


VAŠE VIZE. NÁŠ PROJEKT.

Razítko oprávněné osoby:

Stavebník Investor:	Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové IČ: 708 895 46	
Zástupce Investora:	Údržba silnic Královéhradeckého kraje a.s. Martin Dvořáček	

Generální projektant:	PRODIN a.s. K Vápence 2745, 530 02 Pardubice T: +420 466 055 130 IČO: 252 92 161 E: info@prodin.cz	 PRODIN SKUPINA VENTIO
Hlavní projektant (HIP):	Bc. Lenka Ledvinková	Souřadný systém: S-JTSK, B.p.v. ±0=0,000 m n. m.


Název stavby/akce:	III/308 13 křiž. s I/33 – Rodov křiž. s III/3089	Zakázka: 31/24/4070.208
Místo stavby:	Rodov / Královéhradecký kraj K.ú: Rodov	Datum: 04/2025
Název části:		Stupeň dokumentace: PDPS
Název objektu:		Označení části: A+B
Odpovědný projektant:	Bc. Lenka Ledvinková	Označení objektu:
Zpracovatel přílohy:	Bc. Lenka Ledvinková	Formát: A4
Název přílohy:	PRŮVODNÍ LIST A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	Měřítko: -
		Číslo přílohy: A+B
		Paré:

Projektová dokumentace je zpracována dle přílohy č. 2 k vyhlášce č. 227/2024 Sb.

A. PRŮVODNÍ LIST

A.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

STAVBA	: III/308 13 křiž. s I/33 – Rodov křiž. s III/3089 SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 101.1 Napojení na komunikaci + 101.2 Propustky (513/2, 496/2, 496/15, 496/14) SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 102.2 Propustky (496/2, 496/16, 925, 496/1) SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci (496/1, 286/2)
KRAJ	: Královéhradecký
OBEC	: Rodov
STAVEBNÍ ÚŘAD	: Hradec Králové
CHARAKTER STAVBY	: Jedná se o opravu stávající silnice III. třídy 308 13 od křižovatky se silnicí I. třídy I/33 u obce Trotina až před mostní objekt evidenční číslo 30813–2 v obci Rodov. Délka řešeného úseku je 1,810 km. Řešený úsek je rozdělen an tři základní stavební objekty dle zvolené technologie opravy. U SO 101 dojde k odfrézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm, případné opravě podkladní asfaltové vrstvy a opětovného nabalení obrusné vrstvy v tl. 40 mm. U SO 102 dojde k odfrézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 30 mm, případné sanaci podkladních vrstev a zesílení původní konstrukce vozovky nabalením nové podkladní a obrusné asfaltové vrstvy v tl. 60 mm a tl. 40 mm. U SO 103 dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm, případné opravě podkladní asfaltové vrstvy a opětovného nabalení brusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm. Dále dojde v řešeném úseku komunikace k reprofilaci silničních příkopů, kompletní opravě stávajících příčných a podílných propustků, výměně svislého dopravního značení, provedení nového vodorovného dopravního značení s doplněním nových směrových sloupků.
ROZSAH STAVBY	: Rozsah opravy je patrný ze situačních výkresů stavby.
STUPEŇ PD	: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
POZEMKY STAVBY	: Rodov (740306) – 513/2, 496/2, 496/15, 496/14, 496/16, 925, 496/1, 286/2 Pozemky byly odečteny ze zákresu průběhu vlastnických hranic, který je pouze orientační! Viz. C.2.1 Katastrální situační výkres
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	: Rodov (740306)
OBJEDNATEL	: Královéhradecký kraj Pivovarské náměstí 1245 500 03 Hradec Králové IČ: 708 89 546

ZÁSTUPCE OBJEDNATELE	: ÚS Královéhradeckého kraje a.s. Kutnohorská 59 500 04 Hradec Králové IČ: 275 02 988 Ve věcech technických: Martin Dvořáček, tel: 495 540 266
PROJEKTANT 	: Hlavní inženýr projektu: PRODIN a.s. K Vápence 2745 530 02 Pardubice Bc. Lenka Ledvinková tel.: +420 725 601 941 lenka.ledvinkova@prodin.cz Odpovědný projektant: PRODIN a.s. Bc. Lenka Ledvinková ČKAIT 0602363 +420 725 601 941 lenka.ledvinkova@prodin.cz Vypracovala: SO 101, SO 102, SO 103 Bc. Lenka Ledvinková +420 725 601 941 lenka.ledvinkova@prodin.cz Inženýrská činnost: PRODIN a.s. Martina Řezaninová +420 725 601 963 martina.rezaninova@prodin.cz

A.2 SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

- Mapové podklady
- Prohlídka řešeného místa stavby
- Požadavky a pokyny objednatele
- Podklady správců sítí
- Katastrální mapy platné k 04/2025
- Zákon č. 283/2021 Sb. Stavební zákon
- Zákon č. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích
- Zákon č. 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 334/1992 Sb. Zákon o ochraně zemědělského půdního fondu
- Zákon č. 114/1992 Sb. Zákon o ochraně přírody a krajiny
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6108 Lesní cestní síť
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, Změna Z1
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací
- ČSN 73 6121 Stavba vozovek. Hutněné asfaltové vrstvy
- ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- 361/2000 Sb. Zákon o provozu na pozemních komunikacích
- 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- 146/2024 Sb. Vyhláška o požadavcích na výstavbu
- Dopravní inženýrství – Jirava, Slabý (ČVUT Praha), r. 1990
- ČSN 83 9011 – Technologie vegetačních úprav v krajině - Práce s půdou
- ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích Atd.

A.3 ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TEHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

Stavba je rozdělena do následujících stavebních objektů.

- **SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 101.1 Napojení na komunikaci + 101.2 Propustky, délka úseku 290 m**
(513/2, 496/2, 496/15, 496/14)
- **SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 102.2 Propustky, délka úseku 1 101 m.**
(496/2, 496/16, 925, 496/1)
- **SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci, délka úseku 419 m.**
(496/1, 286/2)

A.4 TEA – technickoekonomické atributy budov

S ohledem na charakter stavby není řešeno. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury.

A.5 Atributy stavby pro stanovení podmínek napojení a provádění činností v ochranných a bezpečnostních pásmech dopravní a technické infrastruktury

a) *Hloubka stavby*

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Předpokládaný rozsah zemních prací se uvažuje max 1,80 m pod úrovní stávající nivelety komunikace (kompletní oprava příčných propustků).

b) *výška stavby*

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Maximální navýšení stavby nad úroveň stávajícího terénu je uvažováno o 10 cm.

c) *předpokládaná kapacita počtu osob ve stavbě*

Dle zhotovitele. Jedná se o stavební práce v extravilánu i intravilánu, kde je předpokládána kapacita osob na stavbě do 15 lidí.

d) *plánovaný začátek a konec realizace stavby*

předpoklad realizace stavby: V době zpracování projektové dokumentace není známo.

A.6 ZÁKLADNÍ PARAMETRY DOPRAVNÍ STAVBY

- Kategorie silnice: Silnice III. třídy III/308 13
- Začátek úseku – křižovatka se silnicí I/33 u obce Trotina; km 0,000 00
- Konec úseku – před mostním objektem ev. č. 308 13 v obci Rodov, km 1,810 00
- Šířka komunikace v extravilánu – min. 4,50 m
- Šířka krajnic – 0,50 m
- Obousměrný provoz
- Povrch komunikace - asfaltobetonový
- Návrhová rychlost – 80 km/h v extravilánu, 50 km/h v intravilánu
- Délka řešené komunikace – 1 810,00 m
- Počet příčných propustků – 5 ks

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY

a) *Základní popis stavby; u změny staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené komunikaci, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,*

Předmětem projektu je oprava stávající silnice III. třídy 308 13 od křižovatky se silnicí I. třídy I/33 u obce Trotina až před mostní objekt evidenční číslo 30813-2 v obci Rodov. Délka řešeného úseku je 1,810 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 0,000 00 – 1,810 00. Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu. Silnice III/308 13 je komunikace, která propojuje silnici I/33 u obce Trotina s obcí Rodov.

Část stávající vozovky byla již opravena po dokončení dálnice D 11 (cca 290 m od křižovatky se silnicí I/33) **SO 101** a v obci Rodov po vybudování nové tlakové kanalizaci **SO 103**. Prostřední část komunikace **SO 102** je z asfaltového betonu s nepravidelně rozvětvenými trhlinami, plošnými deformacemi a ulámanými kraji vozovky. Konstrukce vozovky pod asfaltobetonovým povrchem se skládá z štěrku a štětu. Vozovka vykazuje značné poruchy a deformace z důvodu nedostatečných podkladních vrstev v celé ploše vozovky (nejen v krajích), nevhodné zeminy pod konstrukčními vrstvami komunikace (F6 CL – jíl s nízkou plasticitou) v místě zemní pláně v kombinaci s nefunkčním odvodněním komunikace (zahrazené silniční příkopy).

