



VYPRACOVAL : ING A.DEJMEK 	ZODP. PROJEKT. : ING A.DEJMEK 		ZAKÁZKOVÉ Č: 1120	STRADA HK spol.s r.o. PROJEKCE DOPRAVNÍCH STAVEB HRADEC KRÁLOVÉ	
OBEC : KRÁLOVA LHOTA - BOHUSLAVICE OKRES: RYCHNOV N. K. , NÁCHOD				FORMÁT :	
OBJEDNATEL: KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ				DATUM :	10/2023
AKCE : II/308 KRÁLOVA LHOTA - BOHUSLAVICE				ÚČEL :	PDPS
				MĚŘÍTKO:	
				Čís.PŘÍLOHY	SOUPRAVA :
PŘÍLOHA : SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				B.	

Obsah:

B.1	Popis území stavby.....	2
B.2	Celkový popis stavby.....	5
B.3	Připojení na technickou infrastrukturu.....	18
B.4	Dopravní řešení.....	18
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	18
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	19
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	20
B.8	Zásady organizace výstavby.....	20
B.9	Celkové vodohospodářské řešení.....	23

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Silnice II/308 vede z Hradce Králové do Nového Města nad Metují. Je dlouhá 28 km a prochází třemi okresy – Hradec Králové, Rychnov nad Kněžnou a Náchod. Stavba se nachází jak v extravilánu, tak v intravilánu obcí Králova Lhota, Rohenice a Bohuslavice. Součástí opravovaného úseku je i úprava stávající okružní křižovatky se sil. III/30815. Stavba se nachází na stávajících silničních pozemcích. Směrové vedení silnice II/308 zůstává zachováno. Niveleta vozovky je v obcích zachována, mimo zastavěnou část dochází k navýšení o 60 – 100 mm na základě navržené technologie opravy vozovky.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územními plány obcí.

c) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Soudržné zeminy jsou tuhé až pevné. Všechny zemní práce budou prováděny výhradně v zeminách a horninách dle ČSN 73 6133 s třídou těžitelnosti I. Zájmové území trasy se nenachází v oblasti chráněných ložiskových území (CHLÚ) ani registrovaných ložisek či oblastí se schválenými dobývacími prostory vyhrazených, případně nevyhrazených nerostů. Celá stavba se nachází v oblasti přirozené akumulace vod – CHOPAV – Východočeská křída.

d) výčet a závěry provedených průzkumů

Dendrologický průzkum:

Na základě tohoto průzkumu byly stanoveny počty a druhy kácených stromů.

Diagnostika vozovky:

Diagnostický průzkum vozovky na vybraném úseku silnice II/303 spočíval v měření průhybů a posouzení únosnosti vozovky, jádrových vývrtech, vrtaných sondách a rozborech asfaltové směsi a podloží zeminy a stanovení množství PAU. Posouzení parametrů vozovky je provedeno podle technických podmínek TP87. Byly stanoveny výstupní parametry k hodnocení konstrukce vozovky a byl předložen návrh oprav vozovky.

Na základě sčítání dopravy z roku 2016 (sčítací úsek 5-3358 – 828 TNV) a 2020 (735 TNV) dle TP 170 odpovídá sil. II/308 návrhové úrovni porušení vozovky D1.

Porovnáním údajů o dopravním zatížení v tab.2 TP 170, odpovídá TDZ III. Podloží vozovky bylo zařazeno do třídy P III.

Navržená konstrukce vozovky: D1-N-1-PIII:

ACO 11+, 50/70, tl. 40 mm	ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121
ACL 16+, 50/70, tl. 60 mm	ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121
ACP 16+, 50/70, tl. 50 mm	ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

MZK, tl. 170 mm
ŠD_a, 0/63, tl. 250 mm

ČSN EN 13242
ČSN EN 13 285, ČSN 73 6126-1

Na základě vyhodnocení zjištěných poruch a DGN byl zvolen níže uvedený způsob opravy pro jednotlivé úseky.

Na základě stanoveného celkového množství PAU jsou podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. směsi z ohrusné vrstvy klasifikovány u 3 vzorků jako třída ZAS-T1 a u 1 vzorku jako ZAS-T3, směsi z ložní vrstvy jsou klasifikovány u 2 vzorků jako třída ZAS-T1, u 1 vzorku jako ZAS-T2 a u 1 vzorku jako ZAS-T3, směsi z 1. podkladní vrstvy jsou klasifikovány u 2 vzorků jako třída ZAS-T1 a u 1 vzorku jako třída ZAS-T4 s překročením povoleného obsahu benzo(a)pyrenu a směsi z 2. a 3. podkladní vrstvy jsou klasifikovány jako třída ZAS-T2.

Frézované vrstvy jsou klasifikovány v rozmezí třídy ZAS-T1 až ZAS-T3.

e) ochrana území podle jiných předpisů

Záměrem stavby nejsou dotčeny významné krajinné prvky dle zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění. Poblíž komunikace II/308 v prostoru Roheniček se nachází regionální centra „Zbytka“ (RBC 1918) a „Tuří“ (RBC 517). Navrhovaná stavba svým charakterem akceptuje podmínky pro činnosti v tomto území. Stavba respektuje zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Přímo v trase a jejím nejbližším okolí se nenachází žádné aktivní sesuvné území ani jednotlivé sesuvy.

V prostoru stavby se nenachází žádné památkově chráněné objekty.

Stavba kříží popř. probíhá v těsném souběhu s nadzemními vedeními NN a VN (ČEZ Distribuce), VO (Obec Králova Lhota) a spojových kabelů (CETIN, a.s.), dále podzemními vedeními kabelů SEK (CETIN, a.s.), kabelů NN, VN (ČEZ Distribuce) a VO (obce Rohozná a Bohuslavice), vodovody (VAK Hradec Králové a Náchod), kanalizace (obce) a plynovody (GasNet), popř. zasahuje i do jejich ochranných pásem. V prostoru železničního přejezdu v Bohuslavicích probíhají kabelová vedení ve správě NN-SŽDC, SSZT a Telematika.

ochranné pásmo závěsného kab. vedení.....	1 m
ochranné pásmo vodiče 1 kV-35 kV bez izolace.....	7 m
ochranné pásmo kabelu VN do 35 kV.....	1 m
ochranné pásmo kabelu NN.....	1 m
ochranné pásmo plynu.....	1 m
ochranné pásmo spoj. kabelů.....	1,5 m
ochranné pásmo vodovodu a kanalizace.....	1,5 m

Trasy kabelových vedení VO v obcích nebyly dohledány. Obdobně nebyly dohledány obecní kanalizace.

Před zahájením stavebních prací musí být jednotlivé inženýrské sítě vytyčeny, popř. dohledány.

f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovaná území apod.

Stavba se nenachází v záplavovém území. V zájmovém území ani blízkém okolí nabyla dle registru poddolovaných území Geofondu hlubinným způsobem těžena žádná ložiska nerostných surovin.

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

Stavba bude realizována na pozemcích stávající komunikace.

Stavba nevyvolá změnu dopravní infrastruktury. Stavba nemá vliv na okolní stavby a pozemky. Stávající vjezdy na okolní pozemky zůstávají zachovány.

Stavbou nebudou zhoršeny odtokové poměry okolních pozemků.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

K demolicím nedochází.

V prostoru okružní křižovatky, z důvodu rozšíření okružního jízdního pásu na úkor středového ostrova a úpravy poloměrů vjezdových a výjezdových větví, dojde k odstranění částí okrasných keřů. Kácení dřevin je navrženo v extravilánu na základě dendrologického průzkumu. Jedná se o mrtvé stromy či s ubývajícím vitalitou. Celkem je navrženo ke kácení 25 ks stromů. Náhradní výsadba není požadována.

