



# TECHNICKÁ ZPRÁVA

*Projektová dokumentace je zpracována dle vyhlášky č. 146/2008 Sb.*

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: II/298 hranice Královéhradeckého kraje – křiž. se silnicí I/11- PD3 SO 104 Komunikace km 4,300 – 4,755 45 SO 104.1 Sjezdy
KRAJ	: Královéhradecký
OBEC	: Krňovice
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Hradec Králové
CHARAKTER STAVBY	: Jedná se o modernizaci silnice II. třídy v úseku od hranice Královéhradeckého kraje po křižovatku se silnicí I. třídy I/11. Úprava řešeného úseku končí cca 77 m před hranicí křižovatky.  Tento projekt je rozdělen na tři samostatné projektové dokumentace. První PD byla od hranice Královéhradeckého kraje po začátek obce Krňovice. Druhá PD vedla intravilánem obce Krňovice a <b>třetí PD</b> pokračuje za mostem ev. číslo 298-009 až ke křižovatce s komunikací i. třídy I/11.  Mostní objekt ev. č. 298-009 a ev. č. 298-010 jsem řešeny samostatně.  Modernizace extravilánu za obcí Krňovice (PD3) spočívá ve vyfrézování stávajícího krytu, odstranění podkladních vrstev komunikace, které jsou nedostatečné s ohledem na zatížení nákladní dopravou z pískovny „Marokánka“  Je navrženo nové svislé a vodorovné dopravní značení odpovídající provedeným úpravám.
STUPEŇ PD	: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
POZEMKY STAVBY	: Třebechovice pod Orebem (769452) – 731/3, 749/2, 731/18, 731/13, 1989/3, 1989/25, 782, 755, 1989/4, 787/1, 788/1
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Třebechovice pod Orebem (769452)
OBJEDNATEL	: Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové IČ: 708 89 546
ZÁSTUPCE OBJEDNATELE	:



*II/298 hranice Královéhradeckého kraje – křiž. se silnicí I/11 – PD3*

	<b>ÚS Královéhradeckého kraje a.s.</b> Kutnohorská 59 500 04 Hradec Králové IČ: 275 02 988 Ve věcech technických: Martin Dvořáček, tel: 495 540 266
<b>PROJEKTANT</b> 	: Bc. Lenka Ledvinková ČKAIT 0602363 Prodin a.s. Jiráskova 169 530 02 Pardubice tel. +420 725 601 941 IČ 25292161



## 2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je modernizace silnice II. třídy II/298 od hranice Královéhradeckého kraje po křižovatku se silnicí I. třídy I/11. Úprava řešeného úseku končí cca 77 m před hranicí křižovatky. Tento projekt je rozdělen na tři samostatné projektové dokumentace. První PD byla od hranice Královéhradeckého kraje po začátek obce Krňovice. Druhá PD vedla přes obec Krňovice až k mostu ev. Číslo 298-009. Třetí PD začíná za mostem ev. č. 298-009 a končí 77 m před křižovatkou s komunikací I. třídy I/11. Mostní objekty ev. č. 298-009 a ev. č. 298-010 jsou řešeny v samostatné projektové dokumentaci. Tyto dokumentace jsou pouze koordinovány s třetí PD.

Řešený úsek začíná za mostním objektem ev. č. 298-009 a končí 77 m před křižovatkou s komunikací I/11. Celý úsek je veden extravilánem a jeho délka je 455,45 m, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází cca v km 18,739 – 19,194. Stávající vozovka je z asfaltového betonu, pod kterým se nacházejí různorodé podkladní vrstvy (např. šterkodrť žulová dlažba). Vozovka vykazuje poruchy a deformace z důvodu nedostačujících tloušťek konstrukčních vrstev vozovky s ohledem na vytiženost komunikace nákladní automobilovou dopravou a nejednotnými vlastnostmi podkladních vrstev.

Výstavba tohoto úseku bude prováděna v jedné etapě za plné uzavírky. Důvodem plné uzavírky je předpoklad souběhu stavebních prací na mostním objektu ev. č. 298-009 a ev. č. 298-010. Práce na těchto mostních objektech jsou nutné za plné uzavírky.

