



A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH:

1. Identifikační údaje	3
1.1. Označení stavby.....	3
1.2. Stavebník/Objednatel.....	3
1.3. Projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace.....	3
2. Základní údaje o stavbě	4
2.1 Stručný popis návrhu stavby.....	4
2.2 Předpokládaný průběh výstavby.....	5
2.3 Vazba na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí	5
2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití.....	5
2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu,..... zdraví a životní prostředí	5
2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	6
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů.....	8
4. Členění stavby na objekty, technická a technologická zařízení	8
5. Podmínky realizace stavby	9
5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	9
5.2 Uvažovaný průběh výstavby.....	9
5.3 Zajištění přístupu na stavbu	10
5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	10
6. Přehled budoucích vlastníků a správců.....	14
7. Předání částí stavby do užívání.....	15
8. Souhrnný technický popis stavby	15
8.1 Souhrnný technický popis.....	15
8.2 Technický popis jednotlivých stavebních objektů.....	16
9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření.....	36
9.1 Stávající inženýrské sítě	36
10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, kulturní památky	39
11. Zásah stavby do území	39
12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby	40
13. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí.....	42



14.	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti	42
15.	Další požadavky	43



1. Identifikační údaje

1.1. Stavba

Název: **II/284 Nová Paka – Lomnická ulice**

Druh stavby: rekonstrukce, trvalá stavba

Kraj: Královehradecký kraj

Místo stavby: Okres Jičín,
Město Nová Paka

Katastrální území: Nová Paka (705128),
Stará Paka (753823)

Stupeň dokumentace: DSP/PDPS

1.2. Stavebník/Objednatel

1.2.1 Název, adresa, IČ: **Město Nová paka,**
Dukelské náměstí 39, 509 24 Nová Paka
IČ: 00 27 18 88

Zastoupený ve věcech smluvních: Mgr. Josef Cogan
ve věcech technických: Ing. Ladislav Stuchlík

Královehradecký kraj

Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

Zastoupený ve věcech smluvních: Bc. Lubomír Franc
ve věcech technických: Ing. Václav Podlipný

1.3. Zpracovatel dokumentace

1.3.1 Název, adresa, IČ: **AF - CITYPLAN s.r.o.**
Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČ: 47307218

Zpracovatelé:

Hlavní inženýr projektu: Ing. David Friedel

Zodpovědný projektant: Ing. Zuzana Biela

Silniční objekty: Ing. Lenka Horálková, Ing. Jaroslav Macháček

Opěrné zdi: Ing. Dávid Kuczik

Dopravně inženýrské opatření: David Suchánek

Záborový elaborát: Jan Šafařík

Soupis prací: Stanislav Doležal

Inženýrská činnost: Anna Brejlová



1.3.2 Podzhotovitelé

Geodetické práce:

Ing. Milan Halaburt, Tomáš Soukup, Tomáš Soldát
 GEOline, s.r.o.
 Štěrboholská 44
 102 00 Praha 10
 IČ: 442 64 992

Diagnostika vozovky:

Ing. Pavel Herrmann - RODOS
 Kralupská 2/47
 161 00 Praha 6
 IČ: 648 96 765

2. Základní údaje o stavbě

2.1 Stručný popis návrhu stavby

Předmětem dokumentace pro stavební povolení (DSP) je rekonstrukce části silnice II/284 v Nové Pace (ulice Lomnická) včetně chodníků, autobusových zastávek a napojení stávajících vedlejších komunikací. Úsek rekonstrukce začíná ve Staré Pace, cca 50 m před začátkem obce Nová Paka ve směru ze Staré Paky, a končí v místě křížení s ulicí Kotíkova v Nové Pace (délka cca 0,650 km). Dokumentace je zpracována podle DÚR (AF-CITYPLAN s r. o., 11/2015, akt. 06/2017).

Předpokládaný rozsah rekonstrukce silnice II/284:

- výměna konstrukce vozovky (tl. 500mm), rekonstrukce stávajících autobusových zastávek plus výstavba jedné nové zastávky, výstavba parkovacích stání, rekonstrukce a výstavba chodníků, rekonstrukce veřejného osvětlení a přeložka plynovodu,
- směrové vedení – podle stávající osy II/284; v km cca 0,190 – 0,265 odstranění dopravních závad směrovým vylepšením trasy. Stávající budova č.p. 112 se odstraní (SO 020),
- výškové vedení – v podstatě kopíruje stávající niveletu II/284,
- položení nových silničních obrubníků včetně odvodňovacího proužku, zajišťující odvod srážkové vody, položení nových uličních vpustí
- úpravu stávajících přechodů pro chodce tak, aby splňovaly ČSN 73 6110 a podmínky pro samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace,
- snížení hlukové zátěže návrhem obrusné vrstvy se sníženou hlučností,
- úpravu svislého a vodorovného dopravního značení.
- a dále přeložku plynovodu vyvolanou rekonstrukcí silnice

Navržené technické řešení rekonstrukce silnice včetně návrhu vozovky je zakresleno na situacích 1:500 (příloha B.2). Délky úseků silnice II/284 na jednotlivých katastrálních územích:

- k.ú. Stará Paka	km	0,000 – 0,005	délka	5 m
- k.ú. Nová Paka	km	0,005 – 0,654	délka	649m

**Základní údaje pro PK:**

Pozemní komunikace (PK) - silnice II. třídy

- účel užívání : vedení veřejné silniční dopravy
- Dvoupruhová, obousměrná PK
- kategorie MS 12,0/7,0/40
- Základní šířka jízdního pruhu $a=3,00\text{m}$, vodící proužek $v=0,25\text{m}$
- Jedná se o liniovou stavbu pozemní komunikace

Celková délka rekonstrukce II/284 je 654 m.

2.2 Předpokládaný průběh výstavby

S realizací stavby se počítá v roce 2020 v návaznosti na získání všech příslušných povolení ke stavbě.

Pozn.

Konkrétní termín zahájení je závislý na získání stavebního povolení a bude konkretizován objednatelem v průběhu schvalování.

2.3 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Umístění stavby je v souladu se schválenou územně plánovací dokumentací dle územního rozhodnutí.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavba je z větší její plochy umístěna na současném silničním pozemku ve městě Nová Paka. Jedná se o intravilánový úsek komunikace. Zájmové území stavby tvoří silnice II. třídy č. 284.

V současnosti je zájmové území stavby využíváno jako silnice II. třídy. Území je zastavěno, nacházejí se zde trasy nadzemních a podzemních inženýrských sítí.

Silnice II/284 je důležitou dopravní spojnici oblasti severozápadně od Nové Paky se silnicí I/16, která spojuje okresní města Trutnov a Jičín a je důležitou dopravní tepnou Východních Čech.

2.5 Vliv technického řešení na krajinu, zdraví a životní prostředí

Největší rizika z havárií vyplývají z charakteru stavby tj. pozemní komunikace. V případě nehod vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému, který plyne ze zákonné povinnosti v těchto případech.

Stavba nezvyšuje hlukovou zátěž na okolí, a proto není nutné navrhovat žádná protihluková opatření. Obdobné platí i pro zatížení okolí vibracemi. Pro zlepšení hlukové situace je navržen na vozovce povrch z tzv. „tichého asfaltu“. Tzn., že bude užito obrusné vrstvy se sníženou hlučností.

V rámci projektu byla vypracována hluková studie. Ve zkušebním provozu stavby bude provedeno zkušební měření hluku, viz vyjádření Krajské hygienické stanice Královéhradeckého kraje, č. j. KHSK 00299/2016/HOK.HK/Ze ze dne 6. 1. 2016.



Ochrana ovzduší není v rámci návrhu komunikace řešena. Stavba neovlivňuje své okolí trvalou produkcí znečišťujících látek. Během výstavby se mohou uvolňovat emise polévatého prachu (ze skládek sypkých materiálů aj.). Při stavební činnosti budou využity dostupné prostředky ke snížení emisí prachu ze staveniště, např. zaplachtování stavby, používání techniky v dobrém stavu a neznečišťování v nadměrné míře okolí, omývání vozidel opouštějících stavbu, skrápění ploch staveniště apod.

Stavba nemá negativní vliv na přírodu a krajinu. Protože se jedná z většiny o rekonstrukci stávající silnice, jsou zachovány ekologické funkce a vazby v krajině. Památné stromy se v zájmovém území stavby nenachází.

Dřeviny v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 (ČSN DIN 18920) Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích např. následovně:

Ochrana kmenů: Kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace zajistit ochranným bedněním – chránit jednotlivé kmeny vypolštářovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, přičemž instalace bednění nesmí poškozovat kmen ani korunu.

Ochrana koruny: V místech stavby nebo pohybu mechanizace vyvázat překážející větve vzhůru, případně použít podpěry nebo jiné zábrany.

Ochrana kořenového prostoru: Kořenový prostor chránit při přejíždění v jeho blízkosti. Zvláštní pozornost klást na ochranu kořenových náběhů. Veškeré výkopové práce v oblasti kořenové zóny provádět ručně, v případě poranění zajistit odborné ošetření poraněných kořenů (řezná místa zahladit, ošetřit a následně ochránit před vysycháním a promrzáním – např. obalit jutou a vlhčit). V kořenových zónách nepřipustit skládky zemin, stavebních materiálů a hmot, odstávky těžkých strojů. K případným zásypům kořenů používat propustné materiály, hutnění konstrukčních vrstev provádět šetrně ke kořenům.

V průběhu stavby kompenzovat stres stromů opakovanou důkladnou zálivkou, po skončení stavebních prací požadovat odbornou kontrolu aktuálního stavu stromů za účelem stanovení rozsahu případných nových poškození a potřeby a rozsahu nápravných opatření (kompenzační řez v koruně, instalace vazby, ošetření kmenů aj.).

V průběhu stavby je zhotovitel povinen nakládat s odpady z výstavby podle platného zákona o odpadech a podle vyhlášky o podrobnostech nakládání s odpady.

V prostoru stavby se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.

Rekonstrukcí silnice ve stávající trase se nijak významně neovlivní stávající ekologické funkce a vazby v krajině.

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Dosavadní využití území se stavbou „II/284 Nová Paka – Lomnická ulice“ nijak zásadně nezmění.

V rámci úpravy komunikace dojde k drobnému zásahu do vedení stávajících inženýrských sítí. Kolize s inženýrskými sítěmi jsou řešeny v rámci stavebních objektů řady 400 a 500.



Opatření na eliminaci, minimalizaci účinků stavby na životní prostředí

Plán organizace výstavby je vypracován tak, aby i vliv samotné stavby v průběhu realizace byl na životní prostředí minimalizován. V případě stavby je to zejména vliv staveništní dopravy, provádění samotných prací na přeložce silnice a propustků, které by mohly mít negativní vliv na životní prostředí. Je však na samotném zhotoviteli stavby, aby byly předpoklady ZOV při samotném provádění respektovány.

Během výstavby dojde pochopitelně k dočasnému zhoršení životního prostředí a to jak vzrůstem hladiny hluku, tak nárůstem prašnosti. Prováděcí firmy jsou však povinny toto zhoršení eliminovat v maximální možné míře následujícími opatřeními:

- Stavební práce provádět v souladu s platnými normami, předpisy a vyhláškami tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování obyvatel zejména hlukem a emisemi. Týká se hlavně staveništní dopravy po veřejných komunikacích.
- Dodržovat technologickou kázeň a podmínky stavebního povolení.
- Provést opatření ke snížení prašnosti při výstavbě (např. skrápěním při bouracích pracích) včetně opatření, které zajistí, že okolní vozovky veřejných komunikací nebudou znečišťovány auty vyjíždějícími ze stavby, popřípadě jejich čištění jestliže je po nich veden stavební provoz.
- K zamezení odplavování splachů z prostoru staveniště při přívalových deštích do recipientů, nebo okolního prostředí je nutno vybudovat ochranné zemní jímky, nebo hrázky. Tyto objekty musí být provedeny a v průběhu stavby udržovány tak, aby tomuto nežádoucímu vlivu zamezily, nebo ho alespoň omezily na minimum.
- Po dobu údržby, přestávek a odstávek vypínat motory nákladních aut a stavebních mechanismů.
- Dbát na technický stav automobilů a stavebních strojů.
- Při úniku ropných látek zajistit provedení zavedených havarijních opatření.
- Třídit stavební odpad a zajistit jeho likvidaci.
- Pokud budou některé dřeviny ohroženy stavebními pracemi, budou ochráněny v souladu s ČSN DIN 18 920 (Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech): “Stromy na staveništi se musí chránit proti mechanickému poškození (např. pohmoždění kůry kmene, větví a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciálními stavebními postupy, a to oplocením nejméně 1,8 m vysokým, s bočním odstupem 1,5 m od okraje plochy. Plot má ochránit celou kořenovou zónu (plocha půdy pod korunou stromů ohraničená okapovou linií koruny).”
- Omezení dopadu hlučnosti je možné vhodnou volbou přepravních tras, vhodným časovým rozvrhem nasazení mechanizace a jejím dobrým technickým stavem. Rozvoz zeminy je nutno řešit pokud možno po trase, aby nedocházelo ke zbytečnému používání silnic a obtěžování obyvatel v obcích. Pro dovoz stavebního materiálu jsou stanoveny přepravní cesty. Komunikace porušené v důsledku nadměrného opotřebování budou opraveny nejméně na kvalitu před zahájením výstavby.
- Zvláštní pozornost je nutné věnovat způsobu likvidace vymýcených dřevin a travin pálením. Při této činnosti musí být odpovědně vybráno páleníště tak, aby oheň nejen



nadměrně neznečišťoval ovzduší, ale aby též nepoškodil vedení inženýrských sítí. K pálení na staveništi musí být vydán souhlas příslušným Hasičským záchranným sborem. Křoviny musí být odstraněny s kořeny a shrnuty na deponii, kde mohou být drceny, odváženy na skládky a páleny v předem vymezeném prostoru za příslušného dozoru.

- Odstraněný materiál obsahující asfalty bude recyklován.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

Jako podklad pro zhotovení byly použity:

- Dokumentace DÚR z roku 11/2015 a její aktualizace z roku 01/2018, zpracovala firma AF-CITYPLAN s.r.o.
- Polohopisné a výškopisné zaměření z roku 2015, GEOnline, s.r.o.
- Mapa pozemkového katastru z roku 2018
- Vyjádření správců k existenci inženýrských sítí
- Diagnostika vozovky, z roku 2015, zpracovatel Ing. Pavel Herrmann
- Hluková studie z roku 2015, aktualizace 2018, zpracoval Jaroslav Konopa – JK Technik
- Podrobný inženýrskogeologický průzkum z roku 2015, zpracovatel STAGEO, RNDr. Pavel Polák
- Průzkum inženýrských sítí
- Základní mapy 1 : 10 000 zájmového území
- Silniční mapy 1 : 50 000 zájmového území
- Podkladem pro práci byla i fotodokumentace současného stavu některých exponovaných míst stavby

4. Členění stavby na objekty, technická a technologická zařízení

Stavební záměr „II/284 Nová Paka – Lomnická ulice“ je rozdělen na následující řady stavebních objektů, jejíž struktura je převzata z vyhlášky 146/2008 Sb.:

SO 000 – Objekty přípravy staveniště

SO 010 – Příprava území

SO 020 – Demolice č. p. 112

SO 100 – Objekty pozemních komunikací

SO 101 – Komunikace – vozovka sil. II/284

SO 102 – Chodníky pro pěší

SO 103 – Parkoviště a úpravy MK

SO 105 – Dopravní opatření a objížďky

SO 110 – Dopravní značení

SO 400 – Elektro a sdělovací kabely

SO 402 – Telekomunikační vedení

SO 403 – Veřejné osvětlení

SO 404 – Rezervní chráničky

SO 500 - Objekty trubních vedení

SO 501 – Plynovod

SO 800 – Objekty úpravy území

SO 801 – Vegetační úpravy

5. Podmínky realizace stavby

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Stavba bude realizována současně s rekonstrukcí stávajícího vodovodu a kanalizace „Nová Paka – ul. Lomnická (průtah sil. II/284), rekonstrukce splaškové kanalizace a vodovodu včetně přípojek“, projektant této dokumentace je Vodárenská společnost Chrudim, a.s.

Dalším koordinovaným projektem je rekonstrukce stávajícího vedení NN, projektant této dokumentace je Montprojekt a.s.

V rámci této stavby je realizována i příprava na veřejné osvětlení (SO 403), které bylo povoleno územním řízením. Realizace je prováděna dle návrhu z DUR společností ELEKTROS.

Všechny tyto projekty budou probíhat ve vzájemné koordinaci.