Stavebně technický, stavebně historický průzkum nebyl proveden s ohledem na charakter stavebních prací.

Terénní úpravy – kácení dřevin, reprofilace silničních příkopů, kompletní obnova příčných propustků s odlážděním vtoků a výtoků.

b) Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů apod., řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.

Návrh je veden v zastavěném i nezastavěném území v extravilánu i intravilánu obce Rodov. Dosavadní využití komunikace bude zachováno.

- **Poloha vzhledem k záplavovému území**
– lokalita se nenachází v záplavovém území.
- **Poloha vzhledem k poddolovanému území**
– lokalita se nenachází v poddolovaném území.
- **Charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů apod.**
- jedná se území s nadmořskou výškou 250 m.n.m. Pod konstrukčními vrstvami se nachází jíl s nízkou plasticitou F6 CL (viz. příloha F. Diagnostika vozovky)
- **řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.**
vzhledem k charakteru stavby není řešeno

c) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území.

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování města Smiřice.

Ochrana kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území: je nedotčena s ohledem na charakter stavby.

d) Závěry provedených navazujících nebo rozšířených průzkumů a měření; v podrobnosti pro provedení stavby, v případě průzkumu základových poměrů zejména jeho geotechnické hodnocení pro účely návrhů geotechnických konstrukcí; u změny stavby údaje o jejím současném stavu

Viz. příloha F Diagnostika vozovky.

e) **Informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu.**

Seznam výjimek a úlevových řešení s ohledem na charakter stavby není řešeno.

f) **geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území, včetně ložisek a prognózních zdrojů nerostů a zdrojů podzemních vod, údaje o odtokových poměrech, poloze vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

- **Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území**

- jedná se území s nadmořskou výškou 250 m.n.m. Pod konstrukčními vrstvami se nachází jíla s nízkou plasticitou F6 CL (viz. příloha F. Diagnostika vozovky)

- **Stávající odtokové poměry**

- odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu volně na terén.

- **Stavba se nenachází v poddolovaném území.**

- **Stavba se nenachází v území ohroženém sesuvy.**

g) **Stávající ochrana území a stavby podle jiných právních předpisů včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly**

- Stavba se **nenachází** v záplavovém území Q5, Q20 ani Q100.
- Při akci **nedojde** ke styku s národními kulturními památkami či památkami UNESCO.
- Stavba se **nenachází** v památkové zóně.
- Stavba se **nenachází** v památkové rezervaci.
- Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu kulturních památek.
- V zájmovém území se **nenachází** národní přírodní památka.
- V zájmovém území se **nenachází** v blízkosti přírodních biotopů
- V zájmovém území se **nenachází** památné stromy.
- Stavba se **nenachází** v ptačích oblastech.
- Stavba se **nenachází** v evropsky významné lokalitě.
- Stavba se **nenachází** v přírodním parku.
- Stavba se **nenachází** v menším chráněném území.
- Stavba se **nenachází** v CHKO
- Stavba se **nenachází** v chráněné oblasti přirozené akumulace vod – CHOPAV.
- Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu vodních zdrojů.
- Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů.
- Stavba se **nenachází** v oblasti lososových vod.
- Stavba se **nachází** v ochranném pásmu železniční trati.
- Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu lesa.

h) **Vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin.**

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Stavbou se zvýší bezpečnost a komfort pohybu. Stavba nebude mít zásadní vliv na stávající odtokové poměry, stavbou dojde ke zlepšení odtokových poměrů. Navrhovanou stavbou nedojde k asanaci a odstranění staveb.

V rámci stavby dojde ke kácení 8 ks stromů, odstranění náletových dřevin a keřů ze silničních příkopů + prořez stávajících stromů.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavbou **nedojde** k (trvalému / dočasnému) záboru pozemku vedeného jako ZPF.

Stavbou **nedojde** k (trvalému / dočasnému) záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

j) Navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určená podle jiného právního předpisu

Stavbou nevzniknou nová ochranná pásma.

k) Požadavky na monitoring a sledování přetvoření.

Vzhledem k charakteru stavby nejsou předpokládána. Oprava komunikace je navržena tak, aby zatížení na ni působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek větší stupeň nepřipustného přetvoření.

Zhotovitel stavby zajistí před zahájením výkopových a stavebních prací pasport nemovitostí a komunikací přilehlých ke staveništi. Po dokončení stavby bude provedeno porovnání stavu. Případné vzniklé škody a poruchy budou odstraněny na náklady zhotovitele stavby.

l) Navrhované parametry záměru podle jednotlivých druhů staveb

1/ zastavěná plocha, obestavěný prostor, podlahová plocha podle jednotlivých funkcí, typ navržené technologie, předpokládané kapacity provozu a výroby

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

2/ u stavby technické infrastruktury

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

3 / u stavby vodního díla - výška hráze, plocha hladiny při provozní hladině, objem zadržené vody, délka vzdutí při maximální hladině, délka zásobní soustavy, profily, objemy nádrží, délka úpravy koryta vodního toku, kapacita profilu a bezpečnostních přelivů, výška vzdutí a spád, návrhové průtoky, údaje o průtocích vody ve vodním toku podle druhu vodního díla (M-denní průtoky, N-leté průtoky), množství čerpaných vod,

Stavba neobsahuje stavbu vodního díla

4 / u stavby dráhy - celkový popis dopravní koncepce řešení staveb dráhy včetně základních parametrů s ohledem na její umístění a na účel (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity, včetně základních technických parametrů staveb dráhy (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopravních zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)

Stavba neobsahuje stavbu dráhy

5/ u stavby pozemní komunikace - návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení

- Kategorie silnice: Silnice III. třídy III/308 13
- Začátek úseku – křižovatka se silnicí I/33 u obce Trotina; km 0,000 00
- Konec úseku – před mostním objektem ev. č. 308 13 v obci Rodov, km 1,810 00
- Šířka komunikace v extravilánu – min. 4,50 m
- Šířka krajnic – 0,50 m
- Obousměrný provoz
- Povrch komunikace - asfaltobetonový
- Návrhová rychlost – 80 km/h v extravilánu, 50 km/h v intravilánu
- Délka řešené komunikace – 1 810,00 m
- Počet příčných propustků – 5 ks

6/ u civilní letecké stavby - počet pracovníků, letecký provoz - den/noc

Stavba neobsahuje civilní leteckou stavbu.

m) Informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení.

Seznam odchylných řešení s ohledem na charakter stavby není řešen.

Návrh byl/bude projednán se všemi dotčenými orgány a organizacemi, připomínky byly/budou zapracovány do předkládané PD.

n) Limitní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření se srážkovou vodou, celkové produkované množství, druhy a kategorie odpadů a emisí, bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod

Potřeby a spotřeby médií a hmot – přímo s užíváním stavby nevznikají.

Hospodaření se srážkovou vodou – Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu volně na terén.

SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 101.2 Propustky

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

PP1 km 0,029 00

V km 0,029 00 dojde k odstranění svévolně nasypaného materiálu v silničním příkopu. Pod stávajícím sjezdem bude položeno nové plastové potrubí SN 12 DN 400, která bude na vtokové straně opatřeno šikmým čelem z lomového kamene do betonového lože. Na výtokové straně bude plastová trouba napojena do vtokového objektu příčného propustku PŘP 1. Délka nového plastového potrubí SN 12 DN 400 je 17 m v patě propustku. Čelo bude provedeno šikmé pod úhlem 45° z lomového kamene tl. 200 mm a uloženo do betonového lože tl. 100 mm. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. S ohledem na nedostatečné krytí potrubí ve sjezdu a nedostatečnou hloubku silničních příkopů nelze dodržet předepsané dimenze potrubí dle vyhlášky č. 104/1997 Sb. §12 oddíl 2.

PŘP1 km 0,038 00 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400.

Nově bude příčný propustek vybudován s výtokovým šikmým čelem pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400 délky 8,50 m.

Na vtokové straně bude proveden vtokový objekt s rozměrem 1,3 x 1,3 m s mříží proti pádu. Vtokový objekt bude proveden z betonového ztraceného bednění s betonovou výplní a povrchovou úpravou. Do tohoto vtokového objektu bude vyústěn podélný propustek PP1 a sveden betonový povrchový žlab (590/330/80 mm) délky 13 m, který bude položen do betonového lože tl. 150 mm.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 8,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 3,8 %. Na výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m.

