami komunikace nedojde ke změně vlivu na okolní stavby a pozemky.

- Při terénním průzkumu a následném zpracování hodnocení záměru „Modernizace silnice II/366 Pohledy křižovatka s I/43 byl zjištěn výskyt tří zvláště chráněných druhů živočichů. Realizace záměru nebude mít negativní vliv na tyto druhy. Na ostatní druhy živočichů, rostlin a jejich biotopy zjištěné v ploše realizace projektu bude mít akce dočasně mírně negativní vliv, a to při přípravě a vlastní realizaci záměru. Při přípravě, realizaci, po ukončení prací a při následném využívání bude trvat mírně negativní vliv na krajinný ráz spočívající v lokální změně uspořádání krajinné zeleně. Tento vliv bude zprvu negativní, avšak v dlouhotrvajícím časovém horizontu bude neutrální až mírně pozitivní.
- Při realizaci akce dojde k dočasnému oslabení funkcí významného krajinného prvku a prvků ÚSES, především lokálního biokoridoru LK4 ,kterým silnice prochází. Po ukončení prací bude tento vliv neutrální.
- Navrhovaný záměr spočívá v realizaci oprav komunikace č. II/366 v úseku Pohledy – křižovatka s I/43, a to ve výměně jejího povrchu a úprav krajnic, včetně úprav příkopů, propustků a vnějších svahů nutných pro zajištění dlouhodobé funkčnosti komunikace. Záměr bude mít mírně negativní vliv na zájmy chráněné zákonem. Konkrétně na §6 zákona, neboť bude dočasně snížena funkčnost významného krajinného prvku, §7 zákona, neboť bude nutné odstranit část vzrostlé zeleně, § 12 zákona, neboť bude mírně pozměněna struktura krajinné zeleně a § 46 odst. 2, neboť bude zasahováno do ochranného pásma památného stromu. S ohledem na veřejný zájem v podobě oprav veřejné komunikace a tím zvýšení její provozní bezpečnosti a trvale nedotčení zájmů chráněných zákonem je projekt za dodržení navrhovaných zmírňujících opatření realizovatelný.
- Ochrana okolí stavby je uvažována v průběhu výstavby, tyto opatření budou řešeny v rámci dalšího stupně PD.
- Nedojde ke zhoršení odtokových poměrů v území.

#### **i. Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

##### **Asanace**

- Stavba nevyvolá potřebu asanací.

##### **Demolice objektů**

- V rámci stavby bude provedeno frézování hutnějších asfaltových vrstev, případně vybourání stávající konstrukce vozovky z důvodu požadavků technologie rekonstrukce vozovky dle zpracované diagnostiky.

##### **Kácení dřevin**

- V rámci stavby bude pokáceno 185 dřevin a porostních skupin, které se nacházejí podél silnice II/366. Kácení vzrostlých stromů je blíže specifikováno v SO 801 Kácení stromů (příloha D.6). Závazná stanoviska obcí ke kácení byla doložena k územnímu řízení. Pravomocné územní rozhodnutí povoluje zároveň kácení dle SO 801.

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

Pozemky ZPF a LPF, které jsou dotčeny trvalým zábořem stavby, byly řešeny v rámci DUR a byly vyjmuty.

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

Jedná se o modernizaci stávající silnice. Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturou zůstane zachováno.

V případě úpravy nivelety nebo výškového řešení komunikace (max.  $\pm 0,10$  m) z důvodu odvodnění nebo odstranění závady komunikace dojde k výškovému vyrovnání přilehlé obruby, připojeného sjezdu nebo napojené komunikace v nezbytné šíři. Materiál povrchu se zachová stávající. Chodníky se pouze předláždí a výškově vyrovnají stávající dlažbou, pokud to technický stav dlažby umožní.

Veškeré povrchové znaky vodovodu a šachet se výškově vyrovnají na nově navrhovanou úroveň povrchu vozovky. Stávající uliční vpusti budou přemístěny do vyhovujících poloh.

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

### Související a podmiňující investice

- Výstavba „Modernizace II/366 Pohledy (včetně průtahu obcí) – Křenov křižovatka s II/368“ – musí být zahájena před započítím předmětné akce, kvůli vybudování SO 902, více viz příloha B.8
- Výstavba „Modernizace silnice II/366 Pohledy – křižovatka s I/43 – I. ETAPA“
- Výstavba křižovatky I/43 s II/366 dle projektu ŘSD „I/43 Hradec nad Svitavou - Lačnov“

### Vyvolané investice (investor pardubický kraj)

- V případě úpravy nivelety nebo výškového řešení komunikace (max.  $\pm 0,10$  m) z důvodu odvodnění nebo odstranění závady komunikace nastane:
  - Výšková úprava přilehlých chodníků, sjezdů a napojení komunikací v nezbytné šíři. Materiál povrchu chodníků, sjezdů a napojovaných komunikací se zachová stávající. Obrubníky na konci životnosti se vymění za nové. Chodníky se pouze předláždí a výškově vyrovnají stávající dlažbou, pokud to technický stav dlažby umožní.
  - Výšková úprava prvků technické infrastruktury (povrchových znaků vodovodu), přemístění uličních vpustí do vhodnějších poloh, případně jejich zrušení a nahrazení jiným způsobem odvodnění.
- V rámci modernizace dojde k výstavbě nástupiště u zastávek autobusové hromadné dopravy. Viz jednotlivé stavební objekty řady 100.
- Rozšíření silničního tělesa, které je generováno modernizací odvodnění – silničních příkopů, vyvolá potřebu posunu stávajícího nadzemního vedení NN v km 3,900 – 4,730. Viz SO 401 Přeložka nadzemního vedení NN.
- Rozšíření silničního tělesa, které je generováno modernizací odvodnění – silničních příkopů, vyvolá potřebu výškového přeložení stávajícího podzemního vedení VN v km KM 4,242 - 4,320, 4,403 - 4,430, 4,470 - 4,620. Viz SO 403 Přeložka kabelového vedení VN.
- Rozšiřování a zásahy do silničního tělesa si vyžádají ochranná opatření silových a sdělovacích vedení. Viz SO 402 Opatření v průběhu stavebních úprav u sdělovacích kabelů a podzemního el. vedení.
- Modernizace odvodnění a rozšíření silničního tělesa vyvolají přeložky plotů v lokalitě Pohledy – Samoty v km 4,960 – 5,110. Viz jednotlivé stavební objekty řady 100.
- Nivelační body, podrobněji v jednotlivých SO řady 100.
- Kácení vzrostlé zeleně a náhradní výsadba, podrobněji v jednotlivých SO řady 800.

**m. Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí**

Seznam pozemků dle katastru nemovitostí je uveden v samostatné příloze F.1 Majetkoprávní elaborát dokumentace DSP.

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

Pozemky, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo jsou patrné z přílohy F.1 Majetkoprávní elaborát dokumentace DSP.

**o. Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření**

Není definováno.

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

Jedná se o modernizaci stávající silnice. Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturou zůstane zachováno. Připojení zhotovitele stavby ke zdroji elektrické energie z veřejné sítě nebo jiným způsobem (např. dieselagregáty nebo jiné mobilní centrály).

## **B.2. CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **B.2.1. CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY**

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

Jedná se o modernizaci stávající komunikace.

**b. Účel užívání stavby**

Stavba bude užívána k provozu.

**c. Trvalá nebo dočasná stavba**

Trvalé užívání objektů stavby.

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

Na stavbu je vydáno pravomocné územní rozhodnutí ze dne 7.3.2019 pod číslem jednací MBnS-231/2019.

Na stavbu je vydáno pravomocné stavební povolení č.j. 64728-19/OD-dir/8677-2019(Sr/132), které nabylo právní moci dne 21.12.2019.



Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace ve stávajícím trasování s drobnými korekcemi výškového vedení a úpravou šířkového uspořádání. Výjimky s odchylným řešením nebyly vydány.

**e. Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, způsob vypořádání podmínek a požadavků vyplývajících ze stavebního povolení příp. dalších povolení a ze závazných stanovisek orgánu životního prostředí**

Stavebně-technické a konstrukční podmínky jsou zapracovány do PD dílčích objektů. Jednotlivá stanoviska a vyjádření jsou uvedena v dokladové části DSP.

Požadavky na provádění stavby ze stavebního povolení musí zajistit zhotovitel:

Pro provedení stavby se stanoví tyto podmínky:

1. Stavba je povolena dle projektové dokumentace, kterou vypracovala firma **DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ,s.r.o., Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové, IČ:27466868**, ověřené ve stavebním řízení, která je přílohou tohoto rozhodnutí. Případné změny oproti projektu nesmí být provedeny bez předchozího povolení stavebního úřadu.
2. Při provádění stavby je nutno dodržet předpisy týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích zejména vyhlášku č. 324/1990 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích § 18 odst. 3 a dbát o ochranu zdraví osob na staveništi.
3. Při stavbě budou dodržena ustanovení vyhlášky č. 137/1998Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu, která upravuje požadavky na provádění staveb.
4. Stavba bude dokončena nejpozději do **31.12.2021**.
5. Stavba bude prováděna dodavatelsky oprávněnou právnickou nebo podnikající fyzickou osobou.
6. Při provádění stavby budou dodrženy příslušné technické normy a předpisy, zejména ČSN 73 6101, ČSN 73 6110, ČSN 73 6201, ČSN 73 6242, ČSN 73 6206, ČSN 73 6822, ČSN 73 3050.
7. Stavebník zajistí vytyčení prostorové polohy stavby podle projektu stavby organizací či osobou k tomu oprávněnou.
8. Na stavbě bude veden stavební deník. Za odborné vedení a provádění stavebních prací bude zodpovídat osoba pověřená zhotovitelem prací a její jméno bude uvedeno ve stavebním deníku.
9. V terénu je stavebník povinen viditelně označit hranice odsouhlaseného záboru a zabezpečit jeho nepřekročení. Nesmí být dotčeny pozemky, ke kterým nemá stavebník právo.
10. Stavebník uvědomí nejméně 15 dnů předem správce sítí o zahájení zemních a stavebních prací, dotýkajících se těchto zařízení.
11. Před zahájením prací požádá stavebník správce podzemních sítí o jejich vytyčení. O vytyčení musí být sepsán vytyčovací protokol.
12. Pracovníci, kteří budou provádět práce, budou prokazatelně seznámeni s polohou stávajících inženýrských sítí. Přesnou polohu podzemních sítí je nutno ověřit ručně kopanými sondami.
13. Zemní práce prováděné v ochranném pásmu inženýrských sítí budou prováděny výhradně ručním způsobem. Odkryté zařízení bude řádně zabezpečeno proti poškození nepovolanou osobou. Bez ochrany podzemního zařízení nesmí být tato pojižděna těžkými vozidly a prováděno patkování vozidel nebo mechanismů. Bez souhlasu správce podzemních zařízení nesmí být snižována či zvyšována vrstva zeminy nad tímto zařízením.
14. Každé případné poškození podzemních zařízení je nutno neprodleně ohlásit příslušnému správci sítí.