Podmiňující investicí pro rekonstrukci komunikace je demolice budovy č. p. 112.

U p. č. 2587/7 a 2587/1 bude řešena boční komunikace, která napojí sousední nemovitosti na silnici II/284. Přejízdny chodník je součástí této dokumentace. Navazující komunikace (předpoklad š. 6 m) napojující sousední nemovitosti, včetně napojení inženýrských sítí (splašková, dešťová kanalizace, vodovod, plynovod, NN) budou součástí samostatné koordinované dokumentace, jejímž objednatelem bude Město Nová Paka. Jedná se o požadavek dotčených sousedních vlastníků.

Se zahájením stavby se předběžně počítá léto 2020, dokončení stavby se předpokládá do 4-6 měsíců od zahájení stavební činnosti.

Konkrétní termín zahájení je závislý na získání stavebního povolení a bude konkretizován objednatelem v průběhu schvalování.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby

Postup výstavby je rozdělen do 4 etap. Každá etapa má své řešení dopravní obslužnosti. Výstavba bude probíhat v 1. etapě s kompletní uzavírkou ulice Lomnická (silnice II/284) dle rozsahu prací v daný moment výstavby. Ostatní etapy umožňují provoz v jednom jízdním pruhu. Komunikace bude tedy realizována po polovinách.

Výstavba by měla proběhnout v období letních prázdnin, aby byl dopad na autobusovou dopravu minimální.



Rozdělení stavby na jednotlivé etapy je určeno zejména požadavkem na zachování průjezdnosti autobusových linek veřejné hromadné dopravy.

Realizace jednotlivých etap výstavby bude trvat jen nezbytnou dobu pro provedení prací, aby doba trvání objízdny trasy byla zkrácena na minimum.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště a přepravní trasy jsou možné po stávající silniční síti. Vjezdy a výjezdy budou zřízeny v místech, kde výjezd či vjezd staveništní dopravy na stavbu nebude křížit dočasné trasy dopravy v rámci Dopravně – inženýrského opatření (SO 105).

Trasy pro dopravu materiálů a hmot lze navrhnout a projednat až po výběru zhotovitele prací. Přepravní a přístupové trasy si zajišťuje zhotovitel stavby v rámci dodávky stavebních prací. Objednatel stavby přepravní a přístupové trasy neurčuje.

Přístupy na samotné staveniště se uvažují na začátku a konci stavby. Přesná místa vjezdů a výjezdů zpracuje a projedná v dostatečném předstihu podle svých potřeb zhotovitel stavby. Staveništní doprava bude respektovat technologie výstavby.

Zhotovitel stavby musí zajistit organizaci staveništní dopravy v každé fázi výstavby a koordinovat přístupy k jednotlivým částem stavby. V případě potřeby přístupu na stavbu mimo pozemky silnice II/284 si zhotovitel stavby zajistí na vlastní náklady provedení a projednání přístupových komunikací na stavbu, které jsou mimo stávající silniční síť.

Vjezdy a výjezdy ze stavby musí být řádně označeny podle typových dopravně inženýrských opatření. U výjezdů ze staveniště musí být zřízena oklepová plocha pro čištění staveništních vozidel. Vozidla musí na veřejné komunikaci vjíždět řádně očištěna. Veškerá staveništní doprava musí být organizována tak, aby co nejméně negativně ovlivňovala okolí a provoz na stávajících komunikacích.

5.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Postup výstavby je rozdělen do 4 etap. Každá etapa má své řešení dopravní obslužnosti. Výstavba bude probíhat v 1. etapě s kompletní uzavírkou ulice Lomnická (silnice II/284) dle rozsahu prací v daný moment výstavby. Ostatní etapy umožňují provoz v jednom jízdním pruhu. Komunikace bude tedy realizována po polovinách.

Výstavba by měla proběhnout v období letních prázdnin, aby byl dopad na autobusovou dopravu minimální.

Jednotlivé etapy výstavby a objízdny trasy jsou znázorněny v přílohách stavebního objektu 105.

Etapa 0

Popis etapy

V této etapě probíhá výstavba křížení ulic Kotíkova, Staropacká a Lomnická. Etapa 0 je rozdělena na dvě dílčí části A a B.

Dochází pouze k omezení provozu do jednoho jízdního pruhu.

Přístup do ul. Lomnická v části A je zajištěn z ul. Kotíkova po ul. Kafkova. Přístup do ul. Staropacká v části B je zajištěn ze severu po ul. Staropacká.



Objízdné trasy

V této etapě nejsou zřízeny žádné objízdné trasy.

Vedení autobusové dopravy

Trasy autobusové dopravy nejsou dotčeny.

Dočasné dopravní značení

Pro 0. etapu bude použito svislé dopravní značení pro částečnou uzavírku ul. Kotíkova a celkovou uzavírku ul. Lomnická a ul. Staropacká v řešeném úseku.

Celkové uzavírky ul. Lomnické a ul. Staropacká bude vyznačena dopravními značkami B1 (zákaz vjezdu) s Z2 (zábrana pro označení uzavírky) a minimálně s pěti světly S7 (výstražné světlo). Ve směru uzavírky jsou pak osazeny značky IP10a (Slepá pozemní komunikace) a IP10b (Návěst před slepou pozemní komunikací).

Částečná uzavírka ul. Kotíkova bude vyznačena dopravními značkami A15 (Práce na silnici), C4b (příkazaný směr objíždění vlevo), Z4a (směrovací deska) a Z2 (zábrana pro označení uzavírky se světly S7 (výstražné světlo)).

Etapa 1

Popis etapy

Realizace největší části stavby. V této etapě probíhá výstavba s kompletní uzavírkou ul. Lomnická od křížení ul. Kotíkova, Staropacká a Lomnická k severnímu konci ul. Staropacká včetně navazujících úprav sousedních ulic v tomto úseku.

Přístup do ul. Lomená bude zajištěna také ze severu po ul. U Trati a Tulkova.

Zhotovitel stavby je povinen po celou dobu trvání 1. etapy zajistit přístup pro pěší do objektů v uzavřeném úseku ul. Lomnická.

Objízdné trasy

Jsou navrženy dvě jednosměrné objízdné trasy po místních komunikacích. Ve směru Stará Paka se jedná o ul. Staropacká na severu navazující na ul. Lomnickou (silnici II/284). V opačném směru pak o ul. Šlejharova, Kumburská, Tyršova, Úzká a Stanislava Suchardy zpět na ul. Kotíkovu (silnici II/284).

Objízdné trasy – nákladní vozidla nad 3,5 tuny směr Nová Paka – Lomnice nad Popelkou (Košťálov)

Pro tranzitní nákladní dopravu s výjimkou autobusové dopravy je navržena obousměrná objízdná trasa po silnicích I a II třídy ve směru Lomnice nad Popelkou a Košťálov.

Z Nové Paky bude nákladní doprava odkloněna po silnici I/16 do Jičina a dále pak po silnici II/286 do Lomnice nad Popelkou a dále do Košťálova. Průjezd Jičínem je po stávající trase pro nákladní dopravu ve směru do Lomnice nad Popelkou po ulicích M. Koněva, Kollárova, Jiráskova, Zahradní a Revoluční. V opačném směru, směru Nová Paka je objízdná trasa pro nákladní vozidla vedena ve stejné trase.

Vedení autobusové dopravy

V první etapě dochází ke změně trasy autobusové dopravy ve směru Nová Paka – Stará Paka. Autobusová doprava bude vedena po objízdné trase popsané výše. Po dobu trvání první etapy budou zřízeny dočasné autobusové zastávky. Dočasná zastávka ve směru Stará Paka bude



umístěna v ulici Šlejharova v blízkosti obytné budovy č. p. 1025. Dočasná zastávka ve směru Nová Paka bude umístěna v ul. Legií v blízkosti budovy č. p. 26. V obou případech bude využit stávající chodník jako nástupní plocha zastávky.

Dočasné dopravní značení

Pro 1. etapu bude použito svislé dopravní značení pro objížděné trasy a uzavírku ul. Lomnická v řešeném úseku.

Objížděné trasy jsou vyznačeny značkami IP 22 (změna místní úpravy) s textem „ Ulice Lomnická (sil. II/284) v Nové Pace uzavřena“, IS 11 b (směrová tabule pro vyznačení objížděky) s vyznačenými cíli Nová Paka, Lomnice nad Popelkou a Stará Paka v daném směru a IS11c (Směrová tabule pro vyznačení objížděky). Pro vyznačení trasy pro tranzitní nákladní dopravu nad 3,5 tun bude dopravní značení doplněno o dodatkovou značku E9 (druh vozidla). V ulici Kumburská bude po dobu trvání objížděné trasy osazeno dopravní značení B 28 (Zákaz stání). Stávajícího svislého dopravního značení bude upraveno ve smyslu objížděných tras. Dojde k překrytí retroreflexní páskou značení směrů proti smyslu objížděných tras.

U jednosměrné objížděné trasy vedené po ul. Šlejharova, Kumburská, Tyršova, Úzká a Stanislava Suchardy bude osazeno dopravní značení upravující přednosti v jízdě ve směru objížděné trasy. Jedná se o změnu přednosti v jízdě na křižení ul. Šlejharova – Kumburská, Tyršova – F.F. Procházky, Tyršova - Úzká a ul.Stanislava Suchardy – Kotíkova.

U jednosměrné objížděné trasy vedené po ul. Staropacká bude osazeno dopravní značení pro jednosměrný provoz ve směru Stará Paka.

Uzavírka ul. Lomnické bude vyznačena dopravními značkami B1 (zákaz vjezdu) s Z2 (zábrana pro označení uzavírky) a minimálně s pěti světly S7 (výstražná světlo). Ve směru uzavírky jsou pak osazeny značky IP10a (Slepá pozemní komunikace) a IP10b (Návěst před slepou pozemní komunikací).

Pro vyznačení dočasných autobusových zastávek jsou použity značky IJ 4b (zastávka) jako označnick zastávky.

Etapa 2

Popis etapy

V této etapě probíhá výstavba s částečnou uzavírkou ul. Lomnická od severních napojení ul. Staropacká ke konci úpravy. Výstavba bude probíhat v tomto úseku po polovinách. Pro dopravu bude vyhrazen jeden jízdní pruh o minimální šířce 2,75 m. Po celé délce úseku ve výstavbě je nutné zachovat průjezd pro autobus do délky 12 m. Doprava zde bude řízena světelnou signalizací. Etapa 2 tvoří první, západní, polovinu realizace komunikace v tomto úseku.

V rámci 2. etapy bude uzavřeno napojení ul. Šlejharova, ul. Staropacká a ul. Na Strží na ul. Lomnická. Přístup do ul. Staropacká a ul. Na Strží je zajištěn z po ul. Lomnická a Kotíkova z jihu, ze směru od centra. Přístup do ul. Šlejharova pak od ul. Kumburská.

Objížděné trasy – směr Brdo

Z důvodů uzavírky ul. Šlejharova je nutné zřídit objížděnou trasu ve směru od obce Brdo. Objížděná trasa je veden po ul. Kumburská, Tyršova, Úzká a Stanislava Suchardy do ul. Kotíkova (silnice II/284). V opačném směru pak ul. Kafkova, F. F. Procházky, Tyršova a Kumburská.



Vedení autobusové dopravy

Autobusová doprava ve směru Nová Paka – Stará Paka zůstává zachována ve stávající trase. Dochází pouze k přesunutí autobusové zastávky Nová Paka, Lomnická mimo úsek výstavby.

Dočasné dopravní značení

Pro 2. etapu bude použito svislé dopravní značení pro objíždnou trasu a částečnou uzavírku ul. Lomnická v řešeném úseku.

Objíždné trasy jsou vyznačeny značkami IP 22 (změna místní úpravy) s textem „ Ulice Šlejharova v Nové Pace uzavřena“, IS 11 b (směrová tabule pro vyznačení objíždky) s vyznačenými cíli Nová Paka, Stará Paka a Brdo v daném směru a IS11c (Směrová tabule pro vyznačení objíždky). Stávajícího svislého dopravního značení bude upraveno ve smyslu objíždných tras. Dojde k překrytí retroreflexní páskou značení směrů proti smyslu objíždných tras.

Částečná uzavírka ul. Lomnické bude vyznačena dopravními značkami A15 (práce na silnici) s výstražným světlem S1, A10 (světelná signalizace). Před pracovním místem bude umístěna světelná signalizace s provizorním vodorovným dopravním značením V5 (příčná čára souvislá) žluté barvy. Samotné pracovní místo bude pak označeno dopravním značením Z2 (zábrana pro označení uzavírky) s výstražnými světly a C4b (příkazaný směr objíždění). Po celé délce pracovního místa budou osazeny Z4a a Z4b (směrové desky) v předepsaných rozestupech.

Uzavření napojení postranních ulic na ul. Lomnická bude označeno dopravním značením B1 (zákaz vjezdu) a Z2 (zábrana pro označení uzavírky) s výstražnými světly. V těchto místech je možné dopravní značení doplnit o dodatkovou tabulku E13 s textem „mimo vozidel stavby“. Před uzavírkou ulic je nutné osadit dopravní značení IP 10a (slepá pozemní komunikace).

Pro vyznačení dočasných autobusových zastávek jsou použity značky IJ 4c (zastávka autobusu) a IJ 4b (zastávka) jako označnick zastávky.

Etapa 3

Popis etapy

V této etapě probíhá výstavba s částečnou uzavírkou ul. Lomnická od severních napojení ul. Staropacká ke konci úpravy. Výstavba bude probíhat v tomto úseku po polovinách. Pro dopravu bude vyhrazen jeden jízdní pruh o minimální šířce 2,75 m. Po celé délce úseku ve výstavbě je nutné zachovat průjezd pro autobus do délky 12 m. Doprava zde bude řízena světelnou signalizací. Etapa 3 tvoří druhou, východní, polovinu realizace komunikace v tomto úseku.

V rámci 3. etapy, stejně jako v 2. etapě, bude uzavřeno napojení ul. Šlejharova, ul. Staropacká a ul. Na Strží na ul. Lomnická. Přístup do ul. Staropacká a ul. Na Strží je zajištěn z po ul. Lomnická a Kotíkova z jihu, ze směru od centra. Přístup do ul. Šlejharova pak od ul. Kumburská.

Objíždné trasy – směr Brdo

Z důvodů uzavírky ul. Šlejharova je nutné zřídit objíždnou trasu ve směru od obce Brdo. Objíždná trasa je veden po ul. Kumburská, Tyršova, Úzká a Stanislava Suchardy do ul. Kotíkova (silnice II/284). V opačném směru pak ul. Kafkova, F. F. Procházky, Tyršova a Kumburská.



Vedení autobusové dopravy

Autobusová doprava ve směru Nová Paka – Stará Paka zůstává zachována ve stávající trase. Dochází pouze k přesunutí zrušení autobusové zastávky Nová Paka, Lomnická mimo úsek výstavby.

Dočasné dopravní značení

Pro 3. etapu bude použito svislé dopravní značení pro objíždňou trasu a částečnou uzavírku ul. Lomnická v řešeném úseku.

Objíždňé trasy jsou 3. etapy jsou shodné s objíždňými trasy 2. etapy. Jsou vyznačeny značkami IP 22 (změna místní úpravy) s textem „Ulice Šlejharova v Nové Pace uzavřena“, IS 11 b (směrová tabule pro vyznačení objížděčky) s vyznačenými cíli Nová Paka, Stará Paka a Brdo v daném směru a IS11c (Směrová tabule pro vyznačení objížděčky). Stávajícího svislého dopravního značení bude upraveno ve smyslu objíždňých tras. Dojde k překrytí retroreflexní páskou značení směrů proti smyslu objíždňých tras.

Částečná uzavírka ul. Lomnické bude vyznačena dopravními značkami A15 (práce na silnici) s výstražným světlem S1, A10 (světelná signalizace). Před pracovním místem bude umístěna světelná signalizace s provizorním vodorovným dopravním značením V5 (příčná čára souvislá) žluté barvy. Samotné pracovní místo bude pak označeno dopravním značením Z2 (zábrana pro označení uzavírky) s výstražnými světly a C4b (příkazaný směr objíždění). Po celé délce pracovního místa budou osazeny Z4a a Z4b (směrové desky) v předepsaných rozestupech.

Uzavření napojení postranních ulic na ul. Lomnická bude označeno dopravním značením B1 (zákaz vjezdu) a Z2 (zábrana pro označení uzavírky) s výstražnými světly. V těchto místech je možné dopravní značení doplnit o dodatkovou tabulku E13 s textem „mimo vozidel stavby“. Před uzavěrkou ulic je nutné osadit dopravní značení IP 10a (slepá pozemní komunikace).