Na výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

V km 0,147 50 a 0,207 80 dojde k vybudování vsakovací jámy v pravém silničním příkopu (ve směru staničení). Vsakovací jámy jsou navrženy o rozměru 1,5 x 3,0 m a hloubce 1,5 m. Vsakovací jámy budou vysypány štěrkodrtí frakce 32–63, která bude obalena filtrační geotextilií, na které bude umístěna filtrační vrstva kameniva tl. 0,15 m, frakce 8-16.

SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 102.2 Propustky

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

PŘP2 km 0,502 35 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 600

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 600, délky 9,50 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 600 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 600, délky 9,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 4,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

PŘP3 km 0,896 85 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400.

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 600, délky 10,40 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 600 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 600, délky 10,40 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,75 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

PŘP4 km 1,060 00

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400, délky 9,25 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 9,25 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

Od km 1,208 50 na pravé straně komunikace ve směru staničení bude místo nezpevněné krajnice proveden dlážděný rigol v délce 42,7 m. Rigol bude proveden dle listu VL1 42-02, 01/2022 číslo 2. Rigol se bude skládat z 5-ti linky z žulové kostky drobné s příčným spádem 10% a betonové silniční obruby (150/250/1000 mm).

PŘP5 km 1,318 00 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400, délky 8,60 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 8,60 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 5,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům.

R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do volného terénu a stávajících uličních vpustí v obci Rodov.

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

Přímo s užíváním stavby nevznikají odpady.

Třída energetické náročnosti – vzhledem k charakteru stavby není řešeno

Produkce odpadů

V rámci realizace stavby vzniknou odpady. Odpadní stavební materiály a prvky budou vytríděny podle povahy a buď odvezeny na skládku stavební sutí, nebo k recyklaci. Veškerý odpad ze stavební činnosti při realizaci stavby bude důkladně zařazen podle druhu a kategorie dle zák. č. 541/2020 Sb. zákon o odpadech, bude vytríděn a odstraněn odpovídajícím vhodným způsobem. Odpad bude předán a následně likvidován pouze oprávněnou osobou k odpadům dle jejich povahy. Původce odpadu vytrídí odpad tak, aby bylo možné jeho maximální množství předat k recyklaci. Materiálové využití odpadů má dle zákona č. 541/2020 Sb. (zákon o odpadech) přednost před jejich likvidací. Čistý stavební odpad bude předán k recyklaci v plném rozsahu. Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. Po dobu výstavby je za původce odpadu ve smyslu zákona považován dodavatel stavby. Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit jejich zneškodnění. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného úřadu (zákon č. 541/2020 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 273/2021 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů

- zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Žulové kostky
02 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	Odpad při odstranění náletové zeleně
17 01 01	Beton	Betonové prefabrikáty stávajícího stavu (betonové obruby, betonová dlažba)
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	Při frézování vozovky
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17.03.01	Při frézování vozovky
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Svislé dopravní značky Mříže UV
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina	Zemina při výkopu u příčných propustků, reprofilace silničních příkopů

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

Vlastnictví konstrukčních vrstev komunikace je dle zákona připisováno majiteli příslušné komunikace – Královéhradecký kraj

Předpokládá se následující způsob odstranění nebo využití odpadu ze stavební činnosti:

- Vytěžená zemina a kamení budou odváženy na řízenou skládku a budou posouzeny pro vhodnost na opětovné použití.

Produkce emisí

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 201/2012 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 šterkového 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.

Bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod.)

vzhledem k charakteru stavby není řešeno

o) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

S ohledem na charakter stavby nejsou řešeny.

p) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci staveb, členění na etapy, věcné a časové vazby staveb, podmiňující, vyvolané a související investice

– časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavba bude prováděna jako celek a nebude dělena na etapy.

Stavební práce budou probíhat podle přesného časového harmonogramu dle určení stavitele s ohledem na v návaznosti na roční období – teplotu a povětrnostní vlivy.

- věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Před realizací SO 103 této stavby by mělo být do komunikace v obci Rodov sneseno nadzemní elektrické vedení NN v rámci akce „Rodov rekonstrukce NN, IE-12-2008362“, investorem této akce je ČEZ Distribuce a.s.

q) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby.

Předčasné užívání stavby před jejím úplným dokončením je možné, pokud to nemá podstatný vliv na užitelnost stavby, neohroží to bezpečnost a zdraví osob nebo zvířat anebo životního prostředí. Přesný postup je odvislý od technologických postupů a harmonogramu zhotovitele stavby a vždy po dohodě se stavebníkem, stavebním úřadem.

r) Seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu, které mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout při provádění stavby

S ohledem na charakter stavby nejsou řešeny.

B.2 ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Kompozice prostorového uspořádání je patrná ze situačních výkresů – viz přílohy D

Tvarové řešení je patrné z výkresů Situace. Materiálové řešení je patrné z výkresů Vzorové příčné řezy a Technických zpráv.

B.3 STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ

B.3.1 CELKOVÁ KONCEPCE STAVEBNĚ TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektu je oprava stávající silnice III. třídy 308 13 od křižovatky se silnicí I. třídy I/33 u obce Trotina až před mostní objekt evidenční číslo 30813–2 v obci Rodov. Délka řešeného úseku je 1,810 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 0,000 00 – 1,810 00. Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu.

Silnice III/308 13 je komunikace, která propojuje silnici I/33 u obce Trotina s obcí Rodov

Obnova komunikace je rozdělena do tří stěžejních stavebních objektů dle zvolené technologie opravy. U **SO 101** dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka podkladní asfaltové vrstvy za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. Po provedení vizuální prohlídky asfaltové podkladní vrstvy a shledání poruch na této vrstvě dojde k vyznačení oken určených na vyfrézování v tl. 60 mm. Po opětovném nabalení podkladní vrstvy v místech poruch dojde k celoplošnému položení nové asfaltové obrusné vrstvy v tl. 40 mm.

U **SO 102** Dojde celoplošnému odfrézování obrusné vrstvy asfaltového betonu v tl. 30 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka asfaltových vrstev za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. V tomto úseku dojde k vytipování míst určených na sanaci podkladních vrstev (místa propadů, zdeformovaných krajů vozovky atd.) po provedení sanace podkladních vrstev dojde k celoplošnému položení nové podkladní asfaltové vrstvy v tl. 60 mm a nové obrusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm. Účelem této technologie je zesílení stávající konstrukce vozovky.

U **SO 103** dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka podkladní asfaltové vrstvy za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. Po provedení vizuální prohlídky asfaltové podkladní vrstvy a shledání poruch na této vrstvě dojde k vyznačení oken určených na vyfrézování v tl. 60 mm. Po opětovném nabalení podkladní vrstvy v místech poruch dojde k celoplošnému položení nové asfaltové obrusné vrstvy v tl. 40 mm.

V Řešeném úseku dojde ke kompletní opravě stávajících příčných i podélných propustků a reprofilaci silničních příkopů. V rámci modernizace komunikace dojde i k obnově vodorovného a svislého dopravního značení. Vozovka se navrženými úpravami nebude přibližovat k okolní výstavbě a tím zvyšovat hlukovou zátěž z dopravy. *Technologické řešení není řešeno s ohledem na charakter stavby.*

B.3.2 CELKOVÉ ŘEŠENÍ PODMÍNEK PŘÍSTUPNOSTI

a) Celkové řešení přístupnosti stavby, se specifikací jednotlivých částí stavby, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu objektu na okolí

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.

Přístup na stavbu bude možný pouze ze silnice I. třídy I/33 u obce Trotina nebo ze silnice III. třídy III/3089 v obci Rodov.

Dopady předčasného užívání a zkušební provoz se nepředpokládají.

b) Popis navržených opatření - zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby

Bude zamezeno vjezdu na staveniště. Nesmí docházet k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením. Stavba bude prováděna za úplné uzavírky. Objízdná trasa bude vyznačena v délce 4,6 km a povede přes obec Trotina – Smiřice – Rodov.

c) Popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů.

Stavba nebude mít negativní vliv na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů.

B.3.3 ZÁSADY BEZPEČNOSTI PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Během realizace stavby je nutno se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci – především zákon č. 262/2006 Sb. (Zákoník práce) a vyhláška č. 361/2007 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích. Je třeba dbát na zvýšenou opatrnost při celém průběhu bouracích prací, zvláště pak je třeba dodržování nošení ochranných pomůcek.

