



Laboro ateliér, s. r. o.
Bj. Krawce 1130, 565 01 Choceň

D-SO101

OBJEDNATEL	KRAJ VYSOČINA, Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava	STUPEŇ DOKUMENTACE PDPS	
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. PETR VALIHRACH		
VYPRACOVAL	ING. DAVID SLOUPENSKÝ		
NÁZEV STAVBY II/354 Petrovice – Hlinné, PD		ZAK. ČÍSLO	20005
NÁZEV OBJEKTU SO101 – Silnice II/354		DATUM	ÚNOR 2022
		FORMÁT	A4
		MĚŘÍTKO	-
NÁZEV PŘÍLOHY TECHNICKÁ ZPRÁVA		POŘ. ČÍSLO 1	SOUPRAVA

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ.....	4
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (dopravní údaje, geotechnický průzkum atd.)	5
4	VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	8
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	8
6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK.....	9
7	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	9
8	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU.....	10
9	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	14
10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	14
11	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	15

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

STAVBA – OBJEKT:	II/354 Petrovice – Hlinné, PD SO101 – Silnice II/354
DRUH STAVBY:	Dopravní stavba – změna dokončené stavby
INVESTOR (STAVEBNÍK):	Kraj Vysočina Žižkova 1882/57 586 01 Jihlava
ZPRACOVATEL PROJEKTU:	Laboro ateliér s.r.o. Bj. Krawce 1130 565 01 Choceň tel.: 775 977 606 e-mail: ropek@laboroatelier.cz
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	Ing. Petr Valihrach tel.: +420 732 520 409 e-mail: valihrach@laboroatelier.cz autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby – č. a. 1005532
PROJEKTANT:	Ing. David Sloupenský e-mail: sloupensky@laboroatelier.cz
KRAJ:	Vysočina
OBEČ S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ:	Nové Město na Moravě
POVĚŘENÝ SÚ:	Nové Město na Moravě
KATASTR:	Petrovice u Nového Města na Moravě (720186) Hlinné (639290)
PARCELNÍ ČÍSLA POZEMKŮ STAVBY:	Viz A-PRŮVODNÍ ZPRÁVA
POLOHA:	Extravilán
STUPEŇ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE:	Projektová dokumentace pro provedení stavby (PDPS)
SKLADBA DOKUMENTACE:	Dle vyhlášky č. 146/2008 Sb. ve znění novely č. 251/2018 Sb. ze dne 1. prosince 2018 o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb (příloha č. 6)

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

2.1 STÁVAJÍCÍ STAV OBJEKTU

Stávající silnice II/354 je ve špatném stavu, nejsou splněny požadavky na rovinatost komunikace, povrch je degradovaný. Pro silnici byla provedena diagnostika vozovky silnice II/354 (km 38,670 – 40,770) (Zkušební laboratoř CONSULTTEST s.r.o., Veveří 95, 662 37 Brno) – viz samostatná příloha související dokumentace. Na základě diagnostiky vozovky byla navržena modernizace silnice.

Úsek modernizované komunikace je veden v extravilánu. Z hlediska šířkového uspořádání se jedná o obousměrnou komunikaci s jedním jízdním pruhem v každém směru.

V místě vychýlení směrového vedení silnice II/354 ze stávající trasy je ve stávajícím stavu travnatá plocha sloužící jako louka a pole.

Trasa komunikace prochází z části zalesněným územím, z části ji lemují solitérní stromy. Některé stromy jsou navrženy ke kácení. Solitérní stromy navržené ke kácení jsou zakresleny v situaci. Bude pokáceno 130 stromů z dendrologického posudku.

Odvodnění je v úsecích s nezpevněnými krajnicemi řešeno přes stávající příkopy na okolní travnaté plochy.

Územní a geotechnické podmínky v řešeném území jsou uvedeny v příloze B-Souhrnná technická zpráva.

2.2 STRUČNÝ POPIS TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Délka modernizované silnice II/354 je 2070,38 m. Směrové i výškové vedení trasy je navrženo tak, aby v maximální možné míře kopírovalo stávající stav. V úsecích km 0,460 – km 0,760 a km 1,440 – km 1,680 dojde k odklonu od stávající trasy a napřímění směrového vedení silnice II/354

Šířka jízdního pásu rekonstruované silnice je navržena 6,00 m s šířkou jízdních pruhů 3,00 m. Na jízdní pruhy navazuje zpevněná část krajnice šířky 0,25 m a dále nezpevněná krajnice šířky 0,75 m (1,5 m v místě se svodidly). Ve směrových obloucích dochází k rozšíření dle poloměru směrového oblouku.