Pro vyznačení dočasných autobusových zastávek jsou použity značky IJ 4c (zastávka autobusu) a IJ 4b (zastávka) jako označnick zastávky.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců

Stavební objekty jsou rozděleny na jednotlivé řady v souladu se Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací. Pro řazení a číslování bylo použito následující základní členění:

SO 000 – Objekty přípravy staveniště

SO 010 – Příprava území	-
SO 020 – Demolice č. p. 112	-

SO 100 – Objekty pozemních komunikací

SO 101 – Komunikace – vozovka sil. II/284	SÚS Královehradeckého kraje a.s.
SO 102 – Chodníky pro pěší	Město Nová Paka
SO 103 – Parkoviště a úpravy MK	Město Nová Paka



SO 105 – Dopravní opatření a objížďky

SÚS Královehradeckého kraje a.s.

SO 110 – Dopravní značení

SÚS Královehradeckého kraje a.s.

SO 400 – Elektro a sdělovací kabely

SO 402 – Telekomunikační vedení

CETIN a.s.

SO 403 – Veřejné osvětlení

Město Nová Paka

SO 404 – Rezervní chráničky

Město Nová Paka

SO 500 - Objekty trubních vedení

SO 501 – Plynovod

RWE distribuční služby s.r.o.

SO 800 – Objekty úpravy území

SO 801 – Vegetační úpravy

Město Nová Paka

7. Předání částí stavby do užívání

Předpokládá se předání do užívání pro celou stavbu najednou po definitivním dokončení stavby. Po dobu stavby budou pozemní komunikace užívány na základě schválených dopravně inženýrských opatření a stanovení přechodné úpravy provozu na pozemní komunikaci.

8. Souhrnný technický popis stavby**8.1 Souhrnný technický popis****Směrové řešení**

Do dokumentace DSP+PDPS bylo převzato směrové vedení osy rekonstruované silnice z podkladu „DÚR“.

Vzhledem k záměru objednatele zachovat stávající šířky komunikace, je osa proložena tak, aby co nejlépe kopírovala stávající osu silnice. Pouze v km cca 0,200 – 0,260 je navržena úprava směrového poloměru oproti stávajícímu stavu. Zde bude komunikace zklidněna dělicím ostrůvkem. S úpravou směrového poloměru souvisí demolice budovy č. p. 112 (SO 020). Dosažené poloměry směrových oblouků jsou popsány na situacích.

Minimální poloměr v trase má hodnotu $R=27\text{m}$ (km 0,620).

Výškové řešení

Vzhledem k záměru objednatele bude prakticky zachována niveleta stávající silnice II/284. Návrh respektuje napojení na stávající přilehlé vjezdy a vchody na pozemky.

Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání komunikace odpovídá návrhové kategorii MS 12,0/7,0/40



- vodící proužek 2 x 2,75 m 5,50 m
- vodící proužek 2 x 0,25 m 0,50 m
- celkem šířka zpevnění komunikace 6,00 m
- volná šířka komunikace 7,00 m

Základní příčný sklon 2,5% je v přímé střešovité, v obloucích dostředný v závislosti na velikosti poloměru. Hodnota příčného sklonu bude vycházet ze stávajícího sklonu tak, aby byly zachovány stávající napojení sjezdů a okolní zástavby.

8.2 Technický popis jednotlivých stavebních objektů

SO 010 Příprava území

Součástí přípravy staveniště a vedlejších rozpočtových nákladů jsou zejména následující činnosti:

Geodetické zaměření

Součástí stavby je geodetická činnost v průběhu provádění stavebních prací (geodet zhotovitele stavby), včetně vytyčení stavby a skutečného zjištění průběhu inženýrských sítí. Součástí je vybudování potřebné vytyčovací sítě. Před zahájením stavby budou vytyčeny hranice pozemků tak, aby bylo zřejmé, že nebudou trvale dotčeny sousední neprojednané pozemky. Stavba nesmí být realizována na pozemcích bez předchozího souhlasu vlastníka daného pozemku. Obvod staveniště je dán hranicemi dotčených pozemků ve správě investora, plus dalšími dotčenými plochami ostatních pozemků, které jsou zaznačeny v této projektové dokumentaci v příloze G.1 Záborový elaborát.

Vozovka bude zaměřena před frézováním, po odfrézování, po pokládce každé vrstvy a po dokončení vozovky, pokud se vybraný zhotovitel stavby nedohodne s investorem jinak. Toto geodetické zaměření bude sloužit investorovi ke kontrole provedení rozsahu stavebních prací, podrobné zaměření slouží jako podklad pro fakturaci. Požadavky na rozsah a průběh geodetického zaměření budou upřesněny zhotoviteli stavby zástupcem investora nejpozději před zahájením prací.

Zaměření po dokončení stavby bude sloužit jako podklad pro dokumentaci skutečného provedení stavby (DSPS). Dle TKP-D, kapitola 1, se DSPS vypracuje podle požadavku stavebního zákona pro každou stavbu a změnu stavby jako součást zhotovení stavby a její zajištění přísluší zhotoviteli (podzhotoviteli) stavby. Tato dokumentace musí zachycovat všechny změny a odchylky od dokumentace pro stavební povolení ověřené stavebním úřadem. Soupis případných odchylek bude předán zhotovitelem stavby zpracovateli DSPS. DSPS bude investorovi předána v listinné a digitální podobě v počtu dle požadavku investora. Dle § 125 zákona č. 183/2006 Sb., je vlastník stavby povinen uchovávat po celou dobu trvání stavby ověřenou dokumentaci odpovídající jejímu skutečnému provedení podle vydaných povolení.

Geodetické zaměření skutečného stavu bude rovněž určeno pro zajištění geometrického plánu, který bude sloužit jako podklad pro vklad do katastrální mapy pro evidenci změn na katastrálním úřadě. Zhotovitel stavby zajistí potřebné geometrické plány dle dohody s investorem.

Zajištění vytyčení inženýrských sítí

Zhotovitel stavby je povinen nechat si vytyčit stávající inženýrské sítě v prostoru stavby a řídit se pokyny správců těchto sítí tak, aby nedošlo ke škodám na majetku či zdraví.



Inženýrské sítě budou vytyčeny bezprostředně před zahájením realizace, budou označeny dle platných předpisů, v průběhu prací bude vyznačení sítí udržováno ve viditelném stavu. Povinnost vytyčení tras technické infrastruktury (inženýrských sítí) vychází z § 153 stavebního zákona č. 183/2006 Sb.

Do situačních výkresů tohoto projektu jsou zakresleny stávající inženýrské sítě, které byly získány v rámci zpracování projektové dokumentace od správců těchto sítí. Vyjádření správců sítí je součástí samostatné dokladové části. Zákresy jsou orientační a neslouží jako vytyčovací výkres. Výskyt jiných sítí, než v projektu uvedených, není zpracovateli projektové dokumentace znám.

Pomocné práce zajišťující nebo zřizující ochranu inženýrských sítí

Zhotovitel stavby si zajistí aktuální platné vyjádření k existenci sítí, na jejichž základě bude moct správce sítě provést vytyčení.

Stávající inženýrské sítě, které se vyskytují v prostoru stavby, budou účinně chráněny proti poškození dle požadavků jejich správců, v souladu s vyjádřením jednotlivých správců. Vedení sítí technické infrastruktury bude bezpečně ochráněno, včetně měřičských značek u podzemních vedení technické infrastruktury na staveništi, a to po celou dobu provádění stavebních prací. Zhotovitel stavby si zajistí aktuální souhlas s činností v ochranném pásmu distribuční soustavy.

U nadzemního vedení elektrického napětí bude vhodným způsobem upozorněno na výskyt tohoto nadzemního vedení. Při realizaci stavby nesmí dojít v žádném případě k nebezpečnému přiblížení osob, věcí, zařízení nebo mechanismů a strojů k živým částem pod napětím, tj. musí být dodržena minimální vzdálenost od vodičů dle ČSN EN 50423-1 a PNE 333301 3. vydání. Při činnostech prováděných v blízkosti nadzemního vedení NN je nutné dodržet vzdálenosti dané ČSN EN 50110-1 a PNE 33 3302. Při provádění prací nesmí být narušena stabilita podpěr stávajícího nadzemního vedení NN a nesmí být zamezen přístup k energetickému zařízení pro jeho provozování a údržbu. Bližší požadavky viz vyjádření vydané společností ČEZ Distribuce.

Zajištění ochrany se týká inženýrských sítí, které se vyskytují přímo v prostoru stavby, plus těch, které se budou vyskytovat v místě zvoleném zhotovitelem stavby pro zřízení zařízení staveniště. Součástí činností spojených s úpravou zpevněných a nezpevněných ploch bude výšková úprava stávajících povrchových znaků inženýrských sítí. Orientační předpoklad je okolo 100 ks povrchových znaků v prostoru stavby.

U stávajícího podzemního vedení technické infrastruktury, které bude stavební činností odhaleno, bude před celkovým zásypem položena nad vedení ochranná výstražná fólie dle ČSN 73 6006. Tyto fólie jsou součástí ochrany inženýrských sítí.

Ochrana dřevin

Dřeviny v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 (ČSN DIN 18920) Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích. Tato problematika je podrobněji rozepsána v části E.1 – ZOV, v technické zprávě v kap. 10 – Ochrana dřevin při stavebních činnostech.

Ochrana dřevin při stavební činnosti bude prováděna šetrně ve vztahu k stávající vegetaci, budou respektována doporučení dle „Standardů péče o přírodu a krajinu“: Ochrana dřevin při stavební činnosti (SPPK A01 002).



Dřeviny určené k ochraně budou vytipovány před zahájením stavebních prací zhotovitelem stavby v závislosti na jeho pracovním postupu a použité mechanizaci, rozsah bude odsouhlasen zástupcem investora. K odsouhlasení provedené ochrany bude přizván i příslušný zástupce odboru životního prostředí. Dozor nad prováděnou ochranou bude provádět technický dozor investora, který by si k provádění kontroly měl přizvat odborného pracovníka, pokud není sám podrobněji seznámen s prováděním ochrany dřevin. Činnost odborného dozoru je popsána v dokumentu SPPK A01 002 v kap. 6.2.

Použité ochranné prostředky (ochranné bednění) je možno použít opakovaně, tzn., že je možno např. přemísťovat bednění v rámci jednotlivých úseků v závislosti na konkrétním postupu zvoleném zhotovitelem stavby, v závislosti na průběžném dokončování dílčích etap.

Ochrana či zrušení bodů bodového pole

Zhotovitel stavby zajistí bezpečné ochránění bodů bodového pole Zeměměřičského úřadu a ostatní vytyčovací prvky, a to po celou dobu výstavby. Body, které přímo kolidují se stavbou, budou odstraněny. Jedná se o výdaje spojené s realizací stavby silnice, jde o výdaje na přípravu staveniště. Práce musí být připraveny před samotnou realizací stavby.

Dle zákona č. 359/1992, část 1., § 5, odst. b), vykonává Katastrální úřad správu zhušťovacích bodů a podrobných polí polohového a výškového. Dle §3a, odst. b) Zeměměřičský úřad rozhoduje o umístění, přemístění či odstranění měřících značek základního bodového pole (ZBP), včetně signalizačního a ochranného zařízení bodu bodového pole.

V případě bodů ZBP, které přímo kolidují s realizovanou stavbou, je zhotovitel stavby povinen minimálně 30 dní před zahájením stavebních prací oznámit toto Zeměměřičskému úřadu, a to formou žádosti o přemístění nebo odstranění značky geodetického bodu. O všech rušených bodech bude zhotovitel stavby před zrušením informovat Zeměměřičský úřad, respektive správce těchto bodů. Bez souhlasu zástupce investora a správce bodu nebudou dané body rušeny. Postupováno bude v souladu s § 7 vyhlášky č. 31/1995 Sb., a § 9 zákona č. 200/1994 Sb. Obnovu poškozené nebo zničené značky bodu může provést správce značky. Tato obnova se provede na náklad toho, kdo škodu způsobil. Pokud bude potřeba odstranění značek bodů, poskytne žadatel finanční náhradu, která bude vypočtena ve výši vlastních nákladů Zeměměřičského úřadu za zřízení adekvátních bodů. Přesná částka se určí dle stanovených cen za zřizování značek. Podle § 14 zákona č. 219/2000 Sb., o majetku ČR, je Zeměměřičský úřad oprávněn požadovat za zrušené body finanční náhradu.

Aktuálnost informací o bodech bodového pole si zhotovitel stavby ověří před realizací stavby. Všechny body v těsné blízkosti stavby, které nejsou překážkou pro realizaci, které nebudou rušeny, budou při realizaci chráněny. Zhotovitel stavby zajistí zejména to, aby na body nenajížděla těžká technika a nákladní automobily, dále bude dbát pozornosti, aby značka bodu nebyla při manipulačních pracích uražena, nebo jinak poškozena. Případné poškození bude neprodleně nahlášeno příslušným správcům. Pokud by došlo k poškození stabilizace nepřímo ohrožené, zhotovitel stavby bezodkladně podá žádost o zrušení dotčeného bodu a zaplatí za zrušení bodu finanční náhradu. Zhotovitel stavby se bude řídit vyjádřením Zeměměřičského úřadu.

Zařízení staveniště

Zařízení staveniště je popsáno i v části E – Zásady organizace výstavby v příloze E.1 – Technická zpráva. Součástí stavby je zřízení, provozování a zrušení zařízení staveniště.

Stručná technická specifikace zařízení staveniště spojená s náklady na zařízení staveniště: Kompletní zařízení staveniště pro celou stavbu včetně zajištění potřebných povolení



a rozhodnutí. Zahrnuje náklady spojené se staveništními komunikacemi, oplocením zařízení staveniště, vstupy a vjezdy na staveniště, zajištění dodávky elektrické energie, rozvody médií po stavbě, kancelářské plochy pro potřeby zhotovitele a zástupce investora, sociální zařízení, zajištění skladovacích ploch a prostor pro potřeby stavby. Komplexní ostraha a zabezpečení staveniště. Dle potřeb monitoring vlivu stavby na okolní prostředí (hluk, prašnost, doprava). Poplatky a náklady spojené se zábořem veřejného prostranství a s tím související dopravní značení a zabezpečení pracoviště. Případné poplatky a náklady za spotřebované energie, vodu apod. v době výstavby až do předání díla. Zajištění údržby veřejných komunikací a případných komunikací pro pěší (pokud se v řešeném prostoru vyskytují) v průběhu celé stavby, včetně případné zimní údržby.

Zhotovitel stavby si vybuduje zařízení staveniště (ZS) na vytipovaném pozemku a provede osazení přechodného dopravního značení dle dopravně-inženýrského opatření (DIO) pro příslušnou etapu výstavby.

Pozemek pro zařízení staveniště (ZS) není pevně stanoven. Předpokládá se využití pozemků města na dočasném záboru a samotné plochy silničního pozemku. Objekt zahrnuje úpravy ploch pro zařízení staveniště včetně uvedení do původního stavu nebo odstranění provedených úprav tak, aby plochy mohly být v rámci příslušných objektů uvedeny do projektovaného stavu.

V rámci stavby nejsou řešeny ani skladovací prostory a pomocné provozy (např. obalovny, betonárny), protože ty jsou stejně jako zařízení staveniště (ZS) odvislé od vybraného zhotovitele.

Zařízení staveniště bude vzhledem k charakteru stavebních prací sestávat z dočasné úložné plochy zabudovávaných materiálů (betonové prvky, obrubníky apod.), plochy pro odstav stavební mechanizace, a umístění maringotky nebo buňky pro stavbyvedoucího a šatny pro zaměstnance. Sociální zařízení (WC) bude chemické – mobilní.

Odhumusování (sejmutí drnů) bude tl. 0,15 m v místech, kde nové konstrukce zasahují do stávající zeleně. Sejmutá ornice bude z větší části odvezena na skládku. Kulturní vrstvy z dočasného záboru budou uloženy na mezideponie a po skončení stavby budou zpětně rozprostřeny na plochy dočasného záboru ve stejných tloušťkách, ve kterých byly sejmuty. Uložení kulturních vrstev zeminy ze stavby z trvalého záboru bude použito na ohumusování nových ploch zeleně.

Staveniště musí být vymezeno a vhodným způsobem označeno (ČSN ISO 3864) v noci a za snížené viditelnosti červeným světlem. Pěší komunikace ve staveništi musí být bezpečně zajištěny. Musí být zajištěny veškeré výkopy proti pádu do výkopu. Veškeré výkopy hlubší než 0,5 m musí být zajištěny přechody přes výkopy s oboustranným jednotyčovým zábradlím, u výkopů hlubších než 1,5 m dvoutyčovým se zárážkou.