Zhotovením a následným užíváním stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

B.3.4 TECHNICKÝ POPIS STAVBY**a) Popis stávajícího stavu**

Předmětem projektu je oprava stávající silnice III. třídy 308 13 od křižovatky se silnicí I. třídy I/33 u obce Trotina až před mostní objekt evidenční číslo 30813-2 v obci Rodov. Délka řešeného úseku je 1,810 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 0,000 00 – 1,810 00. Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu. Silnice III/308 13 je komunikace, která propojuje silnici I/33 u obce Trotina s obcí Rodov.

Část stávající vozovky byla již opravena po dokončení dálnice D 11 (cca 290 m od křižovatky se silnicí I/33) **SO 101** a v obci Rodov po vybudování nové tlakové kanalizaci **SO 103**. Prostřední část komunikace **SO 102** je z asfaltového betonu s nepravidelně rozvětvenými trhlinami, plošnými deformacemi a ulámanými kraji vozovky. Konstrukce vozovky pod asfaltobetonovým povrchem se skládá z šterku a štětu. Vozovka vykazuje značné poruchy a deformace z důvodu nedostatečných podkladních vrstev v celé ploše vozovky (nejen v krajích), nevhodné zeminy pod konstrukčními vrstvami komunikace (F6 CL – jíl s nízkou plasticitou) v místě zemní pláně v kombinaci s nefunkčním odvodněním komunikace (zahrazené silniční příkopy. Řešený úsek není obsluhován dálkovou ani linkovou autobusovou dopravou

Šířka stávající komunikace je v rozmezí 4,10 – 5,50 m.

b) Popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

Předmětem projektu je oprava stávající silnice III. třídy 308 13 od křižovatky se silnicí I. třídy I/33 u obce Trotina až před mostní objekt evidenční číslo 30813-2 v obci Rodov. Délka řešeného úseku je 1,810 km, dle staničení ŘSD se zájmový úsek nachází ve staničení km 0,000 00 – 1,810 00. Modernizovaný úsek se nachází v extravilánu i intravilánu.

Silnice III/308 13 je komunikace, která propojuje silnici I/33 u obce Trotina s obcí Rodov

Obnova komunikace je rozdělena do tří stěžejních stavebních objektů dle zvolené technologie opravy. U **SO 101** dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka podkladní asfaltové vrstvy za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. Po provedení vizuální prohlídky asfaltové podkladní vrstvy a shledání poruch na této vrstvě dojde k vyznačení oken určených

na vyfrézování v tl. 60 mm. Po opětovném nabalení podkladní vrstvy v místech poruch dojde k celoplošnému položení nové asfaltové obrusné vrstvy v tl. 40 mm.

U **SO 102** Dojde celoplošnému odfrézování obrusné vrstvy asfaltového betonu v tl. 30 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka asfaltových vrstev za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. V tomto úseku dojde k vytipování míst určených na sanaci podkladních vrstev (místa propadů, zdeformovaných krajů vozovky atd.) po provedení sanace podkladních vrstev dojde k celoplošnému položení nové podkladní asfaltové vrstvy v tl. 60 mm a nové obrusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm. Účelem této technologie je zesílení stávající konstrukce vozovky.

U **SO 103** dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm. Následně bude provedena vizuální prohlídka podkladní asfaltové vrstvy za účasti technického dozoru, autorského dozoru projektanta a zástupce investora. Po provedení vizuální prohlídky asfaltové podkladní vrstvy a shledání poruch na této vrstvě dojde k vyznačení oken určených na vyfrézování v tl. 60 mm. Po opětovném nabalení podkladní vrstvy v místech poruch dojde k celoplošnému položení nové asfaltové obrusné vrstvy v tl. 40 mm.

V Řešeném úseku dojde ke kompletní opravě stávajících příčných i podélných propustků a reprofilaci silničních příkopů. V rámci modernizace komunikace dojde i k obnově vodorovného a svislého dopravního značení. Vozovka se navrženými úpravami nebude přibližovat k okolní výstavbě a tím zvyšovat hlukovou zátěž z dopravy.

Odvodnění

SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 101.2 Propustky

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

PP1 km 0,029 00

V km 0,029 00 dojde k odstranění svévolně nasypaného materiálu v silničním příkopu. Pod stávajícím sjezdem bude položeno nové plastové potrubí SN 12 DN 400, která bude na vtokové straně opatřeno šikmým čelem z lomového kamene do betonového lože. Na výtokové straně bude plastová trouba napojena do vtokového objektu příčného propustku PŘP 1. Délka nového plastového potrubí SN 12 DN 400 je 17 m v patě propustku. Čelo bude provedeno šikmé pod úhlem 45° z lomového kamene tl. 200 mm a uloženo do betonového lože tl. 100 mm. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. S ohledem na nedostatečné krytí potrubí ve sjezdu a nedostatečnou hloubku silničních příkopů nelze dodržet předepsané dimenze potrubí dle vyhlášky č. 104/1997 Sb. §12 odíl 2.

PŘP1 km 0,038 00 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400.

Nově bude příčný propustek vybudován s výtokovým šikmým čelem pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400 délky 8,50 m.

Na vtokové straně bude proveden vtokový objekt s rozměrem 1,3 x 1,3 m s mříží proti pádu. Vtokový objekt bude proveden z betonového ztraceného bednění s betonovou výplní a povrchovou úpravou. Do tohoto vtokového objektu bude vyústěn podélný propustek PP1 a sveden betonový povrchový žlab (590/330/80 mm) délky 13 m, který bude položen do betonového lože tl. 150 mm.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 8,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 3,8 %. Na výtokové straně bude trouba tvarově upravena seřізnutím.

Místo záspy bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům.

R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m.

Na výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové

stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

V km 0,147 50 a 0,207 80 dojde k vybudování vsakovací jámy v pravém silničním příkopu (ve směru staničení). Vsakovací jámy jsou navrženy o rozměru 1,5 x 3,0 m a hloubce 1,5 m. Vsakovací jámy budou vysypány štěrkodrtí frakce 32–63, která bude obalena filtrační geotextilií, na které bude umístěna filtrační vrstva kameniva tl. 0,15 m, frakce 8-16.

SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 102.2 Propustky

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

PŘP2 km 0,502 35 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 600

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 600, délky 9,50 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 600 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 600, délky 9,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 4,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtok a výtok bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

PŘP3 km 0,896 85 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400.

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 600, délky 10,40 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 600 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 600, délky 10,40 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,75 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle

ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláň pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

PŘP4 km 1,060 00

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400, délky 9,25 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 9,25 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům.

R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

Od km 1,208 50 na pravé straně komunikace ve směru staničení bude místo nezpevněné krajnice proveden dlážděný rigol v délce 42,7 m. Rigol bude proveden dle listu VL1 42-02, 01/2022 číslo 2. Rigol se bude skládat z 5-ti linky z žulové kostky drobné s příčným spádem 10% a betonové silniční obruby (150/250/1000 mm).

PŘP5 km 1,318 00 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400, délky 8,60 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 8,60 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 5,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům.

R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové

stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do volného terénu a stávajících uličních vpustí v obci Rodov.

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

Návrhové charakteristiky:

- Kategorie silnice: III. třídy III/308 13
- Začátek úseku – na křížení se silnicí I. třídy I/33 u obce Trotina; km 0,000 00
- Konec úseku – před mostním objektem ev. č. 308 13-02 v obci Rodov, km 1,810 00
- Šířka komunikace v extravilánu – min. 4,50 m
- Šířka krajnic – 0,50 m
- Obousměrný provoz
- Povrch komunikace - asfaltobetonový
- Návrhová rychlost – 80 km/h v extravilánu, 50 km/h v intravilánu
- Délka řešené komunikace – 1 810,00 m
- Počet příčných propustků – 5 ks

Konstrukce vozovky – dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací

Skladba konstrukčních vrstev vozovky **SO 101** ve staničení *km 0,000 00 – 0,290 00* je navržena dle **TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací**, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

Vozovkové vrstvy v celé ploše komunikace

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		.
Celkem		min. 40 mm

Vozovkové vrstvy v místě lokální výspravy podkladní vrstvy

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		.
Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		.
Celkem		min.100 mm

Vozovkové vrstvy v místě příčného propustku

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřík Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		.
Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63	ČSN 73 6126-1	150 mm
Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63	ČSN 73 6126-1	200 mm
Celkem		min.450 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován Edef,2 = 60 MPa, na první vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2 = 80 MPa a na druhé vrstvě štěrkodrti min. Edef,2 = 95 MPa.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky **SO 102** ve staničení **km 0,290 00 – 1,391 00** je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

Vozovkové vrstvy v celé ploše komunikace

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		
Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Výztužná skelná geomříž (pevnost v tahu podélná/příčná 60/60 kN/m, tažnost podélná/příčná 2,5/2,5 %, velikost oka 25/25 mm)		
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 1,00 kg/m ²		
Celkem		min.100 mm

Vozovkové vrstvy v místě příčného propustku

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		
Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Výztužná skelná geomříž (pevnost v tahu podélná/příčná 60/60 kN/m, tažnost podélná/příčná 2,5/2,5 %, velikost oka 25/25 mm)		
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 1,00 kg/m ²		
Asfaltový recyklát získaný na této stavbě Ra		60 mm
Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63	ČSN 73 6126-1	150 mm
Štěrkodrt' ŠD fr. 0/63	ČSN 73 6126-1	200 mm
Celkem		min.520 mm

Min. modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován Edef,2 = 60 MPa, na první vrstvě ze štěrkodrti min. Edef,2 = 80 MPa a na druhé vrstvě štěrkodrti min. Edef,2 = 95 MPa.