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

Stavbou nejsou dotčeny pozemky zemědělského půdního fondu ani pozemky určené k plnění funkce lesa.

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

Napojení silnic II. třídy, III. tříd a místních komunikací zůstává zachováno.

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

Nejsou známy žádné související stavby a investice.

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

Seznam pozemků včetně hodnot záborů je uveden v příloze **G. – záborový elaborát.**

m) seznam pozemků na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Nově vznikne ochranné pásmo kabelu veřejného osvětlení na pozemku p.č. 6137/11 v KÚ České Meziříčí z důvodu posunu stávajícího sloupu veřejného osvětlení, viz příloha **G. – záborový elaborát.**

n) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Nejsou

o) možnost napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz bod j)

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Jedná se o rekonstrukci silnice II. třídy, která je v současné době v nevyhovujícím (až havarijním) stavu. Vozovka vykazuje množství poruch, zejména hloubkové koroze, mozaikové a síťové trhliny, trhliny podélné, trhliny příčné – úzké, široké i rozvětvené a plošné deformace vozovky. V průtahu obce Králova Lhota nebyly zřejmě při rekonstrukci vozovky silnice II/308 provedeny okrajové sanace vč. podloží. Na základě diagnostiky vozovky bylo provedeno hodnocení únosnosti asfaltové vozovky dle TP 87 stupněm **4 – nevyhovující**, resp. **5 – havarijní stav**.

Mnohé stávající autobusové zastávky nesplňují ČSN 73 6425-1 „Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště“ svou šířkou či v délce vyřazovacích a zařazovacích pruhů.

Stávající jednopruhá okružní křižovatka nesplňuje TP 135, a to zejména v šířce okružního jízdního pásu (stáv. stav – 4,5 m)

V obcích Králova Lhota, Rohenice a Bohuslavice je vozovka upnuta do silničních betonových obrubníků s doplněním o bet. vodící proužky š. 0,25 m. V obci Rohenice a částečně i v obci Bohuslavice jsou betonové obrubníky degradovány a jsou navrženy k výměně.

Na stavbě se nenachází konstrukční prvky podléhající statickým výpočtům.

b) účel užívání stavby

Stávající komunikace II. třídy spojující Hradec Králové s Novým Městem nad Metují.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

Výjimky z technických požadavků ani odchylné řešení z platných předpisů a norem nejsou.

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

Podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů jsou zohledněny ve všech přílohách této dokumentace.

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

Šířkové a směrové parametry navržené stavební úpravy vycházejí ze stávajících poměrů a navazují na sousední objekty, křižovatky, sjezdy a přilehlé místní komunikace. Z tohoto hlediska nedojde k zásadní změně rozsahu komunikací a zpevněných ploch oproti stávajícímu uspořádání.

Komunikace je navržena pro návrhovou rychlost 60 km/h. Začátek stavby je v km 0,000 (provozní staničení – 14,176 km) a konec stavby je v km 7,442 (provozní staničení – 21,618 km) na pracovní spáře před křižovatkou se sil. II/304. Celková délka stavby je 7,442 km. Šířka jízdních pruhů na silnici II/308 je navržena v šířce 3,0 m. Okružní pás JOK je navržen v šířce 6,0 m, pojížděný železobetonový prstenec v šířce 2,0 m. Šířka vjezdů a výjezdů je proměnná. Poloměry výjezdových větví jsou 20-25 m, poloměry vjezdových větví jsou 15-25 m. Vjezdy a výjezdy jsou odděleny zvýšenými směrovacími ostrůvky (mimo větve sil. III/30815 ve směru na Jasennou).

Konstrukce vozovky byla navržena na základě celostátního sčítání z roku 2016 (sčítací úsek 5-3358, TNV – 828 voz) a je uvedena v kapitole B.1.d.

Stavba vyvolá změny v technické infrastruktuře v prostoru upravované okružní křižovatky, kde je navržen posun sloupu VO, vč. přeložky (stranové) částí kabelového vedení VO.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Není

h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby materiálů a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Na stavbě bude třeba : štěrkodrt'	cca 3500 m ³
MZK	cca 960 m ³
živičné vrstvy	cca 6400 m ³

Na stavbě se nepředpokládají nebezpečné odpady. Na stavbě bude vytěženo cca 9100 m³ zeminy (sanace, čištění příkopů a krajnic), která bude odvezena na řízené skládky. Degradované betonové obrubníky, vodící proužky a čela propustků atd budou odstraněny - cca 140 m³. Tento odpad bude uložen na řízenou skládku. Odfrézovaný materiál bude v předpokládaném množství cca 4000 m³. Svislé dopravní značení a sloupky budou odkoupeny za cenu šrotu.

i) základní předpoklad výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Zahájení stavby je uvažováno v roce 2025. Předpokládaná lhůta výstavby je 2 roky. Předpoklad uvedení do provozu je konec roku 2027.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu

Nejsou

k) orientační náklady stavby

SO 101 – Komunikace km 0,000 – 1,650.....	30.100.000,-
SO 102 – Komunikace km 1,650 – 1,800.....	8.100.000,-

SO 103 – Komunikace km 1,800 – 3,420.....	16.200.000,-
SO 104 – Komunikace km 3,420 – 7,442.....	45.900.000,-
SO 180 – DIO	15.000.000,-

Celkem	115.300.000,-
DPH 21%	24.213.000,-

Orientační cena s DPH	139.513.000,-
-----------------------	---------------

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Prostorové uspořádání komunikace vychází ze stávající dispozice území.

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

Neřešeno – jedná se o liniovou stavbu

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ní působící nemělo za následek poškození stavby

Pro řazení a číslování je použito základní členění na objekty.

SO 101 – Komunikace km 0,000 – 1,650	(investor Královéhradecký kraj)
SO 102 – Komunikace km 1,650 – 1,800	(investor Královéhradecký kraj)
SO 103 – Komunikace km 1,800 – 3,420	(investor Královéhradecký kraj)
SO 104 – Komunikace km 3,420 – 7,442	(investor Královéhradecký kraj)
SO 180 – DIO	(investor Královéhradecký kraj)

K rozdělení na stavební objekty bylo přistoupeno z důvodu objízdných tras a nutnosti uvedení částí komunikace do předčasného užívání.

Návrh oprav vozovky vychází ze zprávy č. 0821 V205035 – Diagnostika vozovky a návrh opravy na vybraném úseku silnice II/308, zpracované f. IMOS Brno, a.s. v roce 2020.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Vzhledem k rozsahu stavby není uvažováno s nároky na jednotlivé druhy energie.

c) celková spotřeba vody

Při provozu stavby nevzniká potřeba vody. Výroba betonových směsí a asfaltových směsí bude prováděna v centrálních výrobnách

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

Odfrezované asfaltové hmoty odkoupí zhotovitel pro další využití (viz PAU – ZAS-T1-T3). Vybourané hmoty a odtěžený materiál bude odvezen na určené skládky. Kovový odpad (dopravní značky atd.) bude odkoupen za cenu šrotu. Nebezpečný odpad na stavbě nevzniká.

Nakládání s odpady vznikajícími na stavbě se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech.

Likvidace odpadů bude zajištěna zhotovitelem stavby v souladu se zákonem č.199/2019 Sb., vyhláškami 93/2016 Sb, 83/2016 Sb a jejich případ. novelami.