15. Před záhozem odkrytého podzemního zařízení musí být přizván příslušný zástupce správce sítě ke kontrole, zda nebylo zařízení viditelně poškozeno a zda byly dodrženy stanovené podmínky. O provedení kontrole musí být sepsán protokol, který je stavebník povinen předložit při kolaudačním řízení.
16. Při provádění prací nesmí dojít k poškození či znečištění sousedních komunikací. Budou učiněna taková opatření (před výjezdem ze staveniště), aby k tomuto znečišťování a poškozování nedošlo. V případě, že k takovému znečištění či poškození dojde, musí stavebník neprodleně zajistit uvedení do původního stavu.
17. Odpady vzniklé realizací stavby musí být roztříděny do druhů a kategorií. S odpady je nutné nakládat v souladu s ustanovením zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a předpisy souvisejícími. Vybourané hmoty a přebytečný materiál, který nebude možno využít na staveništi, bude odvážen na řízenou skládku, jejíž režim to umožní.
18. Před zahájením výkopových prací je třeba obnovit a opatřit si veškerá vyjádření o podzemních vedení, zařízení, sítí a domovních přípojkách, které se mohou nacházet v zájmovém území stavby a požádat u příslušných správců o vytýčení těchto zařízení.
19. Při provádění prací je třeba si počínat tak, aby vlastníkům sousedních nemovitostí nebyla způsobena škoda, zejména dbát, aby nedocházelo k neodůvodněnému omezení jejich práv a právem chráněných zájmů, k nadměrnému znečišťování okolí stavby, ničení zeleně a k nepořádku na staveništi. Stavební práce musí být prováděny tak, aby přístup a příjezd k sousedním nemovitostem byl co nejméně omezován.
20. **Skutečné provedení stavby bude do vydání kolaudačního rozhodnutí zaměřeno oprávněnou osobou nebo organizací.**
21. Při stavbě budou respektována vyjádření majitelů a vlastníků inženýrských sítí a zařízení, která budou dotčena stavbou.

Dále vyplývají další požadavky pro provádění stavby dotčených orgánů z jednotlivých vyjádření, které byly přílohou dokumentace pro stavební povolení. A jsou uvedeny v příloze E - Dokladová část.

Při uzavírce sil. II/366 musí být tato skutečnost oznámena Regionálnímu středisku vojenské dopravy Hradec Králové, Velké náměstí 33, Hradec Králové minimálně 3 týdny předem včetně navržených objízdných tras k provedení zvláštních opatření.

Podmínky Povodí Moravy, s.p. týkající se zajištění obnovy opevnění vodoteče v místech zásahu jsou zapracovány do PD. V rámci stavby bude provedeno pročištění stávajících příkopů povrchového odvodnění komunikace.

Podmínky společností ČEZ distribuce, a.s. a CETIN, a.s. byly zapracovány v rámci SO 401, SO402 a SO 403.

Podmínky ALT Pohledy s.r.o. řeší SO 403.

Podmínky SUS Pk jsou zapracovány v rámci SO řady 100.

#### **f. Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby - návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.**

Předmětem stavby je obnovit, v rámci možností zlepšit parametry, sjednotit šířkové uspořádání řešeného úseku silnice II/366 včetně souvisejících objektů.

V řešeném úseku silnice II/366 je dle stávajícího technického stavu vozovky navrženo frézování stávajících krytových vrstev, recyklace za studena na místě s lokálními opravami a sanacemi krajů v celé délce řešeného úseku a následné položení dvou nových krytových vrstev. Šířkové uspořádání vozovky vychází z min. šíře 6 m v obrusné vrstvě vozovky s rozšířením ve směrových obloucích.

Je navržena modernizace odvodnění a vybavení komunikace. Propustky a nefunkční odvodňovací zařízení s ukončenou životností budou obnoveny v původních parametrech. Stávající vyhovující propustky budou pročištěny a dojde k jejich případné výškové a směrové úpravě.

Řešený úsek komunikace má na silnici II/366 rozsah dle provozního staničení, viz níže:

ÚSEK	PROVOZNÍ STANIČENÍ [km]	STANIČENÍ V PROJEKTU [km]	DÉLKA [m]	ŠÍŘKA VOZOVKY [m]
Část intravilánu Sklené a extravilán Sklené - Pohledy	9,82841 - 13315	2,470 – 5,95659	3486,59	6,0

ÚSEK KOMUNIKACE SILNICE III/366	KATEGORIE, CHARAKTERISTIKA PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ	ŠÍŘKA VOZOVKY	TYP PŘÍČNÉHO USPOŘÁDÁNÍ
		[M]	
KM 2,470 – 4,020 SKLENÉ - INTRAVILÁN	MODIF. MO-/6,5/50	6,0	SMĚROVĚ NEROZDĚLENÁ
KM 4,020 – 5,956 59 EXTRAVILÁN	MODIF. S6,5/50	6,0	SMĚROVĚ NEROZDĚLENÁ

Návrhová modifikovaná kategorie S6,5/50 vychází ze stávající kategorie a výhledových intenzit dopravy. Pro Modernizaci silnice II/366 byla zvolena odvozená kategorie s následujícím šířkovým uspořádáním silnice:

Volná šířka 7,0 m

Celková šířka asfaltové plochy 6,0 m

2 x jízdní pruh 2 x 2,75 m

2 x vnější vodící proužek 2 x 0,25 m

2 x vodící čára 2x 0,125 m (je součástí šířky vodícího proužku)

zpevněná krajnice 2 x 0,00 m

nezpevněná krajnice 0,75 m v místě osazení směrového sloupku

Rozšíření jízdních pruhů ve směrových obloucích je navrženo dle vlečných křivek směrodatného vozidla a stávajících šířkový poměrů.

#### Základní údaje o provozu na PK:

Stanoveno odborným odhadem bez sčítání (převzato z podkladů z <http://www.scitani2016.rsd.cz> z roku 2016). Počet těžkých nákladních vozidel TNV je 79 za 24 hodin. Intenzita všech vozidel je 657 voz/24hod. Třída dopravního zatížení V – lehké. Podle investičního záměru poskytnutého objednatelem bude modernizace silnice navržena dle TP 170 na TDZ IV – střední, návrhová úroveň porušení D1-N.

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-4260)															.... 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	73	9	4	9	3	9	19	1	7	7	141	507	9	657				
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV				
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	90	11	5	11	4	11	22	1	9	9	173	550	8	731				
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	30	4	1	4	1	3	12	0	3	3	61	399	11	471				
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV						
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											17	80						
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											16	73						
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV				
Hodnota TNV	voz/den														79				
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem				
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											406	106	13	525				
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											70	7	2	79				
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											39	12	2	53				
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem				
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											74	10	5	2	3	94		
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS				
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy	-											0.84	0.00	0.00	56.44				
Intenzita cyklistické dopravy															C				
Cyklistická doprava	cyklo/den														13				

**g. U změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu, případně stavebně historického a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí**

V rámci DUR byl vyhotoven diagnostický průzkum vozovky na vybraném úseku silnice II/366 spočívající ve vizuální prohlídce s grafickým záznamem a fotodokumentací poruch, měření průhybů a posouzení únosnosti vozovky, jádrových vývrtech, vrtaných sondách a rozborech asfaltové směsi a podložní zeminy. Dále byl proveden georadarový průzkum vozovky. Posouzení parametrů vozovky je provedeno podle technických podmínek TP87. Byly stanoveny výstupní parametry k hodnocení konstrukce vozovky.

Vyskytující se poruchy:

Kaverny, ztráta asfaltového tmelu, hloubková koroze, výtluky v obrusné vrstvě a krytu, vysprávk, mozaikové trhliny, trhliny úzké podélné a příčné, trhliny široké podélné a příčné, trhliny rozvětvené podélné a příčné, síťové trhliny, olamování okrajů vozovky, nepravidelné hrboly, plošná deformace vozovky, zanesení příkopů, zvýšená nepevněná krajnice.

Stav povrchu vozovky dle TP 87 je hodnocen klasifikačním stupněm 5 – havarijní.

Podrobně viz. příloha F.5 Diagnostický průzkum.

**h. Ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod.**

Na trase se v blízkosti silnice nachází památný strom Tis obecný červený „U Havlů“ rostoucího na pozemku p.č. 226. Stavba prochází jeho ochranným pásmem. K územnímu řízení bylo doloženo závazné stanovisko OŽP Svitavy, ve kterém je uveden souhlas s realizací stavby za dodržení následujících podmínek:

1. Stavba může být realizována pouze v souladu s projektovou dokumentací doloženou Městskému úřadu Svitavy, odboru životního prostředí, spolu se žádostí o vydání tohoto závazného stanoviska dne 17. 10. 2018, zpracovatel společnost Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o., Hradec Králové (hlavní projektant Ing. David Janečka);

2. V ochranném pásmu památného stromu budou zemní práce prováděny ručně a budou provedena opatření ke zmírnění vlivu stavby na památný strom;
3. Při provádění prací bude zajištěn odborný dozor;
4. Průběh prací v ochranném pásmu památného stromu bude zfotodokumentován a bude pořízen zápis (odborný dozor popíše průběh prací a výsledek);
5. V případě poranění přítomných kořenů budou tyto ošetřeny přípravky k ošetření ran (např. přírodní fermeže a fermežové barvy nebo např. Balakryl, Latex s přídavkem fungicidních látek);
6. Veškeré práce budou prováděny za optimálních povětrnostních podmínek, tj. mimo období mrazů, sucha a vysokých teplot. V případě, že dojde k obnažení kořenů, budou tyto ochráněny před vysycháním a před účinky mrazu. Přítomné kořeny budou neprodleně přikruty zeminou a zality. Pokud to nebude možné, budou kořeny překryty materiály udržujícími vlhkost a zabraňujícími působení slunce a mrazu. Kořeny v rýhách budou omotány nasákovou textilií, zvlhčeny a obaleny materiálem bránícím výparu (fólií);
7. Zahájení prací bude oznámeno nejméně pět pracovních dnů předem Městskému úřadu Svitavy písemně nebo elektronicky (e-mail radnice@svitavy.cz ).

**i. Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Celkové množství srážkových vod odváděných z komunikace se rozšířením vozovky významně nezvýší.

Odpadní stavební materiály a prvky budou vytrženy podle povahy a buď odvezeny na skládku stavební sutě nebo k recyklaci. Veškerý odpad ze stavební činnosti při realizaci stavby bude důsledně zařazen podle druhu a kategorie dle vyhl. 93/2016 Sb.. Odpad bude vytržěn a zneškodněn odpovídajícím vhodným způsobem. Odpad bude předán a následně likvidován pouze oprávněné osobě podle zákona č.185/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, oprávněnou osobou k odpadům dle jejich povahy. Původce odpadu vytrhne odpad tak, aby bylo možné jeho maximální množství předat k recyklaci.

Materiálové využití odpadů má dle zákona č. 185/2001 Sb. (zákon o odpadech) přednost před jejich likvidací. Čistý stavební odpad bude předán k recyklaci v plném rozsahu. Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb.

