



SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: BpV

KRESLIL:	KAMIL HRONOVSKÝ		 HRONOVSKÝ DOPRAVNÍ PROJEKCE s.r.o. BRNĚNSKÁ 700/25, 500 06 HRADEC KRÁLOVÉ e-mail: hronovsky@hkprojekt.cz telefon: 604 823 698 IČ: 07053428 DIČ: CZ07053428	
TECHNICKÁ KONTROLA:				
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	KAMIL HRONOVSKÝ			
HLAVNÍ PROJEKTANT:	KAMIL HRONOVSKÝ			
KRAJ: KRÁLOVÉHRADECKÝ	OBEC: SVĚTÍ	KAT. ÚZEMÍ: SVĚTÍ		
INVESTOR: KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ, PIVOVARSKÉ NÁMĚSTÍ 1245, 500 03 HRADEC KRÁLOVÉ			STUPEŇ:	DSP, DPS
AKCE: SILNICE III/3253 SVĚTÍ OBJEKT: B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ZAK.ČÍSLO:	031-19-4
			ARCHIVNÍ ČÍSLO:	
			DATUM:	07/2019
			FORMÁT:	x A4
			MĚŘÍTKO:	-
OBSAH: SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍSLO SOUPRAVY:	ČÍSLO PŘÍLOHY: B.

Silnice III/3253, Světí

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku

Řešené území se nachází v centru a západním okraji obce Světí, v katastrálním území Světí.

Stavba je plánována na silnici III/3253 v zastavěném území obce Světí. Stavba řeší rekonstrukci hlavního a přídruženého dopravního prostoru předmětné komunikace v úseku od sjezdů mezi č.p. 58 a 8 (konec OŽK v rámci projektu chodníků v obci Světí) až na konec zastavěného území u č.p. 105.

Terén je mírně svažité k východu. Nadmořská výška stavby je 256 – 270 m.n.m.

Stávající asfaltová komunikace vykazuje řadu poruch (ztráta mikrotextury, hloubková koroze, trhliny, výtluky, olamování okrajů a také nerovnosti – nepravidelné vysprávkování různého stáří). Jednou z příčin vzniku poruch na okrajích vozovky jsou zvýšené nebezpečné krajnice a zanesené souběžné příkopy. Zvýšené krajnice brání odtoku vody z vozovky, čímž dochází k podmáčení a poškození zpevněné části vozovky.

Diagnostickým průzkumem vozovky byla zjištěna skladba konstrukčních vrstev komunikace. Krypt vozovky tvoří v celé délce úseku asfaltové vrstvy, pod kterými byla zastížena podkladní vrstva z penetračního makadamu. Stav vozovky odpovídá stáří provedených úprav.

Na parcelách v prostoru silnice jsou umístěny běžné podzemní sítě jako vodovod, kanalizace, plynovod, veřejné osvětlení, elektro NN a VN, sdělovací vedení. Při pracích budou dodržována běžná ochranná pásma, na základě požadavků správců budou ochráněny sítě ve veřejném prostoru.

Území je z hlediska odtokových poměrů stabilizované, srážkové vody jsou svedeny do stávající kanalizace.

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

Nebylo vydáno, zpracovaná dokumentace pro stavební povolení řeší opravu stávající silnice III. třídy.

c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, vč. informací o vydané územně plánovací dokumentaci

Předmětná stavba je v souladu se záměry územního plánování obce Světí a schváleným územním plánem obce.

Územní plán obce Světí byl vydán Zastupitelstvem obce Světí.

Zastupitelstvo obce Světí, příslušné podle § 6 odst. 5 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen: stavební zákon), za použití § 43 odst. 4, § 13 a přílohy č.7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, § 171 a následujících zákona č. 500/2004 Sb., správní řád (dále jen: správní řád)

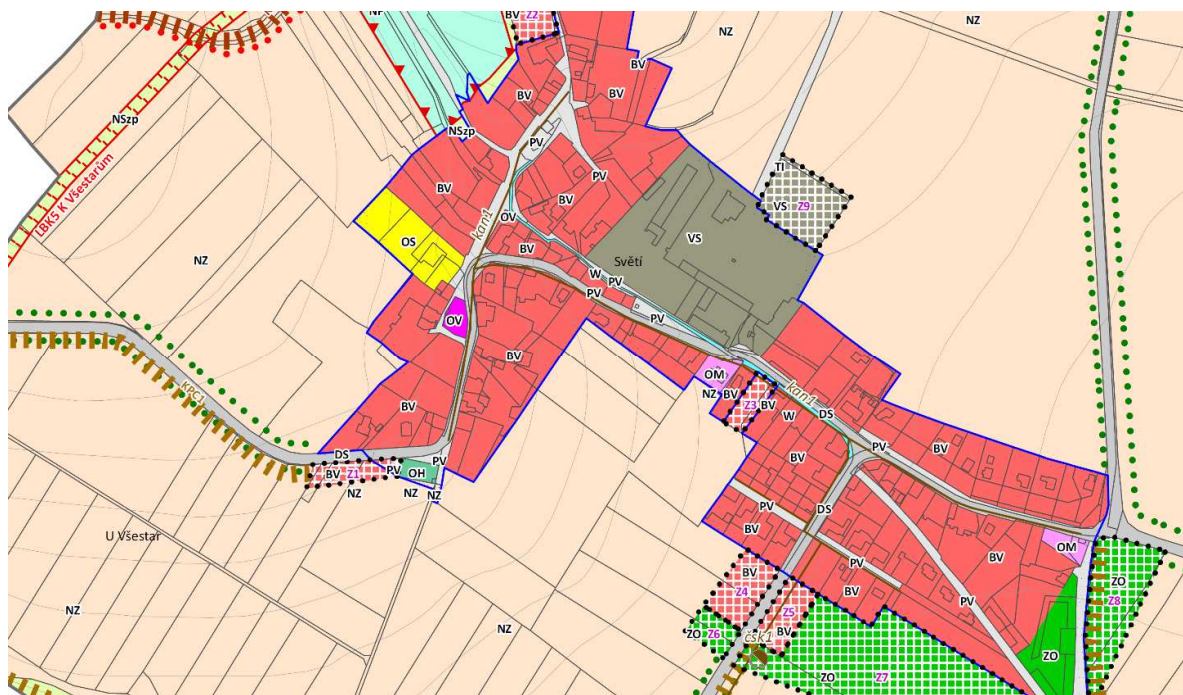
vydává na základě svého usnesení ze dne 16.12.2019

formou opatření obecné povahy

Územní plán Světí

Územní plán stanoví základní koncepci rozvoje území obce, ochrany jeho hodnot, jeho plošného a prostorového uspořádání, uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury; vymezí zastavěné území, plochy a koridory, zejména zastavitelné plochy a plochy vymezené ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území, pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy a stanoví podmínky pro využití těchto ploch a koridorů.

Výřez územního plánu obce

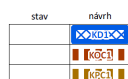


LEGENDA

JEVY SCHVALOVANÉ



stabilizované plochy	plochy změn	územní rezervy
BV	BV	
OV	OV	
OM	OM	
OS	OS	
OH	OH	
DS	DS	
DZ	DZ	
TI	TI	
VS	VS	
PV	PV	
ZO	ZO	
W	W	
NZ	NZ	
NP	NP	
NSzp	NSzp	



HRANICE ÚZEMNÍCH JEDNOTEK

zastavěné území k 21. 5. 2019

hranice zastavitelných ploch

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

bydlení - v rodinných domech - venkovské
občanské vybavení - veřejná infrastruktura
občanské vybavení - komerční zařízení malá a střední
občanské vybavení - tělovýchovná a sportovní zařízení
občanské vybavení - hřbitovy
dopravní infrastruktura - silniční
dopravní infrastruktura - železniční
technická infrastruktura - inženýrské sítě
plochy smíšené výrobní
veřejná prostranství
zeleň - ochranná a izolační
plochy vodní a vodoohospodářské
plochy zemědělské
plochy přírodní
plochy smíšené nezastavěného území - zemědělské, přírodní

ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

lokální biocentrum
lokální biokoridor
doplňková opatření ÚSES (interakční prvky)

KORIDORY

koridor dopravní infrastruktury - silniční
koridor pro obnovu cesty
koridor pěší a cyklistické dopravy

PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA ÚZEMÍ

plocha protipovodňové ochrany (suchá retenční nádrž)

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

oddílná kanalizace
čerpací stanice kanalizace

Území je zahrnuto v platném Územním plánu obce jako plochy veřejných prostranství PV a dopravní infrastruktura silniční DS.

Územní plán stanovuje tyto podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití:

Pro plochy **dopravní infrastruktury - silniční (DS)** stanovuje ÚP tyto podmínky využití:

A. hlavní využití

a1 plochy a koridory silniční dopravy a stavby a zařízení dopravního vybavení, zejména odstavné a parkovací plochy, autobusové zastávky, garáže, objekty údržby pozemních komunikací a další zařízení veřejné dopravy včetně souvisejících staveb, zařízení a činností

B. přípustné využití

b1 komunikace pro pěší a cyklisty

b2 zeleň, zejména veřejná, ochranná a izolační

b3 veřejná prostranství

b4 technická infrastruktura

b5 prvky mobiliáře

C. podmíněně přípustné využití

c1 občanské vybavení za podmínky, že bude funkcí doplňkovou a nebude narušeno či omezeno hlavní využití

D. nepřípustné využití

d1 jiné využití, než které je uvedeno jako hlavní, přípustné nebo podmíněně přípustné

E. podmínky prostorového uspořádání

e1 charakter a struktura zástavby: areálová zástavba podmíněná pouze provozními požadavky nebo jednotlivé, solitérní objekty

e2 maximální výška zástavby: není stanovena

e3 koeficient maximálního zastavění pozemku: není stanoven

e4 koeficient minimálního podílu zeleně na pozemku: 0,10

e5 maximální velikost zastavěné plochy objektu: není stanovena

Pro plochy **veřejných prostranství (PV)** stanovuje ÚP tyto podmínky využití:

A. hlavní využití

a1 veřejná prostranství – plochy veřejně přístupné bez omezení (zejména komunikace pro pěší a cyklisty)

B. přípustné využití

b1 zeleň, zejména veřejná, ochranná a izolační

b2 dopravní a technická infrastruktura

b3 vodní plochy a toky

b4 prvky ÚSES

C. podmíněně přípustné využití

c1 drobné stavby a zařízení občanského vybavení slučitelné s účelem veřejných prostranství, které zvyšují využitelnost veřejných prostranství a slouží zejména veřejnosti (např. informační centra a zařízení, prodejní zařízení, dětská hřiště, veřejná WC, prvky mobiliáře apod.) za podmínky, že jsou slučitelné s účelem veřejných prostranství

c2 parkoviště za podmínky, že nebude narušeno či omezeno hlavní využití

D. nepřípustné využití:

d1 jiné využití, než které je uvedeno jako hlavní, přípustné nebo podmíněně přípustné

E. podmínky prostorového uspořádání

e1 charakter a struktura zástavby: jednotlivé, solitérní objekty

e2 maximální výška zástavby: 5 m

e3 koeficient maximálního zastavění pozemku: 0,10

e4 koeficient minimálního podílu zeleně na pozemku: není stanoven

e5 maximální velikost zastavěné plochy objektu: 25 m²

Požadavky Zásad územního rozvoje Královéhradeckého kraje se daného území netýkají.

