

AUTORIZACE

ČÍSLO PARE

ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

III/1292 Obrataň, ul. Nádražní

název akce

stavební objekt

Kraj Vysočina Žižkova 57 587 33 Jihlava objednatel spolupráce
k.ú. Obrataň místo stavby	Kraj Vysočina kraj



DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ
Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové
tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677
e-mail : dik@dik - hk.cz, http : www.dik-hk.cz

Souhrnná technická zpráva výkres	měřítko	DUSP stupeň
--	---------	----------------

ING. M. BURIANEC kontroloval	<i>M. Burianec</i>	ING. M. BURIANEC hlavní inženýr projektu	<i>M. Burianec</i>	A026/22 číslo zakázky	B. číslo přílohy
Ing. Jiří Eliášek zodpovědný projektant	<i>J. Eliášek</i>	Ing. Jiří Eliášek vedoucí projektant	<i>J. Eliášek</i>	8/2022 datum	

OBSAH

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	4
a)	Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území	4
b)	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci.....	4
c)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	4
d)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod. ...	4
e)	Ochrana území podle jiných právních předpisů.....	4
f)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.....	7
g)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území.....	7
h)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.....	7
i)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	7
j)	Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě.....	7
k)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
l)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje	8
m)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	8
n)	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření	8
o)	Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	8
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY.....	9
2.1	CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY.....	10
a)	Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci	10
b)	Účel užívání stavby.....	10
c)	Trvalá nebo dočasná stavba.....	10
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.....	10
e)	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	10
f)	Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.	10
g)	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.....	11
h)	Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.	11
i)	Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy.....	11
j)	Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)	11
k)	Orientační náklady stavby.....	11
2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	12
a)	Urbanismus	12
b)	Architektonické řešení	12

2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	12
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 ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřijatelné přetvoření	12
b)	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)	12
c)	Celková spotřeba vody	12
d)	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	12
e)	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	12
2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	12
2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	13
2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ	14
a)	Popis současného stavu	14
b)	Popis navrženého řešení	14
2.7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	25
2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	25
2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	26
2.10	HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	26
2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	26
a)	Ochrana před pronikáním radonu z podloží	26
b)	Ochrana před bludnými proudy	26
c)	Ochrana před technickou seizmicitou	27
d)	Ochrana před hlukem	27
e)	Protipovodňová opatření	27
f)	Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.	27
3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	28
a)	Napojovací místa technické infrastruktury	28
b)	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky	28
4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	29
a)	Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace	29
b)	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu	29
c)	Doprava v klidu	29
d)	Pěší a cyklistické stezky	29
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	30
a)	Terénní úpravy	30
b)	Použití vegetační prvky	30
c)	Biotechnická, protierozní opatření	30
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	31
a)	Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	31
b)	Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.	31
c)	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	31
d)	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	31
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	31

f)	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	31
7	OCHRANA OBYVATELSTVA	32
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	33
8.1	TECHNICKÁ ZPRÁVA	33
a)	Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.....	33
b)	Odvodnění staveniště	33
c)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	33
d)	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	33
e)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	33
f)	Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	33
g)	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.....	34
h)	Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace	34
i)	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	35
j)	Ochrana životního prostředí při výstavbě.....	35
k)	Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	35
l)	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb.....	35
m)	Zásady pro dopravně inženýrská opatření	35
n)	Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízdky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.....	35
o)	Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.....	36
p)	Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.....	36
8.2	VÝKRESY.....	36
a)	Přehledná situace v měřítku 1 : 5000 nebo 1 : 10000 s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, účelových ploch, přístupů na staveniště, napojovacích míst zdrojů a dopravních tras.....	36
b)	Situace stavby na podkladu koordinační situace, kde se zohlední vzájemné vazby jednotlivých částí stavby (objektů) z hlediska provádění, umístění dočasných objektů (přístupové cesty a přemostění, montážní zařízení apod.), vazby na výrobní části zařízení staveniště a další údaje podle bodů technické zprávy	36
8.3	HARMONOGRAM VÝSTAVBY	36
8.4	SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ	36
8.5	BILANCE ZEMNÍCH HMOT	37
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ.....	38

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

Je vymezen koridorem dopravní infrastruktury silnice III/1292 v územním plánu obce Obrataň.

Stavba zasahuje do katastrálního území k.ú. Obrataň.

Stavba je situována v zastavěném území Obrataň v ulici Nádražní.

Stavba je navržena v souladu s charakterem daného území a nemění jeho využití.

Začátek úseku ZÚ:

Začátek úseku je v křižovatce se silnicí I/19. Pracovní spára ve staničení cca 0,004.70

Konec úseku KÚ:

Konec úseku je před železničním přejezdem 129-2 v km 0,820 v úrovni závory.

Celková délka řešeného úseku činí 0,820 km.

Stavba je umístěna na pozemcích označených jako ostatní plocha, zahrada, trvalý travní porost, Podrobný rozpis dotčených pozemků včetně vynětí ze ZPF je v samostatné příloze Majetkoprávní tabulka a informace o pozemku z KN.

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

Bude doplněno na základě závazného stanoviska orgánu územního plánování.

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

Rozsah řešené stavby není ovlivněn geologickou, geomorfologickou a hydrogeologickou charakteristikou, ani zdroji nerostů.

Podzemní vody:

Řešené území se nenachází v CHOPAV ani v ochranných pásmech vodních zdrojů ani v ochranných pásmech přírodních léčivých zdrojů. Řešené území se nachází v ochranném pásmu 3.stupně vodní nádrže Švihov.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.

Archivní geologická data byla provedena rešerše těchto archivních vrtů v okolí stavby.

Viz příloha G.5 (elektronicky)

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

V okolí řešeného území se nacházejí následující oblasti, které podléhají ochraně podle zvláštních předpisů.

Území prověřovaného stavebního záměru se nachází ve vymezeném území Ministerstva obrany, ve kterém dle § 175 stavebního zákona je umístění a povolení stavby podmíněno závazným souhlasným stanoviskem MO, a proto Ministerstvo obrany požaduje předložit projektovou dokumentaci zpracovanou v souladu s platnou legislativou k posouzení a vydání závazného stanoviska ve smyslu § 4 odst. 2 písm. a) stavebního zákona pro potřeby vedeného správního řízení.

ÚSES a ochrana přírody

Řešené území leží mimo národní park a jeho ochranné pásmo nebo CHKO.

Řešené území leží mimo ptačí oblast.

Řešené území leží mimo biosférickou rezervaci.

Kejtofským potokem vede lokální biokoridor LBK 7087 1204. Zbývající řešené území leží mimo ÚSES biokoridory a biocentra.