Po dobu výstavby je za původce odpadu ve smyslu zákona považován dodavatel stavby. Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhl. 93/2016 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 93/2016 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 93/2016 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Níže je uveden předběžný výčet odpadů vzniklých při provádění a provozu stavby, odpady budou likvidovány v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech. Odpad je zařazen dle katalogů odpadů vyhlášky MŽP ČR č. 93/2016 Sb., je uveden návrh jejich zneškodnění:

17 01 01 Beton

- betony budou odvezeny na skládku stavební suti, případně na drtičku
- 17 02 01 Dřevo  
Dřevo bude odvezeno na skládku (recyklace nebo spálení)
- 17 02 03 Plasty  
Plasty budou odvezeny na příslušnou skládku
- 17 03 01 Asfaltové směsi obsahující dehet
- 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (asfaltobeton – stávající zpevněných ploch)  
asfaltové materiálové zbytky zlikvidovány v rámci tříděného odpadu s asfaltovými materiály
- 17 04 Kovy (včetně jejich slitin)  
Kovy budou odvezeny na skládku
- 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené od číslem 17 05 03  
Vytěžená zemina a kamení budou odváženy na řízenou skládku
- 17 05 06 Vytěžená hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05  
Vytěžená hlušina bude odvážena na řízenou skládku
- 17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03
- Vytěžené směsné stavební a demoliční odpady budou odváženy na řízenou skládku.

#### **j. Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Předpokládaný termín realizace výstavby je nejdříve v roce 2021 a je vázaný na časový rámec výběru zhotovitele a vypořádání majetkoprávních vztahů.

##### **Zahájení**

Předpokládaná realizace stavby je v roce 2021 (konkrétnější termín není v současnosti znám). Výstavba akce „Modernizace silnice II/366 Pohledy – křižovatka s I/43 – II.etapa“ je podmíněna zahájením realizace akce „MODERNIZACE SILNICE II/366 POHLEDY (VČETNĚ PRŮTAHU OBCÍ) - KŘENOV KŘIŽOVATKA S II/368 - I. ETAPA“

##### **Etapizace a uvádění do provozu**

Stavba bude provedena po etapách, členění dle stavebních objektů:

1. Etapa A: úplná uzavírka silnice II/366 (průjezd možný vozidlům s povolením stavby) - SO 103 SILNICE II/366 EXTRAVILÁN SKLENÉ – POHLEDY  
KM 4,740 00 – 5,956 59
2. Etapa B: úplná uzavírka silnice II/366 (průjezd možný vozidlům s povolením stavby) - SO 103 SILNICE II/366 EXTRAVILÁN SKLENÉ – POHLEDY  
KM 4,020 00 – 4,740 00
3. Etapa C: úplná uzavírka silnice II/366 (průjezd možný vozidlům s povolením stavby) – SO 102 SILNICE II/366 INTRAVILÁN SKLENÉ  
KM 3,460 – 4,020 00
4. Etapa D: úplná uzavírka silnice II/366 (průjezd možný vozidlům s povolením stavby) – SO 102 SILNICE II/366 INTRAVILÁN SKLENÉ  
KM 2,470 - 3,410
5. Etapa E: úplná uzavírka silnice II/366 (průjezd možný vozidlům s povolením stavby) – SO 102 SILNICE II/366 INTRAVILÁN SKLENÉ – točna BUS  
KM 3,410 - 3,460  
Nejpozději v rámci etapy E dojde k provedení náhradní výsadby v celém úseku (SO 802)

Z hlediska časové posloupnosti jednotlivých etap je nezbytné dodržet návaznost etap a jejich pořadí. Stěžejní je zachování dostupnosti točny BUS v km 3,410 – 3,460 po dobu výstavby. Vzhledem k tomu, že s cca 2 měsíčním předstihem bude zahájena za plné uzávěry související stavba „MODERNIZACE SILNICE II/366 POHLEDY (VČETNĚ PRŮTAHU OBCÍ) - KŘENOV KŘÍŽOVATKA S II/368 - I. ETAPA“ s předpokládaným dokončením v říjnu 2021, musí být v první fázi stavby zpřístupněna točna BUS ve Skleném ze směru od křižovatky s I/43. Z tohoto důvodu je nutné zahájit předmětnou stavbu realizací Etapy A SO 103 SILNICE II/366 EXTRAVILÁN SKLENÉ – POHLEDY (km 4,740 00 – 5,956 59). Doba realizace je odhadována na cca 130 kalendářních dní.

Po dokončení etapy A v takovém rozsahu, aby přes úsek v km 4,740 – 5,956 59 mohla být zajištěna obsluha areálu v km cca 4,740 v lokalitě Pohledy Samoty, může být zahájena najednou realizace etapy B SO 103 SILNICE II/366 EXTRAVILÁN SKLENÉ – POHLEDY (km 4,020 00 – 4,740 00) a zároveň etapy C – SO 102 SILNICE II/366 INTRAVILÁN SKLENÉ (km 3,460 – 4,020 00). Etapy B a C budou prováděny souběžně v jeden čas. Doba realizace je odhadována na cca 210 kalendářních dní.

Po dokončení etap A, B, C v takovém rozsahu, aby přes úsek v km 3,460 – 5,956 59 mohla být zajištěna obsluha autobusovou dopravou, může být zahájena realizace výstavby etapy D. Doba realizace je odhadována na cca 150 kalendářních dní.

Na závěr bude v co nejkratším čase proveden úsek v lokalitě autobusové točny ve Skleném (etapa E v km 3,410 – 3,460).

Ve všech etapách bude v daném rozsahu staničení souběžně se stavebními objekty řady 100 probíhat i realizace dalších stavebních objektů SO 402, SO 403, SO 901. Kácení v rámci SO 801 bude provedeno před zahájením výstavby v období vegetačního klidu.

Vzhledem k rozsáhlým stavebně – technickým pracím na II/366 (sanace krajů vozovky včetně výměny podloží, četné příčné propustky pod II/366) a úzké stávající vozovce 5,5-6,0 m bude stavba prováděna za úplné uzavírky silnice II/366 v rozsahu dle jednotlivých stavebních etap. Podrobněji je řešeno v příloze B.8 Zásady organizace výstavby.

#### **Dokončení stavby**

Z hlediska rozsahu stavby je uvažováno s realizací během 1,5 stavební sezóny.

#### **k. Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby - údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu**

Stavba bude provedena po částech (stavebních objektech řady 100). Stavba bude prováděna za úplné uzavírky jednotlivých objektů. Jednotlivé části budou uvedeny do provozu samostatně. Potřeba užívání stavby před dokončením celé stavby je dána nezbytností zajištění dostupnosti území.

Stavba je rekonstrukcí hlavní přístupové komunikace přilehlých obcí (Sklené a Pohledy), z toho důvodu je žádoucí, aby veškeré dopravní uzavírky byly omezeny na co nejkratší dobu. Proto bude stavba dělena na etapy a realizována po úsecích, které budou postupně předávány do užívání.

#### **I. Orientační náklady stavby**

Součástí PD je položkový rozpočet, viz příloha F.4.

### **B.2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ**

#### **a. Urbanismus - územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Stavba je v souladu s územním plánem. Vzhledem k poloze v území a charakteru stavby, nejsou na stavbu kladeny žádné speciální požadavky z hlediska urbanistického. Návrh zohledňuje pravidla pro bezpečné a esteticky vhodné začlenění stavby do okolí.

## **b. Architektonické řešení - kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení**

Jedná se o modernizaci stávající komunikace ve stávající trase. Vzhledem k poloze v území a charakteru stavby, nejsou na stavbu kladeny žádné speciální požadavky z hlediska architektonického.

### **B.2.3. CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ**

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

Třída dopravního zatížení V – lehké. Podle investičního záměru poskytnutého objednatelem bude modernizace silnice navržena dle TP 170 na TDZ IV – střední, návrhová úroveň porušení D1-N. Na toto zatížení byla konstrukce vozovky navržena.

Stavební objekty:

#### **SO 102 SILNICE II/366 INTRAVILÁN SKLENÉ**

**KM 2,470 00 – 4,020 00**

##### Prostorové uspořádání

Trasa silnice II/366 se nachází v intravilánu obce Sklené. Trasu tvoří přímé úseky a směrové oblouky. Parametry směrových oblouků jsou patrné ze situace. Obnova vozovky spočívá frézování stávajících krytových vrstev, recyklace za studena na místě s lokálními opravami a sanacemi krajů v celé délce řešeného úseku a následné položení dvou nových krytových vrstev. Šířkové uspořádání vozovky vychází z min. šíře 6 m v obrusné vrstvě vozovky s rozšířením ve směrových obloucích (zachování stávající nivelety či její zesílení až o 50 mm). Příčný sklon bude vycházet ze stávajících sklonových poměrů se základním střechovitým sklonem 2,5 %, případně bude lokálně upraven ve směrových obloucích pro zvýšení jízdního komfortu. Šířkové uspořádání vozovky bude vycházet z min. šíře 6 m v obrusné vrstvě vozovky s rozšířením ve směrových obloucích. Sanace krajů vozovky je navržena v celé délce úseku. Povrch vozovky je navržen z asfaltobetonu. Koruna vozovky bude rozšířena o nezpevněnou krajnici, případně dojde k její obnově v základní šíři 0,75 m, lokálně ve stísněných poměrech 0,5m. Ve stísněných poměrech bude nezpevněná krajnice s příkopem nahrazena podobrubníkovým rigolem základní šíře 0,5m nebo silniční obrubou.

Jelikož modernizací komunikace dojde k rozšíření silničního tělesa a zároveň k výkupu pozemků pro náhradní výsadbu, budou stavbou dotčeny okolní pozemkové parcely. Tyto parcely byly uvedeny v DUR a DSP. Pro pozemky vedené jako ZPF bylo zpracováno vynětí v rámci DUR.

Návrh rekonstrukce vozovky vychází z návrhu v diagnostice pro daný úsek, je popsán v technické zprávě výkresové části SO 102 a je patrný ze vzorových příčných řezů.

U sjezdů dojde v rámci trvalého záboru k rekonstrukci konstrukčních vrstev ve stávající konstrukční skladbě. Kryty nezpevněných sjezdů budou obnoveny recyklátem (R-mat). V intravilánu zůstane zachována stávající šířka i konstrukce sjezdů. U veškerých sjezdů, přes které prochází obruba (silniční obrubník nebo součást podobrubníkového rigolu), dojde k lokálnímu snížení obruby v místě sjezdu na hodnotu výšky podsádky 2-4cm. V km 2,788 – 2,794 bude vyhotovena příprava pro provedení sjezdu formou snížení obruby (podsádka s hodnotou + 4cm). Sjezd v tomto místě je samostatně povolen na základě žádosti vlastníka pozemku.



Podél domu č.p. 20 doplnit demontovatelné zábradlí s plnou výplní dl. 17,5 m, které bude sloužit jako ochrana proti ostřihu a hnutí sněhu. Zároveň zde dojde k výměně stávající žlabovky za podobrubníkový rigol široký 0,5 m.