Řešený úsek je obsluhován dálkovou autobusovou dopravou.

Modernizace komunikace bude provedena technologií frézování, odstraněním všech podkladních vrstev v celé šířce vozovky, sanováním zemní pláně v případě neúnosného podloží, položením nových podkladních vrstev a opětovného nabalení. Dále se na trase nachází mostní objekt ev. č. 298-010, který je řešen samostatnou projektovou dokumentací. Na konci řešeného úseku se nachází stávající inundační propust, který bude zachován a nebude do něj zasahováno. Na pravé straně komunikace (ve směru staničení) se nachází protipovodňová lávka pro pěší, která bude taktéž zachována beze změn.

Návrh nepřesahuje svým umístěním stávající silniční těleso – silnici. Vozovka se navrženými úpravami nebude přibližovat k okolní výstavbě a tím zvyšovat hlukovou zátěž z dopravy. V rámci modernizace komunikace dojde i k provedení nového vodorovného a svislého dopravního značení.

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Stavba není kulturní památkou, nenachází se v památkové rezervaci ani památkové zóně. Stavba se nachází v územním systému ekologické stability, zvláště chráněném území

Stavba se nenachází v ochranném pásmu dráhy.



## II/298 hranice Královéhradeckého kraje – křiž. se silnicí I/11 – PD3



Sčítání dopravy 2010 – hodnoty RPDl [voz/24h]	
Sčítací úsek č.	5-3300
Komunikace č.	298
TV (těžká motorová vozidla celkem)	363
O (osobní a dodávková vozidla)	1 635
M (jednostopá motorová vozidla)	14
SV (součet všech vozidel)	2 012



### 3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Investorem byla provedena prohlídka pozemků a dané lokality, která potvrdila možnost provést navrhovanou stavbu.

Na řešeném úseku komunikace byl proveden „Diagnostický průzkum konstrukce vozovky silnice II/298 km 14,439 – 19,237“. Tento průzkum byla zadán investorem.

V zájmovém úseku bylo provedeno pět jádrových vrtů a pět kopaných sond. Dále bylo provedeno bodové měření únosnosti konstrukce rázovým zařízením FWD.

Dále na trase byl proveden „Doplňující průzkum konstrukce vozovky silnice II/298 hranice Královéhradeckého kraje – křižovatka I/11“. Tento průzkum byl proveden v červenci 2016.

V zájmovém úseku byly provedeny čtyři doplňující jádrové vrtů ø 100 mm.

Počet doplňujících diagnostických vrtů byl stanoven po dohodě s projektantem vzhledem k charakteru vozovky a délce diagnostikovaného úseku komunikace.

Vrtů byly provedeny na celou tloušťku konstrukce vozovky tak, aby bylo možno spolehlivě stanovit tloušťku konstrukčních vrstev vozovky. Místa provedených vrtů byla stanovena s ohledem na stav komunikace po její předběžné prohlídce tak, aby měla maximální vypovídající hodnotu o zájmovém úseku komunikace. Podrobnosti viz „Doplňující průzkum konstrukce vozovky silnice II/298 hranice Královéhradeckého kraje – křižovatka I/11“ příloha G.

Návrh modernizace komunikace II/298 byl upraven na základě doplňujícího diagnostického průzkumu.

### 4 VZTAHY ZPEVNĚNÝCH PLOCH K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavba bude prováděna jako celek. Zároveň s touto stavbou může dojít k modernizaci mostního objektu ev. č. 298-009 (SO 202) a ev. č. 298-010 (SO 203). Oba tyto mosty jsou řešeny jako samostatné projektové dokumentace.

### 5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

#### POPIS ŘEŠENÍ – KOMUNIKACE

Silnice II/298 je komunikace, která propojuje město Sezemice a město Třebechovice pod Orebem. Komunikace prochází Pardubickým a Královéhradeckým krajem a obcemi Rokytno, Býšť, Bělečko a Krňovice. Na trase se nachází pískovna „Marokánka“. Řešený úsek komunikace II. třídy II/298 vede extravilánem. Délka řešeného úseku je cca 455,45 m. Na trase se nachází mostní objekt ev. č. 298-010 (**SO 203**), který je řešen samostatnou projektovou dokumentací a inundační propust, který bude zachován stávající. U mostního objektu ev. č. 298-010 (**SO 203**) dojde k snesení a výstavbě nového mostního objektu.