Příčný sklon jízdních pruhů komunikace je navržen 2,50 %. Ve směrových obloucích dochází (dle poloměrů směrových oblouků) ke změně příčného sklonu. Příčný sklon nezpevněné krajnice je navržen 8,0 %.

Ve všech úsecích bylo sjednoceno šířkové uspořádání komunikace na S 7,5. Bylo také navrženo normové rozšíření v obloucích spolu s rekonstrukcí klopení vozovky. Je navrženo řádné odvodnění komunikace s obnovou nebo výstavbou příkopů.

Dle diagnostického posudku asfaltové vozovky bylo zjištěno množství látek suma PAU vyšší než 25 mg/kg – jedná se tedy o kvalitativní třídu asfaltových vrstev ZAS-T3 a ZAS-T4. Dle zjištění diagnostického posudku není možné realizovat recyklaci vrstev za studena z důvodu zastižení písčité hlíny pod úrovní vrstvy z penetračního makadamu. Dle těchto skutečností bude veškerá asfaltová suť

(živičný frézink, suť penetračního makadamu) odvezena na skládku (ve vzdálenosti do 52 km), kde bude zlikvidována jako nebezpečný odpad.

Sjezdy:

Stávající sjezdy zůstanou zachovány ve stávajících šířkových parametrech.

Je navržena úprava 14 stávajících sjezdů ve staničeních km 0,09500; km 0,48829; km 0,66130; km 0,73511; km 0,75311; km 0,84614; km 0,92212; km 1,00395; km 1,15749; km 1,28816 (oboustranně); km 1,36248; km 1,89000 a km 2,05427.

Křižovatky a křížení:

Součástí stavby je úprava 2 křižovek (křížení se silnicemi III. třídy III/35419 a III/35420).

Rozhledové poměry u všech křižovek a sjezdů jsou vyhovující. Stávající křižovatky i sjezdy zůstávají zachovány v plném rozsahu. Rozlehlé plochy křižovek a sjezdů budou optimalizovány. Jedná se o zvýšení bezpečnosti.

Svodidla:

Všechna stávající svodidla budou odmontována a odvezena na cestmistrovství Žďár nad Sázavou. Budou osazena nová svodidla, jejich návrh je proveden dle TP 114. Úroveň zadržení všech nových svodidel je N1 – dle TP 114. V místě mostu je navrženo svodidlo s úrovní zadržení H2.

Délka navrženého svodidla vlevo je 83,50 m (stan. km 0,76380 – km 0,84730) a 138,40 m (stan. km 1,49000 – km 1,63000).

Délka navrženého svodidla vpravo je 81,45 m (stan. km 0,76015 – km 0,84160) a 81,00 m (stan. km 1,53000 – km 1,61000).

2.3 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Směrové i výškové vedení trasy je navrženo tak, aby v maximální možné míře kopírovalo stávající stav.

2.4 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Šířka jízdního pásu rekonstruované silnice je navržena 6,00 m s šířkou jízdních pruhů 3,00 m. Na jízdní pruhy navazuje zpevněná část krajnice šířky 0,25 m a dále nezpevněná krajnice šířky 0,75 m (1,5 m v místě se svodidly).

Stávající sjezdy zůstanou zachovány ve stávajících šířkových parametrech.

2.5 ZEMNÍ PRÁCE

Tvar zemního tělesa vychází z jednoduchosti základových podmínek dané lokality. Rekonstruovaná komunikace je navržena přibližně ve stávajícím směrovém i výškovém řešení, takže nedojde k rozsáhlým násypům nebo zářezům.

V blízkosti inženýrských sítí budou dodržovány příslušné normy. V blízkosti podzemních inženýrských sítí budou výkopové práce prováděny ručně, bez strojní mechanizace.

Při provádění zemních prací bude postupováno v souladu s ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, TKP4 Zemní práce.