#### Nezpevněná krajnice vozovky

Nezpevněná krajnice komunikace, ve směru úsekového staničení, bude nasypána ze štěrkodrti v základní šířce 0,75 m a tloušťce 100 mm. Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláně pod krajnicí je předepsán minimálně  $E_{def,2} = 45$  MPa a na povrchu krajnice  $E_{def,2} = 70$  MPa. Dosypání zemní krajnice bude zřízeno z vhodné zeminy dle ČSN 736133 a zhuštěna na hodnotu  $E_{def,2} = 45$  MPa.

#### Odvodnění

Odvodnění je blíže popsáno níže v kapitole B.2.6.4 Popis navrženého řešení – odvodnění pozemní komunikace.

#### Autobusové zastávky

V obci Sklené dojde k vybudování či opravě nástupišť zastávek autobusové dopravy. V místech s chybějící nástupní hranou jsou navržena nástupiště s nástupní hranou výšky min 0,16 m (bezbariérová úprava). Autobusové zastávky v obci Sklené budou řešeny jako zastávky v jízdním pruhu. Dle místních podmínek a majetkových vztahů jsou umístěny zastávky vstřícně.

U zastávky BUS "Sklené, horní" ve směru na Hradec nad Svitavou je navržen posun nástupiště. Stávající zastávka v tomto směru není opatřena označníkem a autobusy využívají improvizovaný záliv s asfaltovým krytem, který zároveň slouží jako vjezd k nemovitosti č.p. 69. Z tohoto důvodu není možné vybudovat zvýšenou nástupní hranu ve stejné pozici. Proto je v návrhu nástupiště posunuto do nejbližší možné pozice západně od č.p. 67. Zastávka bude řešena jako zastávka v jízdním pruhu se zvýšenou nástupní hranou pomocí kamenné obruby.

#### Nivelační body

V případě zásahu do stávajících nivelačních bodů dojde k jejich novému osazení. Zásah do stávajících nivelačních bodů musí být ohlášen nejméně 30 dní předem na příslušném oddělení Zeměměřického ústavu.

### **SO 103 Silnice II/366 extravilán Sklené – Pohledy**

**KM 4,020 00 – 5,956 59**

#### Prostorové uspořádání

Trasa silnice II/366 se nachází v extravilánu mezi obcemi Sklené a Pohledy. Součástí je 200 m průtah obcí Pohledy – Samoty. Trasu tvoří přímé úseky a směrové oblouky. Parametry směrových oblouků jsou patrné ze situace. Obnova vozovky spočívá frézování stávajících krytových vrstev, recyklace za studena na místě s lokálními opravami a sanacemi krajů v celé délce řešeného úseku a následné položení dvou nových krytových vrstev. Šířkové uspořádání vozovky vychází z min. šíře 6 m v obrusné vrstvě vozovky s rozšířením ve směrových obloucích (zachování stávající nivelety či její zesílení až o 50 mm). Příčný sklon bude vycházet ze stávajících sklonových poměrů se základním střechovitým sklonem 2,5 %, případně bude lokálně upraven ve směrových obloucích pro zvýšení jízdního komfortu. Šířkové uspořádání vozovky bude vycházet z min. šíře 6 m v obrusné vrstvě vozovky s rozšířením ve směrových obloucích. Sanace krajů vozovky je navržena v celé délce úseku. Povrch vozovky je navržen z asfaltobetonu. Koruna vozovky bude rozšířena o nezpevněnou krajnici, případně dojde k její obnově v základní šíři 0,75 m, lokálně ve stísněných poměrech 0,5 m. Ve stísněných poměrech bude nezpevněná krajnice nahrazena podobrubníkovým rigolem základní šíře 0,5 m nebo silniční obrubou.

Jelikož modernizací komunikace dojde k rozšíření silničního tělesa a zároveň k výkupu pozemků pro náhradní výsadbu, budou stavbou dotčeny okolní pozemkové parcely. Tyto parcely jsou uvedeny v DUR a DSP. Pro pozemky vedené jako ZPF bylo zpracováno vynětí v rámci DUR. Pro pozemky vedené jako LPF bylo

zpracováno vynětí v rámci DUR. Zároveň rozšíření silničního tělesa vyvolá v km 4,960 – 5,110 přeložku stávajícího plotu.

Návrh rekonstrukce vozovky vychází z návrhu v diagnostice pro daný úsek a je popsán v technické zprávě výkresové části SO 103 a je patrný ze vzorových příčných řezů.

V km 5,890 – 5,930 je vpravo ve směru staničení navržen armovaný svah ve sklonu 1:1. Toto řešení je navrženo z důvodu rozšíření komunikace a umístění svodidla s úrovní zadržení H1 na vnější straně směrového oblouku u násypu větším než 3,0 m.

U hospodářských sjezdů dojde v rámci trvalého záboru k rekonstrukci konstrukčních vrstev ve stávající konstrukční skladbě. Kryty nepevněných sjezdů budou obnoveny recyklátem (R-mat). V extravilánu byla prověřena na základě požadavku investora možnost rozšíření hospodářských sjezdů v místě styku se silnicí na 6-8m a rozšíření sjezdů bylo dle možností v návrhu aplikováno. U veškerých sjezdů, přes které prochází obruba (silniční obrubník nebo součást podobrunikového rigolu), dojde k lokálnímu snížení obruby v místě sjezdu na hodnotu výšky podsádky + 2-4 cm.

Sjezd v km 4,995 si řeší samostatně majitel včetně podélného propustku. Předpokládá se koordinace obou projektů v prováděcí dokumentaci.

#### Nezpevněná krajnice vozovky

Nezpevněná krajnice komunikace, ve směru úsekového staničení, bude nasypána ze štěrkodrti v základní šířce 0,75 m a tloušťce 100 mm. Modul přetvárnosti na povrchu zemní pláň pod krajnicí je předepsán minimálně  $E_{def,2} = 45$  MPa a na povrchu krajnice  $E_{def,2} = 70$  MPa. Dosypání zemní krajnice bude zřízeno z vhodné zeminy dle ČSN 736133 a ztuhne na hodnotu  $E_{def,2} = 45$  MPa.

#### Odvodnění

Odvodnění je blíže popsáno níže v kapitole B.2.6.4 Popis navrženého řešení – odvodnění pozemní komunikace.

#### Autobusové zastávky

V lokalitě Pohledy Samoty je navrženo nástupiště u autobusové zastávky ve směru Sklené u Svitav s nástupní hranou výšky 0,16 m (bezbariérová úprava). Autobusové zastávky v Pohledech Samoty budou řešeny jako zastávky v jízdním pruhu.

#### Nivelační body

Vzhledem k rozšíření silničního tělesa a modernizaci odvodnění dojde k zásahu do stávajícího umístění nivelačních bodů podél trasy. Dojde k novému osazení dotčených nivelačních bodů. Nivelační body situované na čelech stávajících nevyhovujících propustků budou rovněž nově osazeny. Zásah do stávajících nivelačních bodů musí být ohlášen nejméně 30 dní předem na příslušném oddělení Zeměměřického ústavu. Nivelační body k přeložení se nachází v km 4,205; 4,998; 5,250; 5,545; 5,751.

Další objekty ostatních skupin objektů jsou popsány níže v kapitole B.2.6.8 Popis navrženého řešení - objekty ostatních skupin objektů.

### **b. celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima**

Jedná se o modernizaci stávající komunikace ve stávající trase.

### c. celková spotřeba vody

Voda pro potřeby stavby bude zajištěna za pomoci mobilních cisteren.

### d. celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Viz B.2.1.i Základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod. .

### e. požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Telefonní přípojky se nebudou zřizovat, spojení bude zajištěno mobilními telefony.

## B.2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

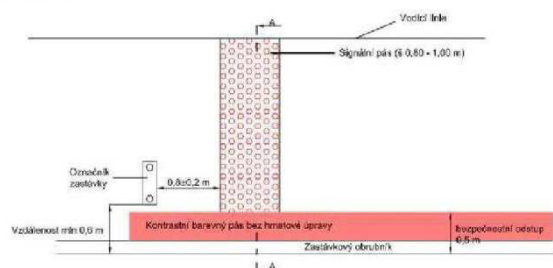
Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů.

Modernizace silnice je navržena v souladu s Vyhláškou o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb 398/2009 Sb.

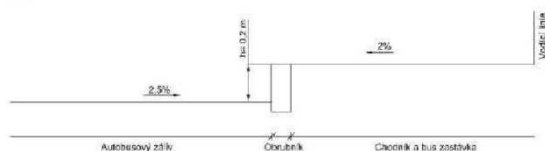
### Autobusová zastávka

Nástupní hrana zastávky bude provedena z bezbariérové obruby výšky min 0,16 m (bezbariérový přístup do vozidel). Bezpečnostní odstup široký 0,5 m bude tvořen hranou obrubníku (min 0,20 m) a kontrastním pásem š. 0,3 m (3 řady kontrastně barevné dlažby (bez hmatové úpravy) – červená). Pro nástup do dopravního prostředku bude nevidomá osoba navedena signálním pásem šířky 0,8 m, který bude z reliéfní dlažby barvy kontrastní (červená). Signální pás bude ukončen 0,5 m od hrany obrubníku.

PŮDORYS



ŘEZ A-A



### Varovný pás

Varovný pás musí mít šířku 0,4 m a jeho povrch musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 0,25 m od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protisklzné vlastnosti a musí být vůči varovnému pásu vizuálně kontrastní. Varovný pás musí přesahovat signální pás na obou stranách nejméně o 0,80 m. Varovný pás je vždy prodloužen do výšky podsádky +8 cm v náběhu.

### Signální pás

Signální pás musí mít šířku 0,80 až 1,00 m a délka jeho směrového vedení musí být nejméně 1,5 m. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Povrch plochy do vzdálenosti nejméně 0,5 m od tohoto pásu musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti a musí být vůči signálnímu pásu vizuálně kontrastní. Osoby se zrakovým postižením se pohybují v pruhu šíře 0,80 mm při okraji signálního pásu.

#### **Umělou vodicí linii.**

Umělá vodicí linie je speciálně vytvořená součást stavby sloužící k orientaci osob se zrakovým postižením pohybu. Umělou vodicí linii tvoří podélné drážky a její šířka 0,40 m. V oboustranné vzdálenosti nejméně 800 mm od osy umělé vodicí linie nesmí být žádné překážky. Umělá vodicí linie musí navazovat na přirozenou vodicí linii.

### **B.2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je zajištěna navržením stavby v souladu s příslušnou legislativou, dopravním značením a zákonem č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích. Plán BOZP je uveden v příloze F.4.