Navrhovaná stavba tak není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování stanovenými v § 18 a § 19 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. V území stavby se nenachází žádné stavby významné urbanistické ani architektonické hodnoty.

Stavba svojí hmotou neovlivní charakter území ani architektonické a urbanistické hodnoty v území, její měřítko a struktura respektuje charakter původní zástavby, je umístěvaná v plochách k takovému účelu určených (viz předchozí bod) a je tedy v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

d) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, vč. zdrojů nerostů a podzemních vod

Geomorfologicky je území součástí Hořicko-Jaroměřské pahorkatiny. Z klimatického hlediska spadá do mírně teplé oblasti s převážně mírně suchým podnebím a mírnou zimou.

Dle serveru VÚV HEIS se zájmová lokalita nenachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod - CHOPAV, v žádném OP podzemních vodních zdrojů, ani v záplavovém území.

V zájmovém území se nevyskytují zdroje nerostů a podzemních vod.

e) výčet a závěry provedených průzkumů a měření

a/ Dopravní průzkum

Dopravně inženýrské údaje nebyly pro stavbu zjišťovány.

b/ Dendrologický průzkum

nebyl proveden, v území se nenachází vzrostlá zeleň.

c/ Inženýrsko – geologický, diagnostický průzkum

Pro projekt byl k dispozici diagnostický průzkum a návrh opravy vozovky. Závěry z tohoto průzkumu jsou zahrnuty v projektové dokumentaci.

Stávající stav obecně

Stávající asfaltová komunikace vykazuje řadu poruch (ztráta mikrotextury, hloubková koroze, trhliny, výtluky, olamování okrajů a také nerovnosti – nepravidelné vysprávkování různého stáří). Jednou z příčin vzniku poruch na okrajích vozovky jsou zvýšené nezpevněné krajnice a zanesené souběžné příkopy. Zvýšené krajnice v úsecích bez chodníků brání odtoku vody z vozovky, čímž dochází k podmáčení a poškození zpevněné části vozovky.

Stávající skladba komunikací

Diagnostickým průzkumem a doplňkovými vrty byla zjištěna skladba konstrukčních vrstev komunikace.

Bylo zastiženo asfaltové souvrství (asfaltový beton, asfaltové hutněné vrstvy, penetrační makadam) o proměnné mocnosti od 200 - 325 mm.

Pod asfaltovými vrstvami byly v celé délce úseku zastiženy nestmelené podkladní vrstvy ze šterkovitých jíílů.

Návrh na základě průzkumů

Dle zhodnocení výsledků diagnostického průzkumu a s přihlédnutím k množství stávajících inženýrských sítí bude v celém rozsahu provedena kompletní oprava komunikace recyklací na místě za studena.

Na podkladu polohopisného a výškopisného zaměření byl proveden podrobný průzkum trasy a jejího umístění.

Jednotlivé vytyčované body a rozměry jsou provedeny ve výškovém systému BpV a souřadném systému S-JTSK.

f) ochrana území podle jiných předpisů

Stavba nevyžaduje ani nespádá pod zvláštní ochranu podle jiných právních předpisů.

Lokality soustavy Natura 2000

Natura 2000 je soustava chráněných území, v nichž se vyskytují ohrožené druhy rostlin a živočichů a cenné biotopy. K jejímu vyhlášení se ČR zavázala v souvislosti se vstupem do Evropské unie na základě směrnic 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a 92/43/EHS o ochraně přírodních

stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Dotčené území není součástí soustavy Natura 2000.

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

Zájmové území se nenachází v záplavovém území při průchodu Q_{100} .

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

Stavbou nebudou bezprostředně ovlivněny nebo měněny další sousední stavby.

Před zahájením stavby proběhne pasportizace stávajícího stavu sousedních nemovitostí.

Postup výstavby nesmí dlouhodobě narušit plynulost dopravy ve veřejném území. Stavební činnost nesmí neúměrně zatěžovat okolí hlukem a nečistotami. Odtokové poměry v území nebudou stavbou nepřiměřeně dotčeny.

Území je z hlediska odtokových poměrů stabilizované, srážkové vody z povrchu komunikace jsou svedeny do uličních vpustí napojených na kanalizaci.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nejsou požadovány žádné asanační práce.

V rámci stavby bude odstraněna stávající vozovka s krytem asfaltovým, předpoklad celkové tl. živých vrstev 10 cm. Z volných ploch bude sejmuta humózní vrstva v předpokládané tl. 15 cm.

Dále bude vybourán chodník z betonové skladebné dlažby z důvodu jeho výškové úpravy a několik sjezdů na sousední nemovitosti. Podél bouraných konstrukcí budou odstraněny i betonové obrubníky. Betonová dlažba bude uložena na mezideponii – bude znovu využita, obrubníky budou odvezeny na skládku, popř. pokud budou vybourány bez poškození mohou být znovu využity.

Stavba nevyvolává potřebu kácení stávajících dřevin.

j) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

V rámci stavby bude proveden trvalý zábor zemědělské půdy, je nesoulad mezi skutečným stavem silnice a katastrální mapy. Část stavby se nachází na p.p.č. dochází pouze k úpravě části pozemku p.č. 70/1(zahrada) – plocha trvalého záboru je 6 m². Pro tuto odnímanou plochu v zastavěném území (do 25 m²) není třeba souhlasu orgánu ochrany ZPF.

V rámci projektu není zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa. Stavba se dále nenachází v ochranném pásmu lesa.

k) územně technické podmínky – možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Jedná se o rekonstrukci úseku silnice III. třídy, bez nároků na nové dopravní připojení.

Stavba nevyžaduje napojení na síť technické infrastruktury.

Stavba je dopravně napojena na nadřazenou silniční síť – silnici I. třídy č. 33 a 35 (mimo obvod staveniště).

Dále dochází k úpravě živého krytu v napojení na vedlejší místní komunikace.

l) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Navržené stavební objekty zajišťují ucelené řešení. Realizace této investice bude časově a věcně koordinována s ostatními stavbami, které byly / budou umístěny vydaným rozhodnutím o umístění stavby nebo společným povolením (chodníky – a zatrubnění silničního příkopu – sdružená investice obce Světí).

Doba výstavby jednotlivého stavebního objektu je cca 3 měsíce od nabytí právní moci povolení, resp. zahájení stavby.

Stavba je na styku se související stavbou „Chodníky Světí podél komunikace III/3253“ ohraničena v podélném směru silniční obrubou, která je v celém rozsahu nových chodníků součástí záměru obce.

Hranice jednotlivých objektů a rozhraní souvisejících staveb jsou vyznačeny v projektové dokumentaci.

Realizace staveb bude v souběhu a proběhne společné výběrové řízení na zhotovitele.

Stavba bude realizována v etapách dle harmonogramu stavby US KhK a za využití jejich dopravně inženýrských opatření.

m) seznam pozemků katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

k.ú.	Parcela KN	LV	Vlastník	Druh pozemku	Výměra (m ²)	Zábor (m ²)	Poznámka
Světí (okres Hradec Králové), číslo k.ú. 787426	421/1	849	Správa silnic Královéhradeckého kraje, Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové	ostatní plocha - silnice	1343	130	pam. zóna
	421/5	10001	OBEC SVĚTÍ, č. p. 1, 50312 Světí	ostatní plocha - ostatní komunikace	757	33	pam. zóna
	st.37	96	SJM Michálek Lubomír a Michálková Libuše, č. p. 59, 50312 Světí	zastavěná plocha nádvoří	1625	7	pam. zóna
	421/7	10001	OBEC SVĚTÍ, č. p. 1, 50312 Světí	ostatní plocha - silnice	5	2	pam. zóna
	457/3	10001	OBEC SVĚTÍ, č. p. 1, 50312 Světí	ostatní plocha - jiná plocha	99	8	pam. zóna
	447	850	Povodí Labe, státní podnik, Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 50003 Hradec Králové	vodní plocha	977	42	pam. zóna
	392/1	849	Správa silnic Královéhradeckého kraje, Kutnohorská 59/23, Plačice, 50004 Hradec Králové	ostatní plocha - silnice	10418	4079	pam. zóna
	392/10	10001	OBEC SVĚTÍ, č. p. 1, 50312 Světí	ostatní plocha - ostatní komunikace	612	165	pam. zóna
	392/11	10001	OBEC SVĚTÍ, č. p. 1, 50312 Světí	ostatní plocha - ostatní komunikace	1023	228	pam. zóna
	393/4	10001	OBEC SVĚTÍ, č. p. 1, 50312 Světí	ostatní plocha - ostatní komunikace	38	1	pam. zóna
	421/8	10001	OBEC SVĚTÍ, č. p. 1, 50312 Světí	ostatní plocha - ostatní komunikace	5	1	pam. zóna
	392/18	10001	OBEC SVĚTÍ, č. p. 1, 50312 Světí	ostatní plocha - ostatní komunikace	99	18	pam. zóna

	70/1	793	Šíp David, č. p. 96, 50312 Světí - 1/2, Šípková Ivana, č. p. 96, 50312 Světí - 1/2	zahrada	861	6	BPEJ 30900, pam. zóna
--	------	-----	--	---------	-----	---	-----------------------------

n) seznam pozemků katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Rekonstrukce dopravní infrastruktury svými ochrannými a bezpečnostními pásmy nezasáhne mimo pozemky stavby. Silnice III. třídy v zastavěném území nemá zákonem stanovená ochranná pásma.

o) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

neobsahuje

p) možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba nevyžaduje nové dopravní napojení, pouze jsou upravena stávající dopravní připojení.

V místě napojení na stávající obrusné vrstvy bude provedena řezaná spára, následně bude po pokládce nové obrusné vrstvy zalita trvale pružnou asfaltovou zálivkou.

Recyklace je uvažována na celou šířku vozovky, z tohoto důvodu bude nutné znovu osadit silniční obrubník předláždít dlažbu stávajících ponechaných chodníků – šířka cca 0,5 m.

Stavba nevyžaduje nová napojení na sítě technické infrastruktury, jedná se pouze o opravu komunikace.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o opravu silnice III. třídy recyklací za studena na místě a obnovu živičného krytu ve stávající zástavbě a s tím související úpravy ve veřejném prostoru – vyvolaná úprava sjezdů a chodníků, úprava zeleně, reprofilace příkopu.

Stavbou nebudou bezprostředně ovlivněny nebo měněny další sousední stavby.

Stavbou samotnou nedejde k úpravě staveb technické infrastruktury.

b) účel užívání stavby

Jedná se o stavbu – opravu silnice III. třídy – ve smyslu ČSN 73 6110 se jedná o sběrnou komunikaci v zastavěném území obce (města) s funkcí dopravně – obslužnou.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

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

neobsahuje

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

Dotčené orgány, které podle zvláštních předpisů spolupůsobí v řízení, nevydaly negativní ani zamítavé stanovisko k povolení stavby navrženého záměru. Všechny podmínky stanovené ve vydaných závazných stanoviscích, stanoviscích a vyjádřeních nepřesahují běžný rámec a byly splněny a zapracovány v textové a výkresové části.

f) celkový popis koncepce řešení včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.

Délka úpravy úseku silnice III/3253 je 707,17 m (pracovní staničení 0,000 00 – 0,707 17). V místopise se jedná o úsek od sjezdů mezi č.p. 58 a 8 až na konec obce směr Všetary, poblíž č.p. 105. Začátek opravy navazuje na již obnovený živičný kryt provedený v rámci výstavby chodníků ve Světí.

Sčítací úsek: není

Provozní staničení: cca km 1,700 – 2,407.