Základové poměry lokality jsou jednoduché. Zemní práce budou dle ČSN 73 6133 prováděny výhradně v materiálech s třídou těžitelnosti I, rozpojitelné běžnými rypadly.

V místě napřímení trasy silnice II/354 bude provedena sanace podloží vozovky – úprava zeminy přísadou cementovápnité směsi s množstvím pojiva 5 % (dle TP 94). Sanace podloží vozovky byla navržena na základě hydrogeologického a geotechnického průzkumu.

Přesná receptura bude určena po průkazných zkouškách zeminy in situ.

V místě násypu km 1,440 – km 1,680 bude vybudováno nevyztužené násypové těleso z materiálů vhodných pro použití do násypového tělesa. Míra zhutnění dle objemové hmotnosti min. 92 % PS. Návrh násypového tělesa je souladu s příslušnými normami a předpisy (ČSN 73 6133, ČSN EN 1997-1, VL 2 – Silniční těleso).

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.)

- a) **DOKUMENTACE ZÁMĚRU K ŽÁDOSTI O VYDÁNÍ ROZHODNUTÍ O UMÍSTĚNÍ STAVBY NEBO K OZNÁMENÍ ZÁMĚRU PRO ZÍSKÁNÍ ÚZEMNÍHO SOUHLASU NEBO ROZHODNUTÍ O ZMĚNĚ STAVBY;**

Jedná se o stupeň projektové dokumentace pro provedení stavby „PDPS“.

Tomuto stupni předcházela projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení „DSP“ a projektová dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby „DUR“.

- b) **REGULAČNÍ PLÁNY, ÚZEMNÍ PLÁN, PŘÍPADNĚ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ INFORMACE;**

Územní plán Nové Město na Moravě.

- c) **MAPOVÉ PODKLADY, ZAMĚŘENÍ ÚZEMÍ A DALŠÍ GEODETICKÉ PODKLADY;**

Geodetické výškové a polohové zaměření přilehlého okolí (Ing. Martin Jurečka).

Rastrová základní mapa ČR 1:10 000.

Katastrální mapa řešeného území.

- d) **DOPRAVNÍ PRŮZKUM (STUDIE, DOPRAVNÍ ÚDAJE);**

Vzhledem k charakteru stavby nebyl proveden dopravní průzkum.

Pro silnici II/354 byly stanoveny intenzity provozu z celostátního sčítání dopravy z roku 2016 (zdroj ŘSD).

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 6-3457)																		
Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - všechny dny		voz/den	59	22	0	11	7	5	10	0	5	41	160	826	13	999		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV			
RPDI - pracovní den (Po-Pá)		voz/den	73	27	0	14	9	6	12	0	6	51	198	873	12	1 083		
RPDI - volné dny (mimo svátky)		voz/den	24	9	0	4	2	2	6	0	2	17	66	709	15	790		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV					
Padesátirázová intenzita dopravy		voz/h											20	122				
Špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											18	111				
Těžká nákladní vozidla - TNV															TNV			
Hodnota TNV		voz/den													72			
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem			
Roční průměr intenzit, den (06-18)		voz/den											665	126	10	801		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)		voz/den											114	8	1	123		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)		voz/den											60	14	1	75		
Emise										OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem			
Roční špičková hodinová intenzita dopravy		voz/h											120	8	11	2	1	142
Koeficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS			
Koeficient nerovnoměrnosti dopravy		-											0.90	0.98	0.92	50:50		
Intenzita cyklistické dopravy															C			
Cyklistická doprava		cyklo/den													70			

- e) **GEOTECHNICKÝ A HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM; ZÁKLADNÍ KOROZNÍ PRŮZKUM;**

Údaje z databáze geologicky dokumentovaných objektů (Česká geologická služba – útvar Geofond). Geologické informace byly zjištěny z Geofondy, vrty J-12 416897 a J-20 416898 z roku 1980.

f) DIAGNOSTICKÝ PRŮZKUM KONSTRUKCÍ;

Prohlídka na místě stavby včetně pořízení fotodokumentace zájmového území. Diagnostický průzkum byl proveden.