Samotné zařízení staveniště dle požadavku investora není součástí soupisu prací. Náklady na zřízení zařízení staveniště musí zhotovitel rozpustit mezi ostatní položky v rozpočtu stavby.

Pasportizace přístupových komunikací a objektů

Protože stavební práce probíhají v blízkosti budov nebo kolem těchto budov bude probíhat provoz těžkých vozidel stavby, zajistí zhotovitel stavby, po projednání s objednatelem / správcem stavby, fotografickou dokumentaci původního stavu těchto objektů jako doklad k případnému řešení sporů s majiteli budov uplatňujících nárok na náhradu škody způsobenou provozem stavebních strojů nebo motorových vozidel. Bude vyhotoven pasport stavu



přístupových komunikací dotčených staveništní dopravou a všech objektů (zástavby) v jejich okolí a v okolí staveniště (v zóně ovlivnění). Pasport bude proveden před stavbou a po jejím dokončení tak, aby mohlo být vyhodnoceno poškození způsobené staveništní dopravou.

Měření hluku

Pro ověření funkčnosti a vlastnosti stavby z hlediska ochrany veřejného zdraví je nutné před zahájením užívání stavby provést zkušební provoz a při něm provést měření hluku akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na pozemní komunikaci II/284 – Lomnická ulice v Nové Pace v chráněném venkovním prostoru stavby (prostor do vzdálenosti 2,0 m před částí jejího obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru) rodinného domu na adrese Lomnická 695 v Nové Pace v denní a v noční době. Protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazující nepřekročení přípustných hlukových limitů bude nutné předložit k žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby.

Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění

Zařízení staveniště nebude bránit stávajícímu odvodnění. Budou provedena taková opatření, aby nedocházelo k znečišťování podzemních vod nebezpečnými látkami např. ze stavebních strojů odstavených v areálu zařízení staveniště.

Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a telematiku

Prostor staveniště bude vhodně ohrazen s ohledem na bezpečnost chodců. Stavba bude zabezpečena proti pádu vozidel do staveniště v místě značných výškových rozdílů mezi stávající a novou niveletou vozovky při výstavbě. Vstupu nepovolaných osob bude zabráněno např. mobilním oplocením s výstražnými tabulkami „VSTUP DO STAVENIŠTĚ ZAKÁZÁN“ a „NEBEZPEČÍ ÚRAZU“.

SO 020 Demolice č. p. 112

V rámci rekonstrukce uličního prostoru bude provedena demolice budovy č. p. 112 ve vlastnictví Města Nová Paka. Investor Město Nová Paka si zajistí firmu, která provede demolici objektu. Demolice objektu může být provedena s předstihem časově nezávisle na zahájení rekonstrukce celé ulice. Byla zpracována dokumentace bouracích prací, která byla předána zástupci investora Města Nová Paka.

SO 101 Komunikace – vozovka sil. II/284

Směrové řešení, výškové řešení a šířkové upořádání – je popsáno v odstavci 8.1

Stavební objekt 101 řeší rekonstrukci části ulice Lomnické (průtah silnice II/284 v Nové Pace) a to v úseku cca 50 m za začátkem obce Stará Paka po křížení s ulicí Kotíkova.

Vedení silnice je dáno jejím stávajícím vedením v zastavěném území, v km cca 0,190 – 0,265 dojde k odstranění dopravních závad směrovým vylepšením trasy, stávající budova č.p. 112 se odstraní (SO 020).

Šířkové uspořádání komunikace odpovídá návrhové kategorii MS 12,0/7,0/40.



Celková délka rekonstrukce je 654 m.

Autobusové zastávky:

V km cca 0,110 vlevo u ulice Šlejharovy je navržena úprava stávající autobusové zastávky. Autobusová zastávka je navržena v jízdním pruhu, bude osazena kamenným obrubníkem s nášlapem 20 cm a povrch zastávky bude z dlažby.

Stávající autobusová zastávka u ulice Šlejharovy v km cca 0,120 vpravo bude přesunuta do km cca 0,165. Autobusová zastávka je navržena v jízdním pruhu, bude osazena kamenným obrubníkem s nášlapem 20 cm a povrch zastávky bude z dlažby.

V km cca 0,490 vpravo před domem č.p. 524 je v jízdním pruhu navržena nová autobusová zastávka s kamenným obrubníkem a nástupištěm. Délka nástupní hrany je navržena 8 m. Zastávka je určena pro malé městské autobusy s plánovanou frekvencí zastavení 1x denně. Nástupiště je s nástupní hranou délky 8 m (zastavení pouze malých autobusů), výšky 20 cm, po obou stranách na délce 2 m výškový náběh, kterým se sestoupá na úroveň přejížděného chodníku samostatných sjezdů. Delší nástupiště zde právě s ohledem na sousední samostatné sjezdy nelze umístit, jsou od sebe vzdáleny jen zhruba 13 m. (Stojící autobus je u těchto samostatných sjezdů překážkou v rozhledu. Vzhledem k frekvenci zastavení autobusu a výjezdů ze samostatných sjezdů to je považováno za přijatelné.)

Příčné uspořádání:

Šířkové uspořádání komunikace odpovídá návrhové kategorii MS 12,0/7,0/40. (viz příloha č. 4. *Vzorové příčné řezy SO 101*).

-jízdní pruh 2 x 2,75 m 5,50 m

-vodící proužek 2 x 0,25 m 0,50 m

-celkem šířka zpevnění komunikace 6,00 m

-volná šířka komunikace 7,00 m

Ve směrovém oblouku (cca km 0,200 – km 0,260) o poloměru 96 m, kde bude komunikace zklidněna dělicím ostrůvkem, je vozovka rozšířena na 3,8 m v každém směru. U ostatních směrových oblouků s poloměrem menším než 250 m bude zachována stávající šířka mezi obrubami. Na jednání se zástupci investora a DI PČR dne 25.4.2017 bylo odsouhlaseno, že se v návrhu ponechá stávající šířka zpevnění vozovky, tzn., že se nebude rozšiřovat ve směrových obloucích dle ČSN 73 6110, ale bude zachováno stávající šířkové uspořádání komunikace. S ohledem na zachování chodníků uliční prostor neumožňuje provést rozšíření vozovky.

Základní příčný sklon 2,5% je v přímé střežovitý, v obloucích dostředný v závislosti na velikosti poloměru směrového oblouku. Hodnota příčného sklonu bude vycházet ze stávajícího sklonu tak, aby byly zachovány stávající napojení sjezdů a okolní zástavby.

Komunikace bude lemována kamennými obrubníky 1000/200/250 uloženými do betonového lože min. C20/25nXF3 tl. 150 mm s výškou nášlapu 12 cm. V místech vjezdů k nemovitostem budou umístěny sklopené kamenné obrubníky – bude tím zajištěna jedna výšková úroveň pro pohyb chodců, místa vjezdů nebudou tvořit „housenkovou dráhu“. Sklopené obruby zároveň nebudou vyžadovat užití varovných pásů, čímž nebude rušena vizuální jednotnost, eliminuje se tím potřeba údržby reliéfní dlažby. V místech snížení u přechodů pro chodce a míst pro přecházení bude nášlap obruby max. 2 cm. V místech autobusových zastávek budou umístěny kamenné obrubníky s výškou nášlapu 20 cm. U autobusových zastávek u ulice Šlejharovy je



počítáno s nástupní délkou 12 m, plus z obou stran s kamennými obrubníky délky 2 m, kterými se sestoupá na požadovaný nášlap chodníku. U nové zastávky před domem č.p. 524 bude nástupní hrana zastávky 8 m, plus shodně na každou stranu 2 m kamenné obruby s proměnnou výškou a šířkou. Před domem č.p. 524 bude zastávka umístěna symetricky uprostřed vůči okolním samostatným sjezdům.

Zemní práce:

Zemní práce v rámci tohoto stavebního objektu nepředstavují velké objemy prací. Jedná se především o vyfrézování krytu vozovky a o odstranění stávající konstrukce vozovky, dotěžení na úroveň projektované pláně a parapláně, položení nových drenáží.

Na začátku i na konci rekonstrukce se provede v místě napojení na stávající silnici odříznutí a odstranění současné vozovky bránící výstavbě rekonstrukce. Stávající konstrukce vozovky bude rozebrána. Asfaltové a podkladní vrstvy budou odstraněny a odvezeny v režii zhotovitele stavby. Vrstva šterkodrti bude vytěžena a použita jako vhodný materiál do násypů, příp. AZ.

Po odstranění konstrukčních vrstev vozovky bude proveden výkop na úroveň pláně do hloubky 200 až 300 mm pod stávající vozovku. A dále výkop pro aktivní zónu na úroveň parapláně, tzn. do hloubky 500 mm pod plání. Vhodná zemina, získaná z výkopů v prostoru stavby může být využita do násypového tělesa silnice. Požadovaná míra zhutnění vrstvy v tělese násypu je stanovena na 95 % PS (resp. 97 % PS u hrubozrnných).

Násypy v rámci rekonstrukce tvoří pouze dosypání nezpevněných krajnic na úroveň stávajícího okolního terénu.

Dosypávky krajnic budou provedeny nenamrzavou zhutněnou zeminou min. podmíněčně vhodnou dle ČSN 73 6133. Míra zhutnění dle objemové hmotnosti je 100 % PS. Míra zhutnění dle relativní ulehlosti: ID = 0,90 (písčité zeminy) 0,85 (šterkovité zeminy).

Aktivní zóna bude provedena náhradou za vhodný nenamrzavý, případně podmíněčně vhodný materiál v tloušťce 0,5 m. V aktivní zóně nesmí být použita zemina s maximální objemovou hmotností (suché zeminy) nižší než 1600 kg/m³ pokud nedojde k jejímu zlepšení (např. hydraulickým pojivem). Požadovaná míra zhutnění vrstvy aktivní zóny je dle objemové hmotnosti D 100 % PS, míra zhutnění dle relativní ulehlosti: ID = 0,90 (písčité zeminy) 0,85 (šterkovité zeminy).

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni E def.2 = 45 MPa.

Zemní práce (násypy, aktivní zóna, úpravy podloží pod násypy atd.) musí odpovídat ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin, ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa PK a TKP.

Před zahájením výkopových prací je nutno vytyčit stávající inženýrské sítě, v případě nejjasností nutno ověřit polohu ručně kopanými sondami.

Ohumusování svahů zemního tělesa bude provedeno v tloušťce 0,15 m. Ohumusování i založení trávníku bude součástí SO 801 Vegetační úpravy.

Vybavení komunikace:

V rámci rekonstrukce komunikace bude provedena výměna stávajícího svodidla na ZÚ po levé straně ve směru staničení, staré svodidlo v délce 36 m bude odstraněno a osazeno nové jednostranné ocelové svodidlo JSNH4/N2 v délce 44 m.



Po dokončení rekonstrukce silnice bude osazeno svislé a vodorovné dopravní značení v souladu s TP 65, které řeší SO 110.

Konstrukce vozovky:

Konstrukce vozovky SO 101:

- Asf. beton pro obrusné vrstvy s asf. modifik. pryžovým granulátem z pneumatik	ACO 11+ CRmB	40 mm	ČSN EN 13108-1
- Spoj. Postřík, modifik. asf. emulzí	PS-CP 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
- Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1
- Spoj. postřík, asf. emulze	PS-C 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
- Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1
- Infiltr. postřík asf. emulzi	PI-C 1,0 kg/m ²		ČSN 73 6129
- Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32	150 mm	ČSN 73 6126-1
- Štěrkodrt'	ŠD _A 0/63	min. 200 mm	ČSN 73 6126-1

CELKEM

min. 500 mm

Konstrukce SO 101 v místě autobusových zastávek u křižovatky s ulicí Slejharovou:

- Asf. beton pro obrusné vrstvy s asf. modifik. pryžovým granulátem z pneumatik	ACO 11+ CRmB	40 mm	ČSN EN 13108-1
- Spoj. Postřík, modifik. asf. emulzí	PS-CP 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
- Výztužný geokompozit	GCO		TP 147
- Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16S 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1
- Spoj. Postřík, modifik. asf. emulzí	PS-CP 0,25 kg/m ²		ČSN 73 6129
- Výztužný geokompozit	GCO		TP 147
- Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+ 50/70	50 mm	ČSN EN 13108-1
- Infiltr. postřík asf. emulzí	PI-C 1,0 kg/m ²		ČSN 73 6129
- Vrstva ze směsi stmel. cementem	SC C8/10	150 mm	ČSN 73 6124-1
- Štěrkodrt'	ŠD _A 0/63	min. 250 mm	ČSN 73 6126-1

CELKEM

min. 550 mm

Pozn.: U autobusové zastávky před domem č. p. 524 (km cca 0,490) je počítáno s tím, že vozovka bude mít konstrukci shodnou s konstrukcí vozovky na komunikaci. Důvodem je to, že zastávka bude obsluhována pouze malými autobusy (tomu odpovídá i délka nástupiště), které mají jednak menší hmotnost, jednak výhledová frekvence zastavení je dle vyjádření zástupců města Nová Paka jen 1× denně, a dále s ohledem na technologii výstavby (zjednodušení realizace, řešení uceleného úseku, omezení spar apod.).

Odvodnění vozovky:

Stávající způsob odvádění dešťových vod z úseku silnice II/284 bude zachován i po rekonstrukci silnice, odtokové množství vody se prakticky nemění. Voda je z vozovky zachycena do stávajících a nově navržených uličních vpustí napojených do stávající kanalizace.

Odvodnění vozovky bude zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky do nově navržených uličních vpustí. Uliční vpusti jsou umístěny do vozovky v místě odvodňovacího



proužku. Uliční vpusti jsou navrženy s hloubkou odtoku 1,3 m pod úroveň mříže, s rámem mříže 500 × 500 mm. Každá vpust' obsahuje koš na zachycení splavenin a dále prvek s odbočkou z hlediska napojení odvodnění zemní pláň. Přípojky uličních vpustí jsou navrženy z PP potrubí DN 200 s kruhovou tuhostí SN 12, které mají přednostně jednotný sklon ke stoce v rozsahu 2% až 40%. Zásyp rýhy bude proveden ze štěrkodrti (ŠDA). Podél obou stran vozovky bude umístěna přídlažba z kamenných kostek 100×100 mm do bet. lože min. C20/25nXF3 tl. min. 150 mm. Kamenné kostky pro přídlažbu budou z části získány ze stávajících vrstev vozovky, diagnostický průzkum vozovky ukázal, že ve spodních vrstvách konstrukce vozovky jsou uloženy kamenné kostky.

Odvodnění zemní pláň bude zajištěno příčným sklonem 3% do nově navržených trativodů s trativodní trubkou DN 150 uložené do ŠP lože tl. 100 mm. Trativod bude vysypán kamenivem 8/16 a obalen separační geotextilií s mechanickou odolností proti protlačení min. 3 kN. Trativody budou zaústěny do nově navržených uličních vpustí.

Uliční vpusti v km 0,000 – 0,068 nebudou z kapacitních důvodů zaústěny do stávající kanalizace, ale budou zaústěny pomocí výustních objektů do vodoteče Rokytka. Celkově se jedná o 5 uličních vpustí. 1 uliční vpust bude zaústěna pomocí stávajícího výustního objektu v opevňovací zdi vodoteče, který bude rekonstruován. Pro zbylé 4 uliční vpusti budou vytvořeny v opevňovací zdi nové výustní objekty. Potrubí výustních objektů bude umístěno 0,2 m (nebo v rozmezí 0,2 m – 0,4 m) nad hladinou běžného průtoku vodoteče a nebude zasahovat do průtočného profilu toku. Břehovou zdí bude provrtáno plastové potrubí DN 200 kolmo na osu toku, seříznuto s čelem břehové zdi a zapraveno v rubu zdi (dříku) betonem C 30/37 XF4 a od líce zdi studnařskou montážní pěnou. Oprava břehové zdi bude provedena v minimálním rozsahu.

SO 102 Chodníky pro pěší

Stavební objekt 102 řeší úpravu stávajících chodníků a výstavbu nástupišť autobusových zastávek, úpravu stávajících vjezdů vyvolaných rekonstrukcí silnice II/284 v katastrálním území obce Nová Paka.

Zpracovaná projektová dokumentace splňuje podmínky TKP, TP a ČSN.
Celková délka rekonstrukce je 654 m.