### **B.2.6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ**

#### **B.2.6.1. POPIS SOUČASNÉHO STAVU**

Silnice II/366 v úseku od křižovatky s I/43 po začátek obce Pohledy vykazuje značné množství poruch konstrukčních vrstev vozovky dle TP 82. Šířkové uspořádání je různorodé (5,5-6,5 m), nepevněná krajnice podél celého úseku má proměnlivou šíři, na některých místech schází a vozovka navazuje přímo na svah příkopu. V serpentínách a v obloucích o malých poloměrech je ve stávajícím stavu nedostatečné rozšíření jízdních pruhů. Téměř u všech zastávek VHD je nedostatečná nebo chybějící nástupní hrana a nástupiště. Odvodňovací systém komunikace není plnohodnotně funkční, je předmětem modernizace. V celém úseku chybí adekvátní vodorovné dopravní značení. Svislé dopravní značení má sníženou retroreflexi, je nutná modernizace zádržného systému. V řešeném úseku se v prostoru odvodňovacích příkopů a na krajnicích nacházejí vzrostlé stromy a vegetace. Jejich umístění zhoršuje odvodnění vozovky, tvoří dopravní závady a jejich zdravotní stav je zhoršený. Dendrologický průzkum byl vyhotoven v rámci DUR.

#### **B.2.6.2. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ – POZEMNÍ KOMUNIKACE**

##### **a. výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby**

- Silnice II/366 v úseku od od propustku v obci Sklené před domem č.p. 9 (km 2,470) po začátek obce Pohledy.

##### **b. základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací**

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

Silnice II/366 je směrově nerozdělená silnice II. třídy. Návrhová kategorie S6,5/50 vychází ze stávající kategorie a výhledových intenzit dopravy. Pro Modernizaci silnice II/366 byla zvolena odvozená kategorie s následujícím šířkovým uspořádáním silnice:

Volná šířka 7,0 m

Celková šířka asfaltové plochy 6,0 m

2 x jízdní pruh 2 x 2,75 m  
2 x vnější vodící proužek 2 x 0,25 m  
2 x vodící čára 2 x 0,125 m (je součástí šířky vodícího proužku)  
zpevněná krajnice 2 x 0,00 m  
nezpevněná krajnice 0,75 m v místě osazení směrového sloupku

Rozšíření jízdních pruhů ve směrových obloucích je navrženo dle vlečných křivek směrodatného vozidla.

Jedná se o modernizaci stávající komunikace ve stávajícím směrovém a výškovém vedení.

Zemní těleso bude lokálně rozšiřováno tak, aby došlo k homogenizaci šířky vozovky na základní šíři 6,0m obrusné asfaltové vrstvy (dle zadávací dokumentace). Největší hodnoty rozšíření jízdního pásu jsou v obloucích o malých poloměrech. Pro doplnění silničního tělesa bude užitá zemina vhodná do násypů dle ČSN 73 6133. Doplnění násypu bude ke stávajícímu svahu navázáno zazubením.

Vyfrézovaný materiál bude odvezen a protokolárně uložen v areálu cestmistrovství ve Svitavách. Použití druhotných materiálů je uvažováno pro vyrovnaní nezpevněných sjezdů, případně pro nezpevněné krajnice (R-MAT kryt).

Skladba konstrukčních vrstev je navržena v souladu s TP 170 v návaznosti na navrženou TDZ a provedený diagnostický průzkum vozovky. Z diagnostiky vyplývá, že na úseku se vyskytují četné poruchy konstrukčních vrstev vozovky a kryt je hodnocen havarijním stavem. Diagnostika zároveň obsahuje i návrh rekonstrukce na řešeném úseku silnice II/366. Uvedený návrh rekonstrukce uvažuje s následnou životností vozovky min. 25 let.

**Frézování, lokální sanace, recyklace za studena na místě, nový dvouvrstvý kryt (zachování nivelety či její zvýšení)**

**technologický postup:**

- Frézování do hloubky 120 mm, bude-li navrženo zachování nivelety (v případě možného zvýšení nivelety se hloubka frézování sníží o hodnotu uvažovaného navýšení stávající nivelety) s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- Sanace v místech se zjištěnou nevhodnou podložní zeminou anebo sníženým modulem pružnosti podloží (předpoklad v místech s výraznými konstrukčními poruchami a havarijní únosností podél okrajů vozovky zejména v části úseku v km 5,223 – 5,976) – odtěžení všech vrstev včetně podložní zeminy do hloubky min. 780 mm pod úroveň odfrézovaného povrchu, separace geotextilií, náhrada podložní zeminy za vhodný nenamrzavý materiál v tl. min. 400mm a navezení podkladní vrstvy ŠD v tl. 200 mm a vrstvy z materiálu vhodného k recyklaci v tl. 180 mm, která bude recyklována za studena na místě zároveň s původním materiálem z ostatní části vozovky;
- Rozfrézování, přidání doplňkového kameniva podle výsledků průkazní zkoušky, reprofilace do požadovaných sklonových poměrů a předhutnění vrstvy;
- Recyklace za studena na místě s použitím cementu a asfaltového pojiva podle TP 208 – vrstva RS CA (na místě) tloušťky 180 mm;
- Jednovrstvý emulzní nátěr a/nebo spojovací postřik (v závislosti na technologickém postupu prací se v případě časové prodlevy a pojiždění recyklované vrstvy zajistí její ochrana nátěrem, před pokládkou AC se povrch opatří spojovacím postřikem z kationaktivní emulze v množství zbytkového pojiva 0,4 - 0,6 kg/m<sup>2</sup>);
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy ACP 16 + tl. 70 mm podle ČSN EN 13108-1 a SN 73 6121 a TKP Kap. 7, ložná vrstva se zvýšenou odolností proti prokopírování trhlin s modifikací CRmB dle TP 148 tab.3 podle 4.4.1;
- Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m<sup>2</sup>;

- Pokládka ohrubné vrstvy z asfaltového betonu pro ohrubné vrstvy ACO 11 + tl. 50 mm podle ČSN EN 13108-1a SN 73 6121 a TKP Kap. 7.

### Aktivní zóna a zemní pláň

Aktivní zónu není dovoleno provádět ze spraší, sprašových hlín a vátého písku bez jejich úpravy (zlepšení). V celé mocnosti aktivní zóny musí být dosažena míra zhutnění nejméně 100%PS. Na pláni musí být dosažena nejmenší hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu  $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$ . Před pokládkou konstrukce vozovky bude únosnost pláň ověřena zatěžovacími zkouškami. Pokud nebude dosaženo požadované únosnosti, navrhne projektant výměnu nebo zlepšení aktivní zóny v mocnosti 400 mm. K výměně je navržen nesoudržný nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133. Rovněž je navržena aplikace netkané geotextilie zajišťující separační a filtrační funkci.

Zemní pláň je navržena ve sklonu 3%, viz Vzorové příčné řezy.  $E_{def2}$  na zemní pláni je minimálně 45 MPa.

Před prováděním konstrukčních vrstev pozemních komunikací a zpevněných ploch musí být zemní pláň vyčištěna a práce na pokládce konstrukčních vrstev vozovky nesmějí být zahájeny bez převzetí pláň za účasti zástupce investora stavby a projektanta - o převzetí pláň bude proveden zápis do stavebního deníku.

Dokončená, převzatá pláň musí být chráněna před jejím poškozením.

### Návrh konstrukce u výměny aktivní zóny

Nesoudržný, nenamrzavý materiál vhodný dle ČSN 73 6133	ČSN 73 6133	400 mm
Min. Modul přetvárnosti na zemní pláni $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$	ČSN EN 72 1006 Příloha A	
Netkaná geotextilie zajišťující separační a filtrační funkci	TP 79, ČSN EN 13249, ČSN EN ISO 10319	
Pevnost v podélném a příčném směru min. 10 kN/m	ČSN EN 14227-1,10	

### Parapláň

Parapláň musí být pro odvedení srážkové vody provedena v požadované rovnosti a příčném sklonu podle ČSN 73 6133 kap. 9.3.2. Přípustné odchylky a nerovnosti pláň. Parapláň je navržena ve sklonu 3 % ve směru sklonu shodném se zemní plání viz. Vzorové příčné řezy.

Podloží vozovky musí být v souladu s požadavky uvedenými v ČSN 73 6133, kap. 6 Podloží násypu.

Kontrolními zkouškami bude ověřena míra zhutnění, vlhkost zeminy a okamžitý index únosnosti zeminy IBI. Min. normové hodnoty a odkaz na způsob provádění zkoušek dle příslušných ČSN je uveden v tab. 10a ČSN 73 6133.

### Zemní těleso

Pro zemní práce je závazné dodržení mezních odchylek a přípustných tolerancí, a to zejména dle ČSN 73 3050 Zemní práce, čl. 152-157. Před zahájením prací je nutno požádat správce stávajících a předpokládaných inženýrských sítí o jejich vytyčení na staveništi a tyto inženýrské sítě zajistit sondami. Pro případ výskytu podpovrchových vod bude mít dodavatel na staveništi připravenou čerpací soupravu s dostatečnou výtlačnou výškou kalového čerpadla.

Při provádění zemních prací musí být postupováno podle ČSN 72 1002, ČSN 73 3050 a ČSN 73 6133. V podloží nesmějí zůstat žádné nevhodné zeminy (s obsahem organických látek větším jak 5 %) a zdravotně závadné zeminy posuzované podle příslušných předpisů. Zároveň nesmějí být ponechány v podloží nevhodné zeminy bez úpravy (viz. ČSN 73 6131).

Všechny zeminy musí vyhovovat ustanovením ČSN 736133, násyp musí být budován v souladu s ustanovením ČSN 736133 – Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací s posouzením geologa na místě. V opačném případě musí geolog navrhnout postup prací včetně sanace tak, aby koruna zemní pláně byla zhutněna na navrhovaný modul přetvárnosti.

#### **Vyztužené svahy**

V km 5,890 – 5,930 je vpravo ve směru staničení navržen armovaný svah ve sklonu 1:1. Toto řešení je navrženo z důvodu rozšíření komunikace a umístění svodidla s úrovní zadržení H1 na vnější straně směrového oblouku u násypu větším než 3,0 m.

Vyztužený svah bude mít funkci ztužení násypového tělesa komunikace, umožňující strmější svahování a stabilizaci podloží tělesa komunikace.

- Svah o průměrném sklonu 1:1 bude proveden jako vyztužený, v patě svahu bude zajištěna základová spára o  $E_{defmin} = 35 \text{ MPa}$ , polštář z hrubého štěrku 16/32, a pak vrstvy štěrku 4/32 prokládané geomřížemi 40/20 R6 o minimální trvalé pevnosti a tažnosti viz kapitola 5.

Nosná konstrukce je ze statického hlediska tížným konsolidovaným tělesem umožňujícím průsak vody.

### **B.2.6.3. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ – MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI**

#### **a. Výčet objektů a zdí**

Na trase dotčeného úseku modernizací silnice II/366 se nenachází žádné mostní objekty ani zdi, které by byly předmětem dokumentace.

#### **b. základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména - základní údaje rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory**

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

### **B.2.6.4. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ – ODVODNĚNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah

#### **SO 102**

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonových poměrů.