Předpokládané odpady vzniklé na stavbě:

- živičné konstrukce frézováním budou odkoupeny a odvezeny zhotovitelem stavby (kód odpadu -17 03 02 – asfaltové směsi neuvedené pod č. 17 03 01- kat. O)
- vybourané betonové konstrukce čel propustků budou uloženy na řízené skládky (kód odpadu 17 01 01 – beton – kat. O)
- čistění zemní krajnice – materiál bude uložen na řízené skládky (kód odpadu 17 05 04 – zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03- kat. O)
- dopr. značky vč sloupků budou odkoupeny zhotovitelem za cenu šrotu (kód odpadu 17 04 07 – směsné kovy – kat. O)

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

Nevznikají

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

a) zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby

Na trase se nenachází žádné chodecké přechody. Místa pro přecházení napříč silnicí III/30815 ve směru na Jasennou budou osazeny sníženými kamennými obrubníky s navýšením 20 mm a budou doplněny varovnými pásy šířky 0,4 m z reliéfní (hmatové) zámkové dlažby.

Nástupní plochy autobusových zastávek budou osazeny obrubníky s navýšením 160 mm. Nástupní hrany budou osazeny varovnými pásy o šířce 0,4 m z červené hladké zámkové dlažby. Signální pásy o šířce 0,8 m budou odsunuty o 0,8m od začátku varovných pásů a budou provedeny z reliéfní (hmatové) zámkové dlažby. Nově předlážděné nástupiště a navazující chodníky budou upnuty do záhonových obrubníků s navýšením o 60 mm (vodící linie). Navržená stavba respektuje ustanovení vyhlášky č. 398/2009 Sb.“ O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost provozu stavby po jejím dokončení zajišťuje zákon o veřejných komunikacích a vyhláška o provozu na silničních komunikacích.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

Vozovka vykazuje množství poruch, zejména hloubkové koroze, mozaikové a síťové trhliny, trhliny podélné, trhliny příčné – úzké, široké i rozvětvené a plošné deformace vozovky. V průtahu obce Králova Lhota nebyly zřejmě při rekonstrukci vozovky silnice II/308 provedeny okrajové sanace vč. podloží. Na základě diagnostiky vozovky bylo provedeno hodnocení únosnosti asfaltové vozovky dle TP 87 stupněm **4 – nevyhovující**, resp. **5 – havarijní stav**.

Mnohé stávající autobusové zastávky nesplňují ČSN 73 6425-1 „Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště“.

Stávající jednopruhová okružní křižovatka nesplňuje TP 135, a to zejména v šířce okružního jízdního pásu (stáv. stav – 4,5 m)

b) popis navrženého řešení

Předmětem řešení je vypracování projektové dokumentace ve stupni DUSP v rozsahu dle požadavků investora a ostatních zainteresovaných státních orgánů. Šířkové a směrové parametry navržené stavební úpravy vycházejí ze stávajících poměrů a navazují na sousední objekty, křižovatky, sjezdy i přilehlé komunikace. Při zpracování a projednávání PD bylo postupováno tak, aby majetková či jiná práva fyzických nebo právnických osob byla realizací stavby co nejméně dotčena, při dodržení požadovaných parametrů. Bude zabezpečen přístup na sousední pozemky.

Celková délka stavby je 7,442 km. Šířka jízdních pruhů na silnici II/308 je navržena v šířce 3,0 m. Okružní pás JOK je navržen v šířce 6,0 m, pojížděný železobetonový prstenec v šířce 2,0 m. Šířka vjezdů a výjezdů je proměnná. Poloměry výjezdových větví jsou 20-25 m, poloměry vjezdových větví jsou 15-25 m. Vjezdy a výjezdy jsou odděleny zvýšenými směrovacími ostrůvky (mimo větve sil. III/30815 ve směru na Jasennou).

Konstrukce vozovky byla navržena na základě celostátního sčítání z roku 2016 (sčítací úsek 5-3358, TNV – 828 voz) a je uvedena v kapitole B.1.d.

Návrh oprav vozovky vychází ze zprávy č. 0821 V205035 – Diagnostika vozovky a návrh opravy na vybraném úseku silnice II/308, zpracované f. IMOS Brno, a.s. v roce 2020 a je uveden samostatně pro jednotlivé stavební objekty.

Zdegradované obrubníky a betonové vodící proužky budou nahrazeny novými.

Odvodnění vozovky zůstává zachováno. Stávající příkopy, propustky napříč vozovkou a pod hospodářskými sjezdy budou pročištěny. V obci Rohenice a Bohuslavice bude provedena výměna uličních vpustí.

Po dokončení stavby budou osazeny nové svislé DZ a bude provedeno VDZ.

Objekty řady 100

SO 101 - Komunikace km 0,000 – 1,650

Na základě provedených kontrolních vývrtů a sond, rozsahu a druhu poruch, zatížení vozovky, požadované životnosti obnoveného krytu vozovky, byl s investorem stavby na základě provedené DGN dohodnut následující postup oprav v této části:

frézování celoplošné v tl. 110 mm

v km 0,100 – 1,340 sanace okrajů vozovky v š. 2,0 m

recyklace za studena RS CA, tl. 200 mm	TP 208
ložná vrstva ACL 16+, 50/70, tl. 70 mm	ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121
obrusná vrstva ACO 11+, 50/70, tl. 40 mm	ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

Délka stavebního objektu je 1,650 km, s celkovou plochou asf. vozovky 10900 m².

Směrově i výškově trasa silnice II/308 zůstává zachována. Bude odstraněna frézováním krytová a ložná vrstva v celkové tloušťce 110 mm ve stávajícím příčném sklonu. Následně budou odstraněny stávající betonové vodící proužky, které budou očištěny a připraveny pro následné použití. V km 0,100 – 1,340 budou provedeny hloubkové sanace v šířce 2,0 m po obou stranách vozovky s odtěžením podkladních vrstev v tl. 450 mm a následným přetěžením nevhodné podložní zeminy v tloušťce 500 mm. Na dno bude uložena separační netkaná geotextilie a na ní následně bude uložena sanační vrstva ze ŠD 63/125 v tl. 500 mm. Na tuto vrstvu bude položena podkladní vrstva z ŠD 0/63 v tl. 250 mm. Vrstva určená k následné recyklaci bude provedena z ŠD 0/32 v tl. 200 mm. Po provedené recyklaci budou zpětně osazeny vodící proužky a bude položena ložná a obrusná vrstva. Vzhledem ke zvolené technologii opravy se nepředpokládají úpravy plošných rozpadů či trhlin.

Součástí stavby je i rekonstrukce autobusových zastávek v obci Králova Lhota. Na stávající zastávce vlevo bude prodloužena délka vyřazovacího pruhu na úkor stávajícího chodníku. Nástupiště bude osazeno novými obrubníky 150/300/1000 s navýšením 160 mm od stávající vozovky, s doplněním o varovný a signální pás. Snížený vjezd (40 mm) k hasičské zbrojnici bude taktéž osazen varovným pásem z reliéfní zámkové dlažby. Z důvodu navýšení nástupiště dojde k předláždění stávajících navazujících ploch chodníků, vč. výškové úpravy podlahy čekárny. Předlážděné chodníky budou nově osazeny záhonovými obrubníky s navýšením 60 mm. Obdobně bude upravena plocha u pravostranné zastávky. Stávající degradované silniční obrubníky budou odstraněny a nahrazeny novými s navýšením 120 mm (v místě vjezdu 40 mm). Nástupiště bude opět osazeno obrubníky typu „Kasselský“. Chodník v celé délce nových obrubníků bude předlážděn a ukončen novým záhonovým obrubníkem s navýšením o 60 mm. Podlaha čekárny bude opět výškově upravena. Nástupní plocha bude osazena varovným a signálním pásem, obdobně bude varovným pásem osazen vjezd.

Součástí stavby je i rekonstrukce autobusových zastávek v Malém Meziříčí před okružní křižovatkou. Úprava zastávek spočívá v osazení nástupních ploch novými betonovými obrubníky 150/300/1000 s navýšením 160 mm od stávající vozovky, s doplněním o varovné a signální pásy. Z důvodu navýšení nástupiště dojde k nutnému předláždění stávajících ploch chodníků. Předlážděné chodníky budou nově osazeny záhonovými obrubníky s navýšením 60 mm. Úprava vlastních zálivů z žulové dlažby se nepředpokládá.