Jedná se tedy o obousměrnou, směrově nerozdělenou komunikaci kategorie S 7,5. Šířka vozovky je 6,50 m + 2x 0,75 (0,50 + 0,25) m nezpevněná krajnice. Nezpevněná krajnice je rozšířena z důvodu umístění směrových sloupků s trnem (Z11a, b).

Na trase se nachází sjezdy na okolní soukromé pozemky. Samotné sjezdy budou nově zpevněny pomocí betonové silniční obruby, za kterou dojde k plynulému výškovému napojení pomocí asfaltového betonu v šířce 1,00 m. Toto opatření má zamezit strhávání krajů vozovky při nájezdu těžkou technikou z míst ležících mimo komunikace. Takto dojde ke zpevněné tří sjezdů.



Nezpevněné krajnice budou tvořeny ŠD fr. 0/32 v tl. 150 mm. Frézíng získaný na této stavbě bude v majetku zhotovitele.

Na trase dojde ke kompletní obměně svislého a vodorovného dopravního značení. Stávající svislé značení bude odvezeno na SÚS Plačice. VDZ bude provedeno v profilovaném platu.

## SMĚROVÉ A SKLONOVÉ POMĚRY

### Směrové poměry:

Směrové vedení komunikace je zachováno stávající s ohledem na zvolenou technologii modernizace komunikace, okolní soukromé pozemky a mostní objekty. Směrové vedení je patrné z příloh situace a podélných profilů.

Směrové oblouky jsou následující:

č. 18–R 270 m, č. 19–R 6000 m

### Podélný sklon:

Podélný sklon v celém úseku přibližně kopíruje stávající stav. Je navržen s ohledem na zvolenou technologii modernizace, stávající mostní objekty, sjezdy na okolní pozemky, tak aby nedocházelo ke zbytečným zemním pracím a nadměrnému zvyšování nákladů

### Příčný sklon:

Povrch komunikace bude proveden v základním střechovitém sklonu o velikosti 2,5 % po celé délce komunikace, pouze v místě napojení na stávající komunikace a klopení ve směrových obloucích bude příčný sklon upraven. Příčný sklon ve směrových obloucích bude jednostranný v rozmezí 2,5 – 3,0 %.

## TECHNICKÉ PROVEDENÍ KM 4,300 – 4,755 (EXTRAVILÁN) – SO 104

V tomto úseku dojde k odfrézování stávajícího asfaltového krytu v tl. prům. 120 mm a odstranění žulové dlažby, která se nachází pod vrstvou z asfaltového betonu. Dále budou odstraněny podkladní vrstvy vozovky a nahrazeny novými vrstvami. V případě zjištění neúnosné zemní pláně dojde k její sanaci v celé ploše řešeného úseku. Sanace bude provedena ŠD fr. 0/63 v tl. 2 x 200 mm.

Povrch vozovky je navržen z modifikovaného asfaltového betonu střednězrnného, který bude upnut do nezpevněné krajnice šířky 0,75 m s příčným spádem 8 %. Nezpevněná krajnice bude provedena z ŠD fr. 0/32, tl. 0,15 m.

Skladba konstrukčních vrstev nové vozovky je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení III, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

### D1-N (D1-N-1)

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ mod. PMB 45/80-60 ČSN EN 13108-1 40 mm

Spojovací postřik mod. Asfalt. Emulzí C 60 BP 4 - 0,30 kg/m<sup>2</sup>

Asfaltový beton pro ložné vrstvy ACL 16+ mod. PMB 25/55-65 ČSN EN 13108-1 50 mm

Výztužný kompozit (geomříž biaxialní pevností v tahu min. 50 Kn/M, OKA 25x25 mm)

Spojovací postřik mod. Asfalt. Emulzí C 60 BP 4 - 0,70 kg/m<sup>2</sup>

Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 22+ s asfalt. pojivem 50/70 ČSN EN 13108-1 70 mm