Parametry komunikace:

Šíře jízdního pruhu: 2x 2,60-3,375 m

Vodící proužek: 2x 0,125 m

Odvodňovací proužek: -

Bezpečnostní odstup: 2x 0,50 m

Jízdní pruh pro cyklisty: -

Jízdní pruh pro MHD: -

Nezpevněná krajnice: 0,75 m (1,0 m v místě svodidla)

Šířkové uspořádání silnice III/2961 vychází ze stávajícího stavu dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace. Výškově nebude trasa stávající trasa výrazně změněna. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnaní stávajících nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Dotčený úsek je součástí silnice III/3253 ve směru Světí - Všetary. Jedná se o průjezdní úsek silnice III. třídy řešený jako obslužná komunikace.

Hlavní staničení : km 1,700 – 2,407

Označení: MO2k 10,0/6,5/30, MO2 (10,0)/6,5/30

V km 0,025 je stávající zatrubený bezejmenný vodní tok.

V místě stavby nebylo celostátní sčítání dopravy provedeno. Vzhledem k charakteru území a dopravním opatření lze předpokládat minimální zatížení těžkou nákladní dopravou.

Stanovení třídy dopravního zatížení

silnice III/2961 - max. TNV = 50 voz/den TDZ V

Silnice III. třídy - návrhová úroveň porušení D1

Směrové řešení

Osa komunikace kopíruje v maximální možné míře stávající stav.

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnaní nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Příčný sklon

Komunikace je navržena v základním střechovitém příčném sklonu 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen jednostranný sklon maximálně 4,0 %.

Bezpečnostní vybavení, zařízení a příslušenství PK

V km 0,502 00 až do km 0,526 00 vlevo bude osazeno silniční svodidlo se stupněm zadržení min. H1.

Vyvolané úpravy chodníků

Objekty řeší vyvolané úpravy stávajících chodníkových ploch. Vzhledem k drobným změnám nivelety komunikace a jejího klopení je nutné upravit stávající chodníky tak, aby respektovaly novou polohu obrub.

Chodníkové plochy budou materiálově sjednoceny a provedeny z betonové skladebné dlažby 20/10. Bude použita jak stávající, tak nová betonová dlažba.

Recyklace je uvažována na celou šířku vozovky, z tohoto důvodu bude nutné znovu osadit silniční obrubník předláždít dlažbu stávajících ponechaných chodníků – šířka cca 0,5 m.

V místě stavby jsou použity za chodníkem chodníkové obruby se základní podsádkou +6 cm tvořící přirozenou vodící linii.

Směrové řešení chodníků respektuje stávající stav. Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav.

Chodníky jsou navrženy v základním sklonu 2 %. Vzhledem ke stávajícímu místu nevyhovujícímu sklonu a potřebě napojit chodníky na stávající stav je lokálně příčný sklon zvětšen nebo je v 2 % provedena potřebná šířka pro průchod (min. 900 mm) a poté je chodník napojen na stávající stav.

Stavba – oprava silnice III. třídy neobsahuje žádné technologie a zařízení.

Rekonstrukce dopravní infrastruktury svými ochrannými a bezpečnostními pásy nezasáhne mimo pozemky stavby. Silnice III. třídy v souvisle zastavěném území nemá zákonem stanovená ochranná pásma.

Stavba – rekonstrukce komunikace nemá požadavky na vytvoření nových chráněných území.

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

Asfaltová komunikace vykazuje řadu poruch (ztráta mikrotextury, hloubková koroze, trhliny, výtluky, olamování okrajů a také nerovnosti – nepravidelné vysprávkky různého stáří). Jednou z příčin vzniku poruch na okrajích vozovky jsou zvýšené nebezpečné krajnice a zanesené souběžné příkopy. Zvýšené krajnice brání odtoku vody z vozovky, čímž dochází k podmáčení a poškození zpevněné části vozovky.

Diagnostickým průzkumem vozovky byla zjištěna skladba konstrukčních vrstev komunikace. Kryt vozovky tvoří v celé délce úseku asfaltové vrstvy, pod kterými byla zastižena podkladní vrstva z penetračního makadamu. Stav vozovky odpovídá stáří provedených úprav.

Je navržena oprava vozovky v souladu se závěry diagnostického průzkumu.

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba nevyžaduje ani nespadá pod zvláštní ochranu podle jiných právních předpisů.

i) základní bilance stavby – potřeba a spotřeba médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Jedná se o liniovou stavbu – opravu silnice III. třídy. Bez spotřeby médií (vyjma stávajícího veřejného osvětlení) a hmot při svém provozu.

V současné době jsou plochy komunikace odvodněny podélnými a příčnými sklony přímo do jednotné kanalizace. Srážková voda z chodníků je svedena do přilehlé vozovky, odkud je svedena do kanalizace. V souvislosti s opravou silnice dojde pouze k doplnění uličních vpustí a v místě nedostatečného podélného sklonu k doplnění liniových odvodňovacích žlabů. Odtokové poměry v území se nemění.

Stávající bodové odvodnění pomocí vpustí je zachováno. Nové uliční vpusti budou rozmístěny podél silničních obrubníků. V úseku silnice u kostela Sv. Jakuba v úseku s podélným sklonem silnice pod 0,5 % je navržen liniový odvodňovací žlab s litinovou mříží pro zatížení D400, šířka žlabu min. 0,1 m.

Uliční vpusti a odv. žlab jsou zaústěny přípojkami do stávající kanalizace – shodně se stávajícím stavem. Vzhledem ke konfiguraci terénu (výrazně sklonitý) a stávajícím sítím technické infrastruktury v přidruženém prostoru nelze srážkové vody zasakovat v místě stavby.

Navržené řešení nemá zásadní negativní vliv na hydrogeologickou situaci předmětného území.

Produkované množství a druhy odpadů – pouze uliční smetky

j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Předpokládá se zahájení prací v průběhu jarního období roku 2021 (po nabytí právní moci stavebního povolení), předpokládaný termín dokončení 12/2021. Stavba je projekčně zpracována jako celek pro dva související stavební objekty. Jedná se akci malého rozsahu.

Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Celková doba výstavby se předpokládá v délce max. 3 měsíce. Zahájení výstavby se uvažuje v průběhu dubna, května 2021 (po nabytí právní moci stavebního povolení, při příznivých klimatických podmínkách).

Před převedením dopravy na objízdnou trasu bude provedena pasportizace současného stavu komunikací a případná poškození budou po stavbě opravena na náklady investora stavby.

Pro zajištění objízdny trasy a provozu na ní bude nutné provést a stanovit místní úpravy provozu.

Ve finálním harmonogramu budou zohledněny konkrétní vlivy v aktuálním čase výstavby (přeložky sítí, návaznost na jiné stavby, aktuální dopravní situace a požadavky dotčených orgánů na DIO apod.)

Stavba komunikace je bezprostředně provázána se souvisejícími stavbami na výstavbu chodníku a zatrubnění části silničního příkopu. Vzhledem k tomu, že stavby jsou technicky a technologicky provázány a využívají na III/3253 jednotné DIO, musí být záměry vzájemně koordinovány.

V místě napojení na stávající komunikace bude osazeno přechodné dopravní značení, kterým bude vymezena hranice stavby.

Oprava komunikace vyvolává požadavek na výškovou úpravu části chodníku a několika sjezdů na sousední nemovitosti.

Zajištění přístupu na staveniště

Přístup na staveniště bude umožněn po silnici III. třídy č. 3253 směrem od silnice I/33 nebo I/35.

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,

Předčasné užívání stavby před jejím úplným dokončením je možné, pokud to nemá podstatný vliv na užitelnost stavby, neohroží to bezpečnost a zdraví osob nebo zvířat anebo životní prostředí.

Přesný postup je odvislý od technologických postupů a harmonogramu zhotovitele stavby.

Stavba nemá požadavky na zkušební provoz.

Stavba bude předána do užívání po vydání souhlasu s užíváním stavby.

l) orientační náklady stavby

orientační náklad stavby je 6.000.000,- bez DPH

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanizmus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Tvarové řešení vychází z rozsahu zájmového území zadavatelem – stávajícím uličním prostorem se zachováním obsluhy a funkčnosti okolních objektů.

Stavba svojí hmotou neovlivní charakter území ani architektonické a urbanistické hodnoty v území, její měřítko a struktura respektuje charakter původní zástavby, je umístěvaná v plochách k takovému účelu určených a je tedy v souladu s cíli a úkoly územního plánování.

b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Architektonické a výtvarné řešení se omezuje na řešení koridorů veřejné části. Hlavní páteřní komunikace v území je doplněna jednostranným chodníkem a zatravněnými pásy.

Materiálové provedení v kombinaci živičného povrchu dvoupruhové komunikace a betonové dlažby (sjezdy, chodníky) je navrženo s cílem zklidnit automobilovou dopravu a především zajistit bezpečnost.

Barevné a materiálové řešení je navrženo s ohledem na předpokládané využití. Vozovka bude zhotovena z asfaltového betonu, sjezdy a chodníky budou z betonové skladebné dlažby 20/10 cm, šedé barvy.

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 ní působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

Délka úpravy úseku silnice III/3253 je 707,17 m (pracovní staničení 0,000 00 – 0,707 17). V místopise se jedná o úsek od sjezdů mezi č.p. 58 a 8 až na konec obce směr Všešary, poblíž č.p. 105. Začátek opravy navazuje na již obnovený živičný kryt provedený v rámci výstavby chodníků ve Světí.

Sčítací úsek: není

Provozní staničení: cca km 1,700 – 2,407.

Parametry komunikace:

Šíře jízdního pruhu: 2x 2,60-3,375 m

Vodící proužek: 2x 0,125 m

Odvodňovací proužek: -

Bezpečnostní odstup: 2x 0,50 m

Jízdní pruh pro cyklisty: -

Jízdní pruh pro MHD: -

Nezpevněná krajnice: 0,75 m (1,0 m v místě svodidla)

Šířkové uspořádání silnice III/2961 vychází ze stávajícího stavu dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace. Výškově nebude trasa stávající trasa výrazně změněna. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnaní stávajících nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Dotčený úsek je součástí silnice III/3253 ve směru Světí - Všešary. Jedná se o průjezdní úsek silnice III. třídy řešený jako obslužná komunikace.

Hlavní staničení : km 1,700 – 2,407

Označení: MO2k 10,0/6,5/30, MO2 (10,0)/6,5/30

V km 0,025 je stávající zatrubený bezejmenný vodní tok.

V místě stavby nebylo celostátní sčítání dopravy provedeno. Vzhledem k charakteru území a dopravním opatření lze předpokládat minimální zatížení těžkou nákladní dopravou.

Stanovení třídy dopravního zatížení

silnice III/2961 - max. TNV = 50 voz/den TDZ V

Silnice III. třídy - návrhová úroveň porušení D1

Směrové řešení

Osa komunikace kopíruje v maximální možné míře stávající stav.

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnaní nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Příčný sklon

Komunikace je navržena v základním střechovitém příčném sklonu 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen jednostranný sklon maximálně 4,0 %.

Bezpečnostní vybavení, zařízení a příslušenství PK

V km 0,502 00 až do km 0,526 00 vlevo bude osazeno silniční svodidlo se stupněm zadržení min. H1.

Vyvolané úpravy chodníků

Objekty řeší vyvolané úpravy stávajících chodníkových ploch. Vzhledem k drobným změnám nivelety komunikace a jejího klopení je nutné upravit stávající chodníky tak, aby respektovaly novou polohu obrub.