Dopravní a technická infrastruktura včetně ochranného pásma

- Podzemní a nadzemní vedení NN do 1 kV (EG.D)
- Sítě elektronických komunikací (CETIN)
- Vodovod (VODAK Humpolec)
- Kanalizace jednotná (VODAK Humpolec)
- Kanalizace dešťová (Obec Obrataň)
- Veřejné osvětlení = Podzemní vedení NN veřejného osvětlení a místní rozhlas (Obec Obrataň)
- Plynovod STL (EG.D)

Vodovody a kanalizace zákon č. 274/2001 Sb.

vodovodní řád do průměru 500 mm včetně – 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

vodovodní řád nad průměr 500 mm – 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

kanalizační stoka do průměru 500 mm včetně – 1,5 m

kanalizační stoka nad průměr 500 mm – 2,5 m

Elektrická zařízení – zákon č. 458/2000 Sb.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně - pro vodiče bez izolace 7 m, pro vodiče s izolací základní 2 m, pro závěsná kabelová vedení 1 m,

b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně - pro vodiče bez izolace 12 m, pro vodiče s izolací základní 5 m,

c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m,

d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m,

e) u napětí nad 400 kV 30 m,

f) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,

g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu. U podzemního vedení o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Plynárenství – zákon č. 458/2000 Sb.

VTL

- ochranné pásmo VTL plynovodu je 4 m na obě strany od plynovodu;

- bezpečnostní pásmo VTL plynovodu DN 200 je 20 m na obě strany od plynovodu.

Ochranné pásmo VTL RS je 4 m a bezpečnostní pásmo 10 m od půdorysu objektu všemi směry.

Ochranné pásmo v zemi uložených kabelů je 1 m na každou stranu od krajního kabelu.

Nízkotlaký a středotlaký plynovod v zastavěném území obce – 1 m na obě strany od půdorysu.

ochranná pásma níže uvedených inženýrských sítí

Typ vedení	správce	ochranné pásmo
Sítě elektronických komunikací – sdělovací kabely	ČD Telematika a.s. JHMD	par.102 zákon 127/2005
Sítě elektronických komunikací – zabezpečovací kabely	SŽ JHMD	par.102 zákon 127/2005
Sítě elektronických komunikací – silové kabely	SŽ JHMD	par.102 zákon 127/2005
Kanalizace	VODAK Humpolec	1,5m od vnějšího líce
Vodovod	VODAK Humpolec	1,5m od vnějšího líce
Plynovod VTL	EG.D GasNet	- ochranné pásmo VTL plynovodu je 4 m na obě strany od plynovodu; - bezpečnostní pásmo VTL plynovodu DN 200 je 20 m na obě strany od plynovodu. Ochranné pásmo VTL RS je 4 m a bezpečnostní pásmo 10 m od půdorysu objektu všemi směry. Ochranné pásmo v zemi uložených kabelů je 1 m na každou stranu od krajního kabelu.
Plynovod STL	EG.D GasNet	1,0m od vnějšího líce
Nadzemní vedení NN	EG.D, ČEZ Distribuce	1,0m od krajního kabelu
Podzemní vedení NN	EG.D, ČEZ Distribuce	1,0m od krajního kabelu
Nadzemní vedení VN do 35 kV	EG.D, ČEZ Distribuce	7 m od krajního vodiče
Podzemní vedení elektrizační soustavy	EG.D, ČEZ Distribuce	1 m od krajního kabelu
Elektrické stanice	EG.D, ČEZ Distribuce	Dle typu stanice
Veřejné osvětlení	obce	1,5m od krajního kabelu
Podzemní sdělovací vedení	CETIN UPC Magnalink T-Mobile Katro Servis	1,5m od krajního kabelu
Nadzemní sdělovací vedení	CETIN	1,5m od krajního kabelu
Horkovod Teplovod V akci III/1292 není dotčen	EOP THHK ČEZ Teplárenská	2,5 m Ochranné pásmo horkovodu a teplovodu je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení a vodorovnou rovinou vedenou pod zařízením pro rozvod tepelné energie ve svislé vzdálenosti měřené kolmo k tomuto

	zařízení.
--	-----------

ochranné pásmo dráhy

60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Stavba **zasahuje** do ochranného pásma dráhy.

Jedná se o trať: TÚ 1851 (639 HS7) Horní Cerekev – Tábor, v žkm **45,180 – 45,900**

Stavba **zasahuje** do ochranného pásma dráhy č. 228 v žkm **45,330 až 46,000** Jindřichohradecké místní dráhy.

obvod dráhy

Stavba **zasahuje** do obvodu dráhy TÚ 1851 (639 HS7) Horní Cerekev – Tábor v žkm **45,193** před KÚ mezi staničením silnice km cca 0,816 a km 0,820 (KÚ = závora)

Bude realizována nová konstrukce vozovky.

Stavba **zasahuje** do obvodu dráhy č. 228 v žkm **45,865 až 46,000** Jindřichohradecké místní dráhy.

Bude realizován nový silniční propustek v km 0,549 silnice včetně obou čel. Bude realizováno pročištění stávajícího příkopu v km 0,520 - 0,590 silnice (dl. 70 m) . Bude realizován vsakovací příkop v km 0,590 - 0,640 silnice (dl. 50 m).

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Rekonstruovaná silnice vede přes Kejtovský potok po rekonstruovaném mostě 1292-1.

Řešené území není v dosahu poddolovaného území.

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

Při rekonstrukci stávající ulice Nádražní bude omezen příjezd k domům v této ulici.

Stavba je řešena ve stávajícím umístění. Vliv na okolní pozemky bude převážně podél komunikace, v případě přeložek inženýrských sítí bude nutno manipulovat s podzemním vedením i dál od komunikace. Stavba bude probíhat tak, aby jakýkoliv negativní vliv na okolí byl minimalizován, zejména strojní práce.

Rekonstrukce stávající komunikace zlepší odtokové poměry v území tím, že bude celkově vyřešen povrch komunikace s rychlým odvedením vody do uličních vpustí.

Odtokové poměry řeší vodohospodářské stavební objekty.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Kvůli návrhu parkovacího pruhu bude odstraněn strom cca ve staničení km 0,270.

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

Požadavky jsou určeny v příloze Majetkoprávní tabulka a informace o pozemku z KN.

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

Stavba komunikace je ve stávajícím stavu napojena na dopravní a technickou infrastrukturu a tento stav nebude změněn, bude nadále napojena na pokračování silnice III/1292 a podél rekonstruované trasy

na místní i účelové komunikace. Rekonstrukcí komunikace nedojde ke zrušení stávajících nebo výstavbě nových připojení komunikace.

Rekonstrukcí komunikace jsou vyvolány přeložky sítí technické infrastruktury.

Nové vedení je dešťová kanalizace, která zajistí odvodnění silniční komunikace.

Veškeré přeložky a nová vedení technické infrastruktury jsou znázorněny a popsány v příloze C.3 Koordinační situace.

Samotná stavba pozemní komunikace není určena pro pohyb chodců. Pro pohyb pěších jsou určeny chodníky podél komunikace v intravilánu (ulice Nádražní). Návrh úprav chodníků a ploch pro pěší je součástí tohoto projektu. Přístup ke komunikaci je z okolních pozemků. Jelikož se komunikace nachází v městském terénu, jsou všechny přístupy bezbariérové.

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

Předpokládaná doba výstavby

- Jedna stavební sezóna.

Podmiňující investice

- přeložky a nová vedení sítí technické infrastruktury a stavební úpravy stávající dopravní infrastruktury.