Vpravo ve směru staničení (jižní okraj vozovky) bude povrchová voda převážně odváděna stávajícím silničním příkopem, nebo přes nepevněnou krajnici na volný terén. V úsecích bez stávajících příkopů bude použita žlabovka s drenáží případně podobrubníkový rigol nebo silniční obrubník dle situace doplněný o odvodňovací proužek z kamenné dvoulinky z důvodu stísněných poměrů a majetkoprávních vztahů. Podobrubníkový rigol bude doplněn drenáží pro řádné odvodnění zemní pláně. V místech vyústění drenáže poblíž uličních vpustí budou drenáže napojeny přímo do uličních vpustí. V ostatních místech jsou drenáže vyústěny do stávajících i nových příkopů a šachet zatrubněných příkopů. Stávající vyhovující trubní propustky budou pročištěny a opatřeny novými betonovými čely a dojde k odláždění vtoku a výtoku. Detailněji jsou propustky rozkresleny v příloze D.1.5. Silniční příkopy mohou být s ohledem na stísněné poměry z hlediska majetkoprávních vztahů řešeny sklony svahů

max 1:1,5. Podobrubníkový rigol bude tvořen z betonového silničního obrubníku a přídlažby z kamenných kostek v základní šíři 0,5m.

Vlevo ve směru staničení (severní okraj vozovky) bude převážně odvodnění řešeno pomocí podobrubníkového rigolu, v km 3,525 – 3,670 dovolí stávající šířkové uspořádání užití silničního příkopu se sklony svahů 1:1,5. Podobrubníkový rigol bude tvořen z betonového silničního obrubníku a přídlažby z kamenných kostek v základní šíři 0,5m. Podobrubníkový rigol s drenáží k odvodnění zemní pláně při severním okraji vozovky budou vyústěny do uličních nebo horských vpustí. UV a HV budou umístěny po cca 150 m dle možnosti příčného propojení na jižní okraj do stávající vodoteče (DVT – IDVT 10440257 Sklenský potok), otevřeného příkopu nebo zatrubněného silničního příkopu. Stávající vodoteč (Sklenský potok) bude zasažena pouze formou výustních objektů, nedojde k jeho novému zatrubnění nebo posunu dna koryta ani k jinému zásahu s vlivem na tento krajinný prvek. Dna výtoků jednotlivých vyústění jsou navržena vždy minimálně 20 cm nad dnem koryta potoka. Pro provádění stavby bude zpracován havarijný plán (§ 39 a §71 zákona č. 254/2001 Sb.) Schválený plán bude v jednom vyhotovení před zahájením stavby předán na vodohospodářský dispečink Povodí Moravy, s.p. V plánu bude uveden zhotovitel a termíny provádění.

Je navrženo prodloužení stávajících zatrubněných příkopů v km 3,170 - 3,278; km 3,758 - 3,790 a km 3,813 - 3,975. Vyústění zatrubněných příkopů jsou navržena do Sklenského potoka. Potrubí je navrženo min. DN 400, SN 16, PP.

Stávající propustek v km 2,642 má minimální krytí tvořené pouze asf. vrstvami. Vtok je nahrazen horskou vpustí. Příčně povedou dvě přípojky (DN 250, SN 16, PP, dl. 14m) paralelně, vyústěné na stávající žlabovku.

Řešení šikmých čel zatrubnění, podélných a příčných propustků je uvedeno v příloze D.1.5 Vzorové propustky, D.1.7 Příčné propustky a vyústění a D.1.8 Vzorové uložení zatrubněného příkopu a vzorová šachta.

V km 3,975 – 4,075 je navržen trojúhelníkový příkop s retenční rýhou.

Kolize podobrubníkového rigolu s vodovodem resp. Povrchovými znaky vodovodu byla konzultována se správcem vodovodu (VHOS a.s.). Kolize povrchových znaků s obrubou bude řešena jejich zasazením do obruby. Krytí stávajícího vodovodu musí být zachováno v minimální mocnosti 1,0 m.

Systém odvodnění, jeho přesný rozsah, jednotlivé prvky včetně bližší specifikace, DN, SN, materiál a délka jednotlivých potrubí a přípojek jsou uvedeny v přílohách C.3 Koordinační situační výkres a D.1 Dokumentace objektů.

## **SO 103**

Odvodnění povrchu vozovky je zajištěno pomocí podélných a příčných sklonových poměrů. Povrchová voda je z větší části odváděna přes nepevněnou krajnici do silničních příkopů. Silniční příkopy jsou navrženy svou hloubkou tak, aby zároveň odvodnily i zemní pláň. Stávající vyhovující trubní propustky budou pročištěny a opatřeny novými šikmými (prefabrikovanými) betonovými čely. Propustky nevyhovující svým technickým stavem nebo směrovou a výškovou polohou budou nahrazeny novými. Kvůli nemožnosti zaústění silničních příkopů do návazných systémů odvodnění jsou navrženy nové příčné propustky. Detailněji jsou propustky rozkresleny v přílohách D.2.5, D.2.7.

Oboustranně vedené příkopy v km 5,172 – 5,510 budou vyústěny na rozlivovou plochu o rozloze cca 233 m<sup>2</sup>. Tato plocha projde terénními úpravami pro zachycení dešťových vod a ke zlepšení retenčních možností. V km 3,975 – 4,075 a v km 5,690 – 5,760 je navržen trojúhelníkový příkop s retenční rýhou.

Při severním okraji vozovky je navržen podobrubníkový rigol v km 4,020 – 4,195, 4,380 - 4,514 a přes Pohledy Samoty v km 4,619 - 4,706. Přes točky před obcí Pohledy bude odvodnění řešeno pomocí oboustranného podobrubníkového rigolu, vlevo ve směru staničení je navržen podobrubníkový rigol až po konec úseku. V km



4,320 - 4,410 je při jižním okraji vozovky navrženo zatrubnění příkopu a povrchové odvodnění pomocí podobrubníkového rigolu. Zatrubnění bude navrženo v délce 90 m a DN 600 mm, SN 16, PP. Přes sjezdy k soukromým pozemkům v km 4,740 - 4,780 bude příkop zatrubněn a v km 4,768 do něj bude přes šachtu zaústěn příčný propustek, který převede příkop ze severního okraje vozovky. Bude užito potrubí DN 600, SN 16, PP. Detailnější řešení je uvedeno v části D.2 Dokumentace objektů. Podobrubníkový rigol bude doplněn drenáží pro řádné odvodnění zemní pláně. Veškeré drenáže budou opatřeny revizními a čistícími šachtami. V místech vyústění drenáže poblíž uličních vpustí budou drenáže napojeny přímo uličních vpustí.

V km 4,200 je navržen nový příčný propustek (DN 600, SN 16, PP, dl. 13 m, šikmá čela), který převádí dešťové vody z levého příkopu ve směru staničení na pravou tak, aby mohl být navržen před koncem intravilánu obce Sklené podobrubníkový rigol při severní hraně. Vtok i výtok bude odlážděn.

V km 4,520 je navržen nový příčný propustek (DN 600, SN 16, PP, dl. 11 m, šikmá čela), který převádí dešťové vody z levého příkopu ve směru staničení na pravou tak, aby mohl být navržen přes esovitý oblouk mezi Skleném a Pohledy Samoty podobrubníkový rigol při severní hraně. Vtok i výtok bude odlážděn.

V km 4,768 je navržen nový příčný propustek (DN 600, SN 16, PP, dl. 12 m, šikmé čelo na vtoku), který převádí dešťové vody z levého příkopu ve směru staničení na pravou přes šachtu do zatrubněného příkopu. Vtok bude odlážděn.

V km 5,515 je navržen nový příčný propustek (DN 600, SN 16, PP, dl. 19 m, šikmé čelo na vtoku), který převádí dešťové vody z levého příkopu ve směru staničení na pravou stranu, kde je navržena rozlivová plocha s retenční funkcí. Vtok i výtok bude odlážděn.

Řešení šikmých čel zatrubnění, podélných a příčných propustků je uvedeno v příloze D.2.5 Vzorové propustky, D.2.7 Příčné propustky a vyústění a D.2.8 Vzorové uložení zatrubněného příkopu a vzorová šachta.

Systém odvodnění, jeho přesný rozsah, jednotlivé prvky včetně bližší specifikace, DN, SN, materiál a délka jednotlivých potrubí a přípojek jsou uvedeny v přílohách C.3 Koordinační situační výkres a D.2 Dokumentace objektů.

#### **B.2.6.5. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ – TUNELY, PODZEMNÍ STAVBY A GALERIE**

Na trase dotčeného úseku modernizací silnice II/366 se nenachází žádné tunely, podzemní stavby a galerie, které by byly předmětem dokumentace.

#### **B.2.6.6. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ - OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ, VEŘEJNÁ PARKOVIŠTĚ, ÚNIKOVÉ ZÓNY A PROTIHLUKOVÉ CLONY**

Na trase dotčeného úseku modernizací silnice II/366 se nenachází žádná obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony, které by byly předmětem dokumentace.

#### **B.2.6.7. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ – VYBAVENÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE**

##### **a. Záchytná bezpečnostní zařízení**

Zadržný systém bude modernizován a doplněn v souladu s příslušnými TP a ČSN. Je uvažováno doplnění svodidel vpravo ve směru staničení v km 4,373 – 4,448; km 5,484 – 5,550 a km 5,760 – 5,956 59 (KÚ) a vlevo ve směru staničení v km 4,767 – 4,822. Úroveň zadržení pro všechna svodidla je navržena H1. Jednostranná svodidla a jejich součásti musí být umístěny v souladu s TP 114/2015 a jejich dodatků.

V km 2,475 – 2,517 bude stávající svodidlo na základě konzultace se zástupcem PČR odstraněno bez náhrady.

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

Kompletní řešení dopravního značení je součástí přílohy „C.4. Situace Dopravního značení“.

Dopravní značení bude navrženo v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. Dále dle zákona č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a ve vyhlášce Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Svislé dopravní značení bude v rozsahu stavby na silnici II/366 kompletně vyměněno za nové. V km 2,577 a 3,005 je proti sjezdům navrženo dopravní zrcadlo pro zajištění rozhledu. Svislé dopravní značení (SDZ) bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. SDZ ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace podle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.

Obecná specifikace navržených SDZ: reflexní provedení; retroreflexní materiál min. třídy RA2; zákl. velikost. Vše dle TP65.

Ostatní stávající SDZ zůstane zachováno.

Návrh vodorovného dopravního značení (VDZ) byl zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110.

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 bude provedeno v bílé.

Vodorovné dopravní značení na asfaltobetonovém povrchu vozovky bude prováděno dvoufázově.

V první fázi bude na nově položenou ohrančovací vrstvu vozovky proveden kompletní rozsah VDZ rozpouštědlovou, nebo vodou ředitelnou barvou s retroreflexní úpravou.

Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek z asfaltu), nebo po uplynutí zimního období (nevhodné teploty povrchu pro pokládku VDZ, vlhká vozovka) bude provedena druhá fáze z dlouhoživotného materiálu (plastu) s retroreflexní úpravou následovně:

1. profilovaná termoplastická hmota:

- vodící čára VDZ č. V4 (125 mm) a podélná čára VDZ č. V2b 1,5 m/1,5 m (šířky 125 mm).