Chodníkové plochy budou materiálově sjednoceny a provedeny z betonové skladebné dlažby 20/10. Bude použita jak stávající, tak nová betonová dlažba.

Recyklace je uvažována na celou šířku vozovky, z tohoto důvodu bude nutné znovu osadit silniční obrubník předlážit dlažbu stávajících ponechaných chodníků – šířka cca 0,5 m.

V místě stavby jsou použity za chodníkem chodníkové obruby se základní podsádkou +6 cm tvořící přirozenou vodící linii.

Směrové řešení chodníků respektuje stávající stav. Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav.

Chodníky jsou navrženy v základním sklonu 2 %. Vzhledem ke stávajícímu místu nevyhovujícímu sklonu a potřebě napojit chodníky na stávající stav je lokálně příčný sklon zvětšen nebo je v 2 % provedena potřebná šířka pro průchod (min. 900 mm) a poté je chodník napojen na stávající stav.

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

Stavba – oprava komunikace při svém provozu nemá požadavky na teplo, teplou užitkovou vodu.

c) celková spotřeba vody

Stavba – oprava komunikace při svém provozu nemá požadavky na odběr vody.

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

Stavba při svém provozu neprodukuje odpad (pouze běžné uliční smetky) ani emise.

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

Stavba – oprava komunikace a při svém provozu nemá požadavky na komunikační vedení a zařízení.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

a) užitné vlastnosti stavby

Navržené řešení plně respektuje požadavky na bezbariérové užívání stavby stanovené zvláštním předpisem tj. „vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“ a ČSN 73 6110 (změna Z1 2010). Použité výrobky na hmatové úpravy musí splňovat technické požadavky na vybrané stavební výrobky v souladu s předpisem 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04.-06.

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

Přechody pro chodce šíře 3,0 m v délce 6,0 m mají sníženou obrubu na 2 cm lemovanou varovným pásem (š. 40 cm) v celé délce snížení s případným přetažením na 80 mm do rampového náběhu. V ose přechodu pro chodce je navrhován signální pás v šířce 0,8 m. Délka signálního pásu je méně jak 1,5 m, vodorovné dopravní značení přechodu pro chodce je doplněno vodícím pásem.

Sjezdy - mají sníženou obrubu na 2 - 5 cm lemovanou varovným pásem (š. 40 cm) v celé délce snížení s přetažením na 8 cm rampového náběhu viz. detail. Varovný pás je proveden ze slepecké dlažby v kontrastní barvě.

Varovný a signální pás bude zhotoven z dlažby se speciální plastickou úpravou (např. s výstupky tvaru komolých kuželů nebo seříznutých polokoulí o průměru výstupků cca 27 mm, výšce 5 mm a rozteči 35/50 mm) viz TN TZÚS 12.03.04. Dlažba varovných pásů bude barevně kontrastní k přilehlému povrchu, tj. povrch chodníku dlažba šedá, barva sjezdů šedá, varovný pás barva červená.

Pro dosažení hmatového kontrastu budou prvky pro nevidomé (signální, varovné pásy, umělá vodící linie) odlážděny pásem rovinné dlažby min. 20/20 bez zkosených hran – viz detaily.

Veškeré nově realizované komunikace jsou navrženy v max. hodnotě podélného sklonu 8,33 %. Příčný sklon komunikace je střešovitý $p = 2,5 \%$, ve směrových obloucích jednostranný $p = \max. 4,0 \%$. Podélný sklon komunikací pro chodce nepřesáhne podélný sklon vozovky, tj. 8,33 %. Šikmé rampy ke sníženým místům nemají podélný sklon větší než $1 : 8$ (12,5 %). Příčný sklon komunikací pro chodce je max. 2 %.

Vodící linii v území tvoří zvýšený chodníkový obrubník s horní hranou + 6 cm nad dlažbu na vyšší straně příčného sklonu chodníku. Přirozená vodící linie není přerušena na vzdálenost větší než 8,0 m.

Do volné šířky komunikací pro chodce nezasahují pevné překážky – není požadavek na barevný kontrast.

Uvedené je v souladu s vyhl. 398/2009 Sb.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena v souladu s obecnými požadavky na výstavbu. Technická zařízení podléhají běžným revizím a pravidelným kontrolám předepsaným v provozních podmínkách.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Stávající asfaltová komunikace vykazuje řadu poruch (ztráta mikrotextury, hloubková koroze, trhliny, výtluky, olamování okrajů a také nerovnosti – nepravidelné vysprávkování různého stáří). Jednou z příčin vzniku poruch na okrajích vozovky jsou zvýšené nebezpečné krajnice a zanesené souběžné příkopy. Zvýšené krajnice brání odtoku vody z vozovky, čímž dochází k podmáčení a poškození zpevněné části vozovky.

Diagnostickým průzkumem vozovky byla zjištěna skladba konstrukčních vrstev komunikace. Kryt vozovky tvoří v celé délce úseku asfaltové vrstvy, pod kterými byla zastížena podkladní vrstva z penetračního makadamu. Stav vozovky odpovídá stáří provedených úprav.

Na parcelách v prostoru silnice jsou umístěny běžné podzemní sítě jako vodovod, kanalizace, plynovod, veřejné osvětlení, elektro NN a VN, sdělovací vedení. Při pracích budou dodržována běžná ochranná pásma, na základě požadavků správců budou ochráněny sítě ve veřejném prostoru.

Území je z hlediska odtokových poměrů stabilizované, srážkové vody jsou svedeny do stávající kanalizace.

b) popis navrženého řešení

Záměrem stavby je úprava stávajícího nevyhovujícího stavebně-technického stavu úseku silnice III/3253 v zastavěném území obce Světí (investice Královéhradeckého kraje) a jejího přidruženého dopravního prostoru (sdružená investice obce Světí) dojde k výstavbě nových úseků chodníku, sjezdů vč. jejich odvodnění).

V absolutním staničení komunikace III/3253 jde o úsek délky 0,70717 km, tj. od km cca 1,700 – 2,407, v místopise se jedná o úsek od sjezdů mezi č.p. 58 a 8 až na konec obce směr Všešary, poblíž č.p. 105.

Šířka silnice je proměnná – od 7,0 m na začátku úseku, postupně se ve směrových obloucích na mostním objektu přes bezejmenný vodní tok zužuje na 6,0 m, ke konci úseku za zastavěným územím obce se zužuje na 5,5 m. Ve směrovém oblouku poblíž kostela v křižovatce s místní

komunikací je silnice rozšířena. Opravou komunikace – obnova živičného krytu s recyklací podkladní vrstvy za studena respektuje stávající šířkové uspořádání. Parametry vozovky nelze významně měnit z důvodu přilehlé zástavby.

Oprava silnice vyvolává požadavek na výškovou úpravu několika stávajících sjezdů na sousední nemovitosti, dále je předmětem výšková úprava úseku chodníku podél kostela sv. Ondřeje. Ke konci úseku bude reprofilován a pročištěn silniční příkop, v části příkopu jsou navrženy betonové žlabovky.

1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Dotčený úsek je součástí silnice III/3253 ve směru Světí - Všestary. Jedná se o průjezdní úsek silnice III. třídy řešený jako obslužná komunikace.

Hlavní staničení : km 1,700 – 2,407

Označení: MO2k 10,0/6,5/30, MO2 (10,0)/6,5/30

V km 0,025 je stávající zatrubený bezejmenný vodní tok.

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

Délka úpravy úseku silnice III/3253 je 707,17 m (pracovní staničení 0,000 00 – 0,707 17). V místě se jedná o úsek od sjezdů mezi č.p. 58 a 8 až na konec obce směr Všestary, poblíž č.p. 105. Začátek opravy navazuje na již obnovený živičný kryt provedený v rámci výstavby chodníků ve Světí.

Sčítací úsek: není

Provozní staničení: cca km 1,700 – 2,407.

Parametry komunikace:

Šíře jízdního pruhu: 2x 2,60-3,375 m

Vodící proužek: 2x 0,125 m

Odvodňovací proužek: -

Bezpečnostní odstup: 2x 0,50 m

Jízdní pruh pro cyklisty: -

Jízdní pruh pro MHD: -

Nezpevněná krajnice: 0,75 m (1,0 m v místě svodidla)

Šířkové uspořádání silnice III/2961 vychází ze stávajícího stavu dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace. Výškově nebude trasa stávající trasa výrazně změněna. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnaní stávajících nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Dotčený úsek je součástí silnice III/3253 ve směru Světí - Všestary. Jedná se o průjezdní úsek silnice III. třídy řešený jako obslužná komunikace.

Hlavní staničení : km 1,700 – 2,407

Označení: MO2k 10,0/6,5/30, MO2 (10,0)/6,5/30

V km 0,025 je stávající zatrubený bezejmenný vodní tok.

V místě stavby nebylo celostátní sčítání dopravy provedeno. Vzhledem k charakteru území a dopravním opatření lze předpokládat minimální zatížení těžkou nákladní dopravou.

Stanovení třídy dopravního zatížení

silnice III/2961 - max. TNV = 50 voz/den TDZ V

Silnice III. třídy - návrhová úroveň porušení D1

Směrové řešení

Osa komunikace kopíruje v maximální možné míře stávající stav.

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnání nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Příčný sklon

Komunikace je navržena v základním střechovitém příčném sklonu 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen jednostranný sklon maximálně 4,0 %.

Bezpečnostní vybavení, zařízení a příslušenství PK

V km 0,502 00 až do km 0,526 00 vlevo bude osazeno silniční svodidlo se stupněm zadržení min. H1.

Vyvolané úpravy chodníků

Objekty řeší vyvolané úpravy stávajících chodníkových ploch. Vzhledem k drobným změnám nivelety komunikace a jejího klopení je nutné upravit stávající chodníky tak, aby respektovaly novou polohu obrub.

Chodníkové plochy budou materiálově sjednoceny a provedeny z betonové skladebné dlažby 20/10. Bude použita jak stávající, tak nová betonová dlažba.

Recyklace je uvažována na celou šířku vozovky, z tohoto důvodu bude nutné znovu osadit silniční obrubník předláždít dlažbu stávajících ponechaných chodníků – šířka cca 0,5 m.

V místě stavby jsou použity za chodníkem chodníkové obruby se základní podsádkou +6 cm tvořící přirozenou vodící linii.

Směrové řešení chodníků respektuje stávající stav. Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav.

Chodníky jsou navrženy v základním sklonu 2 %. Vzhledem ke stávajícímu místy nevyhovujícímu sklonu a potřebě napojit chodníky na stávající stav je lokálně příčný sklon zvětšen nebo je v 2 % provedena potřebná šířka pro průchod (min. 900 mm) a poté je chodník napojen na stávající stav.

Konstrukce zpevněných ploch

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 87 (Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek) – VTL 11, TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR odbor silniční infrastruktury pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní plně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro živé vrstvy ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121, pro asfaltové postřiky ČSN 73 6129, pro vrstvy stmelené hydraulickými pojivy ČSN EN 14 227-1, ČSN 73 6124-1, pro nestmelené vrstvy ČSN EN 13 242, ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1, vč. norem souvisejících. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze Situace 1 : 250 a Vzorových příčných řezů 1 : 50.

Konstrukce silnice:

Frézování stávající asfaltové vrstvy v tloušťce 100 mm od budoucí nivelety v celé délce části úseku.