Na stávajících hospodářských sjezdech budou vybourána betonová čela, které budou nahrazeny nově seříznutými ve sklonu 1:2 s odlážděním dlažbou z lomového kamene. Nezpevněné HS budou vyasfaltovány v šířce 0,5 m, aby nedocházelo k odlomení okraje vozovky. Dále budou dosypány odfrézovaným materiálem.

Odvodnění SO 101 je provedeno stávajícími novými uličními vpustmi do stávající kanalizace. Mříže UV budou dle potřeby vyrovnány. Stávající příkopy, zatrubení hospodářských sjezdů a příčných propustků bude pročištěno. U propustku v km 1,421 bude provedena sanace říms a čel.

Napojení v ZÚ, KÚ a na rozjezdech MK, HS a navazujících asf. ploch bude proříznuto a opatřeno asfaltovou zálivkou. Na závěr bude provedeno nové VDZ a SDZ.

Součástí tohoto stavebního objektu je i úprava bypassu ve směru na České Meziříčí. Oprava bude provedena shodnou technologií.

SO 102 – Komunikace km 1,650 - 1,800

Na základě provedených kontrolních vývrtů a sond, rozsahu a druhu poruch, zatížení vozovky, požadované životnosti obnoveného krytu vozovky, byl s investorem stavby na základě provedené DGN dohodnut následující postup oprav v této části. Z důvodu většího namáhání okružní křižovatky jsou obrusná a ložní vrstva navrženy z asfaltů modifikovaných.

frézování celoplošné v tl. 150 mm

podkladní vrstva ACP 16+, 50/70, tl. 50 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

ložná vrstva ACL 16 +, PMB 45/80-65, tl. 60 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

obrusná vrstva ACO 11 +, PMB 45/80-65, tl. 40 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

Délka stavebního úseku je 0,150 km (silnice II/308), s celkovou plochou asf. vozovky 3210 m².

Směrově i výškově trasa silnice II/308 vč. části silnice III/30815 zůstává zachována. Bude odstraněna frézováním krytová, ložná a podkladní vrstva v celkové tloušťce 150 mm ve stávajícím příčném sklonu. V určených částech silnice III/30815 budou provedeny hloubkové sanace okraje vozovky v šířce 2,0 m s odtěžením podkladních vrstev v tl. 420 mm a následným přetěžením nevhodné podložní zeminy v tloušťce 500 mm. Na dno bude uložena separační netkaná geotextilie a na ní následně bude uložena sanační vrstva ze ŠD 63/125 v tl. 500 mm. Na tuto vrstvu bude položena podkladní vrstva z ŠD f. 0/63, tl. 250 mm a vrstva z MZK v tl. 170 mm. Po provedení sanací budou položeny nové živичné vrstvy (podkladní, ložná a obrusná vrstva). Vzhledem ke zvolené technologii se nepředpokládají úpravy plošných rozpadů či trhlín.

Součástí stavebního objektu je i úprava jednopruhové okružní křižovatky. Okružní pás JOK je navržen v šířce 6,0 m na úkor stávajícího prstence z žulové dlažby. Nově navržený pojízdný železobetonový prstenec v šířce 2,0 m je proveden na úkor středového ostrova. Šířka vjezdů a výjezdů je proměnná. Poloměry výjezdových větví jsou 20-25 m, poloměry vjezdových větví jsou 15-25 m. Vjezdy a výjezdy jsou odděleny zvýšenými směrovacími ostrůvky (mimo větve sil. III/30815 ve směru na Jasennou), které budou nahrazeny novými - pojízdnými. Stávající nevhodně umístěné betonové silniční obrubníky budou vybourány. Obvod okružní křižovatky bude upnut do žulových obrubníků 200/250 (OP4) s navýšením 120 mm. Na základě průjezdu směrodatného vozidla budou v některých částech provedeny úpravy nezpevněné krajnice. Ta bude ohraničena žulovými zkosenými obrubníky 200/250 s navýšením o 70 mm. Plocha určených pojízdných krajnic bude opatřena novou konstrukcí (vč. provedení sanační vrstvy v tl. 500 mm) a odlážděna dlažbou z velkých žulových kostek. V místě pro přecházení napříč silnicí III/30815 budou použity kamenné obrubníky 200/200 (OP5) s navýšením o 20 mm. Chodník bude doplněn o varovné pásy s reliéfní (hmatové) zámkové dlažby o šířce 400 mm.

Pojízdný prstenec bude od okružního jízdního pásu oddělen řezanými kamennými obrubníky 320/240 (OP1) s navýšením 50 mm. Pojízdný železobetonový prstenec je doplněn o paprskovitě umístěné žulové obrubníky 200/200 (OP5) s navýšením 30 mm.

Středový ostrov je oddělen kamenným obrubníkem 150/250 (OP6) s navýšením 150 mm. Odstranění stávajících okrasných dřevin bude provedeno v nutném rozsahu.

Směrové ostrůvky budou ohraničeny zkosenými kamennými obrubníky 200/250 (OP4) s navýšením 70 mm a budou odlážděny z velké žulové dlažby tl. 160 mm.

Obrubníky budou na pohledových stranách opracovány otryskáním. Všechny obrubníky budou uloženy do sedlového lože z betonu C 20/25n XF3 s masivní boční opěrrou.

Odvodnění tohoto stavebního objektu zůstává téměř beze změn. Vzhledem k osazení obrubníků na vjezdu od Rohenic bude nutné osadit uliční vpust, která bude vyústěna do stávajícího příkopu. Vzhledem k zpevnění části krajnice v rozjezdu České Meziříčí – Rohenice, bude nutné prodloužit zatrubení příkopu. Zatrubení bude provedeno rourou PP DN 400, SN 16. Nový vtok bude odlážděn dlažbou z lomového kamene. Stávající příkopy, zatrubení hospodářských sjezdů a příčných propustků bude pročištěno.

Napojení v ZÚ, KÚ a na rozjezdech navazujících asf. ploch bude proříznuto a opatřeno asfaltovou zálivkou.

Na závěr bude provedeno nové VDZ a SDZ. Velkoplošné tabule IS 9b zůstanou zachovány.

SO 103 - Komunikace km 1,800 – 3,420

Na základě provedených kontrolních vývrtů a sond, rozsahu a druhu poruch, zatížení vozovky, požadované životnosti obnoveného krytu vozovky, byl s investorem stavby na

základě provedené DGN dohodnut následující postup oprav v této části:

km 1,820 – 3,260

frézování celoplošné v tl. 50 mm

ložná vrstva ACL 16+, 50/70, tl. 70 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

obrusná vrstva ACO 11+, 50/70, tl. 40 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

km 3,280 – 3,420

frézování celoplošné v tl. 110 mm

sanace okrajů vozovky v š. 2,0 m

recyklace za studena RS CA, tl. 200 mm TP 208

ložná vrstva ACL 16+, 50/70, tl. 70 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

obrusná vrstva ACO 11+, 50/70, tl. 40 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

V km 1,800 – 1,820 a km 3,260 – 3,280 jsou přechodové úseky mezi jednotlivými technologiemi.

Délka stavebního úseku je 1,620 km (silnice II/308), s celkovou plochou vozovky 10570 m² a 185 m² plochy rozjezdu sil. III/30818 směr Slavětín.