V případě neúnosné zemní pláne dojde k její sanaci zemní pláne, kdy dojde k odebrání 500 mm zeminy, pokládky separační geotextilie a pokládky vrstvy ŠCM fr. 32/63 v tl. 150 mm (která bude sloužit jako roznášecí deska) a vrstvy lomového kamen tl. 350 mm s požadavkem Edef,2 = 60 MPa (bude provedeno se souhlasem investora).

Asfaltové betony budou provedeny dle ČSN EN 13108-1 a ČSN 736121, spojovací postřiky dle ČSN 736129 a ČSN EN 13808.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky **SO 103** ve staničení **km 1,391 00 – 1,810 00** je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací, třída dopravního zatížení VI, návrhová úroveň porušení D1, a je následující:

Vozovkové vrstvy v celé ploše komunikace

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		
Celkem		min. 40 mm

Vozovkové vrstvy v místě lokální výspravy podkladní vrstvy

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy ACO11+ s asfalt. Pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		
Asfalt. Bet. pro podkladní vrstvy ACP 16+ s asfalt. pojivem 50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřik Asfalt. emulzí - 0,30 kg/m ²		
Celkem		min.100 mm

c) **Popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.**

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

B.3.5 TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ – VÝPOČET A POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

a) **Popis stávajícího stavu**

Není součástí dokumentace

b) **Popis navrženého řešení**

Není součástí dokumentace

c) **Energetické výpočty**

Není součástí dokumentace

B.3.6 ZÁSADY POŽÁRNÍ BEZPEČNOSTI

a) **Výška stavby, zastavěná plocha, počet podlaží, počet osob, pro který je stavba určena, nebo jiný parametr stavby, zejména světlá výška podlaží nebo délka tunelu apod.**

- Délka úseku – 1 810,00 m
- Zastavěná plocha – cca 10 800 m²

b) **Kritéria - třída využití, přítomnost nebezpečných látek nebo jiných rizikových faktorů, prohlášení stavby za kulturní památku**

Státní požární dozor se v rozsahu podle § 31 odst. 1 písm. b) a c) zákona č. 133/1985 Sb. nevykonává u stavby kategorie 0 a I.

Stavba „III/308 13 s křiž. I/33 – Rodov křiž. s III/3089“ je dle § 39 odst. 1 písm. a) zařazena do kategorie 0, nepředstavující zvláštní nebezpečí.

Dle § 6 odst. e) vyhlášky č. 460/2021 Sb. je stavbou kategorie 0 - pozemní komunikace nebo zpevněná plocha s výjimkou dálnice nebo stavby pozemní komunikace nebo zpevněné plochy plnící funkci přístupové komunikace nebo nástupní plochy pro požární techniku

Dle § 6 odst. l) vyhlášky č. 460/2021 Sb. je stavbou kategorie 0 - vedení sítě veřejného osvětlení včetně stožárů a systémů řídicí, zabezpečovací, informační a telekomunikační techniky

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

Nejsou kladeny zvláštní požadavky na požární zabezpečení během realizace stavby. Dodavatel stavby dodrží po celou dobu provádění výstavby veškeré protipožární a příslušné předpisy, zejména zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně.

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.

Zároveň komunikace splňují požadavky na únosnost požárních vozidel.

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

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.

Další povinnosti:

1) Při skladování a manipulaci s hořlavými kapalinami (dle ČSN 65 0201):

- dodržovat maximální povolené množství
- používat jen obaly k tomu určené
- odstranit bezpečným způsobem hořlavé kapaliny uniklé z obalů při manipulaci s nimi
- dodržovat bezpečnou vzdálenost od zdrojů tepla
- dodržovat zákaz kouření a manipulace s otevřeným ohněm ve skladu s hořlavými kapalinami
- sklady hořlavých kapalin označit dle ČSN ISO 38 64 a ČSN 650201

2) Při skladování hořlavých materiálů:

- dodržovat bezpečnou vzdálenost od zdrojů tepla
- zajistit nepřístupnost nepovolaných osob
- dodržovat volnost únikových cest
- dodržovat zákaz kouření a manipulace s otevřeným ohněm ve skladu s hořlavými materiály

3) Při instalaci a užívání tepelných, elektrických, plynových nebo jiných spotřebičů dodržovat ČSN 06 1008 a návod výrobce:

- dbát na to, aby v blízkosti spotřebičů se nenacházely snadno hořlavé látky
- dbát na to, aby zapnuté spotřebiče, pokud to návod k obsluze vyžaduje, nebyly ponechány bez dozoru
- dodržovat bezpečné vzdálenosti určené návodem na instalaci a užívání spotřebičů
- zajišťovat pravidelné revize dle ČSN 33 1600 ed. 2

4) Při manipulaci s otevřeným ohněm:

- dbát zvýšené opatrnosti
- řídit se pokyny ve smyslu § 5 odstavce 2 zákona č. 133/1985 Sb. (č. 67/2001 Sb.) o PO, tj. provést oznamovací povinnost příslušné HZS kraje

Zhodnocení stavebních konstrukcí:

Požární stropy – nevyskytují se.

Požární uzávěry otvorů – nevyskytují se.

Obvodové stěny zajišťující stabilitu objektu – nevyskytují se.

Nosné konstrukce uvnitř požárního úseku, které zajišťují stabilitu objektu – nevyskytují se.

Nosné konstrukce vně objektu, které zajišťují stabilitu objektu – nevyskytují se.

Nosné konstrukce uvnitř požárního úseku, které nezajišťují stabilitu objektu – nevyskytují se.

Nenosné konstrukce uvnitř požárního úseku – nevyskytují se.

Konstrukce schodišť uvnitř požárního úseku, které nejsou součástí CHÚC – nevyskytuje se.

Zhodnocení stavebních hmot:

Zvláštní požadavky na stupeň hořlavosti stavebních hmot ani povrchových úprav nejsou stanoveny.

Evakuace osob:

Požadavky na únikové cesty se nestanoví.

Odstupové vzdálenosti:

Odstupové vzdálenosti se nestanovují.

Potřeba požární vody:

Potřeba požární vody se nestanoví.

Zásahové cesty, příjezdové komunikace:

Požadavky na zásahové cesty ani únikové komunikace se nestanoví.

Hasicí přístroje:

Ostatní objekty stavby nebudou vybaveny PHP.

Řešení dopravy během výstavby:

Stavba bude realizována za úplné uzavírky. Stavba bude probíhat tak, aby byl vždy zajištěn přístup vozidlům IZS.

Závěr:

Zvláštní požadavky nejsou stanoveny. Požárně bezpečnostní technická zařízení nejsou vyžadována a projektována.

Požární bezpečnost je řešena dle:

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 0810 (2009) +Z1 – Požární bezpečnost staveb

ČSN 73 0818 - Požární bezpečnost staveb. Obsazení objektů osobami

ČSN 73 0833 PBS – Budovy pro bydlení a ubytování

ČSN 73 0873 PBS – Zásobování požární vodou a souvisejících norem

B.3.7 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

B.3.8 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ

a) **Vnitřní prostředí - zejména parametry vnitřního mikroklimatu, stínění, osvětlení, proslunění, ochrana proti hluku a vibracím apod.**

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

b) **Vliv na vnější prostředí - zejména hluk a vibrace, zastínění, prašnost, omezení vlivu stavby na vznik tepelného ostrova**

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).

Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 201/2012 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 šterkového 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.