Vyvolané investice:

- Směrová a výšková úprava stávajících silnic a sjezdů v místech napojení na rekonstruovanou silnici III/1292
- Přeložky či ochrana sítí technické infrastruktury
- Veškeré povrchové znaky vodovodu, plynovodu, šachet a uličních vpustí budou výškově vyrovnány na nově navrženou úroveň povrchu vozovky

Související stavby

Jsou známy tyto stavby jiných investorů:

- Chodník (za mostem cca 150 m) Integra Pelhřimov Ing. Zadražil, je vydané pravomocné SP.

l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Seznam pozemků je uveden v příloze Majetkoprávní tabulka a informace o pozemku z KN.

m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Seznam pozemků je uveden v příloze Majetkoprávní tabulka a informace o pozemku z KN.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou známy žádné zvláštní požadavky kromě sledování vydatnosti toku **Kejtofský potok**, který by mohl v nepříznivém období negativně ovlivnit stavební práce. Celý průběh stavby bude monitorován a mostní objekt bude sledován s ohledem na skutečné základové poměry.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Viz bod 1 j).

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

Stavba rekonstrukce silnice III/1292 Obrataň, ul. Nádražní zahrnuje rekonstrukci přilehlého úseku pozemní komunikace v intravilánu v délce 820 m a silniční most ev. č. 1292-1 přes Kejtovský potok, opěrné zdi a přeložení stávajících inženýrských sítí (plynovod, vodovod, sdělovací vední CETIN, silové vedení NN), případně další vyvolané související stavební úpravy (chráničky).

Součástí je vybudování odvodnění komunikace (vpusti a dešťová kanalizace).

Stavba dále zahrnuje novostavby chodník, parkovací pruh dl. cca 75 m, dešťovou kanalizaci a vodovod (jen výměna šoupat) a opěrné zdi pro Obec Obrataň.

V celé stavbě je navržena nová konstrukce vozovky.

V křižovatce s účelovou komunikací v km 0,575 je navržena výměna ohrusné vrstvy.

Nová vozovka bude mít v celé stavbě živičný kryt.

Parkovací pruh a sjezdy budou mít kryt ze stávající žulové dlažby.

Z žulové dlažby bude proveden podobrubníkový rigol.

Chodník bude mít kryt z betonové zámkové dlažby.

Kromě SO 101 silnice III/1292 jsou dále řešeny tyto stavební objekty:

SEZNAM OBJEKTŮ
SO Řada 000 Objekty přípravy staveniště
SO 001 Všeobecné a předběžné položky
SO Řada 100 Objekty pozemních komunikací
SO 101 Silnice III/1292
SO 102 Chodník
SO 105 Parkování
SO 111 Napojení, sjezdy, úpravy křižovatek
SO 171 Dopravní značení trvalé
SO 172 Dopravní značení přechodné
D.2 Řada 200 mostní objekty a zdi
SO 201 Most ev. č. 1292-1
SO 204 Opěrná zeď u skladu pilin
SO 202 Opěrná zeď u parkovacího pruhu
SO 203 Opěrná zeď pod nádražím
SO Řada 300 Vodohospodářské objekty
SO 301 Kanalizace dešťová
SO 302 Kanalizace splašková
SO 303 Vodovod

SO Řada 400 Elektro a sdělovací objekty
SO 401 Přeložka CETIN dočasná
SO 402 Přeložka VO dočasná
SO 403 Přeložka NN dočasná
SO Řada 500 Objekty trubních vedení
SO 501 Plynovod

V rámci stavby budou respektovány všechny relevantní požadavky příslušných dotčených orgánů a dotčených vlastníků pozemků i veřejné technické a dopravní infrastruktury.

Dokončená stavba zlepší celkový architektonický i urbanistický ráz dané lokality.

2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Jedná se o změnu již dokončené stavby.

Dle investičního záměru objednatele je úsek komunikace určen ke kompletní rekonstrukci.

b) Účel užívání stavby

Stavba bude užívána pro silniční i pěší provoz, jde o dvoupruhovou směrově nerozdělenou komunikaci s jednostranným chodníkem, mostní objekt a inženýrské sítě.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Navrhovaná stavba je trvalého charakteru.

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

Stavba je navržena v souladu s technickými požadavky na stavby, s požadavky zabezpečující bezbariérové užívání stavby i s normovými požadavky.

Na parkovacím pruhu s podélnými stáními není navrženo vyhrazené stání, protože by nesplňovalo požadavek na jeho větší šířku proti běžným parkovacím stáním. Vyhrazené stání může být případně vyznačeno na stávající parkovací ploše na začátku úseku vlevo.

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

Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů bude po obdržení stanovisek popsáno v příloze F.1.2 Zpráva o splnění požadavků dotčených orgánů.

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

Návrhová rychlost: $V_n = 50 \text{ km/h.}$

Funkční skupina: B – místní sběrné (průjezdni úsek silnice III. třídy)

Charakteristika: Intravilán – průtah silnice III. třídy obcí Obrataň

Hlavní (provozní) staničení: Pracovní staničení: km 0,0 – 0,820

Celková délka rekonstruované silnice III. třídy: 0,820 km

Šířkové uspořádání: odvozená MS2 -/6,5/50

2 x 3,00 m dvoupruhová směrově nerozdělená komunikace (od ZÚ k mostu prvních 0,1 km v šířce 2 x 3,25 m)

Intenzity: Na předmětném úseku není sčítací úsek. Dopravní zatížení bylo stanoveno kvalifikovaným odhadem $TNV = 50$ voz/den.
 $TNV_k = TNV_0$, třída dopravního zatížení V – lehké.

Z důvodu novostaveb inženýrských sítí a přeložek inženýrských sítí budou ochranná pásma inženýrských sítí umístěna a změněna.

Nedojde k umístění nových nebo ke změnám stávajících chráněných území.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Není známo o nutnosti ochrany stavby nebo některé její části.

h) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Dokončená stavba komunikací nebude spotřebovávat žádné hmoty ani média.

Hospodaření s dešťovou vodou:

Odvodnění komunikací bude přes navržené uliční vpusti do dešťové kanalizace. Viz bod 3

Rekonstrukce stávající komunikace zlepší odtokové poměry v území tím, že bude celkově vyřešen povrch komunikace s rychlým odvedením vody do uličních vpustí.

Dokončená stavba komunikací nebude produkovat odpady ani emise, jejich množství bude nulové.

Třída energetické náročnosti budov není řešena, součástí stavby nejsou žádné budovy.

i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavba bude rozdělena na čtyři etapy. Předěly etap jsou most, řadové garáže a příčný propustek.

Výstavba bude realizována po etapách dle etapizace výstavby.

Stavba bude prováděna po etapách za úplné uzavírky uvedené etapy.

Předpoklad realizace stavby je v roce cca 2024.

Předpokládá se doba výstavby v rámci jedné stavební sezóny.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu)

Prozatímní užívání stavby ke zkušebnímu provozu nebo předčasné užívání stavby bude povoleno na základě požadavku objednatele příslušným orgánem.

k) Orientační náklady stavby

Náklady stavby budou stanoveny.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba je rekonstrukce komunikace a rekonstrukce mostu a je navržena ve stávající linii komunikace. Kvůli stavbě není třeba zavádět nové územní regulace.

a) Urbanismus

Kompozice prostorového řešení je ve velké většině zachována.

b) Architektonické řešení

Stavba je liniová a z hlediska architektonického řešení je navržena tak, aby plnila svoji funkci zajištění silničního i pěšího provozu a zároveň aby měla příznivý vliv na okolní ráz. Použité materiály a povrchové odstíny konstrukčních prvků jsou voleny tak, aby vhodně doplnily funkčnost a estetiku celé stavby.