Pro silnici byla provedena diagnostika vozovky silnice II/354 (km 38,670 – 40,770) (Zkušební laboratoř CONSULTTEST s.r.o., Veveří 95, 662 37 Brno) – viz samostatná příloha související dokumentace.

g) HYDROMETEOROLOGICKÉ A HYDROLOGICKÉ ÚDAJE, PLAVEBNÍ PODMÍNKY, INUNDACE, KVALITA VODY V RECIPIENTECH;

Nejsou.

h) KLIMATOLOGICKÉ ÚDAJE (PŘEVLÁDAJÍCÍ SMĚR VĚTRU, VÝSKYT MLH A PŘÍZEMNÍCH MRAZŮ, EXTRÉMNÍ TEPLoty VZDUCHU, INDEX MRAZU, SMOGOVÉ OBLASTI);

Mapy charakteristik klimatu (ČHMÚ, Na Šabatce 2050/17, Praha – Komořany).

i) STAVEBNĚ HISTORICKÝ PRŮZKUM U STAVBY, KTERÁ JE KULTURNÍ PAMÁTKOU, JE V PAMÁTKOVÉ REZERVACI NEBO V PAMÁTKOVÉ ZÓNĚ;

Vzhledem k charakteru stavby nebyl proveden. Stavba se nenachází v historické ani památkové části obce.

4 VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Stavbu tvoří i další stavební objekty:

SO 001 – Příprava území

Objekt zahrnuje přípravu území, bourací práce, sejmutí travního drnu a kácení stromů.

SO 181 – Dopravně inženýrská opatření

Objekt zahrnuje přechodné dopravní značení osazené v místě stavby a na objízdných trasách.

SO 201 – Most ev. č. 354-018

Objekt zahrnuje stavební úpravy mostu ev. č. 354-018 přes Slavkovický potok.

SO 301 – Úprava meliorací

Objekt zahrnuje nutné úpravy meliorací z důvodu zachování jejich funkčnosti.

SO 401 – Krajská páteřní síť ROWANet

Objekt zahrnuje osazení chrániček pro krajskou síť.

SO 402 – Přeložka SEK CETIN, a.s.

Objekt řeší přeložku vedení sítě elektronických komunikací společnosti CETIN, a.s.

SO 801 – Vegetační úpravy a náhradní výsadba

Objekt řeší náhradní výsadbu nových stromů podél zrekonstruované trasy silnice II/354.

SO 802 – Rekultivace zrušené trasy silnice II/354

Objekt zahrnuje rekultivaci ploch v místě zrušených částí silnice II/354.

SO 901 – Přesun Božích muk

Objekt zahrnuje umístění Božích muk na parcele p. č. 987 (k.ú. Hlinné) do nové polohy.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 ve skladbě:

Konstrukce dle TP170 – D1-N-2-IV-PIII (upravená)

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO11+	40 mm	ČSN EN13108-1
Spojovací postřik	PS-E		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL16+	60 mm	ČSN EN13108-1
Spojovací postřik	PS-E		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP16+	50 mm	ČSN EN13108-1
Spojovací postřik	PS-E		ČSN 73 6129
Infiltrační postřik	PI-E		ČSN 73 6129
Štěrkoдрť	ŠD _A fr.0-32	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť	ŠD _A fr.0-63	200 mm	ČSN 73 6126-1
CELKEM		500 mm	

Požadovaná míra zhutnění dle TP 170: na zemní pláni min. 45 MPa.

6 REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK

6.1 ODVODNĚNÍ

6.1.1 POVRCHOVÉ ODVODNĚNÍ

Jedná se o rekonstrukci stávajících komunikací. Rekonstrukcí komunikace nedojde k výrazné změně v odváděném množství dešťových vod. Zřízením funkčního odvodnění, pročištění příkopů a propustků bude zajištěno lepší odvodnění oblasti.

Dešťové vody budou od začátku úseku svedeny příkopy do Slavkovického potoka. Od křižovatky se silnicí III/35420 v km 1,68276 budou dešťové vody taktéž svedeny ke Slavkovickému potoku. V lichoběžníkových příkopech bude docházet k přirozenému zásaku dešťových vod.

Od křižovatky III/35420 směrem k obci Hlinné budou dešťové vody svedeny příkopy ke stávajícímu systému odvodnění (napojení na stávající příkop a uliční vpust u obce Hlinné).

V místě sjezdů budou zřízeny nové propustky z betonových trub DN600.