Infiltrační postřik 1,0 kg/m<sup>2</sup>

Mechanicky zpevněné kamenivo MZK ČSN 73 6125 170 mm

Štěrkodrt' ŠDA ČSN 73 6126 250 mm

**Celkem min.580 mm**

Při této úpravě nedojde k navýšení nivelety vozovky





Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován  $E_{\text{def},2} = 60 \text{ MPa}$ , na vrstvě ze štěrkodrti min.  $E_{\text{def},2} = 80 \text{ MPa}$  a na vrstvě z mechanicky zpevněného kameniva MZK min.  $E_{\text{def},2} = 130 \text{ MPa}$ .

Napojení na stávající vozovku bude provedeno následujícím způsobem: stávající kryt bude odstraněn schodovitě, po vrstvách tl. 40, tl. 50 a tl. 70 mm na délkách cca 0,5 m. Ložná spára bude před položením nové vrstvy ošetřena spojovacím postřikem a spára styčná bude ošetřena živичnou emulzí a zasypana křemičitým pískem. Tímto způsobem se zamezí vzniku poruch na styku stávající a modernizované vozovky. Nové konstrukční vrstvy budou tímto plynule napojeny, čímž se zamezí tvorba poruch na přechodu nové úpravy a starého stavu.

Veškerý vyfrézovaný materiál nebude odvážen na cestmistrovství, ale bude v majetku zhotovitele

## 6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do volného terénu.

Zemní pláň bude mít příčný sklon 3,0 %

Je nutné dbát na správné vyspádování povrchu tak, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

## 7 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

### SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Svislé dopravní značení bude v reflexním provedení a základní velikosti

Je navrženo následující **NOVÉ** svislé dopravní značení:

**2x A6a** – Zúžená vozovka (z obou stran)

**1x P4 + E3b** – Dej přednost v jízdě! + Vzdálenost „300 m“

**1x IS3b + IS3b + IS4b + IS3c + IS3b + IS21a** – Směrová tabule „**HRADEC KRÁLOVÉ 14**“ + Směrová tabule „**JAROMĚŘ 25**“ + Směrová tabule (s jedním cílem) „**PRŮMYSLOVÁ ZÓNA**“ + Směrová tabule (se dvěma cíli) „**OSTRAVA 200, TÝNIŠTĚ N.O. 10**“ + Směrová tabule „**OPOČNO 16**“ + Směrová tabulka pro cyklisty „**222**“

**1x A2a + E4** – Dvojitá zatáčka první vlevo + Délka úseku „1 km“

**1x IS24b** – Kulturní nebo turistický cíl „Skanzen“

**25x Z 11a, Z11b** – Směrový sloupek (bílý)

**6x Z11g** – Červené směrové sloupky

Dopravní značky budou v reflexním provedení, retroreflexní fólie třídy 2, všechny značky velikost základní. Svislé dopravní značky budou osazeny na ocelových pozinkovaných trubkách osazených do standardních pozinkovaných patek přišroubovaných do betonových základů, dle ZTKP a TKP. Spodní hrana značky bude ve výši 2,20 m nad úrovní terénu.

### VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Je navrženo následující vodorovné dopravní značení: **V1a (0,125)** – Podélná čára souvislá, **V2a (3/6/0,125)** – Podélná čára přerušovaná, **V2b (3/1,5/0,125)** – Podélná čára přerušovaná, **V4 (0,125)** – Vodící čára, **V9** – Předběžné šipky.

Vodorovné dopravní značení na asfaltové ploše bude provedeno profilovaným plastem (1x předznačení v barvě, 1x plastové provedení).



## 8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Při realizaci je nutno zohlednit stanovisko dotčených orgánů státní správy, postupovat tak, aby nedošlo k poškození inženýrských sítí a aby došlo k co nejmenšímu narušení práv uživatelů pozemků dotčených stavbou.