Provedení podkladní vrstvy vozovky recyklací za studena s pojivy - cement, případně jiné vhodné hydraulické pojivo a asfaltová emulze (nebo asfaltová pěna). Recyklace bude provedena v souladu s TP 208 (Recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena). Finální tloušťka recyklované vrstvy je 150 mm.

Očištění povrchu

Spojovací asfaltový postřik

Asfaltový beton pro ložné vrstvy

Očištění povrchu

Spojovací asfaltový postřik

PS, A

0,5 kg/m²

ČSN 736129

ACL 16+

60 mm

ČSN EN 13 108:2008 – 1

PS, A

0,5 kg/m²

ČSN 736129

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACP 11+ 40 mm ČSN EN 13 108:2008 - 1

Navrženým postupem opravy dojde k navýšení povrchu o cca 1 cm (při recyklaci za studena dochází k mírnému nadvýšení nivelety podkladních vrstev). Asfaltové směsi musí splňovat požadavky ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121. Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat vždy na očištěný povrch za přijatelných klimatických podmínek (ČSN 73 6121).

Poznámka: Předpokládá se životnost krytu vozovky 20 let.

Konstrukce sjezdů:

katalogový list: D2-D-1, TDZ: VI., podloží: P III

Betonová skladebná dlažba 20/10/8 cm, šedá	DL	80 mm	ČSN 736131-1
Lože – drcené kamenivo frakce 4 - 8	L	40 mm	
Štěrkodrt'	min. ŠD _B	250 mm	ČSN 736126-1
Konstrukce sjezdů stání celkem		370 mm	

Zhutněné podloží E_{def,2} = min. 30 MPa

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné vrstvy ze štěrkodrti E_{def,2} = 70 MPa.

Konstrukce chodníku z dlažby:

katalogový list: D1-D-1, TDZ: O., podloží: P III

Betonová skladebná dlažba 20/10/8 cm, šedá	DL	80 mm	ČSN 736131-1
Lože – drcené kamenivo fr. 4 - 8	L	40 mm	ČSN 736126
Štěrkodrt'	min. ŠD _B	200 mm	ČSN 736126-1
Konstrukce chodníku celkem		320 mm	

Zhutněné podloží E_{def,2} = min. 30 MPa

Modul přetvárnosti na povrchu ochranné/podkladní vrstvy ze štěrkodrti E_{def,2} = 50 MPa.

Vozovka bude lemována a betonovým silničním obrubníkem ABO 2-15 (100/25/15 cm) se základní výškou 12 cm. V místě sjezdů bude silniční obrubník snížen na 2 - 5 cm. V místech přechodů pro chodce bude silniční obrubník snížen na 2 cm.

Chodníky a boky sjezdů směrem k zeleni jsou ohraničeny betonovými chodníkovými obrubníky ABO 19-10 (100/25/8 cm).

Veškeré betonové obrubníky budou osazeny do lože z betonu C 20/25 XF3 s boční opěrkou.

Barevné a materiálové řešení je navrženo s přihlédnutím k charakteru stavby a účelu užívání. Komunikace bude zhotovena s živичným povrchem. Chodníky a sjezdy budou zhotoveny z betonové skladebné dlažby šedé barvy. Hmatové prvky pro zdravotně postižené budou zhotoveny z dlažby s výstupky pravidelného tvaru dle TN TZÚS 12.03.04. červené barvy. Umělá vodící linie u sdružených sjezdů bude v šedé barvě, není požadavek na barevný kontrast.

Betonová dlažba musí splňovat požadavky ČSN 73 6131 Dlažby a dílce, Část 1: Kryty z dlažeb. Dle této závazné ČSN je nutno u zámkové dlažby předložit osvědčení o jakosti výrobku, doplněné dokladem o splnění dalších parametrů požadovaných touto normou (pevnost v tlaku, odolnost proti působení vody a chemických rozmrazovacích látek, ...). Certifikovaná pevnost dlažby musí být nejméně 50 MPa. Dlažba by měla rovněž vyhovovat ustanovením norem DIN 18501 a EN 1338.

Provádění nestandardních detailů u okrajů, sloupů, kanalizačních vpustí, apod. bude zásadně prováděno pomocí štípání dlažby na speciální lámače nebo pomocí řezání dlažby na beton, nikdy pomocí jakékoliv betonové zálivky. Čerstvě vydlážděná plocha bude 2 x hutněna vibrační deskou opatřenou speciálním plastem, poprvé po položení dlažby, podruhé po prvním zapískování.

Nezbytně nutné je provést 2 x zapískování spar dlažby křemičitým pískem frakce 0-2 mm, vždy po zhutnění plochy vibrační deskou.

napojení vrstev navržené vozovky na vozovku stávající

Vozovka místní komunikace bude na začátku úpravy a v křižovatkách napojena „dvojitým stupňovitým zazubením“. Detail je součástí výkresu vzorových příčných řezů.

úprava styčné spáry obrusné vrstvy

Styčná plocha v místě spáry bude začištěna, následně natřena asfaltovým pojivem a dopojena novou obrusnou vrstvou krytu, pak dojde k vyfrézování drážky, následně bude drážka vyčištěna a zalita trvale pružnou zálivkou z modifikovaného asfaltu a utěsněna; úprava styčné spáry bude provedena v souladu s VL2 212.05.

2. Mostní objekty a zdi

a) výčet objektů a zdí

neobsahuje

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

neobsahuje

3. Odvodnění pozemní komunikace

Stávající bodové odvodnění pomocí vpustí bude zachováno. Stávající mříže uličních vpustí budou výškově upraveny do nivelety nového povrchu. Pro odvodnění silnice jsou dále doplněny nové uliční vpusti a liniové žlaby, rozmístěné podél silničních obrubníků.

Odvodňovací zařízení jsou napojena přípojkami PP DN 150 SN 16 do stávající kanalizace.

Pro odvedení dešťových vod z komunikace jsou navrženy typové uliční vpusti DN 450 z prefabrikovaných dílců s kalovou prohlubní s mříží s nálevkou a košem na nečistoty.

Navržené odvodňovací žlaby jsou navrženy z SMC - nenasyčený polyester vyztužený skelnými vlákny, minerální plniva a aditiva. Materiál a unikátní spojovací systém mezi žlaby zaručují absolutní nepropustnost, vynikající hydraulické vlastnosti, vysokou chemickou odolnost a odolnost vůči povětrnostním vlivům.

Žlaby se ukládají dle kladecího plánu. Je nutné bezpodmínečně dodržet projektantem nebo dodavatelem předepsaný detail uložení, který je nedílnou součástí výkresové části. V průběhu stavby doporučujeme zakrýt (prknem, lepenkou ...) žlaby s rošty, aby před předáním nedošlo ke znečištění stavebním materiálem. Na betonové lože se vpust' uloží a obetonuje podle schémat platných pro žlaby.

Žlab je odvodněn systémovou vpustí délky 50 cm (s litinovou mříží) s kalovým košem a s integrovaným těsněním pro vodotěsné napojení ke kanalizačnímu potrubí DN150.

Vzhledem ke konfiguraci terénu (sklonitý) a stávajícím sítím technické infrastruktury v přidruženém prostoru nelze srážkové vody zasakovat v místě stavby.

Navržené řešení nemá zásadní negativní vliv na hydrogeologickou situaci předmětného území.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

a) základní údaje (délka příčné uspořádání, sklony)

neobsahuje

b) technické vybavení tunelu

c) navržená technologie výstavby

d) principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti

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

neobsahuje

6. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení

V km 0,502 00 až do km 0,526 00 vlevo bude osazeno silniční svodidlo se stupněm zadržení min. H1.

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

Svislé dopravní značení

Stávající dopravní značení bude zachováno. Umístění je prezentováno v situaci dopravního značení.

Vodorovné dopravní značení

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

Návrh je zpracován na základě TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní, ČSN 73 6110 a bude dále zpřesněno v rámci navazující PD. V návrhu jsou zohledněny požadavky rozhledových polí a délek rozhledů pro předjíždění a zastavení., VDZ bude provedeno úpravou v bílé barvě a obnoveno z plastických materiálů strojově nanášených za studena s dlouhodobou životností. Technické parametry vodorovných dopravních značek (denní a noční viditelnost, drsnost musí být v souladu s ČSN EN 1436; požadavky na materiál stanoví ČSN EN 1423, ČSN EN 1424, ČSN EN 1790, ČSN EN 1871.

Barevné provedení, tvar a rozměry vodorovných dopravních značek musí být provedeny v souladu s vyhláškou MDS č. 30/2001 Sb. a VL 6.2.; Podélné čáry se nesmí pokládat na podélnou pracovní spáru (odstup 100mm). Požadavky pro výrobu, umístování, provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení musí být v souladu ČSN EN 1436, ČSN EN 1436 Změna Z1, ČSN EN 1790, ČSN EN 1423, ČSN P ENV 13459-2, ČSN P ENV 134593, TP 70; pro provádění vodorovných dopravních značek platí TP 65, TP 133, VL 6.2 a Katalog hmot pro vodorovné dopravní značky.

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

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

c) veřejné osvětlení

neobsahuje, stávající

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

neobsahuje

e) clony a sítě proti oslnění

neobsahuje

7. Objekty ostatních skupin objektů

a) výčet objektů

SO 901 – Dočasná dopravní opatření - silnice

b) základní charakteristiky

Vzhledem ke zvolenému technickému řešení je navrženo realizovat stavbu za úplných uzavírek v jednotlivých úsecích. Šířka stávajících komunikací neumožňuje realizaci po polovinách a z hlediska doby výstavby a technologie stavby je provedení rekonstrukce v plné šířce výrazně výhodnější.

Stavba je členěna na fáze tak, aby bylo omezení dopravy na III/3253 bylo co nejmenší.

c) související zařízení a vybavení

d) technické řešení

Hlavní objízdná trasa bude vedena po silnicích III. třídy v trase Světí – I/35 – Všestary.

Dopravní značení je prezentováno v samostatných výkresech.

e) postup a technologie výstavby

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

a) technické řešení

Jedná se o opravu silnice III. třídy, bez technických a technologických zařízení.

b) výčet technických a technologických zařízení

Jedná se o opravu silnice III. třídy, bez technických a technologických zařízení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

a) seznam použitých podkladů

Vyhláška 246/2001Sb., vyhl. 268/2011Sb., ČSN 73 0873, ČSN 73 0810, ČSN 73 0802, ČSN 730804, ČSN 730833 a normy navazující, projektová dokumentace.

b) popis stavby

Předmětem posouzení je oprava silnice III. třídy č. 3253 na průtahu obce Světí.

Záměrem stavby je úprava stávajícího nevyhovujícího stavebně-technického stavu úseku silnice III/3253 v zastavěném území obce Světí (investice Královéhradeckého kraje) a jejího přidruženého dopravního prostoru (sdružená investice obce Světí) dojde k výstavbě nových úseků chodníku, sjezdů vč. jejich odvodnění).

Délka úpravy úseku silnice III/3253 je 707,17 m (pracovní staničení 0,000 00 – 0,707 17). V místopise se jedná o úsek od sjezdů mezi č.p. 58 a 8 až na konec obce směr Všestary, poblíž č.p. 105. Začátek opravy navazuje na již obnovený živičný kryt provedený v rámci výstavby chodníků ve Světí.

Sčítací úsek: není

Provozní staničení: cca km 1,700 – 2,407.