Směrově trasa silnice II/308 zůstává zachována. V km 1,820 – 3,260 dochází k navýšení nivelety o 60 mm. V průtahu obcí Rohenice v km 3,280 – 3,240 zůstává niveleta zachována. V úseku km 1,820 – 3,260 bude odstraněna frézováním krytová vrstva v tloušťce 50 mm ve stávajícím příčném sklonu. Po odfrézování dojde k prohlídce odfrézovaného povrchu. V místě prokopírovaných lokálních poruch a příčných trhlin dojde k následnému frézování v tl. 50 mm a jejich opravám. V určených místech dojde k sanacím krajů vozovky v šířce 2,0 m, vč. výměny podloží v tl. 0,5 m. Po provedených opravách poruch bude provedena následná pokládka nové ložné a krytové vrstvy.

V km 3,280 – 3,420 bude odstraněna frézováním krytová a ložná vrstva v celkové tloušťce 110 mm ve stávajícím příčném sklonu. Následně budou odstraněny stávající degradované betonové silniční obrubníky a betonové vodící proužky, které budou uloženy na určených skládkách. V tomto úseku budou provedeny hloubkové sanace v šířce 2,0 m po obou stranách vozovky s odtěžením podkladních vrstev v tl. 450 mm a následným přetěžením nevhodné podložní zeminy v tloušťce 500 mm. Na dno bude uložena separační netkaná geotextilie a na ní následně bude uložena sanační vrstva ze ŠD 63/125 v tl. 500 mm. Na tuto vrstvu bude položena podkladní vrstva z ŠD 0/63 v tl. 250 mm. Vrstva určená k následné recyklaci bude provedena z ŠD 0/32 v tl. 200 mm. Po provedené recyklaci budou

osazeny nové betonové obrubníky a vodící proužky a bude položena ložná a obrusná vrstva. Navazující chodníky ze zámkové dlažby a vjezdy z žulové dlažby budou v nutném rozsahu předlážděny. Vzhledem ke zvolené technologii opravy se nepředpokládají v tomto úseku úpravy plošných rozpadů či trhlin.

Stávající hospodářské sjezdy provedené z betonových panelů budou očištěny od drnu a bude na nich provedena vyrovnávací vrstva z ACO 11+ v tl. 60 mm. Nezpevněné HS budou dosypány odfrézovaným materiálem.

Odvodnění SO 103 je provedeno stávajícími silničními příkopy, v obci Rohenice je odvodnění provedeno přes uliční vpusti do stávající kanalizace. Stávající příkopy a příčné propustky budou pročištěny. V km 2,600 – 2,700 jsou po obou stranách vozovky nefunkční příkopy. Vzhledem k nepropustnému materiálu nedochází v případě větších dešťových srážek k zasakování. Příkopy budou prohloubeny rýhou do hl. 1,0 m a budou zasypány propustným materiálem. V km 2,622 a 2,673 se nachází nefunkční poškozené propustky. Na nich budou vybourány betonová čela, bude prověřen jejich stav. V případě dobrého stavu budou prodlouženy, seříznuty ve sklonu příkopu a vtoky a výtoky budou odlážděny dlažbou z lomového kamene. V případě silného poškození budou vybourány a nahrazeny novými rourami PE-HD DN 600, SN 16. Stávající uliční vpusti v obci budou vybourány a nahrazeny novými.

Napojení v ZÚ, KÚ a na rozjezdech HS a navazujících asf. ploch bude proříznuto a opatřeno asfaltovou zálivkou.

Na závěr bude provedeno nové VDZ a SDZ.

SO 104 – Komunikace km 3,420 – 7,442

Na základě provedených kontrolních vývrtů a sond, rozsahu a druhu poruch, zatížení vozovky, požadované životnosti obnoveného krytu vozovky, byl s investorem stavby na základě provedené DGN dohodnut následující postup oprav v této části:

km 3,420 – 3,660

frézování celoplošné v tl. 110 mm

sanace okrajů vozovky v š. 2,0 m

recyklace za studena RS CA, tl. 200 mm

TP 208

ložná vrstva ACL 16+, 50/70, tl. 70 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

obrusná vrstva ACO 11+, 50/70, tl. 40 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

km 3,680 – 5,220

frézování celoplošné v tl. 50 mm

ložná vrstva ACL 16+, 50/70, tl. 70 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

obrusná vrstva ACO 11+, 50/70, tl. 40 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

km 5,240 – 6,523

frézování celoplošné v tl. 50 mm

recyklace za studena RS CA, tl. 180 mm

TP 208

podkladní vrstva ACP 16+, 50/70, tl. 50 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

ložná vrstva ACL 16+, 50/70, tl. 60 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

obrusná vrstva ACO 11+, 50/70, tl. 40 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

km 6,553 – 7,442

frézování celoplošné v tl. 150 mm

podkladní vrstva ACP 16+, 50/70, tl. 50 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

ložná vrstva ACL 16+, 50/70, tl. 60 mm

ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

obrusná vrstva ACO 11+, 50/70, tl. 40 mm ČSN EN 13 108-1, ČSN 73 6121

V km 3,660 – 3,680, km 5,220 – 5,240 a km 6,523 – 6,553 jsou přechodové úseky mezi jednotlivými technologiemi.

Délka stavebního úseku je 4,022 km, s celkovou plochou asfaltové vozovky 25700 m² a 140 m² plochy rozjezdu sil. III/30818 směr České Meziříčí.

Směrově trasa silnice II/308 zůstává zachována. V průtahu obce Rohenice v km 3,420 – 3,680 zůstává niveleta zachována. V km 3,680 – 5,220 dochází k navýšení nivelety o 60 mm. V km 5,240 – 6,523 dochází k navýšení nivelety o 100 mm, v průtahu obcí Bohuslavice v km 6,553 – 7,442 zůstává niveleta zachována. Úsek v místě železničního přejezdu v km 7,009 – 7,024 bude vynechán. Komunikace byla opravena v rámci revitalizace železniční tratě. Opravy budou ukončeny na pracovních spárách.

V km 3,420 – 3,660 bude odstraněna frézováním krytová a ložná vrstva v celkové tloušťce 110 mm ve stávajícím příčném sklonu. Následně budou odstraněny stávající degradované betonové silniční obrubníky a betonové vodící proužky, které budou uloženy na určených skládkách. V tomto úseku budou provedeny hloubkové sanace v šířce 2,0 m po obou stranách vozovky s odtěžením podkladních vrstev v tl. 450 mm a následným přetěžením nevhodné podložní zeminy v tloušťce 500 mm. Na dno bude uložena separační netkaná geotextilie a na ní následně bude uložena sanační vrstva ze ŠD 63/125 v tl. 500 mm. Na tuto vrstvu bude položena podkladní vrstva z ŠD 0/63 v tl. 250 mm. Vrstva určená k následné recyklaci bude provedena z ŠD 0/32 v tl. 200 mm. Po provedené recyklaci budou osazeny nové betonové obrubníky a vodící proužky a bude položena ložná a obrusná vrstva. Navazující chodníky ze zámkové dlažby a vjezdy z žulové dlažby budou v nutném rozsahu předlážděny. Vzhledem ke zvolené technologii opravy se nepředpokládají v tomto úseku úpravy plošných rozpadů či trhlin.

V úseku km 3,680 – 5,220 bude odstraněna frézováním krytová vrstva v tloušťce 50 mm ve stávajícím příčném sklonu. Po odfrézování dojde k prohlídce odfrézovaného povrchu. V místě prokopírovaných lokálních poruch a příčných trhlin dojde k následnému frézování v tl. 50 mm a jejich opravám. V určených místech dojde k sanacím krajů vozovky v šířce 2,0 m, vč. výměny podloží v tl. 0,5 m. V místě km 4,812 – 4,908 dojde k rozšíření vozovky rýhou v délce 96 m. Rozšíření bude provedeno shodně se sanacemi. Po provedených opravách poruch bude provedena následná pokládka nové ložné a krytové vrstvy.