Při stavebních pracích v pásnu podzemního vedení, v pásnu dálkových kabelů a v pásnu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz používání mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení obrusných vrstev, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Zemní pláň je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Dlažbu je nutno pokládat na řádně zhutněné podkladní vrstvy do pískového lože. Po položení je třeba dlažbu přehutnit a zaplnit spáry bílým křemičitým pískem. Na okrajích je třeba dlažbu štípat a vyvarovat se jakýchkoliv dobetonování. Je též nutno dodržet příčné sklony a rovinnost položení dlažby, aby nedocházelo k tvorbě kaluží.

Veškerá stávající vzrostlá zeleň, která přijde do styku se stavbou, bude chráněna po celou dobu výstavby dle ČSN DIN 18920.

Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti. Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

Výstupy inženýrských sítí (šoupata, hydranty, poklapy kanalizace) budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu komunikací či ploch.

**Průběh podzemních sítí je třeba před započítím zemních prací nechat vytyčit.**

**V případě, že nebudou splněny požadavky normy o min. vzdálenostech ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení, budou dotčené inženýrské sítě opatřeny chráničkami.**

**Výkopy v blízkosti vedení podzemních inženýrských sítí je nutné provádět dle požadavků jejich správců.**

## NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 185/01 Sb. "Zákon o odpadech a o změně některých dalších zákonů".

Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu. Shromážděné odpady budou průběžně, po dosažení technicky a ekonomicky optimálního množství, odváženy příslušnou firmou, disponující oprávněním k této činnosti, mimo areál staveniště. Nebezpečný odpad (živice) bude odvezen na skládku nebezpečného odpadu. Vlastní manipulace s odpady vznikajícími při výstavbě bude zajištěna technicky tak, aby bylo minimalizováno případné narušení životního prostředí (zamezující prášení, technické zabezpečení vozidel přepravujících odpady atd.).

**Za odpady vzniklé při stavebních pracích odpovídá dodavatelská stavební, resp. montážní firma, se kterou před zahájením stavby projedná provozovatel objektu (resp. investor) konkrétní způsob nakládání s odpady vznikajícími při realizaci stavby.**

Před realizací projedná způsob nakládání s odpady investor (provozovatel) se zhotovitelem stavby.





Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. o Katalogu odpadů.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Žulová dlažba
17 01 01	Beton	betonové prefabrikáty stávajícího stavu
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené Pod číslem 17.03.01	Při frézování vozovky
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Svislé dopravní značky
17 05	Zemina, kamení, vytěžená podkladní vrstvy stávající komunikace jalová hornina a hlušina	

Uvedené druhy odpadu jsou základní očekávané a při výstavbě se můžou objevit další nepředvídané druhy, je potřeba postupovat dle platných předpisů.

Vlastnictví konstrukčních vrstev vozovky je dle zákona připisováno majiteli příslušné komunikace – Údržba silnic Královéhradeckého kraje.

## OCHRANA PROTI PRACHU

Provádění stavebních prací způsobuje znečišťování ovzduší. Staveniště a jeho okolí je zatěžováno emisemi z provozu stavebních strojů, prachem, uvolňováním prchavých látek a dalšími druhy znečištění ovzduší. Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 86/2002 Sb. Zejména je nutné dbát na to, aby:

- Motory automobilů a stavebních strojů byly v dobrém technickém stavu a jejich emise nepřekračovaly přípustné meze;
- Všechna pracoviště byla udržována v čistotě;
- Pojížděné zpevněné plochy byly pravidelně čistěny;
- Pojížděné nezpevněné plochy byly ošetřovány (např. kropením) s cílem omezit prašnost na nejmenší možnou míru;
- Řádnou organizací prací, užitím odpovídající mechanizace a použitím ochranných prostředků byla omezena prašnost při zemních pracích, výrobě betonu, asfaltových směsí, čištění štěrkového lože, demolicích apod. na nejmenší možnou míru;
- Veřejné komunikace u vjezdů na staveniště, případně jejich úseky používané staveništní dopravou byly chráněny před znečištěním a řádně udržovány;
- Na stavbě se omezilo používání materiálů s neekologickými prchavými látkami

Při odvozu materiálu je nutno zajistit, aby nedocházelo ke znečištění komunikací. Dopravní prostředky je nutno před výjezdem ze staveniště očistit.