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 ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřípustné přetvoření

Viz kapitola 2.6 písm. b.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima)

Nejsou energetické nároky.

c) Celková spotřeba vody

Stavba po dokončení nevyžaduje vodní zdroje, předpokládaná spotřeba vody je nulová.

Během výstavby si zhotovitel potřebné množství vody zajistí na vlastní náklady.

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

Vyčíslení kubatur odpadů a druhů odpadů a emisí a způsob nakládání s vyzískaným materiálem bude dle příslušných předpisů určen v samostatné příloze soupisu prací.

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

Požadavky na zvýšení kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě nejsou známy. Stavbou nedojde k omezení kapacity výše zmíněných vedení.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Komunikace pro chodce, přechody pro chodce budou realizovány v parametrech dle vyhlášky 398/2009.

Dle §4 chodníky, místa pro přecházení i ostatní pochozí plochy:

Povinnost přístupu bez výškových rozdílů vyšších než 20 mm

Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o., Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové

Povinnost dodržet průchozí prostor do minimální výše 2200 mm (včetně dopravního značení a mobiliáře).

Chodníky a pochozí zpevněné plochy musí být navrženy s jednostrannou vodící linií (např. sadový obrubník min. výšky 60 mm nad úroveň pochozí plochy) tak, aby byla vytvořena přirozená vodící linie pro osoby s postižením zraku, (bod 1.2.1.1. příl.č.1).

Přerušení přirozené vodící linie lze nejvýše na vzdálenost 8 m, jinak musí být doplněno umělou vodící linií. V zastavěném území obce je na pochozí ploše (chodník, smíšená cyklostezka, obytná zóna) nutné dodržet jednostrannou vodící linii výšky nejméně 60 mm.

Přesah délky umělé vodící linie a přirozené (zvýšeného obrubníku) je nejméně 800 mm.

Varovné a signální pásy musí provedeny v **barevném a hmatovém kontrastu vůči okolí**. Povrch pochozí plochy do vzdálenosti nejméně 250 mm od pásů musí být rovinný při dodržení požadavku na protiskluzné vlastnosti, (body 1.2.2. a 1.2.4. příl.č.1, bod 2.2.3. příl.č.2).

a) V oboustranné vzdálenosti nejméně 800 mm od hmatových úprav nesmí být žádné překážky, ani sloupky VO nebo dopravní značení.

b) Dodržet lemování šíře nejméně 250 mm od varovných i signálních pásů dlažbou bez zkosení (bez sražených hran). V současné době je lemování rovinnou dlažbou s max. počtem předepsaných spar v příčném a podélním směru předepsané i u betonové dlažby.

c) Prováděcí firma musí dodržet barevný kontrast u hmatné dlažby i u barevně zvýrazněného nájezdu nebo vjezdu na pozemek.

Povrch nášlapných vrstev pochozích ploch musí mít povrch rovný, pevný a upravený proti skluzu. Součinitel smykového tření je nejméně 0,5 + tg α, nebo hodnota výkyvu kyvadla nejméně 40x (1+ tg α), nebo úhel skluzu nejméně 10° x (1+ tg α), (bod č. 1.1.1. přílohy č.1).

Dle bodu 1. 2.11. Příl. č. 1 musí být dodržen **vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení**, světelného signalizačního zařízení pro chodce, svislého dopravního značení v komunikaci pro pěší. Pokud není dodrženo, tak se vizuální kontrast sloupů veřejného osvětlení provádí označením kontrastním pruhem ve výši 1400 -1600 mm od pochozí plochy, (ČSN ISO 3864-1).

Všechny použité výrobky pro bezbariérové úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí odpovídat technickým předpisům, včetně dodržení barevného kontrastu od pochozí plochy a musí mít Ověření o shodě výrobku dle Nařízení vlády č. 163/2002 Sb. §7, ve znění **NV č. 215/2016 Sb.** platné od 1. 1. 2017 a aktualizované od 1. 1. 2018.

V době výstavby zpevněných ploch je nutné zajistit u výkopů i bezpečný přístup osob pro pěší. **Lávky přes výkopy** musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly max. do 20 mm a po obou stranách musí být opatření proti sjezdu vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou min. 100 mm, s horní zábranou ve výši 1100 mm, (bod 4.1. příl.č. 2).

Na parkovacím pruhu s podélnými stáními není navrženo vyhrazené stání, protože by nesplňovalo požadavek na jeho větší šířku proti běžným parkovacím stáním. Vyhrazené stání může být případně vyznačeno na stávající parkovací ploše na začátku úseku vlevo.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena dle příslušných ČSN 73 6101, ČSN 73 6201, ČSN 73 6110, ČSN 73 6425 tak, aby pro všechny uživatele stavby (účastníky provozu) byla bezpečná.

2.6 Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

Stávající šířkové uspořádání, stav a kvalita mostního objektu a vozovky, zádržných systémů i odvodnění ve stávajícím stavu neodpovídají požadované zbytkové životnosti. Z toho důvodu byl proveden takový návrh řešení, který zohledňuje veškeré požadavky platných norem a s ohledem na požadovanou životnost jednotlivých prvků stavby bude realizována kompletní rekonstrukce komunikace včetně mostu ev. č. 1292-1.

b) Popis navrženého řešení

Hlavním předmětem stavby je rekonstrukce komunikace (sil. III/1292)

a rekonstrukce mostu ev. č. 1292-1.

Komunikace dvoupruhová, směrově nerozdělená

Stavba se skládá z následujících stavebních objektů.

1 Pozemní komunikace

- a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

SO 101 Silnice III/1292

Začátek úseku ZÚ

Začátek rekonstrukce ZÚ km 0,00470 je umístěn v křižovatce na začátku úseku v místě pracovní spáry napojení vrstev po rekonstrukci silnice I/19, kde začíná nová konstrukce vozovky.

Konec úseku KÚ:

Konec rekonstrukce KÚ je km 0,820 silnice III/1292 v místě železniční závory.

Celková délka řešeného úseku činí 0,815 km

Součástí SO 101 jsou také krátká napojení v místě účelové komunikace cca v km 0,575 a v místě sjezdu k nádraží v km 0,664

SO 102 Komunikace pro pěší

SO 105 Parkování

SO 111 Napojení, sjezdy, úpravy křižovatek

- b) Základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací (*kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání; parametry a zdůvodnění trasy; návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací; vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch*)

SO 101 Silnice III/1292

Parametry komunikace

Intravilán

Návrhová rychlost	Vn = 50 km/h
Návrhová kategorie	odvozená MO2 7,0/50, MO2p 9,0/50
Jízdní pruhy	2x 3,00 m
Zpevněná krajnice:	-
Vodící a odvodňovací proužek:	-
Bezpečnostní odstup:	0,50 m
Kategorie komunikace:	Silnice
Třída komunikace:	Silnice III. třídy
Funkční skupina:	B – místní sběrné (průjezdni úsek silnice III. třídy)

Typ příčného uspořádání

Příčné uspořádání:	dvoupruhová směrově nerozdělená komunikace
Chodník:	vpravo, pouze prvních 55 m také vlevo

Řešený úsek se nachází pouze v intravilánu.