V km 5,240 – 6,523 bude odstraněna frézováním krytová vrstva v celkové tloušťce 50 mm ve stávajícím příčném sklonu. V určených místech dojde k sanacím krajů vozovky v šířce 2,0 m, vč. výměny podloží v tl. 0,5 m. Po ukončených opravách okrajů vozovky bude provedena recyklace za studena v tl. 180 mm a následná pokládka nové podkladní, ložné a krytové vrstvy. Vzhledem ke zvolené technologii opravy se nepředpokládají v tomto úseku úpravy plošných rozpadů či trhlin.

V km 6,553 – 7,442 budou odstraněny frézováním o tl. 150 mm živičné vrstvy. Po odfrézování budou provedeny případné sanace okrajů vozovky a následně bude provedena pokládka podkladní, ložné a krytové vrstvy.

V obci Bohuslavice v km 6,598 – 7,049 budou odstraněny stávající degradované silniční betonové obrubníky vč. bet. vodících proužků š. 0,25 m a budou nahrazeny novými. V prostoru železničního přejezdu bude část obrubníků vynechána, oprava byla již provedena v rámci revitalizace trati. Následně bude provedeno vyrovnaní betonové dlažby v nutném rozsahu.

Autobusové zastávky v Rohenicích a Roheničkách jsou nevyhovující. Na základě jednání s Policií ČR, DI Rychnov nad Kněžnou budou zastávky vzhledem k četnosti provozovaných spojů umístěny v jízdním pruhu. Délka rozhledu pro zastavení je splněna.

Úprava zastávek spočívá v osazení nástupních ploch novými obrubníky 150/300/1000 s navýšením 160 mm od stávající vozovky, s doplněním o varovné a signální pásy. Z důvodu navýšení nástupiště v obci Rohenice dojde k nutnému předláždění stávajících ploch chodníků a k dodláždění zbytkových ploch původní vozovky. Předlážděné chodníky a nástupiště budou nově osazeny záhonovými obrubníky s navýšením 60 mm.

Konstrukce nových chodníků je navržena ve skladbě:

zámková bet. dlažba, tl. 60 mm	ČSN 73 6131
lože, L-4/8, tl. 30 mm	ČSN EN 113242
šterkodrt', ŠDb 0/32 tl. 150 mm	ČSN 73 6126-1

Navazující polní živičné cesty budou výškově vyrovnány pokládkou vrstvy ACO 11+. Stávající hospodářské sjezdy provedené z betonových panelů (okres Rychnov nad Kněžnou) budou očištěny od drnu a bude na nich provedena vyrovnávací vrstva z ACO 11+ v tl. 60 mm. V km 4,804 bude z důvodu výstavby nové nástupní plochy autobusové zastávky vybudován nový hospodářský sjezd. Bude zatruben rourou DN 400. Na stávajících zatruběných nezpevněných hospodářských sjezdech (okres Náchod) budou vybourána betonová čela, stávající roury budou prodlouženy a seříznuty ve sklonu 1:2. Vtoky a výtoky budou odlážděny dlažbou z lomového kamene. Nezpevněné HS budou dosypány odfrézovaným materiálem.

Odvodnění SO 104 je provedeno stávajícími silničními příkopy, v obci Rohenice a Bohuslavice je odvodnění provedeno přes uliční vpusti do stávající kanalizace. Stávající příkopy, příčné propustky a zatrubení hospodářských sjezdů bude pročištěno. U příčných propustků v km 3,992, 4,380 a 6,290 bude provedena sanace říms a čel. V prostoru autobusové zastávky vlevo v km 4,776 – 4,810 bude provedeno nové zatrubení příkopu rourou PP, SN 16, DN 400 v délce 35 m. Šikmý vtok a výtok bude odlážděn dlažbou z lomového kamene. Stávající uliční vpusti v obci Rohenice a Bohuslavice budou vybourány a nahrazeny novými.

Napojení v ZÚ, KÚ, na rozjezdech HS a MK a navazujících asf. ploch bude proříznuto a opatřeno asfaltovou zálivkou.

Na závěr bude provedeno nové VDZ a SDZ.

SO 180 – DIO

Stavba je rozdělena na stavební objekty z důvodů vedení jednotlivých objízdných tras. Stavební úpravy po objektech budou probíhat za úplné uzavírky provozu. Vedení objízdných tras, vzhledem k parametrům navržených objízdných komunikací, je navrženo jako jednosměrné.

Při úplné uzavírce stavebního objektu **SO 101 – komunikace km 0,000 – 1,650** (obec Králova Lhota – po OK se sil. III/30815) je navržena objízdná trasa ve směru Hradec Králové – Nové Město n. M. z Libřic po silnici II/299 do obce Výrava a dále po silnici III/2992 a III/30818 do Českého Meziříčí a po komunikaci III/30815 na okružní křižovatku v Malém Meziříčí. Ve směru od Nového Města n. M. na Hradec Králové je navržena objízdná trasa po silnici III/30815 do Josefova a po silnici II/299 zpět na silnici II/308 do Libřic.

Při úplné uzavírce stavebního objektu **SO 102 – komunikace km 1,650 – 1,800** (úprava okružní křižovatky a části sil. III/30815) je navržena objízdná trasa ve směru Hradec Králové – Nové Město n. M. z obce Králova Lhota po silnici III/30815 do Českého Meziříčí a po silnici III/30818 zpět na silnici II/308 do Rohenic. Ve směru od Nového Města n. M. na Hradec Králové je navržena objízdná trasa z obce Bohuslavice po

silnici II/304 do Slavětína n. M., po silnici III/30422 do Josefova a zpět na silnici II/308 po silnici II/299 do Libřic.

Při úplné uzavírcce stavebního objektu **SO 103 – komunikace km 1,800 – 3,420** (od okružní křižovatky se sil. III/30815 po křižovatku s III/30818 v Rohenicích) je navržena objízdná trasa ve směru Hradec Králové – Nové Město n. M. z obce Králova Lhota po silnici III/30815 do Českého Meziříčí a po silnici III/30818 zpět na silnici II/308 do Rohenic. Ve směru od Nového Města n. M. na Hradec Králové je navržena objízdná trasa z obce Bohuslavice po silnici II/304 do Slavětína n. M., po silnici III/30422 do Šestajovic a zpět na silnici II/308 po silnici III/30815 do Malého Meziříčí.

Při úplné uzavírcce stavebního objektu **SO 104 – komunikace km 3,420 – 7,442** (od křižovatky s III/30818 v Rohenicích po křižovatku s II/304 v Bohuslavicích) je navržena objízdná trasa ve směru Hradec Králové – Nové Město n. M. od okružní křižovatky po silnici III/30815 do Opočna a po silnici II/304 zpět na silnici II/308 do Bohuslavic. Ve směru od Nového Města n. M. na Hradec Králové je navržena objízdná trasa z obce Bohuslavice po silnici II/304 do Slavětína n. M. a zpět na silnici II/308 po silnici III/30818 do Rohenic.

U tohoto stavebního objektu je uvažováno s postupnou výstavbou z důvodu dopravní obslužnosti Rohenic. První etapa – výstavba úseku km 3,420 – 3,660 – příjezd do Rohenic od Bohuslavic. Druhá etapa – výstavba úseku km 3,660 – 4,770 – příjezd do Rohenic od Bohuslavic a umožněn příjezd k čerpací stanici PHM v Rohenicích. Třetí etapa – výstavba úseku km 4,770 – 7,442 – příjezd do Rohenic z obce Rohenice. Takto navržená etapizace pak musí být označena dopravními značkami č. IP10a (slepá pozemní komunikace) s udáním vzdálenosti.