## OCHRANA PROTI HLUKU A OTŘESŮM

Po dobu provádění stavby nesmí být okolní zástavba ovlivňována nadměrným hlukem, vibracemi a otřesy nad mez, stanovenou v nařízení vlády 272/2011 Sb. (o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební činnosti produkující hluk, vibrace a otřesy budou prováděny, pokud nebude stavebním povolením stanoveno jinak, nejdéle v době od 7:00 do 21:00 hod., což zajistí v nočních hodinách klid v okolí.

Během stavby budou na staveništi průběžně realizována následující protihluková opatření, která omezí negativní vliv hluku z výstavby na okolí:



- a) organizační opatření
  - veškerá hlučná činnost na stavbě bude prováděna jen v denní době od 7:00 do 21:00 hod.;
  - doba provozu hlučných stavebních strojů bude minimalizována;
  - stojící nákladní vozy budou mít vypnuty motory, budou vytěžovány, pokud možno oběma směry;
  - při provádění nejhlučnějších stavebních prací nesmí být na stavbě používána jiná hlučná technika;
- b) technická opatření
  - stacionární zdroje hluku budou, pokud možno umístěny co možná nejdále od okolních obytných domů;
  - kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem

## OCHRANA PODZEMNÍCH VOD A PODLOŽÍ

Dodavatel odpovídá za řádný technický stav na stavbě užívaných stavebních mechanismů. Případný únik ropných látek musí být neprodleně a náležitě likvidován.

Odstavení stavebních mechanismů bude prováděno na zvlášť k tomuto účelu upravených místech. V případě, že obsluha stavebního mechanismu zjistí únik ropných látek, musí při odstavení tohoto mechanismu zajistit stroj tak, aby byl únik zachycen (např. do připravené nádoby)

## VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně zhoršeno. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hlučnosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

**V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,5 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m)**

## ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod. Nesmí také docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

### Plná uzavírka

Bude probíhat od konce obce Krňovice (za mostem ev. č. 298-009) do vzdálenosti 77 m od křižovatky s komunikací I. třídy I/11. Mostní objekt ev.č. 298-010, který se nachází na této trase bude prováděn samostatně. Předpokládaná doba výstavby je 2 měsíce. S ohledem na kompletní výměnu konstrukčních vrstev komunikace a šířkové uspořádání komunikace je navržena úplná uzavírka. Vjezd bude povolen pouze složkám IZS za předpokladu zachování mostních objektů

### Celková délka stavby je předpokládána 2 měsíce.

Přechodné dopravní značení během provádění stavebních prací bude provedeno dle konkrétních podmínek dle TP 66 – „Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“.

## OCHRANA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ



Před zahájením stavebních prací je nutno vytyčit podzemní inženýrské sítě jejich správci a při výkopových pracích postupovat podle jejich pokynů a požadavků.

Inženýrské sítě budou ochráněny dle požadavků jejich správců (plastové žlaby, ochranné trubky, panely apod.). Po dobu výstavby budou respektovány podmínky správců inženýrských sítí.

**Magistrát města Hradec Králové, odbor životního prostředí, odpadové hospodářství** – Investor (stavebník) zabezpečí přednostní využití odpadů, které při stavební činnosti (terénních úpravách) vzniknou, nebo odstranění odpadů předáním oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech. Před předáním odpadů oprávněné osobě budou odpady soustředovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a zabezpečeny před znehodnocením, odcizením nebo únikem.

- **Vodní hospodářství:** jelikož se stavba nachází v záplavovém území je třeba vypracovat povodňový plán pro dobu výstavby a získat jeho potvrzení souladu s povodňovým plánem města Třebechovice pod Orebem. Zároveň je třeba vodoprávnímu úřadu předložit ke schválení havarijní plán pro dobu provádění prací.

**Povodí Labe, státní podnik** – veškerý odpadní materiál musí být odstraňován z inundačního území vodního toku.

- Požadujeme zachovat stávající niveletu terénu v záplavovém území vodního toku (terén nebude navyšován)
- Požadujeme technologii prací volit tak, aby byla minimalizována rizika vzniku znečištění povrchových vod.
- Po výběru zhotovitele stavby budou do Havarijního plánu doplněna jména a kontakty na zodpovědné pracovníky, zároveň bude doplněna Příloha č. 14, příp. další údaje.