Parametry a zdůvodnění trasy

Trasa je vedena v koridoru stávající komunikace. Osa je složena z přímých úseků a směrových oblouků – prosté kružnicové oblouky.

Směrové řešení

Osa komunikace III/1292 je složena z přímých úseků a celkem z 8 směrových oblouků. Poloměry směrových oblouků se pohybují od 25 m do 500 m. U mostu je navržen složený oblouk R=70 m, 92,30 m a 70 m kvůli zachování stávající polohy mostu. Pouze směrový oblouk R=500 m má navržený přechodnice délky 50 m.

Výškové řešení

Podélné sklony silnice III/1292 jsou v rozmezí od 0,30% do 6,00%

Návrh nivelety respektuje stávající výškové vedení silnice v řešené lokalitě **kromě úseku mezi km cca 0,3 – 0,4**, kde je niveleta postupně snížena až o cca 0,4 m proti stávajícímu stavu. Snížení nivelety umožnilo minimalizovat úsek se dvěma silničními obrubami pouze na směrový oblouk R=75 m v km cca 0,4. Další snížení nivelety i v tomto oblouku není možné, protože **na levé straně** je nutné zachovat stávající **sjezd k č.p. 77 v km 0,418**. Na třetím KDP byl uvedený sjezd projednán s vlastníkem č.p. 77 se závěrem, že **sjezd je nutné zachovat**. Navržený podélný sklon sjezdu k č.p. 77 bude cca 17 % (nepřekročí 19 %) při snížené obrubě s podsázkou 7 cm a při rozdílu výšek u vrat 3 cm. Viz vzorový příčný řez.

Lokální snížení nivelety je navrženo také **v km cca 0,660** v místě napojení nádraží. Je zde navržen výškový zakružovací oblouk R=1000 m místo nevyhovujícího stávajícího malého zakružovacího oblouku.

Oba úseky snížení nivelety vyvolají lokální zahloubení inženýrských sítí.

Další dočasné přeložky inženýrských sítí vyvolá oprava mostu.

Příčný sklon

Komunikace je navržena v základním střešovitém příčném sklonu 2,50%. Ve směrových obloucích je navržen dostředný příčný sklon. V prvním složeném oblouku u mostu a v posledním oblouku $R=25$ m před tratí je navržen dostředný sklon 4%. V ostatních směrových obloucích je navržen dostředný sklon 2,5%.

Šířkové uspořádání

Po celé délce silnice III/1292 dochází k několika změnám šířky vozovky. Na začátku úseku za křižovatkou se silnicí I/19 je navržena šířka vozovky 6,50 m ($2 \times 3,25$ m - nový chodník vlevo v délce 55 m je navržen v šířce 2,50 m mezi silnicí a stávající zpevněnou plochou, stávající chodník vpravo před mostem bude předlážděn). V místě mostu a také prvním složeném směrovém oblouku je zachována stávající šířky vozovky 7,50 m (včetně rozšíření v oblouku). Za tímto obloukem následuje zúžení levého jízdního pruhu na šíři 3,00 m (vlevo navazuje nebezpečná krajnice a vsakovací příkop) a pravého jízdního pruhu na šíři 3,25 m (vpravo navazuje chodník související stavba firmy Integra Pelhřimov v dl. cca 150 m s vydaným stavebním povolením). Od km cca 0,260 je navržena šířka vozovky 6,00 m (jízdní pruhy $2 \times 3,00$ m, vpravo je navržen podobrubníkový rigol z žulových kostek v šířce 0,50 m a chodník v této dokumentaci). V km cca 0,4 v místě směrového oblouku $R=75$ m je navržena šířka vozovky včetně rozšíření v oblouku 6,90 m ($3,50 + 3,40$ m, vpravo jsou navrženy dva silniční obrubníky kvůli niveletě chodníku, která je níž proti niveletě vozovky a nelze ji zvednout kvůli vstupům do objektů). Ve směrovém oblouku $R=170$ m v km cca 0,5 je navržena šířka vozovky včetně rozšíření v oblouku 6,70 m ($3,35 + 3,35$ m, vpravo je navržena novostavba chodníku v šířce 1,50 m. Vlevo je zachován stávající společný příkop mezi silnicí a drahou a v km 0,549 je navržena rekonstrukce kolmého silničního propustku včetně jeho obou čel. Za křižovatkou s účelovou komunikací v km 0,575 pokračuje vozovka v šířce 6,00 m (jízdní pruhy $2 \times 3,00$ m, vpravo je navržen chodník v šířce 2,00 m až do km 0,727). Ve směrovém oblouku $R=170$ m v místě napojení nádraží není navrženo rozšíření vozovky z důvodu kolize případného rozšíření s budovou č.p. 88. Průjezd kamionů v oblou směrech současně byl ověřen vlečnými křivkami. V posledním směrovém oblouku $R=25$ m je navržena šířka vozovky včetně rozšíření v oblouku 9,00 m ($5,25 + 3,75$ m). Průjezd kamionů v oblou směrech současně byl ověřen vlečnými křivkami. Po výjezdu z tohoto oblouku se pak vozovka zužuje na stávající šířku cca 7,0 m před přejezdem.

V km cca 0,680 jsou navrženy vstřícně zastávky dl. 12 m na jízdním pruhu. Intenzita autobusů je 4 spoje v každém směru v pracovní den. Od zastávky je navržen chodník k nádraží.

Návrh zemního tělesa, výsledky bilance zemních prací

Návrh zemního tělesa

Bude využito stávající zemní těleso kromě dvou výše uvedených úseků, kde bude niveleta zahloubena.

Výsledky bilance zemních prací

Ve dvou výše uvedených úsecích bude niveleta zahloubena. Předpokládáme přebytek výkopu.

Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch

Diagnostika od firmy IMOS určila způsob rekonstrukce. Jedná se o **novou konstrukci vozovky** v tl. 45 cm a **výměnu aktivní zóny** tl. 0,50 m. Celková tl. Výkopu bude cca 1,0 m.

Kraj Vysočina požaduje, aby projektant navrhl využití vyfrézovaného materiálu.

Kraj Vysočina požaduje, aby projektant navrhl při výměně aktivní zóny využití vhodné zeminy místo štěrkodrti.

Využití vyfrézovaného materiálu a využití vhodné zeminy místo štěrkodrti (při výměně aktivní zóny) budou navrženy v dalším stupni dokumentace PDPS.

Vstupní údaje:

Intenzity:

Sčítací místo celostátního sčítání dopravy není na řešeném úseku silnice.

Dopravní zatížení je stanoveno kvalifikovaným odhadem. Počet TNV (těžkých nákladních vozidel) v obou směrech za 24 h je 50.

$TNV_0 = TNV_k$ (intenzita v celém návrhovém období).

Třída dopravního zatížení V – lehké.