Parametry komunikace:

Šíře jízdního pruhu: 2x 2,60-3,375 m

Vodící proužek: 2x 0,125 m

Odvodňovací proužek: -

Bezpečnostní odstup: 2x 0,50 m

Jízdní pruh pro cyklisty: -

Jízdní pruh pro MHD: -

Nezpevněná krajnice: 0,75 m (1,0 m v místě svodidla)

Šířkové uspořádání silnice III/2961 vychází ze stávajícího stavu dvoupruhové směrově nerozdělené komunikace. Výškově nebude trasa stávající trasa výrazně změněna. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnaní stávajících nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Dotčený úsek je součástí silnice III/3253 ve směru Světí - Všestary. Jedná se o průjezdní úsek silnice III. třídy řešený jako obslužná komunikace.

Hlavní staničení : km 1,700 – 2,407

Označení: MO2k 10,0/6,5/30, MO2 (10,0)/6,5/30

V km 0,025 je stávající zatrubený bezejmenný vodní tok.

V místě stavby nebylo celostátní sčítání dopravy provedeno. Vzhledem k charakteru území a dopravním opatření lze předpokládat minimální zatížení těžkou nákladní dopravou.

Stavební objekty

SO 101 – Silnice III/3253 (viz níže)

SO 901 – Dočasná dopravní opatření – silnice (neposuzuje se)

c) rozdělení stavby do požárních úseků

nestanovuje se

d) stanovení požárního a ekonomického rizika, stupně požární bezpečnosti, velikosti požárních úseků

Požární riziko stavby se nestanoví – objekty nezahrnují žádné nahodilé požární zatížení.

e) zhodnocení stavebních konstrukcí z hlediska jejich požární odolnosti

nehodnotí se

f) zhodnocení navržených stavebních hmot

nehodnotí se

g) zhodnocení možnosti provedení požárního zásahu, evakuace osob a stanovení druhu a počtu únikových cest, jejich kapacity, provedení a vybavení

nehodnotí se

h) stanovení odstupových vzdáleností

nehodnotí se

i) určení způsobu zabezpečení stavby požární vodou

nehodnotí se, stávající stav

Stavbou – opravou komunikace nebudou dotčeny stávající nadzemní hydranty – jejich poloha je zachována a v terénu zřejmá.

Stavbou – opravou komunikace budou dotčeny stávající podzemní hydranty – jejich poloha je zachována, povrchové znaky budou upraveny do nové nivelety.

j) vymezení zásahových cest, zhodnocení příjezdových komunikací

Požadavky na příjezdy a přístupy požárních vozidel

ČSN 73 0802, ČSN 730833, vyhl.23/2008Sb.

ČSN 73 0802 čl. 12.2.2

Za přístupovou komunikaci se považuje nejméně jednopruhová silniční komunikace (viz.ČSN 73 6100) se šířkou vozovky nejméně 3,00 m. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 73 6101 nebo ČSN 73 6110; pro navrhování konstrukcí vozovek platí ČSN 73 6114.

ČSN 73 0802 čl.12.2.3.

Je-li přístupová komunikace navržena jako jednopruhová (jeden jízdní pruh), bude projektovým řešením zajištěn zákaz odstavení a parkování vozidel; je-li navrženo více pruhů, bude tento zákaz

zajištěn alespoň na jednou jízdním pruhu. *Toto vyplývá z obecných ustanovení provozu na pozemních komunikacích.*

Vyhl. 23/2008 Sb. příl.3

Na jednopruhové neprůjezdné komunikaci delší než 50 m určené pro příjezd požárních vozidel se požaduje zřízení obratiště.

Posouzení komunikace

Stavba neklade zvýšené požadavky na zajištění požární bezpečnosti oproti stávajícímu stavu. Stavební práce budou prováděny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů vozidly Hasičského záchranného sboru – v případě potřeby požární vody budou využity stávající vodovodní hydranty.

Návrh je v souladu se zákonem č. 133/1985 Sb., o požární ochraně.

Návrhem je zajištěn minimální průjezdný prostor pro vozidla HZS šířky 3,5 m a výšky 4,2 m – navržené komunikace splňují požadavky pro příjezdové komunikace vozidel hasičských záchranných sborů podle ČSN 73 0802, navazujících norem a vyhlášky č. 23/2008 Sb. „o technických podmínkách požární ochrany staveb“ ve znění pozdějších předpisů. Zabezpečení stavby a jejího okolí požární vodou bude provedeno beze změn oproti současnému stavu, je ponecháno stávající řešení.

Komunikace umožňuje příjezd požárních vozidel do 50 m od stávajících i navrhovaných rodinných domů. Komunikace vyhovuje ČSN 730802, ČSN 730833 a vyhl. 23/2008 Sb.

k) stanovení počtu, druhů a způsobu rozmístění hasicích přístrojů

nestanovuje se

l) zhodnocení technických zařízení stavby

nestanovuje se

m) stanovení zvláštních požadavků na požární odolnosti stavebních konstrukcí

nejsou stanoveny

n) posouzení požadavků na zabezpečení stavby požárně bezpečnostními zařízeními

nestanovuje se

o) rozsah a rozmístění výstražných a bezpečnostních značek

nejsou stanoveny

Případné povrchové znaky inženýrských sítí budou výškově upraveny do nové nivelety.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

neobsahuje

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

neobsahuje

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Stavba nevyžaduje ochranu proti radonu.

b) ochrana před bludnými proudy

V území není předpoklad výskytu bludných proudů.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Podle informací projektanta se lokalita nenachází v území se zvýšenou seizmicitou.

d) ochrana před hlukem

Území není tranzitní pro automobilovou dopravu. Nejsou tedy předpokládány nadlimitní hodnoty hluku a neúměrný negativní dopad na stávající zástavbu. Z hlediska škodlivin se jedná o stavbu neznečišťující životní prostředí. Při užívání nevznikají vibrace, hluk nebo prašnost.

e) protipovodňová opatření

Připravovaná stavba se nenachází v záplavovém území Q100.

f) ostatní účinky (vliv poddolování, výskyt metanu apod.)

Podle informací projektanta se lokalita nenachází v poddolovaném území ani v území s výskytem metanu.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

neobsahuje

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

neobsahuje

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení

Délka úpravy úseku silnice III/3253 je 707,17 m (pracovní staničení 0,000 00 – 0,707 17). V místopise se jedná o úsek od sjezdů mezi č.p. 58 a 8 až na konec obce směr Všestary, poblíž č.p. 105. Začátek opravy navazuje na již obnovený živičný kryt provedený v rámci výstavby chodníků ve Světí.

Sčítací úsek: není

Provozní staničení: cca km 1,700 – 2,407.

Parametry komunikace:

Šíře jízdního pruhu: 2x 2,60-3,375 m

Vodící proužek: 2x 0,125 m

Odvodňovací proužek: -

Bezpečnostní odstup: 2x 0,50 m

Jízdní pruh pro cyklisty: -

Jízdní pruh pro MHD: -

Nezpevněná krajnice: 0,75 m (1,0 m v místě svodidla)

Šířkové uspořádání silnice III/2961 vychází ze stávajícího stavu dvoupřuhové směrově nerozdělené komunikace. Výškově nebude trasa stávající trasa výrazně změněna. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnaní stávajících nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Dotčený úsek je součástí silnice III/3253 ve směru Světí - Všestary. Jedná se o průjezdní úsek silnice III. třídy řešený jako obslužná komunikace.

Hlavní staničení : km 1,700 – 2,407

Označení: MO2k 10,0/6,5/30, MO2 (10,0)/6,5/30

V km 0,025 je stávající zatruběný bezejmenný vodní tok.

V místě stavby nebylo celostátní sčítání dopravy provedeno. Vzhledem k charakteru území a dopravním opatření lze předpokládat minimální zatížení těžkou nákladní dopravou.

Stanovení třídy dopravního zatížení

silnice III/2961 - max. TNV = 50 voz/den TDZ V

Silnice III. třídy - návrhová úroveň porušení D1

Směrové řešení

Osa komunikace kopíruje v maximální možné míře stávající stav.

Výškové řešení

Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav. Niveleta je lokálně upravena pro vyrovnání nerovností a dosažení potřebných příčných sklonů.

Příčný sklon

Komunikace je navržena v základním střechovitým příčným sklonu 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen jednostranný sklon maximálně 4,0 %.

Bezpečnostní vybavení, zařízení a příslušenství PK

V km 0,502 00 až do km 0,526 00 vlevo bude osazeno silniční svodidlo se stupněm zadržení min. H1.

Vyvolané úpravy chodníků

Objekty řeší vyvolané úpravy stávajících chodníkových ploch. Vzhledem k drobným změnám nivelety komunikace a jejího klopení je nutné upravit stávající chodníky tak, aby respektovaly novou polohu obrub.

Chodníkové plochy budou materiálově sjednoceny a provedeny z betonové skladebné dlažby 20/10. Bude použita jak stávající, tak nová betonová dlažba.

Recyklace je uvažována na celou šířku vozovky, z tohoto důvodu bude nutné znovu osadit silniční obrubník předláždit dlažbu stávajících ponechaných chodníků – šířka cca 0,5 m.

V místě stavby jsou použity za chodníkem chodníkové obruby se základní podsádkou +6 cm tvořící přirozenou vodící linii.

Směrové řešení chodníků respektuje stávající stav. Výškové řešení respektuje v maximální možné míře stávající stav.

Chodníky jsou navrženy v základním sklonu 2 %. Vzhledem ke stávajícímu místu nevyhovujícímu sklonu a potřebě napojit chodníky na stávající stav je lokálně příčný sklon zvětšen nebo je v 2 % provedena potřebná šířka pro průchod (min. 900 mm) a poté je chodník napojen na stávající stav.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Dopravní napojení stavby bude řešeno z komunikace III/3253. Stavba bude napojena na stávající místní komunikace a sjezdy k nemovitostem.

Je respektován stávající stav, nedojde k rušení stávajících napojení.

c) doprava v klidu

neobsahuje, jedná se o opravu průjezdního úseku silnice

d) pěší a cyklistické stezky

Neobsahuje.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Po skončení stavebních prací dojde k drobným terénním úpravám. Cílem je plynulé napojení upravených terénů na terén stávající. Sklony svahů v navázání na původní terén budou v poměru max. 1 : 1,5 – 1 : 1,75.

b) použité vegetační prvky

Travní osivo v množství 0,03 – 0,04 kg/m² na volné plochy.

c) biotechnická, protierozní opatření

Vzhledem k charakteru stavby jako zpevněné plochy s minimálním podílem zeleně není řešeno. Nejedná se o území ohrožené erozí nebo sesuvné území.

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

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Nezasahuje do spodních vod a eliminuje změny odtoku dešťových vod. Odpady mají charakter běžných komunálních, případně biologicky zpracovatelných. Zastavěná plocha je minimalizována a výstavba není extenzivní do krajiny mimo zastavitelné území.

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

Výstavba respektuje stávající zeleň v území. V území není předepsána ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů. Umístěním stavby nedojde ke změně nebo zásahu do krajinného rázu území.

V zákoně (zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) je významný krajinný prvek (VKP) definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny. Přispívá k udržení stability krajiny. Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 uvedeného zákona orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k jejich ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

V dotčeném území se nenachází VKP.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Natura 2000 je soustava chráněných území, v nichž se vyskytují ohrožené druhy rostlin a živočichů a cenné biotopy. K jejímu vyhlášení se ČR zavázala v souvislosti se vstupem do Evropské unie na základě směrnic 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků a 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Dotčené území není součástí soustavy Natura 2000.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je – li podkladem

Vzhledem k rozsahu stavby není zjišťovací řízení vyžadováno.