V místě značného výškového rozdílu mezi vstupy do domů a chodníky u komunikace na ulici Lomnické jsou v km 0,278 – 0,286; 0,505 – 0,531 a 0,537 a 0,575 navržené opěrné zdi. Opěrné zdi jsou navrženy jako železobetonové uhlové zdi s kamenným obkladem od ulice Lomnická.

Směrově jsou chodníky vedeny v trase stávajících chodníků podél silnice II/284, pouze v úseku km 0,290 až 0,450 vlevo ve směru staničení bude stávající chodník zrušen a nahrazen zelení střídavě s parkovacími zálivy. Nově navrhované chodníky směrově kopírují stávající komunikaci. Vpravo chodník na svém začátku navazuje na stávající chodník a na svém konci na související stavbu Revitalizace ulice Stanislava Suchardy. Vlevo chodník začíná u autobusové zastávky v km 0,110 a pokračuje až ke křižovatce s ul. Staropacká v km 0,290, kde je ukončen. Dále začíná v km 0,450 a na svém konci se napojuje na stávající chodník vedoucí dále podél ulic Staropacká a Kotíkova.

V km 0,505 až 0,575 vpravo je chodník rozdělen zídou se zábradlím na 2 výškové úrovně. Šířka těchto úrovní vychází ze stávajícího stavu, šířka chodníku podél vozovky je min. 1,8 m, zvýšená úroveň podél domů je min. 1 m.



V rámci SO 102 bude provedena úprava poloměrů v nároží napojení ulice Šlejharovy z důvodu zlepšení průjezdnosti křižovatky. Kvůli úpravě poloměrů v nároží bude nově na pozemku p.č. 2587/4 na délce 12 m provedena směrová úprava oplocení. Odsazení nově řešeného oplocení je v nároží 2,25 m (šířka chodníku 1,5 m plus bezpečnostní odstup u vozovky 0,5 m a 0,25 m u oplocení). Změna v odsazení je zároveň z toho důvodu, aby byl zajištěn rozhled, aby byla zajištěna viditelnost přijíždějících vozidel z centra Nové Paky. Oplocení bude řešeno ve stejném stylu jako stávající oplocení, tzn., že bude provedena kamenná podezdívka, oplocení dřevěné se svislými latěmi, barevné řešení dle stávajícího stavu. Upraveno bude i protější nároží křižovatky, na p.č. 2606/3 bude rovněž směrově upravena část oplocení. Budou zde osazeny nové kovové sloupky, betonové podhrabové desky a v celém dotčeném úseku bude nataženo nové pletivo dle stávajícího typu.

V km 0,260 – km 0,287 na pravé straně bude rozšířen stávající chodník na 2,0 m. Z důvodu rozšíření chodníku bude posunuta stávající zárubní zídka a bude rekonstruováno stávající schodiště kvůli zajištění přístupu k nemovitostem. Zídka bude nově včetně zábradlí výšky 1,1 m.

V km 0,265 se nachází kamenný pomník, který bude zachován.

V km 0,295 – km 0,360 se po levé straně komunikace nachází stávající živé ploty, které budou zachovány.

V km 0,380 se nachází stávající plakátovací plocha, která bude v rámci této stavby zrušena bez náhrady.

V km 0,500 bude před budovou č. p. 92 kvůli vyrovnaní převýšení chodník / vstup do budovy realizována nová opěrná zídka z palisád délky cca 13 m.

Z důvodu realizace množství přípojek bude provedeno celkové rozebrání a obnova stávající kamenné zídky v km 0,506 až km 0,575 v délce 37 m + 24 m. Na zídce bude obnovena ŽB římsa, ocelové zábradlí a přístupová schodiště k přilehlým nemovitostem.

V km cca 0,110 vlevo u ulice Šlejharovy je navržena úprava stávající autobusové zastávky s kamenným obrubníkem a nástupištěm.

Stávající autobusová zastávka u ulice Šlejharovy v km cca 0,120 vpravo bude přesunuta do km cca 0,165.

V km cca 0,490 vpravo před domem č.p. 524 je navržena nová autobusová zastávka s kamenným obrubníkem a nástupištěm. Nástupiště je s nástupní hranou délky 8 m (zastavení pouze malých autobusů), výška 20 cm, po obou stranách na délce 2 m výškový náběh, kterým se sestoupá na úroveň přejížděného chodníku samostatných sjezdů. Delší nástupiště zde právě s ohledem na sousední samostatné sjezdy nelze umístit, jsou od sebe vzdáleny jen zhruba 13 m. (Stojící autobus je u těchto samostatných sjezdů překážkou v rozhledu. Vzhledem k frekvenci zastavení autobusu a výjezdů ze samostatných sjezdů to je považováno za přijatelné.) Součástí realizace je i případná úprava podezdívek domů, náklady musí zhotovitel stavby zohlednit při na cenění v souvisejících položkách.

Situační řešení je patrné z přílohy č. B.2 *Koordinační situace* a také z přílohy SO 102 – Chodníky pro pěší - č. 2.1 - *Situace 1. část*, C 2.2 - *Situace 2. část*

Výškové řešení je odvozeno od výškového řešení navazujících objektů, především rekonstrukce II/284, stávajících chodníků a okolního terénu. Návrh respektuje napojení na stávající přilehlé vjezdy a vchody na pozemky.

V případě umístění chodníku přímo u vozovky je základní šířka dvou pruhů pro chodce 2 x 0,75 m a bezpečnostní odstup od vozovky 0,5 m. Celková šířka chodníku je tedy 2,0 m. Při vedení chodníku odděleně od vozovky (vložený pás zeleně) je celková šířka chodníku 1,5 m. V případě vedení chodníku podél pevné překážky je doplněna šířka chodníku ještě o bezpečnostní odstup 0,25 m od pevných překážek.



Základní příčný sklon je jednostranný 2%. V místě vjezdů k okolní zástavbě bude v pásu průběžného chodníku min. v šířce 0,90 m dodržen příčný sklon v rozmezí 0,5 až 2 % a dále bude sklon vycházet ze sklonu vůči okolní zástavbě.

Příčný sklon konstrukční pláně je minimálně 3 % ve směru k přilehlým komunikacím.

Zemní práce spočívají především ve vybourání stávající konstrukce chodníků, odstranění konstrukčních vrstev stávajících vjezdů.

V místě výstavby nových prvků bude sejmuta ornice v tloušťce 0,20 m a provedeny potřebné výkopy.

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni E def.2 = 30 MPa.

Na upravovaných zelených plochách bude provedeno ohumusování ornici v tl. 0,15 m a zatravnění. Trávník bude založen ručním osevem. Součástí dodávky bude i udržování trávníku do doby převzetí. Ohumusování i založení trávníku bude součástí SO 801 Vegetační úpravy.

Zemní práce (násypy, aktivní zóna, úpravy podloží pod násypy atd.) musí odpovídat ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin, ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa PK a TKP.

Před zahájením výkopových prací je nutno vytyčit stávající inženýrské sítě, v případě nejistoty nutno ověřit polohu ručně kopanými sondami.

KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce chodníku:

- Kamenná dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131
- Drcené kamenivo	L	30 mm	ČSN 73 6161
- Štěrkostr	ŠD	min. 250 mm	ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1

CELKEM min. 340 mm

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni E def.2 = 30 MPa.

Konstrukce vjezdů:

- Kamenná dlažba	DL	100 mm	ČSN 73 6131
- Drcené kamenivo	L	40 mm	ČSN 73 6161
- Štěrkostr	ŠD _A	min. 300 mm	ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1

CELKEM min. 440 mm

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni E def.2 = 30 MPa.

Mezi chodníkem, příp. cyklostezkou a zelení jsou navrženy záhonové obrubníky (8x25x50) do betonového lože C 16/20n XF1.

Konstrukce stávajících chodníku v ulici Kotlíkova a v ulici Šlejharova budou upraveny podle TP 170 konstrukce D2-N-3 upravené konstrukce.

Konstrukce úpravy stávajících chodníků:

- Asfaltový beton	ACO 8	40 mm	ČSN EN 13108-1
- Recyklovaný materiál	R-mat	60 mm	ČSN EN 13108-8 ed.2
- Štěrkostr	ŠD _A	min. 200 mm	ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1

CELKEM min. 300 mm



Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$

Odvodnění povrchových vod z chodníků je zajištěno podélným a příčným sklonem do vozovky, odkud je dále vedena do nově navržených uličních vpustí a dál do kanalizace. Návrh kanalizace je řešeno jako samostatná stavba (SO 302).

Podzemní voda by stavbou neměla být zastižena.

Odvodnění zemní pláně bude zajištěno příčným sklonem 3% do nově navržených trativodů s trativodní trubicí DN 150 uložené do ŠP lože tl. 100 mm. Trativod bude vysypán kamenivem 8/16 a obalen separační geotextilií s mechanickou odolností proti protlačení min. 3 kN. Trativody budou zaústěny do nově navržených uličních vpustí.

Chodníky budou lemovány betonovými záhonovými obrubami, které budou na jedné straně kvůli odvodnění zapuštěné, na druhé straně, pokud nevedou podél přirozené vodící linie (stávající zástavba, oplocení atd.), bude vodící linií obruba zvýšená min. 6 cm nad zpevněním chodníku.

Chodníky v místech přechodu pro chodce budou mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce a budou opatřeny signálními a varovnými pásy. Varovné pásy (v šířce 400 mm) a signální pásy (v šířce 800 mm) budou mít výrazně odlišnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí; budou vnímatelné slepeckou holí a nášlapem při dodržení barevného kontrastu vůči okolí.

V místech opěrných zdí je navrženo ocelové zábradlí výšky 1,10 m.

Návrh stavebních úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a ochranného zábradlí je zakreslen v příloze č. 2 Situace.

Bezpečnost provozu je zajištěna celkovým technickým řešením, které je v souladu s ČSN, TP a TKP.

Chodníky a nástupiště autobusových zastávek budou splňovat požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Po dokončení rekonstrukce bude osazeno svislé a vodorovné dopravní značení v souladu s TP 65.

SO 103 Parkoviště a úpravy místních komunikací

Stavební objekt 103 řeší úpravu napojení stávajících místních komunikací na silnici II/284 v katastrálním území obce Nová Paka vyvolaných její rekonstrukcí.

Úprava napojení se týká těchto ulic ulice Šlejharova (km 0,107 16); ulice Na Strži (km 0,188 68); ulice Staropacká (km 0,239 85); ulice Lomená (km 0,289 11, km 0,372 66, km 0,425 10, km 0,463,33); ulice Staropacká (km 0,632 89).

Součástí tohoto SO jsou také nové parkovací zálivy po levé straně silnice II/284 ve směru staničení. Parkovací zálivy jsou umístěny vlevo ve směru staničení v místech, kde není na této straně potřeba chodníků, a proto je zde stávající chodník zrušen.

Zpracovaná projektová dokumentace splňuje podmínky TKP, TP a ČSN.

Celková délka parkovacích zálivů je 47,25 m.



Úprava místní komunikace ul. Stanislava Suchardy bude řešena samostatnou dokumentací.

Ostatní napojení stávajících místních komunikací (tj. ul. Staropacká, ul. Lomená, ul. Na Strži a ul. Šlejharova) je navrženo s asfaltovým povrchem. Rekonstrukce bude provedena výměnou celé konstrukce vozovky. V ulici Šlejharova bude provedena úprava oblouků v nároží křižovatky na 8,0 m z důvodu zlepšení průjezdnosti křižovatkou.

Parkovací zálivy jsou umístěny vlevo ve směru staničení v místech, kde není na této straně potřeba chodník a proto je zde stávající chodník zrušen. Je to ve staničeních:

km 0,268367 – 0,282025 (2 stání)

km 0,375268 – 0,389103 (2 stání)

km 0,440390 – 0,447140 (1 stání)

km 0,566631 – 0,580491 (2 stání)

Situační řešení je patrné z přílohy č. B.2 *Koordinační situace* a také z přílohy *Situace SO 103 – 2. Situace*

Výškové řešení je odvozeno od výškového řešení navazujících objektů, především rekonstrukce II/284 a dále na výškové vedení stávajících MK.

Šířka parkovacích zálivů mezi vnější hranou vodicího proužku a obrubníkem je navržena 2,0 m. Zálivy budou od vozovky hlavní komunikace odděleny zapuštěným kamenným silničním obrubníkem o rozměrech 1000/200/250 mm. Vnější hrana parkovacího zálivu je ohraničena obrubníkem kamenným obrubníkem š. 150mm s nášlapem 12 cm nad zpevnění parkovací plochy.

Příčný sklon parkovacích pruhů je navržen jednostranný 2,5 % v opačném sklonu než přilehlá polovina vozovky hlavní trasy, tzn záliv je sklopem směrem do vozovky k vodicímu proužku komunikace, který je tvořen přídlažbou z kamenných kostek.

Napojení ostatních místních komunikací je provedeno zpravidla dle stávajícího stavu. Nároží křižovatky jsou upraveny tak, aby minimální poloměr oblouku nároží byl alespoň 3 m. V ulici Šlejharova bude provedena úprava oblouků v nároží křižovatky na 8,0 m z důvodu zlepšení průjezdnosti křižovatkou.

Příčný sklon konstrukční pláně je minimálně 3 % ve stejném směru sklonu jako povrch vozovky.

Zemní práce spočívají především ve vybourání stávající konstrukce chodníků a odtěžení výkopu na projektovanou úroveň pláně.

Dosypávky krajnic budou provedeny nenamrzavou zhutněnou zeminou min. podmíněčně vhodnou dle ČSN 73 6133. Míra zhutnění dle objemové hmotnosti: 100 % PS. Míra zhutnění dle relativní ulehlosti: ID = 0,90 (písčité zeminy) 0,85 (šterkovité zeminy).

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni E def.2 = 30 MPa.

Na upravovaných zelených plochách bude provedeno ohumusování orníci v tl. 0,15 m a zatravnění. Trávník bude založen ručním osemem. Součástí dodávky bude i udržování trávníku do doby převzetí. Ohumusování i založení trávníku bude součástí SO 801 Vegetační úpravy.



Zemní práce (násypy, aktivní zóna, úpravy podloží pod násypy atd.) musí odpovídat ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin, ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa PK a TKP.

Před zahájením výkopových prací je nutno vytyčit stávající inženýrské sítě, v případě nejasností nutno ověřit polohu ručně kopanými sondami.

KONSTRUKCE VOZOVKY

Konstrukce parkovacího stání:

- Kamenná dlažba	DL	160 mm	ČSN 73 6131
- Drcené kamenivo	L	40 mm	ČSN 73 6131
- Vrstva ze směsi stmel. cementem	SC C8/10	150 mm	ČSN EN 14 227-1, 73 6124-1
- Štěrkostrť	ŠDA	min. 200 mm	ČSN EN 13 285, 73 6126-1

CELKEM min. 550 mm

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni $E_{def,2} = 30$ MPa.

Konstrukce vozovky – napojení bočních ulic:

- Odstranění stávající konstrukce vozovky		- 460 mm	
- Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40 mm	ČSN EN 13 108-1, TP 148
- Infiltr. Postřik asfaltovou emulzí	PI-E 0,35 kg/m ²		ČSN EN 13 808, 73 6129
- Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+ 50/70	70 mm	ČSN EN 13 108-1, 73 6121
- Infiltr. postřik asfaltovou emulzí	PI-E 1,0 kg/m ² (zbyt. poj.)		ČSN EN 13 808, 73 6129
- Štěrkostrť	ŠDA 0/32	150 mm	ČSN EN 13 285, 73 6126-1
- Štěrkostrť	ŠDA 0/63	min. 200 mm	ČSN EN 13 285, 73 6126-1

CELKEM min. 460 mm

Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni $E_{def,2} = 45$ MPa.

Odvodnění povrchových vod je zajištěno podélným a příčným sklonem do vozovky, odkud je dále vedena podél obrubníků do nově navržených uličních vpustí a dále do kanalizace. Návrh kanalizace je řešeno jako samostatná stavba (SO 302).

Podzemní voda by stavbou neměla být zastižena.

Odvodnění zemní pláň bude zajištěno příčným sklonem 3% do nově navržených trativodů s trativodní trubicí DN 150 uložené do ŠP lože tl. 100 mm. Trativod bude vysypán kamenivem 8/16 a obalen separační geotextilií s mechanickou odolností proti protlačení min. 3 kN. Trativody budou zaústěny do nově navržených uličních vpustí.

Nároží místních komunikací bude vybaveno vodorovným značením V7b společně s vodícím pásem přechodu. Vodorovné i svislé dopravní značení bude realizováno v rámci objektu SO 110 Dopravní značení.

Bezpečnost provozu na komunikacích je zajištěna celkovým technickým řešením, které je v souladu s ČSN, TP a TKP.