SO 102 Chodník

Na počátku řešeného úseku je po levé straně navrženo prodloužení stávajícího chodníku vedoucího podél silnice I/19. Délka chodníku je cca 55 m. Šířka chodníku je navržena 2,50 m. Na pravé straně podél silnice III/1292 je navrženo předláždění stávajícího chodníku a to v rozsahu k mostu v délce cca 120 m. Od mostu ev.č. 1292-1 již bylo vydáno pravomocné stavební povolení na zahájení novostavby chodníku o délce asi 150 m. Ve zbylém úseku je navržen nový pravostranný chodník šířka chodníku 2,00 m (lokálně 1,50 m) až do km 0,727. Výška podstupnice chodníkové obruby je navržena + 12 cm a sklon chodníku 2%. Kryt chodníku bude zhotoven z betonové zámkové dlažby.

Výška podstupnice na délku nástupní hrany autobusové zastávky bude 20 cm.

Chodník je více popsán v odstavci šířkové uspořádání silnice.

V km cca 0,025 a km cca 0,650 jsou navržena **místa uzpůsobená k překonání komunikace**. Tato místa budou pouze se sníženou obrubou (nášlap 2 cm) s varovným pásem šířky 0,40 m podél snížené obruby. Tato místa nebudou přisvětlena. Intenzita chodců na těchto místech bude menší než 15 chodců za hodinu. Obdobné místo je navrženo v km 0,580 na účelové komunikaci.

Veřejné osvětlení zůstane stávající. Pouze bude posunut stávající sloup VO v km 0,460 mimo chodník. Dále bude posunut mimo chodník stávající nadzemní hydrant v km 0,672.

Na vnější straně chodníku je v km cca 0,525 – 0,550 navržena palisáda (výška bet. prvku 0,60 m), protože za chodníkem je hranice soukromého pozemku.

SO 105 Parkování

Stavba dále zahrnuje parkovací pruh (km 0,26000 – 0,331,50) pro podélné stání osobních vozidel v délce cca 71,5 m. Je navrženo celkem 11 stání. Jedno vyhrazené stání dle vyhl. 398/2009 bude vyznačeno na stávající zpevněné ploše na ZÚ.

Šířka parkovacího pruhu je navržena 2,00 m.

Příčný sklon parkovacího pruhu je navržen 2,5%

Podélný sklon parkovacího pruhu je navržen 0,50%

Kryt parkovacího pruhu je navržen z betonové dlažby.

Nový chodník vlevo v délce 55 m je navržen v šířce 2,50 m mezi silnicí a stávající zpevněnou plochou. Sjezd na stávající zpevněnou plochu v šířce 6,00 m umožní zajíždět na stávající zpevněnou plochu pouze osobním vozidlům.

Před domem č.p. 59 bude obnovena stávající parkovací plocha na soukromém pozemku.

SO 111 Napojení, sjezdy, úpravy křižovatek

Všechny stávající sjezdy budou zachovány a budou provedeny v konstrukci sjezdu s krytem se zámkové dlažby.

Bude zrekonstruována křižovatka s účelovou komunikací v km 0,575. Kryt křižovatky bude AB.

V místě napojení stávajícího parkoviště u areálu pily v km cca 0,730 – 0,750 bude osazen obrubník s nášlapem 2 cm, aby nestékala voda z vozovky do areálu pily.

2 Mostní objekty a zdi

a) Výčet objektů a zdí

SO 201 – Most ev. č. 1292-1

SO 202 – Opěrná zeď u parkovacího pruhu

SO 203 – Opěrná zeď pod nádražím

SO 204 – Opěrná zeď u skladu pilin

b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů, zejména základní údaje – rozpětí, délky, šířky, průjezdní a průchozí prostory: *(základní technické řešení a vybavení; druhy konstrukcí a jejich zdůvodnění; postup a technologie výstavby)*

Projektant mostní objekty a zdi Ing. Nývlt

SO 201 Most ev. č. 1292-1

Jedná se o **rekonstrukci stávajícího mostu** ev. č. 1292-1, který se nachází ve staničení km 0,120 19 m.

Dispoziční (směrové řešení a výškové řešení mostu) zůstává beze změn.

Při rekonstrukci mostu se nebude zasahovat do nosných konstrukcí mostu.

Po rekonstrukci mostu nedojde ke zúžení stávajícího průtočného profilu potoka - Kejtovský potok.

Na stávajícím mostě byla provedena diagnostika mostu. Diagnostikou mostu bylo zjištěno, že nosné konstrukce mostu jsou v dobrém technickém stavu a byla zjištěna skutečná zatížitelnost mostu, která je větší, než je v současnosti omezeno svislým dopravním značením.

Rekonstrukce mostu bude spočívat v odbourání vrstev stávající komunikace, stávajícího zábradlí včetně říms a vybourání stávajícího hydroizolačního systému.

Provede se nový hydroizolační systém, provede se sanace povrchu mostu, nové římsy včetně osazení nového mostního zábradlí v barevném odstínu RAL 6017. Po opravě mostu bude provedena nová asfaltová vozovka.

Pod mostem bude provedeno vyčištění koryta a přespárování opevnění koryta.

SO 202 Opěrná zeď u parkovacího pruhu

Navrhovaná opěrná zeď se nachází ve staničení km 0,254 04 až 0,331 04.

Parkovací pruh pro podélné stání osobních vozidel vznikne zářezem do stávajícího svahu. Stabilita nového zářezu bude zajištěna nově vybudovanou opěrnou **gabionovou zdí**. Kamenivo do gabionových košů bude čerpáno z místních zdrojů.

Výška zdi je ve dvou úrovních (2,0 m a 1,5 m).

Opěrná zeď má délku 77,0 m.

SO 203 Opěrná zeď pod nádražím

Navrhovaná opěrná zeď se nachází ve staničení km 0,603 98 až 0,643 58.

Opěrná zeď bude zajišťovat stabilitu nově budovaného chodníku.

Navržená zeď je navržena jako **úhlová, železobetonová**.

Horní hrana opěrné zdi bude vystupovat o 100 mm nad hranou chodníku. Na vnějším líci opěrné zdi budou kotveny **sloupky pro oplocení** sousedního pozemku.

Základová spára opěrné zdi je v délce dilatačních úseků (délka dilatačního úseku je 6,0 m) odstupňována.

Maximální výška opěrné zdi je 1,8 m.

Délka opěrné zdi je 39,60 m.

SO 204 Opěrná zeď u skladu pilin

Navrhovaná opěrná zeď se nachází ve staničení km 0,761 60 až 0,775 38.

Opěrná zeď bude zajišťovat stabilitu stávajícího násypového tělesa komunikace v oblasti stávajícího objektu areálu pily.

Nová zeď bude umístěna v místě stávající opěrné zdi, která je již technicky dožilá.

Navržená zeď je navržena jako **úhlová, železobetonová**.

Horní hrana opěrné zdi bude vystupovat o 100 mm nad hranou rekonstruované komunikace.

Základová spára opěrné zdi je konstantní.

Maximální výška opěrné zdi je 1,8 m.

Délka opěrné zdi je 13,78 m.

3 Odvodnění pozemní komunikace (stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah)

Dešťová kanalizace je řešena v SO 301 Kanalizace dešťová.

Povrchové znaky odvodnění pozemní komunikace včetně přípojek uličních a horských vpustí jsou součástí SO 101 silnice III/1292.