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, 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

c) *Při změnách stavby - dopady změn na prostředí - zejména posouzení teplotně vlhkostní bilance*

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

B.3.9 OCHRANA STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

B.4 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) *Napojovací místa na stávající technickou infrastrukturu a přeložky technické infrastruktury, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost*

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

b) *Výkonové kapacity, připojovací rozměry, délky*

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

B.5 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) *Popis dopravního řešení a dopravního režimu, včetně příjezdu jednotek požární ochrany, únosnost vozovek, poloměry okružních křižovatek a jejich vjezdů a výjezdů, vlečné křivky*

Dopravní napojení je stávající a bude bez úprav. Šířka komunikace se pohybuje v rozmezí 4,50 – 5,50 m, tím vyhoví pro přístup požárních vozidel. Zároveň komunikace splňuje požadavky na únosnost požárních vozidel

b) *Napojení na stávající dopravní infrastrukturu včetně napojení na stávající chodníky a pochozí plochy*

Řešení komunikace se z jedné strany napojuje na silnici I. třídy I/33 u obce Trotina a ze strany druhé na silnici III. třídy III/3089. Chodníky jsou v obci Rodov stávající. V rámci opravy komunikace nedojde k zásahu do těchto chodníků.

c) *Přeložky dopravní infrastruktury*

Není součástí dokumentace

d) *Doprava v klidu včetně vyhrazených parkovacích stání a zdroje energie pro alternativní pohony*

V řešené lokalitě se nenachází

e) *Pěší a cyklistické stezky*

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

f) *Popis přístupnosti a bezbariérového užívání včetně popisu dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů*

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 ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a zákona 283/2021 Sb.

B.6 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) *Popis a parametry terénních úprav*

Oprava komunikace spočívá u **SO 101** k odfrézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm, případné opravě podkladní asfaltové vrstvy a opětovného nabalení obrusné vrstvy v tl. 40 mm. U **SO 102** dojde k frézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 30 mm, případné sanaci podkladních vrstev a zesílení původní konstrukce vozovky nabalením nové podkladní a obrusné asfaltové vrstvy v tl. 60 mm a tl. 40 mm. U **SO 103** dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm, případné opravě podkladní asfaltové vrstvy a opětovného nabalení brusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm. Dále dojde v řešeném úseku komunikace k reprofilaci silničních

přikopů, kompletní opravě stávajících příčných a podílných propustků, výměně svislého dopravního značení, provedení nového vodorovného dopravního značení s doplněním nových směrových sloupků, vykácení 8 ks stromů, odstranění náletových dřevin a keřů ze silničních příkopů + prořez stávajících stromů.

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 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. vypolštářovaným dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).

b) Vegetační prvky

Není součástí dokumentace

c) Biotechnická opatření

Nejsou navržena

B.7 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů - zejména příroda a krajina, zajištění migrace pro vodní živočichy, vliv díla na koryto a jeho okolí, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu

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).

Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 201/2012 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.

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, 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

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).

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 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.

Stavba svým charakterem nebude mít negativní vliv na půdu.

b) *Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem*

Není součástí dokumentace

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

Není součástí dokumentace

B.8 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

a) *Zásobování stavby vodou - připojení ke zdroji*

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

b) Odpadní vody - nakládání a likvidace

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

c) Srážkové vody - využití, nakládání s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území**SO 101 Extravilán km 0,000 00 – 0,290 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 101.2 Propustky**

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

PP1 km 0,029 00

V km 0,029 00 dojde k odstranění svévolně nasypaného materiálu v silničním příkopu. Pod stávajícím sjezdem bude položeno nové plastové potrubí SN 12 DN 400, která bude na vtokové straně opatřeno šikmým čelem z lomového kamene do betonového lože. Na výtokové straně bude plastová trouba napojena do vtokového objektu příčného propustku PŘP 1. Délka nového plastového potrubí SN 12 DN 400 je 17 m v patě propustku. Čelo bude provedeno šikmé pod úhlem 45° z lomového kamene tl. 200 mm a uloženo do betonového lože tl. 100 mm. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována, a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. S ohledem na nedostatečné krytí potrubí ve sjezdu a nedostatečnou hloubku silničních příkopů nelze dodržet předepsané dimenze potrubí dle vyhlášky č. 104/1997 Sb. §12 odíl 2.

PŘP1 km 0,038 00 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400.

Nově bude příčný propustek vybudován s výtokovým šikmým čelem pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400 délky 8,50 m.

Na vtokové straně bude proveden vtokový objekt s rozměrem 1,3 x 1,3 m s mříží proti pádu. Vtokový objekt bude proveden z betonového ztraceného bednění s betonovou výplní a povrchovou úpravou. Do tohoto vtokového objektu bude vyústěn podélný propustek PP1 a sveden betonový povrchový žlab (590/330/80 mm) délky 13 m, který bude položen do betonového lože tl. 150 mm.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 8,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 3,8 %. Na výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím.

Místo zásypu bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m.

Na výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

V km 0,147 50 a 0,207 80 dojde k vybudování vsakovací jámy v pravém silničním příkopu (ve směru staničení). Vsakovací jámy jsou navrženy o rozměru 1,5 x 3,0 m a hloubce 1,5 m. Vsakovací jámy budou vysypány štěrkodrtí frakce 32–63, která bude obalena filtrační geotextilií, na které bude umístěna filtrační vrstva kameniva tl. 0,15 m, frakce 8-16.

SO 102 Extravilán km 0,290 00 – 1,391 00 + 102.1 Napojení na komunikaci + SO 102.2 Propustky

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

ŘŘP2 km 0,502 35 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 600

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 600, délky 9,50 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 600 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 600, délky 9,50 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 4,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtok a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

ŘŘP3 km 0,896 85 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400.

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 600, délky 10,40 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 600 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 600, délky 10,40 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,75 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Obsyp trouby propustu bude proveden v šíři min. 0,30 m (na bocích a nad troubou). Pro zásyp bude použit hutněný štěrkopískový zásyp z nenamrzavého, nesoudržného materiálu široké frakce 0–22 mm s maximálním podílem jemnozrnných částic (<0,063 m) menším než 5,0 % z celkového objemu (štěrkopísek min. třídy B dle ČSN 72 1512). Obsyp bude proveden hutněný po vrstvách tl. max. 0,15 m na míru zhutnění odpovídající min. 98 % PS standardní do výšky min. 0,30 m nad horní hranu trouby.

Ostatní zásypy budou provedeny ze zemin vhodných pro budování násypů dle ČSN 73 6133 a budou provedeny tak, jak je zakresleno ve výkresové dokumentaci. Hutnění bude provedeno po vrstvách tl. max. 0,30 m. Povrch tohoto zásypu bude proveden do příčného sklonu zemní pláně pod vozovkou směrem k podélným odvodňovacím zařízením. Na povrchu vrstvy je požadována min. hodnota modulu přetvárnosti, a to dle požadavků TP 170 pro navrženou skladbu konstrukce vozovky.

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

PŘP4 km 1,060 00

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400, délky 9,25 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 9,25 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 1,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Místo záasy bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

Od km 1,208 50 na pravé straně komunikace ve směru staničení bude místo nezpevněné krajnice proveden dlážděný rigol v délce 42,7 m. Rigol bude proveden dle listu VL1 42-02, 01/2022 číslo 2. Rigol se bude skládat z 5-ti linky z žulové kostky drobné s příčným spádem 10% a betonové silniční obruby (150/250/1000 mm).

PŘP5 km 1,318 00 dojde k odstranění stávajícího propustku z betonové trouby DN 400

Nově bude příčný propustek vybudován s šikmými čely pod úhlem min. 45° včetně nové plastové trouby SN 12, DN 400, délky 8,60 m.

Nová plastová trouba SN 12 DN 400 příčného propustku bude uložena do betonového lůžka C 20/25-XF3 v tl. 150 mm. Dno rýhy bude tvořeno podkladním betonem C12/15 – XO v tl. 100 mm. Před položením podkladního betonu bude dno rýhy řádně zhutněno. Zhutnění musí odpovídat hodnotě min. 88 % Standardní Proctorovy hustoty (pro pojezd středně těžkými mechanismy typu LKW 12 nebo SLW 30 min. 90 %, popř. 92 %, pro těžké mechanismy typu SLW 60 min. 95 %).

Konstrukce propustku bude tvořena plastovou troubou SN 12, DN 400, délky 8,60 m v patě. Trouba bude uložena do podélného sklonu 5,0 %. Na vtokové a výtokové straně bude trouba tvarově upravena seříznutím. Místo záasy bude provedeno obetonování z betonu C20/25-XF3 v tl. 150 mm s vloženou kari sítí prům. R8 100x100. Betonová deska bude v celé délce propustku a její šířka je navržena min. 1,20 m

Na vtoku a výtoku bude provedeno zpevnění kamennou dlažbou tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm z betonu C30/37 – XF4, XD3. Veškerá kamenná dlažba bude vyspárována a to betonem C30/37 – XF4, XD3, případně speciální sanační maltou odpovídajících vlastností. V předepsaných polohách jsou navrženy betonové stabilizační prahy z betonu C30/37 – XF3, XC4 o min. rozměrech 0,30/0,50 m zajišťující kamennou dlažbou. Spád koryta na výtoku bude napojen na stávající okolní terén.