Objízdne trasy budou značeny dopravními značkami IS 11a (návěst před objížděnkou) a IS 11c (směrové tabule pro vyznačení objížděky). Vlastní uzavírka bude osazena zábranou pro označení uzavírky – Z2 a doplněna dopravní značkou B1 – zákaz vjezdu.

Vzhledem ke stavebně technickému stavu vozovek objízdnych tras bude nutno v některých úsecích před převedením dopravy na objízdne trasy provést částečné opravy krytu.

Součástí objektu jsou i předpokládané opravy objízdnych tras. Před zahájením stavby správce komunikace vytipuje úseky v havarijním stavu. Předpokládá se odfrézování poškozených míst v tl. 50 mm a pokládka nové krytové vrstvy ACO 11+ ,50/70 v tl. 50 mm.

Po celou dobu musí zhotovitel umožnit průjezd vozidlům IZS stavbou.

Zhotovitel musí před zahájením stavby znovu prověřit možnost objízdnych tras. U některých komunikací, které jsou navrženy k vedení objízdnych tras, probíhá v současné době projektová příprava rekonstrukcí. Termíny ani způsob organizace staveb není v současné době znám. Z tohoto důvodu je nutná pečlivá koordinace všech staveb.

Zhotovitel stavby musí před zahájením prací projednat omezení dopravy, návrh provizorního dopravního značení v rámci žádosti o povolení uzavírek KŘ Policie - DI Hradec Králové, Rychnov n. K. a Náchod, Královéhradeckým krajem Odbor DoSH, Správou silnic Hradec Králové, Rychnov n. K. a Náchod. **V časovém předstihu musí dodavatel upozornit na jednotlivé uzavírky složky IZS, Správou vojenské dopravy Hradec Králové a provozovatele autobusových linek VHD.**

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nejsou

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního zařízení

Silnice II/308 vč. křižovatek splňuje podmínku příjezdové komunikace a nástupní plochy pro vozidla hasičských záchranných sborů. Prostorově komunikace vyhovuje požadavkům ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. Konstrukce komunikace (TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací) je navržena tak, že únosnost vozovky je plně dostačující pro průjezd vozidel HZS a plně splňují požadavek na min. únosnost 80 kN na nápravu.

Okružní křižovatka je navržena v souladu s TP 135 (projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích) a s ČSN 73 6102. Poloměry připojovacích a odbočovacích větví plně vyhovují požadovaným vnějším stopovým průměrům zatáčení pro techniku používanou HZS (CAS 24 Tatra 815, CAS 32 Tatra 815, AP 54 Volvo FL 10 atd.)

Dodavatel musí umožnit během stavby průjezd pohotovostních vozidel staveništěm. Pro zajištění požární ochrany všech stávajících objektů musí zhotovitel zajistit ve všech fázích provádění díla alespoň omezený příjezd požárních vozidel k okolní zástavbě.

Požární ochrana:

- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně v platném znění
 - § 5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob
 - § 15 - dokumentace požární ochrany
 - § 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně
- Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti v platném znění
 - § 3, 9 - umístění hasicích přístrojů, hasicí přístroje
 - § 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce
 - § 30 - 40 dokumentace požární ochrany
- Vyhláška MV č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách, v platném znění
 - § 3 – podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Stavby se netýká, jedná se o liniovou stavbu

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

Stavby se netýká, jedná se o liniovou stavbu

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neřešeno – jedná se o liniovou stavbu

b) ochrana před bludnými proudy

Vzhledem k charakteru stavby nebyl korozní průzkum prováděn.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Neřešeno – jedná se o liniovou stavbu

d) ochrana před hlukem

Při výstavbě nedojde k překročení hygienických limitů v prostoru u okolní zástavby.

e) protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavovém území.

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu atd.

V zájmovém území ani blízkém okolí nebyla dle registru poddolovaných území Geofondu hlubinným způsobem těžena žádná ložiska nerostných surovin.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavby se netýká.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavby se netýká.

B.4 Dopravní řešení

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístup a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Celková délka stavby je 7,442 km. Šířka jízdních pruhů na silnici II/308 je navržena v šířce 3,0 m. Na stávající malé okružní křižovatce o poloměru $R = 15,0$ m je rozšířen okružní jízdní pás na 6,0 m na úkor středového ostrova, s výstavbou nového pojížděného železobetonového prstence o šířce 2,0 m. Křižovatka bude upnuta do nových kamenných obrubníků. Místa pro přecházení napříč silnicí III/30815 ve směru na Jasennou budou osazeny sníženými kamennými obrubníky s navýšením 20 mm a budou doplněny varovnými pásy šířky 0,4 m z reliéfní zámkové dlažby.

Upravené autobusové zastávky budou osazeny obrubníky 150/300/1000 s navýšením 160 mm. Nástupní hrany budou osazeny varovnými pásy o šířce 0,4 m z červené hladké zámkové dlažby. Signální pásy o šířce 0,8 m budou odsunuty o 0,8 m od začátku varovných pásů a budou provedeny z reliéfní zámkové dlažby. Nově předlážděné nástupiště a navazující chodníky budou upnuty do záhonových obrubníků s navýšením o 60 mm (vodící linie). Navržená stavba respektuje ustanovení vyhlášky č. 398/2009 Sb. "O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb".

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Napojení silnice II/308 na stávající silniční síť zůstává zachováno.

c) doprava v klidu

V daném území se nachází pouze stávající odstavné plochy. Majitelé přilehlých pozemků budou včas dodavatelem upozorněni na přeparkování vozidel na svých pozemcích.

d) pěší a cyklistické stezky

V intravilánu obcí Králova Lhota, Rohenice a Bohuslavice prochází chodníky. Některé části budou stavbou dotčeny. Při výměně obrubníků dojde k nutnému předláždění krytů chodníků.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Terénní úpravy budou provedeny v prostoru upravovaných autobusových zastávek v obci Králova Lhota a Roheničky dosypáním vhodné zeminy podél nově položených záhonových obrubníků.

b) použité vegetační prvky

V případě úpravy autobusových zastávek, kdy dojde k navýšení nástupišť a přilehlých chodníků dojde k terénním úpravám. Ty budou následně ohumusovány a osety travním semenem.

c) biotechnická, protierozní opatření

Jedná se o rovinatý terén, protierozní opatření není třeba provádět.

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

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

Záměrem stavby nejsou dotčeny významné krajinné prvky dle zákona č. 114/1992 Sb v platném znění. Stavba nebude mít žádné trvalé negativní vlivy na životní prostředí. Stavba probíhá v trase stávající komunikace. Staveništní doprava bude probíhat pouze v trase silnice II/308. Během stavby dojde ke krátkodobému zhoršení životních podmínek v bezprostředním okolí staveniště, zvýší se hlučnost a prašnost.

Musí být dodržen zákon č. 258/2000 v aktuálním znění o ochraně veřejného zdraví a zákon č. 272/2011 v aktuálním znění o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Veškeré stavební práce budou prováděny podle platných bezpečnostních předpisů, směrnic, výnosů vyhlášek, zákonných ustanovení a norem. Příslušné hygienické limity stanovené platnými předpisy nebudou po uvedení stavby do provozu překračovány, k jejich překročení nesmí dojít ani během výstavby.

Směsný odpad stavební vznikne v průběhu bourání konstrukce vozovky (sanace). Tento druh odpadu bude nutné uložit na skládky příslušné skupiny. Použití odpadů k vyrovnání terénu lze pouze v souladu s vyhláškou 541/2020 Sb. v platném znění. Odpad na stavbě a staveništi v průběhu výstavby bude kompletně likvidovat dodavatel

stavby na vlastní náklady. Spolu se vznikem odpadu stavebního, vznikne odpad ze sejmutých asfaltových vrstev vozovky. Ty budou odkoupeny zhotovitelem a recyklovány.