Stavebně technické řešení odvodnění, jeho charakteristiky a rozsah

Způsob odvodnění komunikace bude zachován. Při návrhu dojde ke zkapacitnění odvodňovací sítě (drenážní trativody, uliční a horské vpusti)

Jsou navrženy drenážní trativody, uliční a horské vpusti. Dále jsou navrženy **tři vsakovací příkopy**. První vsakovací příkop v km 0,168 – 0,260 délky 92,00 m vlevo. Druhý v km 0,468 – 0,498 o délce 30,00 m. A třetí vsakovací příkop v km 0,590 – 0,640 délky 50 m. Na dně takto vybudovaných příkopech dojde k výměně nepropustného materiálu za propustný k dosažení lepšího vsakování srážkové vody. Mezi druhým a třetím vsakovacím příkopem je uvažováno s pročištěním stávajícího příkopu podél násypu dráhy.

Propustky

Stávající a nové příčné propustky

V rozsahu stavby se vyskytují dva stávající příčné propustky. První stávající příčný propustek se nachází v km 0,549 (materiál beton, DN 700). **Bude zrekonstruován.**

Druhý příčný propustek je v km 0,780. Má podzemní odtok do areálu pily (Materiál beton, DN 600). **Bude nahrazen větví 3 navržené dešťové kanalizace.** Podzemní odtok do areálu pily bude zachován.

Propustek ev.č 1292-1P

Propustek se nachází ve staničení km 0,549 64.

Stávající propustek je tvořen betonovými trubami o průměru DN 800.

Z důvodu výstavby nového chodníku, je třeba propustek směrem po toku potoka prodloužit.

S investorem bylo dohodnuto, že se provede kompletní výměna stávajícího propustku. Nový propustek bude umístěn na původní místo.

Propustek bude tvořen betonovou troubou o světlosti DN 800.

Na vtoku bude před propustkem provedeno zpevnění dna i břehů potoka kamenem do betonu. Na výtokové straně bude propustek napojen do stávajícího zatrubněného potoka.

Na nových římsách bude umístěno nové zábradelní svodidlo v barevném odstínu RAL 6017.

Stávající podélné propustky

- Km 0,16636 stávající propustek DN 300
- Km 0,19236 stávající PVC propustek DN 300, délky cca 9,00 m

Stávající podélné propustky na sjezdech k nemovitostem budou zachovány.

Betonový žlábek

Betonový žlábek je navržen v šířce 0,20 m jednostranně přilehle k chodníkové obrubě na levé straně chodníku v km 0,385 – 0,420. Jedná se o úsek ve směrovém oblouku R=75 m, kde niveleta chodníku musí být kvůli stávajícím vstupům níž než niveleta vozovky.

Uliční vpusti a přípojky uličních vpustí

Odvodnění komunikace je řešeno prostřednictvím uličních vpustí a horských vpustí napojených do dešťové kanalizace.

Pro odvodnění komunikace budou použity uliční vpusti s košem a kalovým prostorem. Přípojky UV DN 150 budou napojeny na potrubí stoky přes odbočky, nebo navrtávkou.

Potrubí

Pro přípojky uličních vpustí použito potrubí PVC DN150 SN12

Uliční vpusti

Uliční vpusti jsou navrženy s betonovými skružemi průměru 500 mm, se sedimentačním prostorem a litinovou vtokovou mříží dle ČSN EN 124 třídy D-400. Rozměry mříže 504 x 504 mm budou osazeny s kalovým košem.

Uložení potrubí

Potrubí bude uloženo ve svislé pažené rýze na loži ze štěrkopísku.

Pro krycí obsyp potrubí bude použit štěrkopísek nebo písek.

Dále je proveden zhutněný zásyp vhodným výkopovým případně dovezeným materiálem až pod podkladní vrstvy komunikace. Zásyp bude hutněn strojně na Edef,2 = 45 MPa Vytlačená zemina bude odvezena na skládku dle dispozic investora.

Křížení s ostatními vedeními

Podzemní i nadzemní vedení jsou vynesena v situaci a podélném profilu. Tato jsou zakreslena s přesností, jakou nám poskytli jejich správci.

Kromě výše uvedených a zakreslených sítí je nutno před zahájením zemních prací vytyčit i ostatní nezakreslené sítě.

Projektant VH objektů Ing. Eva Netopilová

SO 301 KANALIZACE DEŠŤOVÁ

Jsou navrženy 3 stoky dešťové kanalizace, které slouží pro odvodnění komunikace a přilehlých nemovitostí. Stoky budou provedeny z potrubí PVC-U SN16 DN300 a DN400.

Stoka 1

Stoka slouží k odvodnění komunikace od km 0,120 až do km 0,240. Přičemž srážková voda v úseku km 0,160 až 0,240 bude odváděna příčným a podélným sklonem komunikace do levostranného vsakovacího příkopu. V km 0,160 bude umístěna horská vpust', která přebytečnou srážkovou vodu odvede do navržené dešťové kanalizace. Stoka bude vedena v levém jízdním pásu navržené komunikace a bude výústěna do vodoteče pod mostem ev.č. 1292-1. Stoka bude provedena z potrubí PVC-U SN16 DN300. Celková délka stoky je 35,96m. Na stoce budou osazeny kontrolní revizní betonové šachty DN1000 a to ve směrových lomech a ve vzdálenosti max. 50m. Celkem jsou navrženy 2 šachty. Na stoku bude napojena jedna horská vpust'. Hloubka uložení kanalizace 2,2m. Podélný sklon kanalizace je 0,5%.

Stoka 2

Stoka slouží k odvodnění komunikace od km 0,260 až do km 0,620. Přičemž srážková voda v úseku km 0,460 až 0,620 bude odváděna příčným a podélným sklonem komunikace do levostranného vsakovacího příkopu. V km 0,470 bude umístěna horská vpust', která přebytečnou srážkovou vodu odvede do navržené dešťové kanalizace. Odvodnění komunikace v úseku 0,260 až 0,470 je řešeno příčným a podélným sklonem komunikace do uličních vpustí, které jsou napojeny na dešťovou kanalizaci. Stoka bude vedena v levém jízdním pásu navržené komunikace a bude výústěna do vsakovací šachty a vsakovacího příkopu v km 0,240. Stoka bude provedena z potrubí PVC-U SN16 DN400. Celková délka stoky je 219,85m. Na stoce budou osazeny kontrolní revizní betonové šachty DN1000 a to ve směrových lomech a ve vzdálenosti max. 50m. Celkem je navrženo 6 šachet a jedna vsakovací šachta. Na stoku bude napojeno 14 uliční vpusti potrubím DN150 a jedna horská vpust', dále budou na stoku napojeny dešťové svody od přilehlých nemovitostí (celkem 10 svodů), které byly nyní napojeny do rigolu. Hloubka uložení kanalizace 1,0 m až 1,8m. Podélný sklon kanalizace je 0,5%.

Stoka 3

Stoka slouží k odvodnění komunikace od km 0,662 až do konce úseku tedy do km 0,820. Stoka bude vedena v levém jízdním pásu navržené komunikace, následně ji bude křížit a bude výústěna ve stávajícím betonovém čele, následně napojena na stávající zatrubnění DN600. Stoka bude provedena z potrubí PVC-U SN16 DN300. Celková délka stoky je 57,37m. Na stoce budou osazeny kontrolní revizní betonové šachty DN1000 a to ve směrových lomech a ve vzdálenosti max. 50m. Celkem jsou navrženy 2

šachty. Na stoku budou napojeny 4 uliční vpusti potrubím DN150. Hloubka uložení kanalizace 0,8 m až 1,5m. Podélný sklon kanalizace je 0,5%.