6.1.2 PODPOVRCHOVÉ ODVODNĚNÍ

Zemní pláň komunikace bude sklonem svedena do příkopů, jejichž dno leží min. 0,20 m pod zemní plání. V případě chybějících příkopů bude zemní pláň vyspádována ke stávajícímu terénu. Drenážní potrubí není navrženo.

V trase silnice II/354 je nově navržen propustek Ø800, který zatrubní občasnou vodoteč v km 0,679 20. Tato vodoteč vzniká pouze při vydatném dešti. Propustek bude ze železobetonových prefabrikovaných hrdlových trubek DN800 mm délky 13,4 m uložených na prefabrikované betonové podkladky. Čela budou šikmá z kamene do betonu.

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

7.1 SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V místě křižovatky se silnicí III/35419 bude zachováno stávající dopravní značení komunikací. Dojde pouze k sejmutí stávajících dopravních značek IP22 „Změna organizace dopravy“, B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů – 3,5t“ a dodatkové tabulky E13 „Text nebo symbol“.

V místě stávající zachované komunikace v úseku km 0,5 – 0,75 budou sejmuty stávající dopravní značky A1a „Zatáčka vpravo“ a A1b „Zatáčka vlevo“.

Na mostě budou zachovány stávající dopravní značky IS15a „Jiný název – ev. č. mostu“.

V místě křižovatky se silnicí III/35420 dojde k sejmutí dopravních značek IP22 „Změna organizace dopravy“, B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů – 3,5t“ a dodatkové tabulky E13 „Text nebo symbol“. Stávající dopravní značky P4 „Dej přednost v jízdě!“, A22 s E13 „Jiné nebezpečí“ na silnici III/35420 směr Slavkovice budou přesunuty do nové polohy. Stávající dopravní značky P1, E2b, IS21, IS3a a IS3c na silnici II/354 budou osazeny do nové polohy. Ostatní značky zůstanou zachovány.

Graficky viz přílohy D-SO101-6-DOPRAVNÍ ZNAČENÍ.

7.2 VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V celém úseku bude provedeno vodorovné dopravní značení V4 „Vodící čára“ šířky 0,25 m na okraji zpevnění. V prostoru křížení se silnicí III/35419 a III/35420 bude hrana komunikace vyznačena V2b „Podélná čára přerušovaná“ (1,5/1,5/0,25). V celém úseku bude vyznačena střední dělicí čára pomocí dopravního značení V1a „Podélná čára souvislá“, V2a a V2b „Podélná čára přerušovaná“ a V3 „Podélná čára souvislá doplněná čarou přerušovanou“ šířky 0,125 m.

Vodící čára bude provedena ze zvučícího plastu.

Ostatní vodorovné dopravní značení bude provedeno z nezvučného plastu.

Plastový vodící proužek musí umožňovat odvod vody z vozovky.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Stavba nemá žádné zvláštní podmínky a požadavky na výstavbu ani případnou údržbu. Je nutno dodržovat základní požadavky na výstavbu.

a) VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA;

Dojde k přechodnému zvýšení prašnosti během výstavby způsobené jízdou stavební mechanizace. Zhotovitel je povinen prašnost eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby ke zvýšení prašnosti nedocházelo. K dalším negativním vlivům na ovzduší během výstavby ani po jejím dokončení nedojde.

Během výstavby dojde k nárůstu hladiny hluku vlivem stavební činnosti. Zhotovitel je povinen hluk eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby k zvýšení hlučnosti nedocházelo. Vzhledem k tomu, že stavbou dochází k rekonstrukci zpevněných ploch a komunikací, lze konstatovat, že k zvýšení hladiny hluku nedojde.

Se všemi vznikajícími odpady musí být nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a v souladu s Metodickým návodem odboru odpadů Ministerstva životního prostředí, pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi (leden 2008).

Podle § 3 výše uvedeného zákona je základní povinností každého stavebníka předcházet vzniku odpadů a omezovat jejich nebezpečné vlastnosti. V případě vzniku odpadu je pak nezbytné nakládat s odpadem podle uvedeného zákona a vyhlášek.