2. vícesložková hladká plastická hmota nanášená za studena:

- nápisy, zastávky a symboly.

Pro zajištění odtoku vody a noční viditelnosti za vlhka a deště bude toto vodorovné dopravní značení profilované a/nebo strukturální (typ II dle TP 70).

Podélné čáry vodorovného značení se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru. Minimální vzdálenost bližší hrany podélné čáry od pracovní spáry je 100 mm.

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.

**c. Veřejné osvětlení**

Na trase dotčeného úseku modernizací silnice II/366 není uvažováno s doplněním nového veřejného osvětlení.

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

Opatření proti vniku volně žijících živočichů na komunikace nebyla v PD řešena.

**e. opatření proti oslnění**

Opatření proti oslnění nebyla v PD řešena.

**B.2.6.8. POPIS NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ - OBJEKTY OSTATNÍCH SKUPIN OBJEKTŮ**

**a. Výčet objektů**

SO 401 Přeložka nadzemního vedení NN

SO 402 Stávající podzemní elektrické vedení a vedení sdělovacích kabelů – opatření v průběhu stavebních úprav

SO 403 Přeložka kabelového vedení VN

SO 801 Kácení stromů

SO 802 Náhradní výsadba

SO 901 DIO – Dopravně inženýrské opatření

SO 902 Dočasná pomocná dopravní stavba

**b. Základní charakteristiky**

**SO 401 PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ NN**

V km 3,900 – 4,730 se nachází podél trasy nadzemní vedení NN, jehož sloupky svou stávající polohou tvoří bezpečnostní závalu podél komunikace nebo jsou umístěny v rámci navrhovaného rozšíření silničního tělesa. Z těchto důvodů je navržena směrová přeložka nadzemního vedení NN v daném úseku. Celkem je nutné přeložit minimálně 19 sloupů. Návrh nového přeložení zpracovává společnost Beta CZ Česká Třebová s.r.o. pod názvem "Skléné, Pardubický kraj, přeložka vv NN", vedení přeložky je patrné z koordinačního situačního výkresu (příloha C.3). V části přeložky uvažované podzemním vedením bude nezbytné zahloubit kabel v km 4,250 - 4,310 s ohledem na prohloubení příkopu. Navrhovaný příkop zasahuje do stávajícího terénu v místě vedení kabelu NN do hloubky max 0,6m, tudíž je nutné kabel uložit v hloubce 0,6 + 1,2 m (celkem 1,8 m pod stávajícím terénem).

**SO 402 Stávající podzemní elektrické vedení a vedení sdělovacích kabelů – opatření v průběhu stavebních úprav**

V místech křížení silničního tělesa se silovým a sdělovacím vedením dojde k ochraně vedení. V místech křížení budou tato vedení opatřena kabelovými chráničkami, případně budou výškově upraveny.

Stávající sdělovací kabely a kabely el. Vedení budou vytýčeny. Následně budou provedeny kopané sondy na hloubku uložení kabelů. Přizvaný zástupce vlastníků vedení rozhodne o nezbytnosti zahloubení před uložení do chrániček. Kabely budou uloženy do nových dělených chrániček HDPE, DN 110. Konec chráničky se zapění montážní pěnou. Chránička bude položena do vzdálenosti 500 mm od konců zpevněných ploch. Souběžně bude položena náhradní chránička HDPE DN 110. Nad chráničkami bude položena výstražná folie oranžové barvy.

Veškeré práce spojené s uložení kabelů provede oprávněná firma. Nově založené chráničky je nutné geodeticky zaměřit a zaměření předat správcům kabelových vedení.

V místě rekultivace stávajících zpevněných ploch nebude zmenšeno krytí kabelových vedení, v opačném případě dojde k jejich zahloubení. Bude posouzeno v průběhu výstavby. Rozsah křížení je určen v technické zprávě k objektu SO 402 – příloha č. D.4.

Při jakékoliv činnosti v blízkosti kabelových vedení je stavebník, nebo jím pověřená třetí osoba, povinen respektovat ochranné pásmo sítí tak, aby nedošlo k poškození nebo zamezení přístupu k sítím. Při křížení nebo souběhu činností se sítěmi je povinen řídit se platnými právními předpisy, technickými a odbornými normami (včetně doporučených), správnou praxí v oboru stavebnictví a technologickými postupy. Při jakékoliv činnosti ve vzdálenosti menší než 1,5 m od krajního vedení vyznačené trasy kabelových vedení nesmí používat mechanizačních prostředků a nevhodného nářadí.

#### **SO 403 Přeložka kabelového vedení VN**

Modernizace silnice a s ní spojené rozšíření silničního tělesa a prohloubení příkopů tak, aby byla odvodněna i zemní pláň vyvolá snížení krytí FVE kabelového vedení VN v km 4,242 - 4,320, km 4,403 - 4,430 a v km 4,470 - 4,620. V těchto úsecích dojde k výškové úpravě kabelového vedení tak, aby zůstalo zachováno jeho krytí v mocnosti 1,0 m. Rozsah a technické provedení bude upřesněno v příloze D.5 Přeložka kabelového vedení VN.

#### **SO 801 Kácení stromů**

Modernizace silnice a s ní spojené rozšíření silničního tělesa si vyžádá kácení stromů umístěných v blízkosti vozovky a stromů umístěných v rámci navržených stavebních úprav.

V projektové dokumentaci je řešeno kácení vzrostlé zeleně z bezpečnostního hlediska (nebezpečné umístění stromů v krajnici a těsné blízkosti vozovky – strom tvoří bodovou závalu), v důsledku rozšiřování koruny vozovky a zásahu úprav pro řádné odvodnění komunikace do kořenového systému stromů. Kácení v extravilánu se dotkne stromořadí v úsecích:

Levá strana ve směru staničení: km 4,090 – 4,360; 4,580 – 4,660; 4,770 – 5,560; 5,700 – 5,950

Pravá strana ve směru staničení: km 4,400 – 4,530; 4,800 – 5,520; 5,650 – 5,890

V dotčeném území byla při dendrologickém průzkumu zjištěna přítomnost celkem 448 ks dřevin a porostních skupin. K asanaci je navrženo 185 dřevin a porostních skupin. Z tohoto počtu je z důvodu nevyhovujícího zdravotního stavu dle dendrologie doporučeno odstranit 22 ks a z důvodu stavby modernizace silnice II/366 je požadováno odstranit 163 ks.

Rozsah kácení je patrný z přílohy D.6 SO 801 Kácení stromů.

#### **SO 802 NÁHRADNÍ VÝSADBA**

Byly navrženy plochy pro umístění náhradní výsadby. Umístění ploch reaguje na požadavky odborného stanoviska k vlivu záměru modernizace silnice II/366 v předmětném úseku na krajinný ráz, který zpracovala AOPK ČR.

Podmínkou pro umístění náhradní výsadby byla vzdálenost stromu od hrany asfaltové části vozovky 5,0 m. Dále byl zahrnut pro výkup pás pozemku za náhradní výsadbou směrem od silnice v šíři 3,0 m. Náhradní výsadba byla vynechána v prostoru rozhledových polí a z bezpečnostních důvodů na vnější straně směrových oblouků.

Náhradní výsadba je navržena v těchto úsecích:

Levá strana ve směru staničení: km 4,850 – 5,380; 5,430 – 5,490; 5,730 – 5,805

Pravá strana ve směru staničení: km 4,000 – 4,320; 4,480 – 4,650; 4,900 – 5,370; 5,470 - 5,510; 5,750 - 5,870

Náhradní výsadba je v km 4,900 - 4,960 umístěna na pozemku p.č. 875/8 v soukromém vlastnictví pana Libora Švába, který s umístěním stromů na svém pozemku souhlasí a pás pro náhradní výsadbu tak v tomto místě nebude předmětem odkupu pozemku.

Umístění náhradní výsadby a určení typů stromů je uvedeno v příloze D.7 SO 802 Náhradní výsadba.

#### **SO 901 DIO - Dopravně inženýrské opatření**

Objízdné trasy jsou blíže popsány v příloze B.8 Zásady organizace výstavby a D.8 SO 901. Stavba bude rozdělena do jednotlivých etap (úseků). Vždy daný úsek se bude provádět za úplného uzavření. Objízdná trasa pro osobní a autobusovou dopravu bude uvažována přes obce Horní Hynčina a Březová nad Svitavou (silnice III/03666). Nákladní doprava bude vedena objíždou trasou přes Křenov a Moravskou Třebovou (silnice II/368).

#### **SO 902 Dočasná pomocná dopravní stavba**

K zajištění provizorní dopravní obsluhy linkovými autobusy je navrženo obratiště autobusů na místní komunikaci na pozemku p.č. 1267/43 (vlastnictví obce Sklené, druh pozemku ostatní plocha, způsob využití ostatní komunikace) v lokalitě před Kostelem sv. Petra a Pavla v km 3,410 – 3,460. Na této části místní komunikace (viz C.3 Koordinační situační výkres) je navrženo zpevnění formou silničních železobetonových panelů v celé šíři stávající místní komunikace (min. 4,0 m) s rozšířením ve směrových obloucích před kostelem po katastrální hranu pozemku. Detailněji je konstrukce popsána v příloze D.9 SO 902.

#### **c. Související zařízení a vybavení**

Neobsahuje.

#### **d. Technické řešení**

Neobsahuje.

#### **e. Postup a technologie výstavby**

Neobsahuje.

### **B.2.7. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ**

Technická a technologická zařízení nejsou součástí stavby.

#### **B.2.8. ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ**

Požárně technická zpráva je uvedena v příloze B.2 Zásady požárně bezpečnostního řešení.

#### **B.2.9. ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA**

Charakter stavby nevyžaduje posuzování stavby z hlediska úspory energie a ochrany tepla.

#### **B.2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ**

##### **a. zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.)**

Výše uvedené se na stavbu nevztahuje. Odpady vzniklé během výstavby jsou řešeny v kapitole B.2.1.i

##### **b. zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).**

Návrh protihlukových opatření (tiché asfalty, protihlukové stěny) není proveden. Stavbou nedojde ke zhoršení životních podmínek a životního prostředí. Novým rovným povrchem a rozšířením vozovky ve směrových obloucích se dá předpokládat lepší plynulost silničního provozu a tím snížení hluku a prašnosti.

#### **B.2.11. ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

*pronikání radonu z podloží, bludné proudy, seizmicita, hluk, protipovodňová opatření apod.*

Vzhledem k charakteru stavby radon, seizmicita, hluk není řešen. Řešený úsek silnice se nachází mimo poddolovanou oblast.

#### **B.3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Připojení stavby na místní technickou infrastrukturu nebude využíváno. Stavba bude energeticky soběstačná z vlastních mobilních zdrojů. V případě potřeby si stavba sjedná připojení na dostatečně kapacitní zdroje na vlastní náklady v souladu s příslušnými předpisy.

Stávající napojovací místa zůstanou zachována. Stávající povrchové znaky, šachty a uliční vpustě budou výškově vyrovnány na navrhovanou úroveň vozovky. Podrobně viz v kapitola B.1.