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

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

Historický, kulturní nebo archeologický význam území:

Připravovaná stavba se nachází v památkové zóně „Areál bojiště bitvy 1866 u Hradce Králové“.

Kulturní památky:

Není předpoklad negativního vlivu stavebních prací ani provozovaného záměru na žádnou kulturní památku.

Archeologická naleziště:

Termín zahájení zemních prací musí být příslušnému muzeu, případně Archeologickému ústavu AV ČR písemně ohlášen s předstihem.

Dojde-li k archeologickému nálezu mimo provádění archeologických výzkumů, oznámí toto nálezce nebo osoba odpovědná za provádění prací ve smyslu § 23 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči nejpozději do druhého dne nejbližšímu muzeu buď osobně, nebo prostřednictvím obecního (městského) úřadu.

Opravou silnice nedojde ke zřízení nových ochranných pásem mimo hranic stavby.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva

Projektantovi nejsou známy důvody, pro která by se stavba měla navrhovat na civilní ochranu obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Voda – v místě stavby je veřejný vodovod. Napojení případně po souhlasu a na základě dispozic správce. Případný napojovací bod bude vybaven samostatným vodoměrem.

Kanalizace - bude použito chemické WC, dešťové vody během stavby se odvedou do stávající kanalizace nebo do již realizované části dešťové kanalizace.

El. energie - možné napojení na stávající rozvodnou síť v místě. Napojení po souhlasu a na základě dispozic správce. Případný napojovací bod bude vybaven samostatným elektroměrem.

Telefon – použití mobilních telefonů

b) odvodnění staveniště

Rozsah staveniště a prováděných prací nevyžaduje žádné speciální odvodnění staveniště.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Jako vjezd pro dopravu související s výstavbou bude využívána silnice III/3253.

Komunikace mimo obvod staveniště je nutno udržovat v čistotě dle silničního zákona.

Staveniště nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu, v případě požadavku zhotovitele – viz čl. B.8 a)

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Staveniště je uspořádáno tak, aby nebyl zásadním způsobem narušen provoz na přilehlých komunikacích ani pozemcích a stavba byla realizována pouze na pozemcích investora nebo na pozemcích, na kterých bude mít investor právo realizovat stavbu.

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

Staveniště nebude oploceno. Na vstupu bude umístěna zábrana a bude vybavena dodatkovými tabulkami zakazujícími vstup nepovolaných osob do prostoru staveniště.

V případě nakládání a skládání materiálu, či v případě příjezdu nadrozměrné techniky zajistí dodavatel stavby dostatečnou signalizaci překážky silničního provozu odpovědnou osobou.

V rámci staveniště se mohou pohybovat pouze pracovníci dodavatele stavby a třetí osoby k tomu způsobilé a řádně proškolené ze zásad dodržování BOZ.

Při výstavbě nedojde k asanacím, demolícím.

f) maximální zábory pro staveniště (dočasné / trvalé)

Dočasný zábor pro staveniště - mobilní buňka kanceláře a mobilní (chemické) WC – celková plocha záboru do 20 m². Deponie materiálu bude situována na uzavřeném konci silnice mimo zastavěné území obce.

Případné deponie mimo obvod stavby jsou na domluvě mezi investorem a dodavatelem stavby.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Trasy budou od silničního provozu a od staveniště odděleny mobilními zábranami. Staveniště nebude oploceno. Výkopy budou ohraničeny mobilními zábranami a přechody přes výkopy budou osazeny bezbariérovými lávkami pro pěší.

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

Základním legislativním předpisem v oblasti nakládání s odpady je Zákon č. 185/2001 Sb., na který navazují další zákony a vyhlášky, upravující povinnosti právnických a fyzických osob při nakládání s odpady a podmínky pro předcházení vzniku odpadů.

Jedná se o:

- povinnosti při nakládání s odpady
- povinnost zařadit odpady podle druhů a kategorií stanovených v "Katalogu odpadů"
- povinnosti při úpravě, využívání a zneškodňování odpadů
- povinnosti při přepravě a dopravě odpadů
- evidence a ohlašování odpadů
- stanoví pravomoc a působnost ministerstev a jiných správních úřadů při výkonu státní správy v oblasti nakládání s odpady

Na základě platných předpisů, které upravují nakládání s odpady, je možno formulovat základní povinnosti účastníků výstavby pro oblast odpadového hospodářství:

- zhotovitel stavebních prací musí nakládat s odpady pouze způsobem stanoveným v zákoně a předpisy vydanými k jeho provedení, vést předepsanou evidenci odpadů, rozsah je stanoven ve vyhlášce č.383/2001 Sb.
- při manipulaci s odpady je třeba zajistit podmínky pro bezpečnost práce, ochranu zdraví a ochranu životního prostředí
- veškerá manipulace s odpady musí probíhat podle daných předpisů, zejména se jedná o likvidaci nebezpečných odpadů
- zhotovitel stavebních prací musí zajistit pravidelnou kontrolu stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné tuto kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a zajistit její dekontaminaci - odpady musí být zneškodňovány na zařízeních k tomu určených skládkách, spalovnách), případně mohou být předány jiné odborné firmě ke zneškodnění
- nakládat s nebezpečnými odpady může pouze právnická nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání na základě autorizace

Nakládání s odpady kategorie se bude řídit následujícími principy:

<i>kód</i>	<i>název odpadu</i>	<i>odhad množství</i>	<i>předpokládaný způsob nakládání s odpady</i>
<i>odpadu</i>			
15 01	Odpadní obaly		
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly – cca 25 kg		recyklace
15 01 02	Plastové obaly – cca 25 kg		recyklace
15 01 03	Dřevěné obaly – cca 50 kg		skládka
17	Stavební odpady		
17 01 01	Beton – cca 20 t		recyklace, popř. skládka

17 03 02 Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu – cca 431,2 m³ recyklace, odkup
zhotovitelem

17 05 04 Zemina a kamení – cca 25 m³ rekultivace, popř. skládka

- odpady kovů a vratných obalů budou shromažďovány v prostoru stavby a předávány oprávněným osobám, provádějícím sběr a výkup těchto druhů odpadů
- odpady ze zpracování dřeva a dřevěné obaly neznečištěné (nevratné) budou shromažďovány v prostoru stavby a odvezeny na skládku.
- odpady plastů a papíru budou separovaně shromažďovány a budou předávány oprávněným osobám, provádějícím sběr a výkup těchto druhů odpadů.
- směsné odpady, které nelze separovat budou zneškodněny skládkováním opět prostřednictvím pověřené osoby.
- materiál z výkopů, vybourané hmoty i konstrukce rozebíraných vozovek budou dle možností recyklovány a ukládány (pokud to jejich mechanické a chemické vlastnosti dovolí). V opačném případě budou odvezeny na skládku.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Vykopaný materiál bude odvezen a uložena na příslušnou skládku.

Násypový materiál bude dovezen z vhodného zemníku (dle možností dodavatele stavby)

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Základním předpokladem omezení dopadů výstavby na životní prostředí je šetrný postup výstavby, vylučující zásahy mimo nezbytný prostor staveniště. Podmínky by měl mimo jiné stanovit souhrn dopravních a inženýrských opatření pro fázi výstavby, který by měl být v rámci přípravy stavby zpracován. Zásadně je třeba i minimalizovat plochu zařízení staveniště.

V rámci zadávacích podmínek při výběrovém řízení na dodavatele stavby by mělo být dále stanoveno jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a minimalizaci délky výstavby.

Stejně tak by měly být stanoveny pro dodavatele požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím k životnímu prostředí šetrných technologií – méně hlučných, s nižšími emisemi).

V souvislosti s realizací stavby není očekáván negativní vliv na základní ukazatele zdravotního stavu obyvatelstva zájmové lokality.

Při realizaci záměru může z hygienického hlediska docházet dočasně k negativním vlivům, spojeným se stavební činností. Bude se jednat o zvýšenou prašnost, hluk a zplodiny ze stavebních strojů a nákladních automobilů, které budou zajišťovat dopravu materiálu.

Tyto negativní vlivy na obyvatelstvo budou dočasné a bude je možné dále omezit vhodnými opatřeními.

Možná ochranná opatření:

_ organizační zajištění celého procesu výstavby, včetně dopravy stavebního materiálu a technologie na stavbu tak, aby byla maximálně omezena možnost narušení faktorů pohody (nepovolování hlučné stavební činnosti zejména v době od 22:00 do 07:00 hod a ve dnech pracovního klidu),

_ zajištění podmínek pro takový průběh výstavby, který by svými účinky - zejména exhalacemi, hlukem, otřesy, prachem, zápachem, oslňováním a zastíněním - nepůsobil na okolí nad přípustnou mírou (nelze-li účinky na okolí omezit nad přípustnou mírou, je možno tato zařízení provozovat jen ve vymezené době).

Šíření prašnosti a exhalací ze stavební činnosti bude omezeno relativně velkou vzdáleností staveniště od okolní soustředěné obytné zástavby a dále navrhovanými minimalizačními opatřeními.

Pro minimalizaci ovlivnění dopravního provozu na komunikacích je třeba v rámci POV podrobně řešit přístupy na staveniště a minimalizovat potřebné manipulační pruhy pro výstavbu a mezideponie.

Ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami je stavbu možno chápat jako potenciální stacionární, plošný zdroj znečištění, jehož nepříznivé působení lze minimalizovat vhodnými opatřeními na přijatelnou míru.

Množství emitovaného prachu při výstavbě nelze odhadnout, závisí především na technologii výstavby a disciplinovanosti pracovníků provádějící organizace. Pravidla pro jednotlivé činnosti (manipulace se stavebními hmotami, případné deponie zemin, kropení ploch apod.) budou zakotvena v technologickém a pracovním postupu prací dodavatelské organizace.

Mobilní zdroje znečištění

Určitým zdrojem znečištění ovzduší oxidy dusíku a uhlíku budou v průběhu výstavby motory mechanizačních a dopravních prostředků.

Liniový zdroj znečištění ovzduší v době výstavby bude představovat přeprava odtěžené zeminy a demoličního materiálu ze stavby a stavebního materiálu na stavbu.

Základní přepravní trasa je vymezena i s ohledem na minimalizaci přírůstku znečištění ovzduší v exponovaných úsecích.

V porovnání se stávajícím zatížením převážné většiny dotčených úseků komunikací se nebude jednat o zásadní přírůstek zatížení. Vliv na znečištění ovzduší (prašností a výfukovými plyny – oxidy dusíku) podél dopravních tras tedy nebude zcela zásadní.

Možná ochranná opatření:

- _ v dalším období přípravy výstavby dále jednat o možnostech využití výkopku s cílem zkrácení přepravní trasy a jejího směřování mimo obytnou zástavbu,
- _ zajistit schválení přepravních tras pro odvoz odpadů (výkopku) příslušnými správními úřady,
- _ prověřit možnost maximalizace kapacity přepravních prostředků odvázejících odpady pro snížení intenzity zatížení komunikací,
- _ všechny mechanismy, které se budou pohybovat na staveništi, udržovat v dokonalém technickém stavu,
- _ zajistit, aby staveništní zařízení svými účinky - exhalacemi, prašností a zápachem – nepůsobilo na okolí nad přípustnou míru,
- _ podle okamžitých podmínek provádět kropení při pracích, u kterých dochází k víření prachu, při bouracích pracích, omezit skladování a deponování prašných materiálů na staveništi,
- _ kontrolovat dodavatele staveb při zajišťování řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke stavenišťům po celou dobu výstavby a zajistit účinnou techniku pro čištění vozidel před jejich výjezdem na veřejnou komunikaci, dbát na ohleduplný způsob jízdy dopravních vozidel dodavatele (především v obcích), v době výstavby je třeba její správnou organizací minimalizovat pojezdy mechanismů a těžké techniky po veřejných komunikacích.