Ze zákona je povinen likvidovat odpad fyzická nebo právnická osoba, při jejíž činnosti odpad vzniká odbornou firmou smluvně zavázanou k likvidaci odpadu. Z hlediska vlastního procesu stavby se jedná především o vyřešení a doložení způsobu využití či zneškodnění odpadů. Státní správu v oblasti s nakládáním s odpady provádí místně příslušný stavební úřad nebo jiný orgán po dohodě s místně příslušným odborem životního prostředí.

Odpady:

Nakládání s odpady bude zajišťovat zhotovitel stavby, který bude zodpovídat za to, že s odpadem vzniklým při stavbě bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech v platném znění a s prováděcími předpisy vydanými na jeho základě. Likvidace odpadu bude zajištěna dle výše uvedeného zákona, tzn. přednostní využití (výkup, recyklace), nebo jejich odstranění na příslušné skládce odpadů. Pro odpady vedené v kategorii N (odfrézované a odtěžené asfaltové vrstvy, pokud by měly být uloženy na skládce) je nutné zajistit souhlas s nakládáním s nebezpečnými odpady, který na základě písemné žádosti vydá příslušný orgán veřejné správy. Tento souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

Odpady, které vzniknou, budou při výstavbě shromažďovány, utříděné dle jednotlivých druhů. Shromažďovací místa a nádoby na odpady musí mít všechna náležitosti v souladu s vyhláškou MZP ČR č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady nesmí být skladovány v blízkosti toku. Odpady mohou být dále předány pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění. Tuto skutečnost je původce povinen si ověřit.

Při nakládání s odpady musí být postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod, povrchových vod, ovzduší, zeminy nebo poškození jiných složek životního prostředí.

Ke kolaudačnímu řízení stavby je nutno předložit příslušnému odboru životního prostředí kompletní evidenci všech odpadů nebo způsob jejich dalšího využití, ze které bude patrné, o který druh odpadu se jedná, jeho množství a původ. Evidence těchto odpadů bude zároveň součástí hlášení původce o produkci a nakládání s odpady.

Odpady budou vznikat jednak přímo v souvislosti s prováděnými stavebními činnostmi a jednak v souvislosti s doprovodnými a servisními aktivitami prováděnými v souvislosti s hlavní stavbou v prostoru tzv. stavebních dvorů (zázemí zařízení staveniště).

V případě, že dojde v rámci stavby ke vzniku nebezpečných odpadů, je původce odpadu (investor nebo dodavatel stavby – dle vzájemné smlouvy) povinen požádat příslušný odbor životního prostředí o udělení souhlasu k nakládání s veškerými nebezpečnými odpady před zahájením stavebních prací v případě že tento souhlas nemá.

Nepředpokládá se výskyt nebezpečného odpadu IPA.

Pro zeminy ukládané na skládku bude provedena zkouška vyluhovatelnosti a celkový obsah PCB.

V oblasti nakládání s odpady lze při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb. (Katalog odpadů).

Přehled druhu odpadů, které se na stavbě vyskytnou nebo mohou vyskytnout:

O – odpady, které nejsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

N – odpady, které jsou uvedeny v „Seznamu nebezpečných odpadů“

první dvojčíslí označuje skupinu odpadů

druhé dvojčíslí označuje podskupinu odpadů

třetí dvojčíslí označuje druh odpadu zařazeného do příslušné skupiny (podskupiny) odpadů

Níže je uveden odhad odpadů, které vzniknou realizací stavby. Odhad je proveden pro plánovanou celkovou rekonstrukci konstrukčních vrstev. V případě rozhodnutí o částečné rekonstrukci konstrukčních vrstev bude odhadované množství odpadu jiné. Přesné množství bude určeno po zpracování položkového rozpočtu stavby.

katalogové číslo odpadu	kategorie odpadu (O/N):	název odpadu	předpokl. množství (t,l)	způsob nakládání s odpady
02 01 07	O	odpady z lesnictví	-	Dle Zákona č. 541/2020 Sb. O odpadech
08 01 11	N	barva s obsahem organických rozpouštědel	-	
08 01 12	N	barva neuvedená pod č. 08 01 11	-	
13 02 05	N	nechlorovaný motorový, převodový nebo mazací olej	2,0 (l)	
13 02 08	N	ostatní motorové, převodové nebo mazací oleje	2,0 (l)	
14 06 03	N	ostatní rozpouštědla nebo jejich směsi	2,0 (l)	