Připojení na technickou infrastrukturu bude zachováno. V případě potřeby realizace přeložek sítí nutných pro provoz domácností, budou odstávky dodávek plynu, vody, elektrické energie a přenosu signálu sdělovacích sítí omezeny na co nejkratší dobu i s využitím dočasných přeložek.

#### **B.4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

##### **a. popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace**

Jedná se o modernizaci úseku stávající silnice II/366. Návrhem nedojde ke změně dopravního řešení ploch pro motorovou dopravu. Návrhem nedojde k dotčení a změnám na stávajících křižovatkách z hlediska dopravního řešení.

Bezbariérové řešení je uvedeno výše v kapitole B.2.4 Bezbariérové užívání stavby.

##### **b. napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Napojení na stávající dopravní infrastrukturu zůstane zachováno. V omezené míře budou zachovány i vjezdy na soukromé pozemky, zejména přístupy k obytným objektům.

##### **c. Doprava v klidu**

Doprava v klidu není řešena a není součástí projektové dokumentace.

#### **d. pěší a cyklistické stezky**

Návrhem nejsou dotčeny žádné stávající pěší a cyklistické stezky ani nedochází k návrhu nových stezek. Součástí návrhu je pouze vybudování autobusových zastávek se zvýšenou nástupní hranou.

### **B.5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

#### **a. Terénní úpravy**

V rámci stavby dojde k terénním úpravám způsobeným modernizací silničních příkopů a rozšířením silničního tělesa. Bude provedeno výškové vyrovnaní nepevněných ploch podél komunikace do úrovně stávajícího terénu (zejména podél obrub podobrubníkového rigolu). Na výše zmíněných plochách bude provedeno zatravnění. V místě svahů se sklonem 1:1,5 a strmějším bude umístěna geotextilie s hydroosevem.

Dále bude provedeno výškové vyrovnaní rekonstruovaných zpevněných ploch do úrovně stávajícího terénu.

#### **b. Použité vegetační prvky**

Bude provedena náhradní výsadba viz příloha D.7 SO 802 Náhradní výsadba. Zatravnění je blíže specifikováno v příloze Vzorové příčné řezy a technických zprávách jednotlivých SO řady 100.

#### **c. Biotechnická, protierozní opatření**

Biotechnická opatření nejsou navržena.

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

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

- Dokončená stavba nebude mít významný dopad na životní prostředí.
- Je pravděpodobné, že v průběhu stavby dojde ke zvýšení hladiny hluku a prašnosti – negativní účinky stavby a jejich zařízení na životní prostředí, zejména škodlivé exhalace, hluk, teplo, otřesy, prach, zápach, znečišťování vod a pozemních komunikací nesmí překročit limity platných legislativních předpisů.
- V průběhu výstavby nesmí docházet k znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod. Po celou dobu stavby musí být staveniště řádně odvodněno.
- Rekonstrukcí komunikace nebudou v extravilánu zásadně změněny stávající odtokové poměry v řešené lokalitě. Stávající odvodnění komunikace je do přilehlé zeleně a bude zachováno, lokálně doplněno o podobrubníkový rigol. V intravilánu dojde v některých úsecích ke změně způsobu odvodnění ze silničního příkopu na podobrubníkový rigol.
- Vlastní realizací stavby nebude v řešené lokalitě zvýšena hlučnost. V rámci projektu jsou navrženy následující úpravy, které budou vést k minimalizaci hlučnosti:
  - Komunikace je navržena s kvalitním asfaltovým povrchem.
- Kryt vozovky bude zpevněný, proto se nepředpokládá zvýšení prašnosti při užívání komunikace.
- V průběhu stavby pravděpodobně dojde ke zvýšení hladiny hluku a prašnosti – negativní účinky provádění stavby na životní prostředí, zejména škodlivé exhalace, hluk, vibrace, prach, zápach, znečišťování vod a pozemních komunikací nesmí překročit limity níže uvedených předpisů:
  - č.258/2000 Sb. Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
  - č. 502/2000 Sb. Nařízení vlády o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
  - Vyhláška č.20/2001 Sb.
- S odpady vznikajícími na stavbě musí být nakládáno v souladu s:
  - 185/2001 Sb. Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů

- 93/2016 Sb. Vyhláška, kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů)
- V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod - zhotovitel musí dodržovat zejména ustanovení uvedená ve vyhlášce MLVH č. 6/77 Sb. (nyní 254/2001 Sb.) o ochraně jakosti povrchových a podzemních vod a nařízení vlády ČR č. 171/92 Sb. (nyní 61/2003 Sb.) kterým se stanoví ukazatele přípustného znečištění vod.

Při provádění stavby musí zhotovitel dodržovat požadavky všech zákonů a vyhlášek týkajících se životního prostředí a to zejména:

- zákon č. 17/92 Sb. O životním prostředí
- zákon č. 201/2012 Sb. O ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů
- zákon č. 502/2000 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Vyhláška MŽP ČR č.356/2002 Sb.

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

- Při terénním průzkumu a následném zpracování hodnocení záměru „Modernizace silnice II/366 Pohledy křižovatka s I/43 byl zjištěn výskyt tří zvláště chráněných druhů živočichů. Realizace záměru nebude mít negativní vliv na tyto druhy. Na ostatní druhy živočichů, rostlin a jejich biotopy zjištěné v ploše realizace projektu bude mít akce dočasně mírně negativní vliv, a to při přípravě a vlastní realizaci záměru. Při přípravě, realizaci, po ukončení prací a při následném využívání bude trvat mírně negativní vliv na krajinný ráz spočívající v lokální změně uspořádání krajinné zeleně. Tento vliv bude zprvu negativní, avšak v dlouhotrvajícím časovém horizontu bude neutrální až mírně pozitivní.
- Navrhovaný záměr spočívá v realizaci oprav komunikace č. II/366 v úseku Pohledy – křižovatka s I/43, a to ve výměně jejího povrchu a úprav krajnic, včetně úprav příkopů, propustků a vnějších svahů nutných pro zajištění dlouhodobé funkčnosti komunikace. Záměr bude mít mírně negativní vliv na zájmy chráněné zákonem. Konkrétně na §6 zákona, neboť bude dočasně snížena funkčnost významného krajinného prvku, §7 zákona, neboť bude nutné odstranit část vzrostlé zeleně, § 12 zákona, neboť bude mírně pozměněna struktura krajinné zeleně a § 46 odst. 2, neboť bude zasahováno do ochranného pásma památného stromu. S ohledem na veřejný zájem v podobě oprav veřejné komunikace a tím zvýšení její provozní bezpečnosti a trvale nedotčení zájmů chráněných zákonem je projekt za dodržení navrhovaných zmírňujících opatření (viz biologické hodnocení) realizovatelný.
- V blízkosti stavby se nachází výsadba stromů a keřů. Výkopové práce v blízkosti dřevin je nutno provádět ručně. Obnažené kořeny budou před poškozením, sluncem, mrazem a suchem chráněny vlhčenou geotextilií. Doba obnažení kořenů musí být co možná nejkratší a zásyp kořenů po odstranění geotextilie se provede vhodnou zemínou. V případě nutnosti provedení zásahů do silnějších kořenů tak učiní osoba odborně způsobilá. Čisté řezné rány na kořenech budou ošetřeny vhodným přípravkem podporujícím hojení ran.
- Během výstavby se budou kmeny stromů, nacházejících se v blízkosti stavby, chránit prkenným bedněním. Uchycení ochranného bednění bude provedeno montážními pásky, ne přibíjením hřebíky. Při stavebních pracích je nutné dodržet normu ČSN – DIN 83 961 – Sadovnictví a krajinářství, Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech.

#### Ochrana dřevin, památných stromů, ochrana rostlin a živočichů

- V rámci stavby je navrženo kácení vzrostlých dřevin. Stromy v bezprostředním okolí stavby, které budou zachovány, budou ochráněny (ochrana kmene stromů - vypořádáváním z fošen)



- Stavba prochází ochranným pásmem památného stromu Tis červený obecný "U Havlů" v obci Sklené u Svitav. Pro zjištění rozsahu kořenového systému v blízkosti modernizované silnice byly vyhotoveny ručně kopané sondy v ochranném pásmu památného stromu. Úprava v blízkosti památného stromu bude zahrnovat výměnu asfaltových krytových vrstev a doplnění nezpevněné krajnice na severním okraji vozovky. Jižní kraj je navržen k sanaci. Hloubka sanace zahrnuje 500 mm konstrukce vozovky a případnou výměnu aktivní zóny 400 mm. Šířka sanace bude určena v dalším stupni projektové dokumentace.
- Realizací projektu nebudou významně dotčeny populace živočichů a rostlin, které se v dotčeném území vyskytují. Zjištěné druhy rostlin a živočichů, včetně jejich populací patří mezi obecně rozšířené a v daném území hojné. Komentář k výskytu zvláště chráněných druhů živočichů (3 druhy) je uveden v provedeném biologickém hodnocení.

#### Zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

- Ochrana systému ekologické stability nebude realizací projektu významně dotčena. V osadě Samoty prochází navrhovaný projekt přes lokální biocentrum LK4, které je vymezeno v Územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností Svitavy. U této osady se projekt dotýká hranice nadregionálního biocentra 47 Boršov – Loučeňský les, které je vymezeno v Územně analytických podkladech obce s rozšířenou působností Svitavy. V závazném dokumentu, kterým jsou schválené Zásady územního rozvoje Pardubického kraje je však toto nadregionální biocentrum vymezeno mírně jinak a okraje realizované plochy se projektu nedotýkají. Realizace akce nenavrhuje taková opatření, která by trvale negativně ovlivnila funkčnost vymezených prvků ÚSES, neboť zde nenavrhuje trvalé zábrany, ani výrazně nerozšiřuje stávající komunikaci.

Při realizaci akce dojde k dočasnému oslabení funkcí významného krajinného prvku a prvků ÚSES, především lokálního biokoridoru LK4, kterým silnice prochází. Po ukončení prací bude tento vliv neutrální.

#### **c. Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Stavba nemá žádný vliv na území NATURA 2000.

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

Na základě požadavku OŽP Svitavy byl v rámci DUR proveden Biologický průzkum a následné hodnocení, přednostně zaměřené na zjištění výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a vlivu realizace záměru na zájmy chráněné částí druhou, třetí a pátou zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Biologické hodnocení provedl RNDr. František Bárta v období červen až srpen 2018.

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

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Stávající ochranná pásma zůstanou zachována. Nově navrhovaná pásma nejsou.

## **B.7. OCHRANA OBYVATELSTVA**

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Na stavbu nejsou kladeny zvláštní požadavky. Ochrana obyvatel v případě požáru je zajištěna požárně bezpečnostním řešením.

## **B.8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

Zásady organizace výstavby jsou uvedeny v samostatné příloze B.8 Zásady organizace výstavby.

## **B.9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

Není vyžadováno.

V Hradci Králové IX/2020

zpracoval: Ing. David Janečka