Bezpečnost provozu na komunikacích je zajištěna celkovým technickým řešením, které je v souladu s ČSN, TP a TKP.



Rekonstrukce je navržena tak, aby splňovala požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Místa pro přecházení budou vybavena varovným pásem š. 0,4 m a signálním pásem š. 0,8 m. Signální pás bude odsazen od varovného o 0,30 až 0,50 m. Délka signálních pásů min. 1,5 m. Kde nebude možné této délky dosáhnout, tj. zejména u míst pro přecházení vedených kolmo na průběžnou trasu chodníku, kde je šířka chodníku nedostatečná pro zajištění délky signálního pásu min. 1,5 m, bude přes vozovku doplněn vodící pás přechodu. Tento vodící pás přechodu bude užit i v místě, kde místo pro přecházení vychází z nároží o poloměru menším než 12 m. Místo pro přecházení bude vyznačeno na vozovce VDZ V7b. U ulice Na Strži je na nároží u snížení zpevnění dlážděné plochy pouze varovný pás. Signální pás zde není navržen, prostor není považován za místo pro přecházení. Odsazený signální pás zde na jižní straně dlážděné plochy vzhledem k šířce zpevněné plochy pro pěší není možné umístit. Šířka je jen zhruba 1,4 m. Bezbariérová trasa pro pěší je zajištěna přes chodník na protější straně.

Po dokončení rekonstrukce bude osazeno svislé a vodorovné dopravní značení v souladu s TP 65.

SO 105 **Dopravní opatření a objížďky**

Obsahem stavebního objektu SO 105 jsou dopravně-inženýrská opatření v místě stavby během výstavby. Jedná se o rozdělení výstavby do tří etap včetně objízdných tras. Návrh vychází ze schválené dokumentace pro územní rozhodnutí tohoto projektu.

Postup výstavby je rozdělen do 4 etap. Každá etapa má své řešení dopravní obslužnosti. Výstavba bude probíhat v 1. etapě s kompletní uzavírkou ulice Lomnická (silnice II/284) dle rozsahu prací v daný moment výstavby. Ostatní etapy umožňují provoz v jednom jízdním pruhu. Komunikace bude tedy realizována po polovinách.

Výstavba by měla proběhnout v období letních prázdnin, aby byl dopad na autobusovou dopravu minimální.

Jednotlivé etapy výstavby a objízdné trasy jsou znázorněny v přílohách tohoto stavebního objektu.

Při zpracování návrhu stanovení dočasného dopravního značení k jednotlivým etapám by měly být zohledněny tyto zásady:

Návrh bude respektovat platné právní normy, technické podmínky TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 66 „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Jednotlivá typová schémata budou upraveny podle konkrétního místa užití, s přihlédnutím k potřebám stavby a s přihlédnutím k umístění stávajícího trvalého svislého dopravního značení a definitivního vodorovného dopravního značení.

Návrh bude v maximální možné míře využívat i stávající svislé dopravní značení. Trvalé značení, které je v rozporu s navrženým přechodným dopravním značením, bude zakryto nebo vhodným způsobem upraveno.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umisťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Zneplatnění stálého dopravního značení je s



výjimkou velkoplošného dopravního značení zakrytím nebo dočasnou demontáží. Nepřipouští se možnost zneplatnění přeškrtnutím.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

Operativní uzavírky (např. při osazování DZ) musí být provedeny dle schémat pro operativní pracovní místa a musí být rovněž předem projednány.

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby a dodržovat schválené technologické postupy pro jednotlivé stavební práce.

Pro zajištění bezpečnosti práce a ochrany zdraví při přípravě a provádění stavebních a montážních prací a používání technických zařízení je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů.

SO 110 **Dopravní značení**

Stavební objekt řeší návrh vodorovného a svislého dopravního značení v prostoru stavby a v nejnutnějším rozsahu. Aktuální stav a úprava dopravního značení byla zakreslena do situačního výkresu.

Navrhované SDZ řeší odstranění 2 značek IZ4b označující konec obce (km cca 0,050), doplnění značky A11a a B20a „40km/h“ před křižovatkou s ulicí Šlejharova (km cca 0,080), přesun značky P4, IS3b a IS3c v ulici Šlejharova (km cca 0,110), vlevo ve směru staničení přesun značky IJ4b na novou polohu (km cca 0,110), vpravo odstranění značky IJ4b (km cca 0,120), doplnění značek IP6 u navrženého přechodu pro chodce v obou směrech na sloup VO (km cca 0,140), přesun značky IS3b do nové polohy (km cca 0,150), odstranění značky P2 a E2b (km cca 0,170), doplnění IJ4b u navržené zastávky (km cca 0,170), doplnění značky C4a společně s Z4b na ostrůvek (km cca 0,220) v obou směrech, doplnění značky B20a „40km/h“ (km cca 0,220), odstranění značky Z3 (km cca 0,240), přesun značky P4 (km cca 0,300), odstranění dodatkové tabulky E2b (km cca 0,300), doplnění značky B20a „40km/h“ (km cca 0,300), odstranění dodatkové tabulky E2d (km cca 0,360), v km cca 0,420 na propojovací komunikaci s ulicí Staropacká odstranění značky P4, E2b a doplnění značek B2, IP4b, A9, v ulici Staropacká doplnění značek IP10b, doplnění značek P2 v obou směrech (km cca 0,450), doplnění značek IP6 u navrženého přechodu pro chodce v obou směrech na sloup VO (km cca 0,520), posun značky P2 a E2b mimo navržený chodník (km cca 0,590).

Všechny značky SDZ (i které nemění svou polohu) v úseku stavby budou nahrazeny za nové. Případně TDI rozhodne při vyhovujícím technickém stavu značky o jejím zachování.

Vzájemné vzdálenosti značek a boční umístění musí být provedeno v souladu s TP 65, kap. 8.

Sloupky SDZ musí mít protikorozi úpravu.

Návrh řeší doplnění VDZ v prostoru stavby a v nejnutnějším rozsahu. Aktuálně se v řešeném úseku VDZ nenachází, a proto jeho doplněním dojde ke značnému zlepšení bezpečnosti a orientace na komunikaci II/284. Jízdní pruhy bude oddělovat podélná čára souvislá V1a (0,125) a podélná čára přerušovaná V2b (3/1,5/0,125). V místě křížení s jinou



komunikací bude doplněno značení V2b (1,5/1,5/0,25). Dále je navrženo VDZ autobusových zastávek V11a, které bude provedeno bílou barvou, VDZ přechodů pro chodce V7a, míst určených pro přecházení chodců V7b a dopravního stínu V13 u ostrůvku v km cca 0,220. Před přechody v km cca 0,140 a 0,520 je navržena rocbinda v délce 35m.

POZN.:

Přechod pro chodce mezi zastávkami u ulice Šlejharovy je umístěn tak, aby mezi přechodem a zastávkou ve směru do Staré Paky byla vzdálenost 16 m. Pro vozidla, která přijíždějí od Staré Paky do centra, pokud pojedou rychlostí 40 km/h, tak stojící autobus nebude překážkou. Omezení rychlosti je navrženo kombinací SDZ A11 (pozor přechod) + SDZ B20a s hodnotou 40 km/h. Značka B20a pozbývá platnosti projetím křižovatky s ulicí Šlejharova, což je v pořádku, v daném místě řidič vidí na celý přechod a může se tedy rozhodnout, jestli zrychlí nebo bude muset zastavit. Zastávka ve směru do centra Nové Paky je odsunuta o 20 m od přechodu, tzn., že řidiči přijíždějící od centra mají splněn rozhled pro rychlost $v=50$ km/h, vychází $D_z=35$ m. Zastávka není posunuta dále do centra s ohledem na to, aby nedocházelo ke kolizím ve vztahu k ulici Na Strži, k navazujícímu směrovému rozdělení silnice dělicím ostrůvkem, zároveň je umístěna tak, aby byly vyhovující rozhledové poměry u sjezdu na p.č. 2587/1.

Ve směru jízdy do Staré Paky jsou navržena 2 místa, kde bude omezena rychlost na max. 40 km/h na silnici SDZ B20a. Důvodem pro umístění těchto dopravních značek je to, aby byl zajištěn rozhled pro řidiče vyjíždějící vlevo z ulice Šlejharovy pro případ, že by na zastávce směr Nová Paka stál autobus. Další umístění je z toho důvodu, aby u p.č. 111/1 a 111/2 (KÚ Nová Paka) mohla být umístěna podélná parkovací stání. Při rychlosti 50 km/h na hlavní by na parkovacích místech zaparkovaná vozidla byla překážkou v rozhledu při výjezdu z ulice Staropacké.

S ohledem na zajištění stávajících nevyhovujících rozhledů při výjezdu z boční ulice naproti domu č.p. 477 a s ohledem na zachování navržených podélných parkovacích stání je navrženo i zjednosměrnění vedlejší ulice, která tvoří spojkou s ulicí Staropackou. Bude zde osazeno SDZ IP4b v kombinaci s v protisměru umístěnou B2. SDZ B2 je umístěna tak, aby byl umožněn vjezd k nemovitostem p.č. 97 a 94/2 i ze směru od ulice Staropacké, aby přístup ke stávajícím domům byl omezen co nejméně. V ulici Staropacká bude v obou směrech umístěna značka IP10b, která bude řidiče informovat o tom, že boční ulicí nelze projet.

Dochází zde z hlediska přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace ke značnému zlepšení stávajícího stavu.

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

SO 402 Telekomunikační vedení (místní, stavbou vyvolané úpravy)

V rámci úpravy poloměru nároží v křižovatce s ulicí Šlejharova bude provedena směrová úpravy stávajícího vedení kabelů CETIN v délce 9 m. V místech vjezdů k nemovitostem a křížení s místními komunikacemi, kde nejsou stávající chráničky, budou plastové chráničky kabelů doplněny včetně výstražné fólie. Budou dodrženy podmínky uvedené ve vyjádření společnosti CETIN. Sítě elektronických komunikací (dále jen SEK) budou v místech křížení s novými inženýrskými sítěmi, komunikacemi, vjezdy na pozemek, parkovacími stáními, oplocením s podezdívkou apod. uloženy do chráničky s přesahem na každou stranu 0,5 m při



dodržení prostorové normy ČSN 73 6005. Před zahájením zemních prací v ochranném pásmu SEK (1,5 m na každou stranu od krajního vedení) je nutno prokazatelně ověřit zemní umístění SEK. Stavebník alespoň 80 dní před zahájením zemních prací v ochranném pásmu zažádá vlastníka SEK o provedení případné přeložky SEK (vypracování realizační dokumentace, dodání materiálu, montážních prací a GZ), zemní práce si stavebník může zajistit sám. Stranovou přeložku je nutno zrealizovat dle pravidel pro provedení překládky. Před záhozem odkryté SEK bude provedena kontrola správcem sítě, bude proveden zápis do stavebního deníku, toto bude sloužit jako podklad ke kolaudačnímu souhlasu.

SO 403 Veřejné osvětlení

Stávající veřejné osvětlení v Lomnické ul. je zčásti na sloupech NN ve správě ČEZu a zčásti na samostatných sloupech s výložníky. Především svítidla jsou zastaralá, za svojí životností. Rozvody jsou na sloupech NN vrchní (jednofázové), mezi samostatnými stožáry jsou rozvody kabelové s hliníkovými kabely AYKY. Stožáry jsou ocelové s litinovými paticemi, výška svítidel je 10 m. Vzdálenosti mezi stožáry jsou příliš velké na to, aby bylo možné osadit svítidla s úspornějšími zdroji ke splnění požadavků na osvětlení a rovnoměrnost. Provozovatelem veřejného osvětlení je firma Elektros Martinice, zastoupená p. Hančem. Návrh řešení byl konzultován s projektantem Bc. Jiřím Kuželem a na základě jeho připomínek upraven. Konečný souhlas je součástí dokladové části dokumentace. Osvětlení Lomnické a blízkého okolí je napájeno ze zapínacího bodu, označeného REVO 01 – Lomnická. Skříňka ZB s měřením je poměrně nová v plastovém pilíři a bude ponechána. Na ZB a rozvody v Lomnické ul. navazují vrchní rozvody v dalších bočních ulicích, které bude třeba v rámci stavby nově připojit. V rámci rekonstrukce bude vrchní vedení NN v Lomnické zrušeno, bude nahrazeno novými kabelovými rozvody a svítidly na samostatných ocelových sloupech.

V rekonstruovaném úseku Lomnické ul. bude zřízeno nové veřejné osvětlení na bezpaticových ocelových oboustranně zinkovaných stožárech. Provozovatel VO doporučuje instalovat výbojková svítidla se zdroji 70W, pro která je vhodná výška 8 m. Podle zkušeností pro zvolenou třídu osvětlení S2 (ME4b) vychází vzdálenosti mezi stožáry cca 30 m. Na základě toho je proveden návrh rozmístění stožárů s tím, že bude proveden kontrolní výpočet osvětlení, až bude znám konkrétní typ svítidel. Výpočet zajistí před realizací stavby zhotovitel stavby na základě vybraného typu svítidel. Umístění stožárů vůči okraji vozovky je voleno podle místních možností s ohledem na stávající a projektované podzemní síť.

Předpokládá se použití výložníků na stožáry s vyložením max. 2,0 m.

Nové kabelové rozvody VO budou kabely CYKY 4×10, uloženými v zemi v ochranné ohebné trubce tak, aby byla možná výměna kabelu mezi stožáry. Při přechodech komunikací a vjezdů se kabel s ochrannou trubicí uloží do chráničky. Základy stožárů budou betonové, betonované na místě do předem vykopaných jam.

V celém rekonstruovaném úseku silnice II/284 jsou navrženy čtyři přechody pro chodce, popř. místa pro přecházení, kde je požadováno jejich přisvětlení. Jsou navržena asymetrická výbojková svítidla s metalhalogenidovými výbojkami 250W, zavěšená ve výšce 6 m na výložnicích na bezpaticových zinkovaných přechodových stožárech. Svítidla se umísťují před přechod (ze směru příjezdu) tak, aby nasvětlovala chodce z boku. Přechodové stožáry budou smyčkově zapojené do rozvodů VO, pokud nebude požadován jiný režim jejich spínání.

V případě samostatného spínání by musely být rozvody provedeny pro přechody samostatnými kabely ze ZB a v ZB doplněno další ovládání, nezávislé na VO. Schéma kabelových rozvodů je patrné z výkresu „Schéma veřejného osvětlení“.



Stávající vrchní rozvody VO v ul. Na Strži a v ul. Šlejharova se napojí na samostatný společný kabel ze zapínacího bodu. Samostatným kabelem ze zapínacího bodu se připojí stávající vrchní rozvod v Lomené ulici. Stávající kabelové rozvody ze ZB do Staropacké ulice zůstanou zachovány. Vývod do nejbližšího stožáru v Příkré ulici nebude realizován. Pouze se založí chránička přes Lomnickou ulici v blízkosti stožáru č. 27. Kabel si položí dodatečně správce VO. Na stávajících stožárech, kde se připojí nový kabel na vrchní vedení, se pro napojení osadí plastové pojistkové skříňky. Stávající skříň zapínacího bodu bude potřeba dozbavit.

Základní technické údaje:

Rozvodná soustava VO:	TN-C / 3PEN~50Hz, 3x400/230V
Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí:	- samočinným odpojením od zdroje
Požadavky na osvětlení vozovky podle ČSN CEN/TR 13201-1:	- tř. osvětlení ME4b (srov. s tř. S2)
Celkový instalovaný příkon nového VO:	Pi ~ 3,86 kW
Roční spotřeba el. energie:	A ~ 16000 kWh
Celkový počet nových lamp:	32 ks (z toho 8 ks nasvětluje přechod či místo pro přecházení)

Bude dodržena min. hloubka krytí podzemního vedení dle ČSN 73 6005, stejně jako odstupové vzdálenosti od ostatních inženýrských sítí.

V trase kabelů bude položen zemnicí vodič FeZn \varnothing 10 mm. Zemnicí vodič bude zahrnutý zeminou, nikoli obsypaný pískem. Popř. je možno použít zemnicí pásek FeZn 30/4.

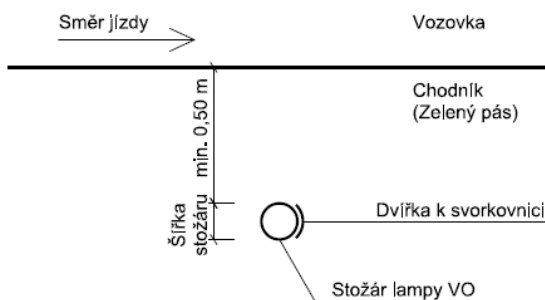
Nad trasou kabelů bude umístěna ochranná páska – červená výstražná folie, šířka min. 300 mm. Ochranná folie dle ČSN 73 6006 „Označování podzemních vedení výstražnými fóliemi“.