15 01 10	N	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly znečištěné škodlivinami	-
15 02 02	N	sorbent, upotřebená čisticí tkanina, filtrační materiál, ochranná tkanina	-
17 01 01	0	betonové výrobky	20,0 (t)
17 01 02	0	cihly	-
17 01 03	0	keramické výrobky	-
17 02 01	0	dřevo	1000 (t)
17 02 02	0	sklo	0,05 (t)
17 02 03	0	plasty	0,05 (t)
17 03 02	0	asfaltové směsi	2300 (t)
17 04 05	0	železo a ocel	0,5 (t)
17 05 04	0	zemina a kamení	24 000 (t)
17 06 03	0	ostatní izolační materiály	0,05 (t)
17 09 04	0	směsné stavební a demoliční odpady	-

Vzniklé biologické odpady budou přednostně zpracovány v kompostárně.

Splaškové vody užíváním stavby nevznikají. Další odpad užíváním stavby nevzniká.

b) VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU – OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ, ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ APOD.

Stavba ani provoz na navrhované pozemní komunikaci nebude mít zásadnější negativní dopad na zdraví ani na životní prostředí.

V průběhu realizace stavby je investor povinen zajistit dodržování obecných podmínek ochrany rostlin a živočichů dle ust. § 5 a ochrany dřevin dle § 7 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon).

Investor v průběhu celé realizace dále zajistí, že nedojde k nedovoleným zásahům do dřevin, které způsobí podstatné nebo trvalé snížení jejich ekologických nebo společenských funkcí nebo bezprostředně způsobí jejich odumření.

Případné kácení dřevin je podle ust. § 8 zákona možné pouze ze závažných důvodů, po vyhodnocení jejich funkčního a estetického významu, výhradně na základě souhlasného rozhodnutí orgánu ochrany přírody, mimo vegetační období.

c) SPLNĚNÍ ZÁKLADNÍCH POŽADAVKŮ Z HLEDISKA PLNĚNÍ ÚKOLŮ OCHRANY OBYVATELSTVA.

Dle vyhlášky č. 380/2002 (Vyhláška Ministerstva vnitra k přípravě a provádění úkolů ochrany obyvatelstva) §22 není stavba dotčena požadavky civilní ochrany.

Je ovšem nutné:

Udržovat všechny komunikace, využívané v rámci stavby, v bezvadném stavu, případné znečištění komunikací např. rozježděným bahnem z kol staveništních vozidel průběžně odstraňovat.

Učinit veškerá opatření k eliminaci prašnosti, např. pravidelným kropením vozovek.

Stavební práce provádět tak, aby byli obyvatelé okolní zástavby co nejméně rušeni zvýšenou hlučností, zásadně mimo dobu nočního klidu a pokud možno v pracovní dny době od 7:00 do 17:00.

Dbát na ochranu životního prostředí včasným odvozem stavebního odpadu, sledovat a průběžně likvidovat případné drobné úniky provozních hmot a ropných látek ze stavebních strojů a vozidel, v případě rozsáhlejších úniků neprodleně informovat příslušné orgány státní správy a hasičský záchranný sbor, předcházet znečištění vody, půdy a ovzduší. Je také zakázáno spalovat jakékoliv látky na staveništi.

K přechodnému zhoršení životního prostředí dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení hluku a prašnosti v okolí silnice při stavebních pracích.

Při realizaci stavby dojde ke zvýšení emisí vlivem staveništního provozu, při dovozu materiálu a odvozu vybouraných materiálů. Dodavatel stavby je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Dodavatel stavby je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit zvýšenou zátěží hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou, která bude nutná pro dopravu stavebního materiálu z a do prostoru stavby. Vzhledem k rozsahu stavby lze konstatovat, že vlivy na obyvatelstvo lze považovat za akceptovatelné. Modernizací komunikace dojde naopak ke zvýšení bezpečnosti.

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavba nemá žádnou vazbu na technologické vybavení.

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

Skladby komunikací byly navrženy dle TP 170.

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

Komunikace je navržena v souladu s příslušnými předpisy a normami. Zejména s vyhláškou č. 398/2009 Sb.

Případné lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku (např. spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm). Pro pochozí rošt musí mít sklon menší než 1:20.

V Chocni, únor 2022

Vypracoval: Ing. David Sloupenský