SO 103 Intravilán km 1,391 00 – 1,810 00 + 103.1 Napojení na komunikaci

Odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem povrchu do volného terénu a stávajících uličních vpustí v obci Rodov.

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

d) Vodohospodářské řešení vodního díla apod.

Není navrhováno.

B.9 OCHRANA OBYVATELSTVA

a) Způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozící nebo nastalou mimořádnou událostí

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

b) Způsob zajištění ukrytí obyvatelstva

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

c) Způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

d) Způsob zajištění ochrany před povodněmi

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

e) Způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

f) Způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti

S ohledem na charakter stavby není řešeno.

g) Řešení ochrany obyvatelstva z hlediska osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace

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 ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a zákona 283/2021 Sb.

B.10 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna.

b) Odvodnění staveniště, převádění vody - návaznost na povodňový plán stavby

Odvodnění staveniště bude pomocí příčných a podélných sklonů na stávající terén. Stavba se nenachází v záplavovém území.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit, bude-li třeba, přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby stavba mohla být řádně a bezpečně prováděna. Bude napojena na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

Přístup na stavbu bude možný ze silnice I. třídy I/33 u obce Trotina, nebo ze silnice III. třídy III/3089 z obce Rodov.

d) Úpravy pro přístupnost a bezbariérové užívání - oplocení staveniště ve vztahu k pochozím plochám, zabezpečení výkopů proti pádu, přístupy k pozemkům a objektům, obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace včetně dočasných přechodů a míst pro přecházení, náhrada za zábor vyhrazených parkovacích stání a obchozích tras

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 ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a zákona 283/2021 Sb.

e) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky včetně omezení negativních vlivů

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 požárními zařízeními.

f) Ochrana okolí staveniště před negativními vlivy provádění stavby

Bude zamezeno vjezdu na staveniště. Přičemž toto bude oploceno mobilními zábranami. Stavba nevyžaduje asanace a demolice budov.

V rámci stavby dojde ke kácení 8 ks stromů, odstranění náletových dřevin a keřů ze silničních příkopů + prořez stávajících stromů.

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 požárními zařízeními.

Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace apod. Projektová dokumentace toto neřeší – je plně v kompetenci dodavatele.

g) Požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin

Asanace a odstranění staveb se s ohledem na charakter stavby nepředpokládá.

Oprava komunikace spočívá u **SO 101** k odfrézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm, případné opravě podkladní asfaltové vrstvy a opětovného nabalení obrusné vrstvy v tl. 40 mm. U **SO 102** dojde k frézování obrusné asfaltové vrstvy v tl. 30 mm, případné sanaci podkladních vrstev a zesílení původní konstrukce vozovky nabalením nové podkladní a obrusné asfaltové vrstvy v tl. 60 mm a tl. 40 mm. U **SO 103** dojde k odfrézování stávající obrusné vrstvy v tl. 40 mm, případné opravě podkladní asfaltové vrstvy a opětovného nabalení brusné asfaltové vrstvy v tl. 40 mm. Dále dojde v řešeném úseku komunikace k reprofilaci silničních příkopů, kompletní opravě stávajících příčných a podílných propustků, výměně svislého dopravního značení, provedení nového vodorovného dopravního značení s doplněním nových směrových sloupků, vykácení 8 ks stromů, odstranění náletových dřevin a keřů ze silničních příkopů + prořez stávajících stromů.

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 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle této normy bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. vypořádávaným dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).

h) *Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště*

Staveniště bude uspořádáno a zařízení, dle ČSN a TKP v době výstavby. Před zahájením výstavby bude zařízení staveniště dle potřeb zhotovitele (závisí na zvoleném druhu technologie a způsobu výstavby). Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace apod

Po dokončení stavby bude provedeno porovnání stavu. Případné vzniklé škody a poruchy budou odstraněny na náklady zhotovitele stavby. Plochy dočasného záboru použité v průběhu výstavby objektů budou po dokončení uvedeny do původního stavu. Stavba si vyžádá dočasný a trvalý zábor pozemků v daném katastrálním území, uvedených v příloze C.2.2 Situační výkres záborů.

i) *Produkce odpadů a druhotných surovin při stavbě - množství, druhy a kategorie odpadů a surovin, předcházení vzniku odpadů a způsob jejich třídění pro další využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, jejich odstranění atd.*

V rámci realizace stavby vzniknou odpady. Odpadní stavební materiály a prvky budou vyříděny podle povahy a buď odvezeny na skládku stavební sutě, nebo k recyklaci. Veškerý odpad ze stavební činnosti při realizaci stavby bude důkladně zařazen podle druhu a kategorie dle zák. č. 541/2020 Sb. zákon o odpadech, bude vyříděn a odstraněn odpovídajícím vhodným způsobem. Odpad bude předán a následně likvidován pouze oprávněnou osobou k odpadům dle jejich povahy. Původce odpadu vyřídí odpad tak, aby bylo možné jeho maximální množství předat k recyklaci. Materiálové využití odpadů má dle zákona č. 541/2020 Sb. (zákon o odpadech) přednost před jejich likvidací. Čistý stavební odpad bude předán k recyklaci v plném rozsahu. Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. Po dobu výstavby je za původce odpadu ve smyslu zákona považován dodavatel stavby. Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit jejich zneškodnění. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného úřadu (zákon č. 541/2020 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 273/2021 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Zatřídění odpadu, který bude při výstavbě vznikat dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. o Katalogu odpadů

- zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech.

Kód druhu	Název druhu	Popis odpadu
01 04 13	Odpady z řezání a broušení kamene neuveden pod číslem 01 04 07	Žulové kostky
02 01 99	Odpady jinak blíže neurčené	Odpad při odstranění náletové zeleně
17 01 01	Beton	Betonové prefabrikáty stávajícího stavu (betonové obruby, betonová dlažba)
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	Při frézování vozovky
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17.03.01	Při frézování vozovky
17 04	Kovy (včetně jejich slitin)	Svislé dopravní značky Mříže UV
17 05	Zemina, kamení, vytěžená jalová hornina a hlšina	Zemina při výkopu u příčných propustků, reprofilace silničních příkopů

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

Vlastnictví konstrukčních vrstev komunikace je dle zákona připisováno majiteli příslušné komunikace – Královéhradecký kraj.

Předpokládá se následující způsob odstranění nebo využití odpadu ze stavební činnosti:

- Vytěžená zemina a kamení budou odváženy na řízenou skládku a budou posouzeny pro vhodnost na opětovné použití.

j) *Bilance zemních prací podle tříd těžitelnosti nebo podle vhodnost použití, požadavky na přísun nebo deponie zemín*

Bilance zemních prací: vzhledem k charakteru stavby a zvolené technologii opravy bude bilance zemních prací minimální. Zemní práce budou spočívat ve výkopech v rámci sanace konstrukčních vrstev komunikace, reprofilace silničních příkopů a kompletní obnově příčných propustků pod komunikací. Přebytková zemina bude odvážena na skládku. Dodavatel stavby si zajistí sám místa pro deponii materiálu, zařízení staveniště, parkování mechanizace apod. Nakupované materiály budou použity v případě lokálních sanací a nových konstrukčních vrstev komunikace.

k) *Ochrana životního prostředí při výstavbě - popis přítomnosti nebezpečných látek při výstavbě, popis opatření proti kontaminaci materiálů, stavby a jejího okolí, opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí včetně opatření proti prašnosti, nežádoucím účinkům venkovního*

osvětlení v noční době, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti, opatření při nakládání s azbestem a ochrana dřevin

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.

Nakládání s odpady bude dle zákona č. 541/2020 Sb. "Zákon o odpadech". Odpady, které budou vznikat v průběhu výstavby, budou přechodně shromažďovány na určených místech (plochách), odděleně podle svého druhu.

Zhotovitel stavby je povinen řídit se ustanovením zákona 201/2012 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 čištěny;
- 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.

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, 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:

c) 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;

d) technická opatření

- stacionární zdroje hluku budou, pokud možno umístěny co možná nejdále od okolních obytných domů;
- kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem

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).

V případě stavebních prací v blízkosti stávajících dřevin rostoucích mimo les musí být prováděny tak, aby tyto dřeviny nebyly poškozeny včetně kořenového systému, minimálně 2,0 m od paty kmene stromů v souladu s ČSN 83 9061 technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zároveň podle těchto norem bude provedena ochrana kmene stromů po dobu stavby (např. dřevěným bedněním kmene min. do výšky 2 m).