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

Z hlediska ochrany přírody je nutno dodržovat všechna vydaná vyjádření. Je nutno zajistit zákonnou ochranu dřevin zakotvenou v §7 odst.1 zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, v platném znění a §8 odst.1 vyhlášky č. 395/1992 Sb. v platném znění. V případech výstavby blízko stromů je nutno si počínat zvláště opatrně. Je nutno respektovat ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

V zájmové lokalitě se nenacházejí žádné významné biotopy v soustavě chráněných území Natura 2000.

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

Není

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

Nebylo

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba je nevyužitelná k ochraně osob. Stavba se nenachází v zóně havarijního plánování pro stacionární zdroj ohrožení.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

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

Předpokládá se, že výroba betonových směsí a živičných směsí bude prováděna v centrálních výrobnách. Potřebné plochy pro skládky zajistí zhotovitel stavby a náklady zahrne do své cenové nabídky.

b) odvodnění staveniště

Postup provádění prací musí zajistit, aby nedošlo k rozmáčení zeminy pod úrovní pláně.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na staveniště bude po stávající silnici II/308.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, která nemá vliv na okolní stavby a pozemky. Stávající sjezdy na sousední pozemky zůstanou zachovány.

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

Během stavby dojde ke krátkodobému zhoršení životních podmínek v bezprostředním okolí staveniště, zvýší se hlučnost a prašnost. Prašnost bude minimalizována čištěním vozovek. Musí být dodržen zákon č. 258/2000 o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č. 272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Veškeré stavební práce budou prováděny podle platných bezpečnostních předpisů, směrnic, výnosů vyhlášek, zákonných ustanovení a norem. Příslušné hygienické limity stanovené platnými předpisy nebudou po uvedení stavby do provozu překračovány, k jejich překročení nesmí dojít ani během výstavby.

K demolicím nedochází.

V prostoru okružní křižovatky, z důvodu rozšíření okružního jízdního pásu na úkor středového ostrova a úpravy poloměrů vjezdových a výjezdových větví, dojde k odstranění částí okrasných keřů. Kácení dřevin je navrženo v extravilánu na základě dendrologického průzkumu. Jedná se o mrtvé stromy či s ubývajícím vitalitou. Celkem je navrženo ke kácení 25 ks stromů. Náhradní výsadba není požadována.

f) maximální dočasné a trvalé záборы pro staveniště

K trvalým záborům dochází úpravou okružní křižovatky v KÚ České Meziříčí. Tyto pozemky jsou ve vlastnictví Královéhradeckého kraje a jsou vedeny jako ostatní plocha. Pozemek p.č. 6138/2 je majetkově nevypořádan (vlastník obec České Meziříčí). V KÚ Bohuslavice v km cca 5,800 – 6,600 nejsou po pravé straně vozovky majetkově vypořádány pozemky (příkopy). Tyto pozemky jsou vedeny jako ostatní plocha a jsou ve vlastnictví různých majitelů. Jednotlivé záборы jsou podrobně uvedeny v **příloze G.** – účinky stavby.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Dodavatel musí umožnit po dobu stavby v průtahu obcí průchod pro pěší. Veškeré výkopy či překopy budou opatřeny lávkami.

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

S odfrézovanými asfaltovými hmotami bude naloženo v souladu s platnou legislativou (možnost zpětného využití na stavbě viz PAU – ZAS-T1-T3). Vybourané hmoty a odtěžený materiál bude odvezen na určené skládky. Kovový odpad (dopravní značky atd.) bude odkoupen za cenu šrotu. Nebezpečný odpad na stavbě nevzniká.

Nakládání s odpady vznikajícími na stavbě se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech.

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

Na stavbě se nepředpokládají nebezpečné odpady. Na stavbě bude vytěženo cca 9100 m³ zeminy, která bude odvezena na řízené skládky.

Degradované betonové obrubníky, podkladní beton a čela propustků budou odstraněny - cca 140 m³. Tento odpad bude uložen na řízenou skládku. Odfrézovaný materiál se předpokládá v množství cca 4000 m³. Svislé dopravní značení a sloupky budou odkoupeny za cenu šrotu.

Projekt nestanovuje deponie materiálu.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Při realizaci se nebude ohrožovat a nadměrně nebo zbytečně obtěžovat okolí staveniště, a to především exhalacemi, hlukem, otřesy, prachem apod. - bude v maximální míře minimalizováno.

Negativní dopad stavebních prací na životní prostředí bude minimalizován zvolenou technologií a navrženým postupem výstavby. Zhotovitel musí bezpodmínečně dodržovat veškeré platné zákony a předpisy o ochraně životního prostředí s důrazem na ochranu povrchových a podpovrchových vod. Na staveništi nesmí být skladovány ropné produkty a tankování mechanismů musí být prováděno pouze na k tomu určeném místě. Na staveništi se nebudou provádět opravy mechanismů. Dopravní prostředky a mechanismy nasazené na stavbu musí být v takovém technickém stavu, že bude vyloučen únik paliva, náplní technických kapalin a maziv. Na staveništi musí být k dispozici prostředky k likvidaci ropných látek.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Zajištění bezpečnosti práce na staveništi je povinností zhotovitele díla. Při realizaci stavby je nutné dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy a veškerá ochranná pásma IS.

Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě se bude řídit plánem BOZP.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba se nedotkne okolních zástavby.

m) zásady pro dopravně inženýrská opatření

Během výstavby bude omezený příjezd i parkování v prostoru komunikace majitelů přilehlých pozemků. Stavba bude muset umožnit pohyb chodců v obcích. Případné překopy budou opatřeny lávkami.

Po celou dobu stavby musí být umožněn průjezd pohotovostním vozidlům.

Objízdné trasy při jednotlivých uzavírkách stavebních objektů SO 100 řeší stavební objekt SO 180 - DIO

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Vytyčení jednopruhové okružní křižovatky bude provedeno určenými body v souřadnicích v RDS. Obdobně bude provedeno v RDS výškové a směrové vytyčení obrubníků v obci Rohenice a Bohuslavice.

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko-kvalitativních podmínek, případně podle Zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce.

Zhotovitel musí bezpodmínečně dodržovat veškeré platné zákony a předpisy o ochraně životního prostředí s důrazem na ochranu povrchových a podpovrchových vod. V prostoru stavby nesmí být zřizovány dočasné sklady PHM. Na staveništi se nesmí provádět opravy mechanismů. Dopravní prostředky a mechanismy nasazené na stavbu musí být v takovém technickém stavu, aby byl vyloučen únik paliva, náplní technických kapalin a maziv.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

V projektu nejsou určena místa staveništních skládek ani plochy potřebné pro zařízení staveniště. Tyto objekty potřebné pro provádění stavby si zajistí zhotovitel včetně projednání s vlastníky a případné náklady rozpustí do položek SP.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Stavba je na základě objízdnych tras rozdělena na 4 stavební objekty, u kterých se předpokládá, že budou uvedeny do předčasného provozu, či budou samostatně kolaudovány.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Předpokládá se zahájení stavby v roce 2025. Doba výstavby je cca 2 roky.

B.8.4 Bilance zemních hmot

Na stavbě bude vytěženo cca 8840 m³ zeminy, která bude odvezena na řízenou skládku. Na stavbě se nepředpokládá snímání kulturních vrstev.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Celkové vodohospodářské řešení komunikace zůstává zachováno a nemění se. V extravilánu je odvodnění komunikace zajištěno stávajícími silničními příkopy. Příkopy včetně podélného a příčného zatrubení budou pročištěny. V intravilánu obcí je odvodnění zajištěno přes uliční vpusti do stávajících kanalizací. V obcích Rohenice a Bohuslavice budou stávající UV vyměněny za nové.