**Vodovody a kanalizace Hradec Králové, a.s.** – svislé dopravní značení je nutno umisťovat mimo vh. Zařízení a jeho ochranné pásmo, tedy v odstupu 1,5 m od vh. zařízení.

**ČEZ Distribuce, a.s.** – Ochranné pásmo vedení VN (VVN) bude po celou dobu stavby označeno výstražnou cedulí „POZOR – ochranné pásmo vedení VN (VVN)“ z obou stran možného vjezdu do tohoto pásma.

**Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor dopravy, oddělení dopravní obslužnosti** – Předpokládaná doba výstavby je 2 měsíce, žádáme s ohledem na možnost zajistit dopravní dostupnost, aby tato úplná uzavírka probíhala v červenci a srpnu, s minimálním přesahem do školního roku.

**Regionální středisko vojenské dopravy Hradec Králové** – Při uzavírce silnice II/298 požadují tuto skutečnost oznámit ReStř VD Hradec Králové min. 3 týdny předem včetně navržených objízdných tras k provedení zvláštních opatření.

Zákresy sítí jsou ve výkresu pouze orientační!!!

## 9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

## 10 PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ

**Požární bezpečnost** – nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy:

- Vyhl. č. 23/2008 Sb. – O technických podmínkách požární bezpečnosti staveb
- Vyhl. č. 268/2011 Sb. – O technických podmínkách požární bezpečnosti staveb (změny)



- ČSN 73 0833 PBS – Budovy pro bydlení a ubytování
- ČSN 73 0873 PBS – Zásobování požární vodou a souvisejících norem.

Veškeré hydranty, šoupata apod. zůstávají zachovány. Výstupy šachet a hydrantů budou výškově upraveny s ohledem na novou niveletu zpevněných ploch a bude k nim umožněn přístup i během výstavby.

Při provádění uzavírek a omezení silniční dopravy budou respektovány předepsané požadavky na průjezdný profil a nosnost. Předepsané požadavky musí splnit všechny komunikace s dopravním omezením vyvolané stavbou, stejně jako veškeré vyznačené objízdné trasy v případě uzavírek.

Šířka nové komunikace je navržena 6,50 a 6,00 m + 2x 0,75 m nezpevněná krajnice, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Zároveň komunikace splňují požadavky na únosnost požárních vozidel.

#### Posouzení příjezdu v rámci nově navržené komunikace

Příjezd a průjezd je umožněn a zůstane zachován při každé dopravní situaci (parkování nebude bránit). Navrhovaná úprava komunikace je pro příjezd požární techniky vyhovující co do únosnosti i šířky. Zpevněné plochy v posuzované lokalitě jsou z hlediska PO bez požadavku.

#### ČSN 73 0802 čl. 12.2.2

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

Požární voda v posuzované lokalitě

#### ČSN 73 0873

Vnější odběrné místo:

Vnější odběrná místa požární vody nebudou stavbou dotčena. Dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., Přílohy 3, apod.

Nástupní plochy k rodinným domům nejsou v upravované lokalitě v současném stavu vyznačeny, a proto není požadováno vyznačení nástupních ploch při stavebních úpravách stávajících zpevněných ploch.

## **11 ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Návrh musí respektovat vyhlášku 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Hmatové úpravy musí být řešeny z materiálu dle nařízení vlády 163/2002 Sb. v souladu s TN TZÚS 12.03.04-06.

Staveniště bude označeno příslušnými dopravními značkami a ohraničeno mobilními zábranami se zákazem vstupu na staveniště. Lávky přes výkopy musí být široké 0,90 m s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 0,10 – 0,25 m nad pochozí plochu nebo sokl s výškou nejméně 0,10 m. Staveniště a výkopy budou splňovat požadavky přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.

Vypracovala: Bc. Lenka Ledvinková  
Prodin a.s.  
Jiráskova 169  
530 02 Pardubice  
+420 725 601 941



---

*II/298 hranice Královéhradeckého kraje – křiž. se silnicí I/11 – PD3*

---

V Pardubicích, květen 2019