Staveniště

V době výstavby je možno v blízkosti staveniště očekávat dočasné zhoršení hlukové situace hlukovými emisemi stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. S ohledem na příznivou lokalizaci staveniště vůči okolní obytné výstavbě nebude toto zhoršení významné.

Protože příspěvek dopravy v průběhu stavby ke stávajícímu dopravnímu zatížení dotčených komunikací je malý, nebude vliv přepravy výkopku na akustickou situaci podél dopravních tras podstatný.

Přepravní trasy

Možnosti ovlivnění akustické situace podél přepravních tras souvisejí se stávající hlukovou situací podél předpokládaných přepravních tras. Ze současného zatížení tras je možné usuzovat, že příspěvek dopravy ze stavby ke stávajícímu hlukovému zatížení komunikací bude prakticky neprokazatelný.

Možná ochranná opatření:

- _ v dalším období přípravy výstavby dále jednat o možnostech využití výkopku s cílem zkrácení přepravní trasy a jejího směřování mimo obytnou zástavbu
- _ prověřit možnost maximalizace kapacity přepravních prostředků odvázejících odpady pro snížení intenzity zatížení komunikací
- _ všechny mechanismy na staveništi musí být v dokonalém technickém stavu
- _ hlučná zařízení na staveništi (např. kompresory) je třeba stínit mobilními akustickými zástěnami (nutná průběžná kontrola ze strany investora)

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Na stavbu budou mít přístup pouze pracovníci provádějící firmy a jejich subdodavatelů, pracovníci technického a autorského dozoru a zadavatele. Pracovníci na stavbě budou řádně proškoleni z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví. Kvalifikované práce budou provádět pracovníci s patřičnou atestací nebo proškolením. Na stavbě budou dodržována všechna platná nařízení a normy ČSN související s bezpečností práce. Veškeré práce na stavbě budou probíhat od 7 do 22 hodin.

Opatření pro přípravu stavby:

- _ Identifikace a označení podzemních vedení a potrubí
- _ Identifikace případného znečištění pozemků
- _ Příprava a zapojení technických instalací
- _ Příprava dopravních opatření
- _ Stanovení rozsahu a určení vhodných technických pomůcek, lešení, zdvihacích zařízení
- _ Návrh ochrany staveniště

Opatření pro stavbu:

Zhotovitel předloží zadavateli a koordinátoru bezpečnosti práce k vypracování plánu BOZP pro realizaci:

- _ Časový plán – harmonogram
- _ Vyhodnocení rizik na stavbě
- _ Způsob stanovení ochrany staveniště
- _ Údaje o ostatních zhotovitelích a jiných osobách provádějících práce na staveništi
- _ Údaje o společných bezpečnostních opatřeních, která budou ve společných prostorech
- _ Údaje o firmě, která bude pověřena udržováním pořádku, úklidem na staveništi, odklizením sněhu, odvozem odpadů atp.
- _ Určí a vymezí prostory, kde se budou provádět rizikové práce ve smyslu NV č.591/2006 Sb., příloha č.5
- _ Způsob zajišťování kontroly instalací, bezpečnostních opatření a případných zvláštních rizik a kdo bude provádět průběžnou kontrolu el. proudu na staveništi
- _ S ohledem na charakter stavby je dopravní řešení dáno navrženými komunikacemi. Zhotovitel zpracuje dopravně provozní řád.
- _ Evakuační a požární řád stavby
- _ Jmenování odborně způsobilé osoby (OZO) odpovědné za zabezpečení činnosti BOZP zhotovitele na staveništi

Technická řešení a technologické postupy budou řešeny ve fázi před zahájením prací a dopracovány do plánu BOZP pro realizaci stavby. Budou-li na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující pracovníky zvýšenému ohrožení života nebo zdraví musí být zapracovány v plánu BOZP pro realizaci stavby. Z hlediska bezpečnosti se jedná především o technická řešení a technologické postupy při:

_ Pracích spojených s rozpojováním a přemísťováním zeminy, včetně jejího zhutňování nebo jiného zpevňování

_ Pracích spojených s prováděním bourání a demontáží konstrukcí

_ Pracích spojených s prováděním a demontáží bednění a jeho podpěrných konstrukcí, přepravou a ukládáním ocelové výztuže a betonové směsi, včetně jejího zhutňování

_ Pracích spojených s montáží a spojováním ocelových, dřevěných, betonových, železobetonových, popřípadě jiných prvků různého tvaru a funkce

Časový harmonogram prací bude součástí plánu BOZP pro realizaci stavby. Při sjednávání harmonogramu výstavby misí účastníci brát v úvahu doporučení týkající se požadavků na zajištění bezpečné a zdravé neohrožující práce, stanovit délky časů pro provedení jednotlivých plánovaných prací nebo činností se zřetelem na specifická opatření, pracovní nebo technologické postupy a procesy. Zejména je nutné dbát na eliminaci rizik ze vzájemného působení jednotlivých prací.

Z hlediska bezpečnosti se jedná především o časovou koordinaci těchto prací:

_ Práce prováděné v bezprostřední blízkosti probíhajících zemních prací

_ Práce probíhající v blízkosti bouracích a demontážních prací

_ Práce prováděné pod oblastmi, kde probíhají jiné práce

_ Práce prováděné v bezprostřední blízkosti probíhajících manipulačních prací

Opatření pro budoucí udržitelnost stavby:

V projektové dokumentaci pro realizaci stavby a výrobních dokumentacích konstrukcí musí být zapracovány opatření a technologické požadavky umožňující bezrizikové provádění údržby stavby po dobu její životnosti. Jedná se zejména o stavby, kde budou realizována opatření pro údržbu komínů, světlíků, prosklených ploch a stěn, ploch nebo zařízení a konstrukcí ve výškách nebo hloubkách. Dále opatření pro zajištění provádění odborných prohlídek a revizí.

Stavby nebo jejich části se musí odstraňovat (bourat, demontovat, popřípadě přemísťovat, aby v průběhu prací nedošlo k ohrožení bezpečnosti života, zdraví osob, ke vzniku požáru a k nekontrolovanému porušení stability stavby nebo její části. Při odstraňování staveb nebo jejich částí nesmí být ohrožena stabilita jiných staveb ani provozuschopnost sítí technického vybavení v dosahu stavby.

Při provádění zemních prací je třeba dbát na řádné pažení hloubeného úseku a opatrné provádění výkopů zvláště v ochranných pásmech nadzemních a podzemních vedení a dbát pokynů správců těchto zařízení. Dále je nutno zabezpečit veškeré výkopy proti pádu osob pomocí zábradlí a osvětlení. V místech silničního provozu musí pracovníci zhotovitele stavby nosit oranžové vesty a silniční provoz musí být omezen příslušným dopravním značením. Stavební práce v blízkosti inženýrských sítí budou prováděny se zvýšenou opatrností tak, aby nedošlo k jejich poškození.

Upozorňujeme na povinnost dodavatele provést průzkum překážek nadzemních, povrchových a podzemních a jejich vyznačení včetně hloubky. Na základě výsledků průzkumu se stanoví rozsah kolize a opatření pro zajištění těchto sítí.

Způsob zajištění rýh pro potrubí je plně v kompetenci zhotovitele stavby a závisí na zvolené technologii provádění stavby. Výkopy rýh, zářezů a jam se svislými stěnami hlubší více než 1,3 m v zastavěném území (1,5 m v nezastavěném území) musí být opatřené pažením. V nesoudržných zeminách, nebo v případě ohrožení výkopu otřesy musí být pažení již od hloubky výkopu 0,7m. Předpokládá se použití příložného pažení.

Ohrazení nebo oplocení zasahující do veřejné komunikace musí být v noci a za snížené viditelnosti osvětleno červeným světlem v čele překážky a dále podél komunikace ve vzdálenosti maximálně 50 m od sebe. Osvětlení musí být nezávislé na veřejném osvětlení.

Projektant upozorňuje, že všechny práce při výstavbě musí být v souladu s platnými předpisy.

I) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Během stavby budou dotčeny stávající stavby pro pěší.

V místech přechodů pro chodce je obrubník chodníku snížen na 2 cm podsádku a je tak vytvořena rampa na chodník se sklonem max. 12%. Podél snížené hrany obrubníku (pod výškou obrubníku 8 cm) je navržen varovný pás z hmatové, slepecké dlažby v barvě červená v šíři 40 cm s přesahem varovného pásu do místa výšky silničního obrubníku min. +8 cm nad vozovkou a signální pás šířky 80 cm. Signální pás je ukončen u přirozené vodící linie a jeho směr se shoduje se směrem trasy pohybu chodců. Signální a varovný pás ze směru chodníku bude lemován hladkou plošnou dlažbou (bez zkosených hran) min. 200/200 mm.

V celé délce chodníku je navržena přirozená vodící linie z betonového obrubníku osazeného na +6 cm nad chodníkem.

V místech vjezdů bude vodící linie přerušena v šíři vjezdu, avšak do délky max. 8,0m. V místech vjezdů bude obrubník směrem do silnice snížen na +2 - +5 cm.

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

Návrh rekonstrukce pozemní komunikace a zpevněných ploch respektuje v maximální možné míře požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření

V případě nakládání a skládání materiálu, či v případě příjezdu nadrozměrné techniky zajistí dodavatel stavby dostatečnou signalizaci překážky silničního provozu odpovědnou osobou.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby (provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.)

Stavba – dopravní připojení se nachází na pozemní komunikaci, provoz na pozemních komunikacích bude omezen. Postupováno bude dle harmonogramu dodavatele. Případné přechodné dopravní značení bude realizováno dle ustanovení TP 66 – viz SO 901.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Případné zařízení staveniště (kancelář, mobilní WC) bude situováno na uzavřeném úseku silnice III. třídy na konci zastavěného území obce. Přístup k zařízení staveniště bude zajištěn z této komunikace.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

- Vytýčení inženýrských sítí – 2 dny
- Přípravné práce – příprava zařízení staveniště – 5 dní
- Snímání humózních vrstev, čištění příkopů – 5 dní
- Vybourání stávajících vozovek – 2 týdny
- Recyklace podkladních vrstev komunikace – 3 týdny
- Pokládka obrubníků, úprava sjezdů a chodníku – 3 týdny
- Pokládka živice – 2 týdny
- Dokončovací práce, zpevnění krajnic, osazení dopravního značení – 1 týden

Průběh výstavby bude probíhat dle harmonogramu zhotovitele stavby a je závislý na použitých technologiích a počtu pracovníků.

B.8.2. Situace

Viz SO 901.

B.8.3. Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby zpracuje dodavatel v rámci své nabídky.

B.8.4. Schéma stavebních postup

Vzhledem k rozsahu stavby není řešeno.

B.8.5. Bilance zemních hmot

Vzhledem k rozsahu stavby není řešeno.

B.9. Celkové vodohospodářské řešení

neobsahuje

Hradec Králové, 07/2019

Kamil Hronovský
autorizovaný technik pro dopravní stavby
specializace nekolejová doprava