Před zasypáním nových inženýrských sítí dojde ke geodetickému zaměření polohy kabelů, včetně zaměření chráničků. Digitální zákres ve formátu .dwg nebo .dgn bude následně předán správci sítě.

Výchozí revizi provede dodavatel montážních prací podle ČSN 33 1500 a ČSN 33 2000-6. Další revize (periodické) bude provádět provozovatel sítě ve stanovených lhůtách a po každé opravě vyvolané poruchou či poškozením elektrického zařízení. Novým vlastníkem veřejného osvětlení bude město Nová Paka.



DETAIL UMÍSTĚNÍ STOŽÁRU V CHODNÍKU / ZELENÉM PÁSU



Mezi vozovkou a vnější konstrukcí stožáru lampy bude zajištěn bezpečnostní odstup alespoň 0,50 m.

Zároveň bude na chodníku zachován volný průchozí prostor v šířce alespoň 0,90 m.

Dvířka ke svorkovnici budou z bezpečnostních důvodů umístěna tak, aby byl zajištěn oční kontakt osoby provádějící údržbu s přijíždějícími vozidly.

V případě, že se bude jednat o sklopné stožáry, bude poloha přizpůsobena prostorovým možnostem tak, aby bylo možné sklopení do volného bezpečného prostoru.

Lampy VO 32 a 33 v ulici Stanislava Suchardy budou osazeny v závislosti na řešení stavebního záměru rekonstrukce ulice Stanislava Suchardy. Projekt na tento záměr je aktuálně ve fázi studie. Poloha těchto lamp bude při realizaci přizpůsobena té zamýšlené podobě, která bude aktuální v době realizace stavby. Osazení těchto lamp bude pouze se souhlasem TDI a investora.

Tento stavební objekt byl z velké části realizován v roce 2018. Zbýlá část, která je podmíněná rekonstrukcí komunikace, bude realizována v rámci stavby jako SO 403.

SO 404 **Rezervní chráničky**

Souběžně s vedením VO bude uložena chránička D = 100 mm a ve vybraných profilech bude uložena kolmo na osu komunikace II/284 chránička D = 160 mm. Konce chrániček budou opatřeny vodotěsným zakončením, budou hermeticky uzavřeny koncovkami. Nad těmito chráničkami bude umístěna ochranná výstražná fólie oranžové barvy. Přesné umístění uložení nových chrániček bude upřesněno při realizaci zástupcem investora. Budou dodrženy požadavky na prostorové uspořádání dle ČSN 73 6005.

Chráničky jsou určeny pro případnou pozdější realizaci rozvodu sdělovacích kabelů. Uložení chrániček bude zaměřeno, zaměření bude předáno v digitální podobě (.dwg či .dgn) investorovi, zaměření bude sloužit pro budoucí informaci o tom, kde se uložené chráničky nachází.

SO 501 **Plynovod**

V rámci úpravy směrového vedení komunikace v ulici Lomnické v Nové Pace bude provedena směrová úprava stávajícího plynovodního vedení cca od km 0,180 – km 0,260. Směrová úprava bude provedena v délce 73 m. Plynovodní potrubí bude přeloženo do nové trasy chodníku pro pěší. Nová délka vedení je 83 m.



SO 801 **Vegetační úpravy**

V rámci SO 801 bude provedeno ohumusování a založení trávníku a s ním spojené činnosti (odplevelení, ošetřování). Vegetační úpravy řeší liniové plochy podél rekonstruované silnice a především chodníků na katastrálním území Nová Paka a Stará Paka. Na plochách vegetačních úprav bude rozprostřena ornice v tl. 0,15 m, na plochách dočasného záboru ZPF bude rozprostřena ornice stejné tloušťky, jako byla sejmuta. Následně budou plochy zatravněny. Trávník bude založen ručním osetím travního semene (případně pomocí zakladače trávníku). Základní informace jsou uvedeny v TKP 13 - vegetační úpravy a v dalších předpisech v TKP uvedených. Trávník je nutno založit tak, aby při předání splňoval parametry stanovené TKP.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

9.1 Stávající inženýrské sítě

V rámci podkladů pro zpracování DSP byly vyhledány inženýrské sítě v rozsahu stavby. Stávající inženýrské sítě jsou podle dostupných podkladů zakresleny v koordinačních situacích. Zákresy stávajících podzemních zařízení (sítí) v situaci neslouží jako vytyčovací výkres.

V řešeném území se nachází následující IS:

- Vodovod (Vodohospodářská obchodní společnost a.s.)
řeší **SO 301 v rámci koordinovaného projektu**
- Kanalizace (Vodohospodářská obchodní společnost a.s.)
řeší **SO 302 a 303 v rámci koordinovaného projektu**
- Veřejné osvětlení (ELEKTROS, s.r.o.)
přeložku řeší v rámci stavby město Nová Paka samostatně jako **SO 403**
- Plynovodní potrubí (RWE Distribuční služby, s.r.o.)
přeložku řeší **SO 501**
- Nadzemní a podzemní vedení NN, podzemní vedení VN (ČEZ Distribuce, a.s.)
přeložku řeší **SO 401 v rámci koordinovaného projektu**
- Sdělovací kabely metalické (CETIN a.s.) přeložku řeší **SO 402**

Zákresy stávajících podzemních zařízení (sítí) v situaci neslouží jako vytyčovací výkres. Před zahájením zemních prací je nutné všechny IS ověřit, za účasti správců vytyčit a označit v celém prostoru stavby. V jejich blízkosti je poté nutné provést taková opatření, aby nedošlo k jejich poškození. Stejně se musí postupovat i u nově položených inženýrských sítí. V případě zjištění kolize vedení se stavbou, bude se správcem sítě dohodnuto vhodné řešení.

V roce 2018 proběhla realizace elektrického vedení NN v případě potřeby přeložky elektrických zařízení (minimálně se přepokládá nároží chodníku v ulici Šlejharova) podá na ČEZ distribuci zhotovitel stavby žádost o přeložku distribučního zařízení.



9.2 Výsledky sčítání dopravy

Výsledky sčítání z roku 2016 – sčítací úsek 5-2421, počet TNV 171 voz/24hod

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 5-2421)															... 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	183	58	7	25	10	12	15	0	8	20	338	2 451	23	2 812					
			LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV					
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	227	72	9	31	13	15	17	0	10	25	419	2 680	21	3 100					
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	74	24	2	10	3	4	9	0	3	8	137	1 928	27	2 092					
Hodinová intenzita dopravy												TV				SV					
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h										41				343					
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h										38				312					
Těžká nákladní vozidla - TNV																TNV					
Hodnota TNV		voz/den														171					
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS		Celkem					
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den										1 972	264	23	2 259						
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den										336	17	3	356						
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den										166	28	3	197						
Emise												OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem				
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h										354	26	16	4	2	402				
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma		PS					
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-										0.86	0.00	0.00		58.42					
Intenzita cyklistické dopravy																	C				
Cyklistická doprava		cyklo/den															400				

Výsledky sčítání z roku 2010 – sčítací úsek 5-2421, počet TNV 206 voz/24hod

Sčítání dopravy 2010 (sč.úsek: 5-2421)											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	275	72	10	21	5	16	27	0	5	10	441	2 325	48	2 814		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	342	89	13	26	6	21	32	0	6	12	547	2 521	43	3 111		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	109	28	3	8	1	4	15	0	2	4	174	1 834	61	2 069		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV					
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											54	343				
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											60	268				
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV			
Hodnota TNV		voz/den													206			
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den											1 883	349	25	2 257		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den											323	23	3	349		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den											168	38	3	209		
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem		
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											339	39	15	4	4	401
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-											0.77	1.38	0.56	50.50		
Intenzita cyklistické dopravy															C			
Cyklistická doprava		cyklo/den													213			

Výsledky sčítání dopravy vycházejí z webového portálu ŘSD.

9.2 Výsledky sčítání dopravy

Na úseku byly provedeny celkem 4 jádrové vývrty na tl. stmelených vrstev a 4 vrtané sondy na tl. konstrukce vozovky.

Z níže uvedených výsledků je vyhodnoceno odstranění stávajících vrstev vozovky v následujících úsecích a tloušťkách:

1) km 0,000 – 0,200

- asfaltové souvrství AC 60 mm
- štěrkodrt' ŠD 140 mm
- dlažba DL 100 mm



2) km 0,200 – 0,400

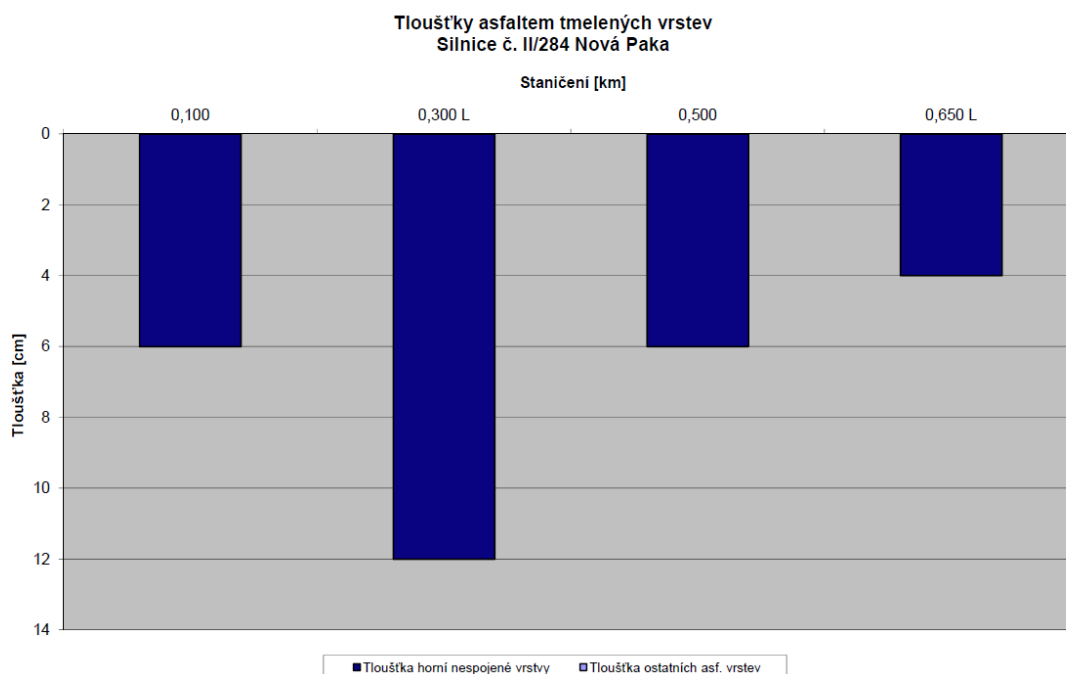
- asfaltové souvrství AC 120 mm
- štěrkodrt' ŠD 70 mm
- dlažba DL 100 mm

3) km 0,400 – 0,600

- asfaltové souvrství AC 60 mm
- štěrkodrt' ŠD 200 mm
- dlažba DL 100 mm

4) km 0,600 – 0,670

- asfaltové souvrství AC 40 mm
- štěrkodrt' ŠD 90 mm
- dlažba DL 70 mm



Ing. Pavel Herrmann - RODOS
Janouškova 300
162 00 Praha 6

Graf 3

Stránka 18 z 18

Silnice č. II/284 Nová Paka

Tloušťky asfaltem tmelených vrstev zjištěné z vývrtů					
Vývrt č.	Staničení [km]	Tloušťka nespoj. [cm]	Tloušťka celkem [cm]	Podklad	Poznámka
1	0,100		6	14 cm štěrk, 10 cm dlažba	
2	0,300 L		12	7 cm PM, 10 cm dlažba	
3	0,500		6	20 cm štěrk, 10 cm dlažba	
4	0,650 L		4	9 cm PM, 7 cm dlažba	



9.3 Výsledky hlukové studie

Ze závěrů akustického posudku č. P33-18, zpracovaného Ing. Karlem Šnajdrem, AKON, Mezholezy 31, 346 01 Horšovský Týn, IČO 64405826 v 9/2018 vyplývá, že po rekonstrukci silnice II/284 budou hygienické limity hluku $L_{Aeq, 16h} = 70$ dB v denní době a $L_{Aeq, 16h} = 60$ dB v noční době v definovaném chráněném prostoru splněny. Výpočet byl proveden programem LimA ver. 12.1 pro stav roku 2000 a pro stav roku 2020.

10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, kulturní památky

Ochranná pásma

Pozemní komunikace (zákon č.13/1997 Sb.)

silnice, místní komunikace II. a III.tř.

15 m od osy vozovky

Stávající ochranná pásma inženýrských sítí – jsou popsána ve vyjádření správců k existenci sítí v dokladové části.

Chráněná území, národní kulturní památky a jejich soubory

Stavba se nedotýká žádného chráněného území, kulturní památky ani památkově chráněného území.

11. Zásah stavby do území

Demolice a bourací práce

Demolice č. p. 112 – řeší SO 020.

Bourání stávajících komunikací je obsahem stavebních objektů řady 100, zejména SO 101. Vybourané vrstvy vozovky budou odvezeny na skládku nebo k dalšímu využití. S vybouraným materiálem je nutno zacházet dle předpisu správců/vlastníků ostatních komunikací, který určuje způsob pro nakládání s těmito materiály.

Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce spočívají především v dotěžení po úroveň navržené pláně a parapláně a provedení dosypávek krajnic.

Podrobný rozbor veškerých zemních prací (násyp, výkop, sejmutí ornice a rozproštění ornice) je součástí samostatné přílohy B. 4 - Bilance zemin a ornice. Do bilance je zahrnuta i výměna aktivní zóny a násypový materiál nakupovaný.

Přebytečný materiál a vybourané hmoty se budou odvážet na trvalou skládku.

Upravované svahy silničního tělesa budou ohumusovány materiálem pro ohumusování v tloušťce 0,15 m. Dočasné plochy, které byly využívány pro stavbu, budou zarovnané a bude na nich rozprostřena ornice v původní tloušťce.

Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Prostory za novými obrubníky budou terénně upraveny. Ostatní plochy budou urovnané do původního stavu. Sejmutá humózní hlína pro rekonstrukci silnice bude částečně použita na



ohumusování svahů komunikací a prostorů za obrubníky a ostatní rekultivace. Nedostatek ornice bude řešen dovozem.

Celkový přehled zabíraných ploch

Předpokládaný celkový rozsah záborů je uveden v příloze **G.1 Záborový elaborát**.

Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Dne 28.06.2018 vydal Městský úřad Nová Paka – Odbor životního prostředí souhlas s projektovou dokumentací. Souhlas s odnětím půdy ze ZPF byl řešen v rámci územního řízení dne 24.8.2017 pod č.j. MUN/2017/11573/ŽP/LM. Kulturní vrstvy z dočasného záboru ZPF budou uloženy na mezideponie a po skončení stavby budou zpětně rozprostřeny na plochy dočasného záboru ve stejných tloušťkách, ve kterých byly sejmuty. Uložení kulturních vrstev zeminy ze stavby z trvalého záboru ZPF bude použito na ohumusování nových ploch zeleně.

Přeložky a úpravy dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

V rámci rekonstrukce silnice II/429 budou upraveny následující komunikace:

- Ul. Šlejharova, Na strži, Staropacká, Lomená

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Všechny druhy energií

Voda potřebná pro stavbu bude dovážena z nejbližšího vhodného místa. Místo odběru vody zabezpečí zhotovitel v rámci dodávky stavebních prací.

Zásobování stavby elektrickou energií je možno v případě potřeby zabezpečit provizorní přípojkou NN ze stávajícího vedení VN. Předpokládaný potřebný příkon je do 35 kVA. Odběr el. energie si zajistí zhotovitel v rámci dodávky stavebních prací.

Telekomunikace

Dle potřeby bude možné použít mobilní telefony, případně radiotelefony.

Vodní hospodářství

Srážkové vody budou odváděny v průběhu stavby do stávajícího odvodnění silnice II/284. Takto odváděná voda nesmí obsahovat kontaminované látky a dále musí být zabráněno mechanickým usazeninám.

Voda potřebná pro stavbu bude zajištěna z nejbližšího vhodného místa – hydrantů stávajících vodovodních řadů. Místo odběru vody zabezpečí zhotovitel stavby v rámci dodávky stavebních prací.