Při výkopových pracích v blízkosti stromů do 2,5 m, budou práce provedeny ručně. Při hloubení výkopů nesmí být porušeny kořeny o průměru větším než 2 cm, jestliže to bude nezbytné nutné, tak je potřeba kořeny ostře přetnout a místa řezu zahladit. Kořeny je nutné chránit před vysycháním a před účinky mrazu. V kořenové zóně stromu nesmí být pokládány žádné kryty pokrývající povrch půdy.

Ochrana živočichů není uvažována.

Stavbou není vyvolán vznik znečištění vod, a tím negativní vliv na vodní toky a vodní zdroje.

I) Požární bezpečnost a zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Navrhovaná stavba bude realizována běžnými technologickými postupy. Při provádění stavby je třeba se řídit všeobecně platnými bezpečnostními předpisy pro ochranu zdraví při práci a učinit všechna dostupná opatření nutná pro ochranu pracovníků stavby.

Prostor staveniště ohraničený oplocením pozemku bude označen a ohraničen tak, aby byl zamezen vstup nepovolaných osob, stejně tak bude ohraničen prostor pro výkopy technologických zařízení.

Při realizaci objektu je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a Ochrany zdraví při práci.

Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.

Zákon č. 262/2006 Sb. – Zákoník práce v platném znění

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích

Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., kterým se stanoví způsob, evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky

Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci v úplném znění

Zákon č. 133/1985 Sb. o požární ochraně v úplném znění – **zákon č. 67/2001 Sb.**

Vyhláška č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

Zákon č. 541/2020 o odpadech ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 101/2005 Sb. o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí

Zákon č. 22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky o změně a doplnění některých zákonů

Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

Nařízení vlády 163/2002 Sb. technické požadavky na vybrané stavební výrobky

Zákon č. 100/2013 Sb. o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 390/2021 Sb., o bližších podmínkách poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků

Nařízení vlády č. 63/2018 Sb., o zrušení některých nařízení vlády v oblasti technických požadavků na výrobky.

Nařízení vlády č. 375/2017 Sb., o vzhledu, umístění a provedení bezpečnostních značek a značení a zavedení signálů

VYHLÁŠKA č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení.

Vyhláška č. 192/2005 Sb., kterou se mění vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění pozdějších

předpisů

Zákon č. 250/2021 Sb., o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení a o změně souvisejících zákonů

Zákon č. 320/2015 Sb., o Hasičském záchranném sboru České republiky a o změně některých zákonů (zákon o hasičském záchranném sboru)

Zákon č. 372/2011 Sb., o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování (zákon o zdravotních službách)

Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví ve znění pozd. předpisů

Nařízení vlády č. 68/2010 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci

Vyhláška č. 107/2013 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů, podmínky odběru biologického materiálu pro provádění biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.

Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci

Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí

Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky

Vyhláška č. 77/1965 Sb., o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů

Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce ve znění pozdějších předpisů (230/2006 Sb.)

Nařízení vlády č. 219/2016 Sb., kterou se určují vyhrazená tlaková zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti, v platném znění.

Zákon č. 250/2021 Sb., o bezpečnosti práce v souvislosti s provozem vyhrazených technických zařízení a o změně souvisejících zákonů

VYHLÁŠKA č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci)

VYHLÁŠKA 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách

Vyhláška č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách staveb

Zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických přípravcích, v platném znění.

Všichni pracovníci zhotovitele budou prokazatelně seznámeni s těmito pravidly,

technologickým předpisem provádění prací i návody k obsluze používaných zařízení.

Všichni zúčastnění pracovníci musí používat předepsané osobní ochranné pracovní prostředky podle směrnice dodavatele vypracované na základě nařízení vlády č. 390/2002 Sb.

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

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

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

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

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

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

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

- udržování pořádku a čistoty na staveništi,
- uspořádání staveniště podle příslušné dokumentace,
- umístění pracoviště, jeho dostupnost, stanovení komunikací nebo prostoru pro příchod a pohyb fyzických osob, výrobních a pracovních prostředků a zařízení,
- zajištění požadavků na manipulaci s materiálem,
- předcházení zdravotním rizikům při práci s břemeny,
- provádění kontroly před prvním použitím, během používání, při údržbě a pravidelném provádění kontrol strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí během používání s cílem odstranit nedostatky, které by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost a ochranu zdraví,
- splnění požadavků na odbornou způsobilost fyzických osob konajících práce na staveništi,
- určení a úprava ploch pro uskladnění, zejména nebezpečných látek, přípravků a materiálů,
- splnění podmínek pro odstraňování a odvoz nebezpečných odpadů,
- uskladňování, manipulace, odstraňování a odvoz odpadu a zbytků materiálů,
- přizpůsobování času potřebného na jednotlivé práce nebo jejich etapy podle skutečného postupu prací,
- předcházení ohrožení života a zdraví fyzických osob, které se s vědomím zaměstnavatele mohou zdržovat na staveništi,
- zajištění spolupráce s jinými osobami,
- předcházení rizikům vzájemného působení činností prováděných na staveništi nebo v jeho těsné blízkosti,
- vedení evidence přítomnosti zaměstnanců a dalších fyzických osob na staveništi, které mu bylo předáno,
- přijetí odpovídajících opatření, pokud budou na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující zaměstnance ohrožení života nebo poškození zdraví,
- dodržování bližších minimálních požadavků na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích stanovených prováděcím právním předpisem.

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

m) *Objízdné a náhradní trasy: požadavky a provedení, požadavky na výluky provozu drážní dopravy a výluky jiné veřejné dopravy*

Stavba bude prováděna za plné uzavírky. Objízdná trasa pro osobní a nákladní automobily je vedena následovně: Trotina – Smiřice – Rodov, délka objízdné trasy je 4,6 km. Silnice III. třídy III/308 13 není obsluhována dálkovou ani linkovou autobusovou dopravou. Délka plné uzavírky se předpokládá cca 2 měsíce.

n) *Zvláštní podmínky a požadavky na realizační podmínky, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem,*

vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě, požadavky na přebírky základových spár a plání apod.

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy, dálnice a vysokého elektrického napětí.

o) Limity pro užití výškové mechanizace a opatření ve vztahu k vizuálnímu značení výškových překážek leteckého provozu podle jiného právního předpisu

Není součástí dokumentace

p) Předpokládaný postup výstavby v členění na etapy a časový plán dokládající (technicky a technologicky) reálné doby výstavby

Výstavba není rozdělena na etapy. Harmonogram výstavby bude provádět zhotovitel stavby.

q) Požadavky na postupné uvádění staveb do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky

Předčasné užívání stavby před jejím úplným dokončením je možné, pokud to nemá podstatný vliv na užitelnost stavby, neohroží to bezpečnost a zdraví osob nebo zvířat anebo životního prostředí. Přesný postup je odvislý od technologických postupů a harmonogramu zhotovitele stavby a vždy po dohodě se stavebníkem, stavebním úřadem.

r) Dočasné stavby

Není součástí dokumentace

s) Návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Na kontrolních prohlídkách stavby budou kontrolovány veškeré dílčí technologické postupy ve fázi realizace i dokončení u všech jednotlivých stavebních objektů stavby.

Kontrolní činnost bude při realizaci stavby prováděna zejména v těchto fázích:

- při předání staveniště
- po provedení terénních přípravných prací
- po provedení odstranění zpevněných vrstev – dlažba, beton, podkladní vrstvy – sanace
- po provedení výměny podloží
- při kontrole dotčených inženýrských sítí po jejich odhalení za přítomnosti jejich správců
- po zhotovení podkladních konstrukcí
- po osazení obrub
- před kladením povrchových vrstev
- po kladení povrchových vrstev
- po osazení dopravního značení
- před převzetím stavby
- nahodilé kontroly koordinace dopravy spolu se stavbou

Přesný časový plán návrhu kontrolních prohlídek stavby bude zpracován po dohodě mezi investorem a dodavatelem stavby v době, kdy bude znám konkrétní termín stavby a vybrán dodavatel stavby.

Termíny kontrolních prohlídek stavby budou určeny na základě časového harmonogramu stavebních prací, kterou předloží vybraný zhotovitel stavby zástupci investora a stavebnímu dozoru.

Vypracovala: Bc. Lenka Ledvinková
Prodin a.s.
K Vápence 2745
530 02 Pardubice
+420 725 601 941

V Pardubicích, duben 2025