Staveniště nelze napojit na splaškovou kanalizaci, Hygienické zařízení bude zabezpečeno mobilními chemickými WC umístěnými na vhodných místech v prostoru stavby.



Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Po rekonstrukci silnice „II/284 Nová Paka – Lomnická ulice“ bude zachováno stávající napojení na dopravní infrastrukturu, tj. na silnice a stávající místní komunikace. Stávající způsob nevyhovujícího parkování je řešeno návrhem odstavňových zálivů pro parkování.

Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Z hlediska trvalých nároků stavba – silnice po rekonstrukci – nebude vyžadovat připojení na energie.

Speciální nasvětlení přechodů pro chodce bude napojeno na stávající VO obce Nová Paka.

Přeložky inženýrských sítí budou napojeny dle řešení jednotlivých SO.

Nakládání s odpady

V důsledku stavební činnosti vzniknou při provádění stavby odpady. Nakládání s odpady je upraveno následujícími předpisy, které je nutno při realizaci záměru respektovat:

- Zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů,
- Vyhláška MŽP ČR č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů,
- Vyhláška MŽP ČR č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů a jejich použití na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů.

V souladu s výše uvedeným zákonem o odpadech je původce odpadu povinen předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti. Odpady, jejichž vzniku nelze zabránit, musí být využity, případně odstraněny způsobem, který neohrožuje lidské zdraví a životní prostředí a který je v souladu s výše uvedeným zákonem a na něj navazujícími prováděcími předpisy.

Původce odpadů musí přesně specifikovat způsob shromažďování, třídění a skladování, využívání či zneškodnění odpadů. Shromažďování a skladování odpadů musí být v souladu s § 5, 6, 7 vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

Odpad vznikající na staveništi a ve stavebním dvoře je nutno zařadit podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů.

Zhotovitel stavby musí zajistit manipulaci s uvedeným odpadem podle platných předpisů, zejména se jedná o zneškodnění nebezpečných odpadů (N). Odpadový materiál, který má nebo může mít nebezpečné vlastnosti (N), musí být shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti.

O zneškodnění odpadů bude vedena zhotovitelem díla evidence. Vedení evidence odpadů musí být prováděno tak, aby zhotovitel stavby mohl ke kolaudaci provést její vyhodnocení a nakládání s odpady dokladovat.



Množství odpadů z provozu stavby nelze blíže specifikovat, lze však předpokládat, že se bude jednat o malá množství (úkapy z motorových vozidel, následky event. jejich havárií).

Zneškodnění odpadů z provozu a údržby komunikací podle platných předpisů je povinností správce silnice.

13. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí

Stavba nemá negativní vliv na přírodu a krajinu. Protože se jedná z většiny o rekonstrukci stávající silnice, jsou zachovány ekologické funkce a vazby v krajině. Památné stromy se v zájmovém území stavby nenachází.

Dřeviny v blízkosti stavby, u nichž hrozí možnost poškození, musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 (ČSN DIN 18920) Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích např. následovně:

Ochrana kmenů: Kmeny vzrostlých stromů v bezprostřední blízkosti stavby a v manipulačním prostoru stavební mechanizace zajistit ochranným bedněním – chránit jednotlivé kmeny vypořádkovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m, přičemž instalace bednění nesmí poškozovat kmen ani korunu.

Ochrana koruny: V místech stavby nebo pohybu mechanizace vyvázat překážející větve vzhůru, případně použít podpěry nebo jiné zábrany.

Ochrana kořenového prostoru: Kořenový prostor chránit při přejíždění v jeho blízkosti. Zvláštní pozornost klást na ochranu kořenových náběhů. Veškeré výkopové práce v oblasti kořenové zóny provádět ručně, v případě poranění zajistit odborné ošetření poraněných kořenů (řezná místa zahladit, ošetřit a následně ochránit před vysycháním a promrzáním – např. obalit jutou a vlhčit). V kořenových zónách nepřipustit skládky zemin, stavebních materiálů a hmot, odstávky těžkých strojů. K případným zásypům kořenů používat propustné materiály, hutnění konstrukčních vrstev provádět šetrně ke kořenům.

V průběhu stavby kompenzovat stres stromů opakovanou důkladnou zálivkou, po skončení stavebních prací požadovat odbornou kontrolu aktuálního stavu stromů za účelem stanovení rozsahu případných nových poškození a potřeby a rozsahu nápravných opatření (kompenzační řez v koruně, instalace vazby, ošetření kmenů aj.).

S ohledem na charakter stavby je nutné během výstavby dodržovat ohleduplnost vůči místním obyvatelům a dodržovat hygienické limity hluku v chráněném venkovním prostoru staveb a chráněném venkovním prostoru stanovené v § 12 odst. 9 a Části B Přílohy č. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 217/2016 Sb.

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Bezpečnost dopravy

Bezpečnost provozu na komunikaci je zajištěna celkovým prostorovým řešením. Komunikace má svá standardní bezpečnostní vybavení, tj. směrové sloupky, osazené na hraně volné šířky komunikace, svodidlo schváleného typu, které je navrženo dle ČSN 73 6101 na vyšších násypch a v místech nebezpečí v délkách dle příslušných technických podmínek.



Komunikace bude opatřena systémem svislého a vodorovného dopravního značení.

Užitné vlastnosti stavby (splnění obecně techn. požadavků na výstavbu)

Návrh technického řešení je v souladu s vyhláškou č. 268/2009 Sb. o obecných technických požadavcích na stavby, s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

Výrobky použité při výstavbě musí splňovat technické požadavky dané zákonem č. 22/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a příslušná nařízení vlády, zejména č. 163/2002 Sb ve znění pozdějších předpisů.

Hledisko civilní ochrany

Charakter stavby nevyžaduje řešení hledisek civilní ochrany.

Požární ochrana

Veškeré stavební etapy, které povedou k přerušení stávajících dopravních komunikací, budou v předstihu nejméně 14 dnů oznámeny na příslušná operační střediska HZS.

Stavba neobsahuje objekty a zařízení vyžadující požární ochranu. Možnosti požárů vznikají při dopravních nehodách a budou řešeny výjezdy příslušných Hasičských záchranných sborů resp. Integrovaného záchranného systému.

Stavba vyhovuje všem požadavkům týkajícím se možnosti úniku.

15. Další požadavky

Dosažení požadovaných užitných a funkčních vlastností

Navrhovaná stavba plní v plném rozsahu požadavky na kapacitu a bezpečnost provozu. Stavba je navržena s dostatečnými dopravními parametry (délka, poloměry oblouků).

Návrh splňuje všechny příslušné ČSN.

Shoda parametrů stavby s obecně technickými požadavky na výstavbu

Stavba je navržena v souladu se stavebním zákonem v posledním znění, s obecně technickými požadavky na výstavbu, s platnými normami a souvisejícími technickými předpisy pro návrh staveb pozemních komunikací.

Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Chodníky a nástupiště autobusových zastávek budou splňovat požadavky vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V místě, kde je přirozená vodicí linie přerušena na alespoň 8 m, bude umístěna umělá vodicí linie š. 0,4 m. Přesah umělé vodicí linie přes přirozenou umělou vodicí linii alespoň 0,8 m. Je uvažováno s 3 místy, kde bude tato umělá vodicí linie umístěna, jedná se o místo, kde je přirozená vodicí linie chodníku přerušena samostatnými sjezdy, jejichž délka je 8 a více metrů.



Místa pro přecházení budou vybavena varovným pásem š. 0,4 m a signálním pásem š. 0,8 m. Signální pás bude odsazen od varovného o 0,30 až 0,50 m. Délka signálních pásů min. 1,5 m. Kde nebude možné této délky dosáhnout, tj. zejména u míst pro přecházení vedených kolmo na průběžnou trasu chodníku, kde je šířka chodníku nedostatečná pro zajištění délky signálního pásu min. 1,5 m, bude přes vozovku doplněn vodící pás přechodu. Tento vodící pás přechodu bude užit i v místě, kde místo pro přecházení vychází z nároží o poloměru menším než 12 m. Místo pro přecházení bude vyznačeno na vozovce VDZ V7b. U ulice Na Strži je na nároží u snížení zpevnění dlážděné plochy pouze varovný pás. Signální pás zde není navržen, prostor není považován za místo pro přecházení. Odsazený signální pás zde na jižní straně dlážděné plochy vzhledem k šířce zpevněné plochy pro pěší není možné umístit. Šířka je jen zhruba 1,4 m. Bezbariérová trasa pro pěší je zajištěna přes chodník na protější straně.

Použitý materiál pro "stanovené výrobky" ve smyslu zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů, bude vyhovovat podmínkám nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a s tím spojeným TN TZÚS 12.03.04 až 07, např. betonová zámková dlažba pro signální, varovné a hmatné pásy s výstupky pravidelného tvaru podle TN TZÚS 12.03.04, popř. dlažba z umělého kamene pro signální, varovné a hmatné pásy s výstupky pravidelného tvaru podle TN TZÚS 12.03.04.

Splnění podmínek požadavků dotčených orgánů

Podrobný seznam a požadavků viz příloha F – Dokladová část. Zhotovitel stavby se musí podrobně seznámit se všemi doklady inženýrské činnosti a stavbu realizovat dle uvedených podmínek.

Níže uvedený seznam nejdůležitějších požadavků a doporučení.

- **I. NIPI – Stanovisko k projektové dokumentaci pro stavební povolení**

Značky: Sch/031/2018; dne 10.08.2018

1. – 3. bod – splněno v PD

4. Vyhrazené stání pro vozidlo dopravující osoby těžce pohybově postižené není navrženo.

Odůvodnění:

Navržená stání nahrazující stávající způsob nevyhovujícího parkování. Vzhledem k prostorovým možnostem není možné v řešeném úseku komunikace zajistit parkovací místo dle vyhl. č. 398/2009 Sb., § 4, odst. 2, které by vyhovovalo svými rozměry vyhl. č. 398/2009 Sb., příloha č. 2, čl. 1.1.4. Parkovací zálivy nebudou vyznačeny, proto by se na ně neměl vztahovat uvedený odst. 2 v § 4. Jako parkovací plocha, která zároveň bude zahrnovat vyhrazená stání, je rozlehlý prostor stávajícího parkoviště před restaurací Novopacké sklepy. Úpravy tohoto parkoviště jsou součástí jiné projektové dokumentace. Pokud by byl vyžadován požadavek na zajištění vyhrazených stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené na v tomto projektu řešeném úseku ulice Lomnické, znamenalo by to naopak zrušení všech navržených parkovacích zálivů, protože není technicky možné zrealizovat vyhrazená stání splňující dané parametry. Z uvedených důvodů, pro zachování alespoň částečné možnosti parkování, je návrh proveden dle přiložených situací.



- **II. Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové
č.j. KHS HK 29526/2018/HOK.HK/Ze; dne 27.09.2018**

Požadavky:

1. Pro ověření funkčnosti a vlastností stavby z hlediska ochrany veřejného zdraví je nutné před zahájením užívání stavby provést zkušební provoz

2. V průběhu zkušebního provozu provést měření hluku akreditovanou nebo autorizovanou osobou z provozu na pozemní komunikaci II/284 – Lomnická ulice v Nové Pace v chráněném venkovním prostoru stavby (prostor do vzdálenosti 2,0m před částí jejího obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru) rodinného domu na adrese Lomnická 695 v Nové Pace v denní a v noční době.

3. K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby předložit protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazující nepřekročení přípustných hlukových limitů.

Podrobně viz F – Dokladová část

- **III. Hasičský záchranný sbor Královéhradeckého kraje
č.j. HSHK-3828-2/2018; ze dne 24.08.2018**

Požadavky

1. Při výstavbě uvedené stavby musí být zajištěn příjezd jednotek PO k objektům a budovám v obci a průjezdnost do navazujících obcí.

2. Nesmí dojít ke zhoršení požární ochrany respektive. Přemístění nebo zrušení hydrantů, které plní funkci vnějšího zdroje požární vody, nebo jiného zařízení plnící tuto funkci.

- **IV. Regionální muzeum a galerie Jičín, č.j. : OV 2018-85, ze dne 14.08.2018**

Doporučení:

Při veškerých zásazích do terénu je nutné zajistit odborný dohled archeologa, který v případě nálezu zajistí záchranu movitých a nemovitých prvků archeologického kulturního dědictví, tj. jejich identifikaci, prostorovou a popisnou dokumentaci, vyzvednutí, ošetření, konzervaci a odborné vyhodnocení.

Více viz F - Dokladová část – Vyjádření Regionálního muzeum a galerie Jičín

- **V. Vodohospodářská obchodní společnost Jičín a.s., č.j. 695/2018; ze dne 21.06.2018**

Podmínky:

1. Před zahájením stavby je nutno v předstihu koordinovat rekonstrukci vodovodu a výstavbu splaškové kanalizace s VOS a.s. Postup prací projednat s investičním technikem VOS a.s. p. Bartoš (603 480 419) a vedoucím provozního střediska v Nové Pace Ing. Barešem



2. Vytyčení stávajících zařízení vodovodu a kanalizace včetně přípojek si objednat u VOS a.s. p. Horčíčko, tel. 602 939 611.

Více viz. F- Dokladová část – Vyjádření k DSP Vodohospodářská obchodní společnost

VI. CETIN – Česká telekomunikační infrastruktura, č.j. POS 1/19, zde dne 08.01.2019

Podmínky:

1. V místě křížení s IS, komunikací, vjezdy, parkovacím stáním, oplocením s podezdívkou, apod je nutno SEK uložit do chráničky s přesahem na každou stranu 0,50m.
2. Stavbu překládky SEK zahrňte do správního rozhodnutí, kterým je povolována stavba, která překládku SEK vyvolala.
3. CETIN zajistí realizaci překládky SEK. Provedení překládky SEK objednat u společnosti CETIN u pana Tomáše Cirkla, tomas@cirkl.cz.

Další podmínky viz vyjádření v příloze F – Doklady

VII. Elektros Martinice spol. s.r.o.

Podmínky:

1. Před započítáním zemních prací provést vytyčení kabelů veřejného osvětlení v terénu. O vytyčení žádejte písemnou formou objednávky, kterou zašlete nejmeně 14 dní před požadovaným termínem na adresu.

Podrobněji viz. příloha – F – Doklady

VIII. Policie ČR – DI SEMILY, č.j KRPL-76362-1; ČJ-2018-181106-06, zde dne 02.10.2018

Podmínky:

1. Povolení objízdne trasy bude závislé na aktuální dopravně-bezpečnostní situaci na pozemních komunikacích v dotčené oblasti.

Podrobněji viz. příloha – F – Doklady

IX. Povodí Labe, č.j PLa/2019/002071, zde dne 10.4.2019

Podmínky:

1. až 2. bod – splněno v PD



1. • Potrubí vyústních objektů bude umístěno v rozmezí cca 0,20 - 0,40 m nad hladinou běžného průtoku kolmo či mírně šikmo po směru toku a nesmí zasahovat do průtočného profilu toku. – *splněno v PD*

2. • Při budování i opravě vyústního objektu musí být zásah do břehové zdi minimalizován. Požadujeme sanovat břehovou zeď 1 m na každou stranu od vyústního objektu. Vyústní trubka nebude vyčnívat přes čelo břehové zdi. – *splněno v PD*

3. • Bez písemného souhlasu správce toku s provedením vyústních objektů nebude stavba zkolaudována.

4. • Při výstavbě nesmí dojít k ohrožení kvality povrchové ani podzemní vody.

5. • Během výstavby nesmí dojít k napadání žádného materiálu do koryta vodního toku, napadený materiál musí být na náklady investora neprodleně odstraněn.

Podrobněji viz. příloha – F – Doklady

X. Krajské ředitelství Policie Královehradeckého kraje, č.j KRPB-34485-7; ČJ-2019-050406, zde dne 02.05.2019

Podmínky:

1. Staveniště bude vybaveno vhodným zařízením pro čištění vozidel před výjezdem (např. myčkou) tak, aby nedocházelo k nežádoucímu znečištění komunikací (viz § 23 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění).

2. V případě místní úpravy silničního provozu v průběhu realizace stavby předloží investor zdejšímu dopravnímu inspektorátu samostatnou zjednodušenou projektovou dokumentaci - návrh místní úpravy provozu na pozemních komunikacích (dopravní značení). Tento návrh bude sloužit jako podklad pro naše písemné vyjádření či stanovisko k stanovení místní úpravy provozu na pozemních komunikacích příslušným orgánem státní správy ve smyslu § 77 odst. 2) písm. b) a § 77 odst. 3 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění.

Podrobněji viz. příloha – F – Doklady

Duben 2019, Ing. Lenka Horálková