4 Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou součástí této stavby.

5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony (navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení)

Obslužná zařízení nejsou součástí záměru.

Veřejná parkoviště nejsou součástí záměru.

SO 105 Parkování

Parkovací pruh pro podélná stání je navržen ve staničení 0,260 – 0,331.50 v délce 71,5 m. Je navrženo celkem 11 stání. Jedno vyhrazené stání dle vyhl. 398/2009 bude vyznačeno na stávající zpevněné ploše na ZÚ.

Šířka parkovacího pruhu je 2,00 m, podélný sklon parkovacího pruhu 0,5% a příčný sklon parkovacího pruhu 2,50%.

Únikové zóny nejsou součástí záměru.

Protihlukové clony nejsou součástí záměru.

6 Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Nová záchytná bezpečnostní zařízení budou zhotovena pouze v podobě osazení zábradlí na římsách opraveného mostu.

b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

SO 171 Dopravní značení trvalé

Součástí PD je návrh svislého a vodorovného dopravního značení.

Svislé dopravní značení (SDZ)

Návrh je vyznačen v příloze Dopravní značení.

SDZ bude osazeno tak, aby činná plocha byla svislá a kolmá na osu komunikace. SDZ ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do části dopravního prostoru stanovené volnou šířkou pozemní komunikace podle ČSN 73 6101 a ČSN 73 6110. Nejmenší vodorovná vzdálenost bližšího okraje svislé značky včetně jejich nosné konstrukce od vnějšího okraje vozovky je 0,50 m, největší vzdálenost je 2,00 m.

Značky budou osazeny na hliníkový, podélně rýhovaný podpěrný sloupek průměru 0,06 m. Sloupky budou osazeny do terénu za pomoci kotevních patek např. AP 60 (čtyřkotevní) ukotvených k betonovým základům. Kvalita betonových základů SDZ musí být v souladu s kap. 18 TKP.

Umístění SDZ v blízkosti inženýrských sítí (zejména elektrických vedení) musí být provedeno s ohledem na ochranná pásma těchto vedení a ohledem na bezpečnost práce při jejich instalaci. Před zahájením prací musí zhotovitel předložit objednateli/správcí stavby k odsouhlasení. Technologický předpis na osazování značek - technické parametry svislých dopravních značek (denní a noční viditelnost, mechanická odolnost, provedení hran, korozivzdornost) a jejich nosné konstrukce musí být v souladu s ČSN EN 12899-1. Zhotovovací práce musí být provedeny tak, aby byl splněn požadavek na umístění a provedení SDZ, VDZ a DZ podle dokumentace kapitoly 14 TKP.

Obecná specifikace navržených SDZ: reflexní provedení; retroreflexní materiál min. třídy R1; základní velikost.

Vodorovné dopravní značení (VDZ)

Vodorovné dopravní značení je navrženo V 13a šikmé rovnoběžné čáry vyznačení dopravního ostrůvku pro usměrnění pohybu vozidel v křižovatce se silnicí I/19 na začátku úseku a V 11a autobusové zastávky budou vyznačeny na jízdních pruzích v km 0,680 oboustranně.

SO 172 Dopravní značení přechodné

Dočasné dopravní značení

Typ a rozmístění dopravního značení je rámcově uvažováno dle vzorových schémat v TP66 – zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Značky užitě k označení pracovních míst budou provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R'2. Pro dočasné dopravní značení budou použity značky základní velikosti. Přenosné značky nebo dopravního zařízení, které nebude pevně zabudované do terénu, bude osazené na podpěrný sloupek. Sloupek bude osazen do schváleného typu podkladních desek.

Dopravní zařízení, světelné signály pro trvalé užívání, zařízení pro provozní informace a telematiku nejsou navrženy.

c) Veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení zůstane stávající. Pouze bude posunut stávající sloup VO v km 0,460 mimo chodník.

d) Ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Nebude součástí této stavby.

e) Clony a sítě proti oslnění

Nebude součástí této stavby.

7 Objekty ostatních skupin objektů

a) Výčet objektů

SO Řada 000- Objekty přípravy staveniště

SO 001 Všeobecné a předběžné položky

SO Řada 400 – Elektro a sdělovací objekty

SO 401 Přeložka CETIN dočasná

SO 402 Přeložka VO dočasná

SO 403 Přeložka NN dočasná

SO Řada 500 – Objekty trubních vedení

SO 501 Plynovod

b) Základní charakteristiky

SO 001 Všeobecné a předběžné položky

Řešeno v soupisu prací.

SO 401 Přeložka CETIN dočasná a zahloubení v km 0,660

Přeložka CETIN dočasná po dobu rekonstrukce mostu ev. č. 1292-1 přes Kejtovský potok v Obratani okres Pelhřimov je navržena v délce cca 22,50 m.

Navrhujeme 2 sloupy před a za Kejtovským potokem. Na sloupech bude dočasné vrchní vedení CETIN.

2 společné sloupy a vrchní vedení CETIN a VO délka 22,5 m (2+18,5+2)

SO 402 Přeložka VO dočasná a zahloubení v km 0,660

2 společné sloupy a vrchní vedení CETIN a VO délka 22,5 m (2+18,5+2)

Podrobněji viz část 6 c)

SO 403 Přeložka NN - dočasné přerušení vedení NN na mostě, zahloubení přípojky NN v km cca 0,4 vlevo a zahloubení v km 0,660

Po dobu rekonstrukce mostu bude úsek kabelového vedení NN přes most přerušen a odstaven. Konce přerušeného kabelu budou ukončeny z obou stran mostu v provizorních kabelových pilířích.

Přerušení kabelů, ukončení v provizorních pilířích a následné vrácení kabelu do původní trasy uložením nové do chráničky DN110 připravené v konstrukci mostu bude řešeno formou samostatné stavby přeložky zařízení DS NN Provozovatele DS na náklady investora stavby mostu.

Dále jsou v řešeném území řešeny přeložky inženýrských sítí u mostu, přeložka (zahloubení) přípojky NN v km cca 0,4 vlevo (ČEZ DISTRIBUCE) a přeložky inženýrských sítí v zahloubení silnice v km 0,660.

Zahloubení inženýrských sítí bude ve stávající poloze těchto inženýrských sítí.

SO 501 Plynovod

Projektant Ing. Michal Svoboda

Je navržena přeložka stávajícího STL plynovodu PE 90 v délce cca 75 ve staničení silnice km cca 0,405 – 0,480. Důvodem je vymístění plynovodu z vozovky. Rovněž dotčené přípojky budou přeloženy.

Druhý úsek je v km cca 0,650. Zde je navržena výšková přeložka plynovodu (zahloubení o cca 25 cm v délce cca 30 m). Včetně odbočky k nádraží.

c) Související zařízení a vybavení

Podrobněji v samostatné příloze příslušného SO.

d) Technické řešení

Podrobněji v samostatné příloze příslušného SO.

e) Postup a technologie výstavby

Podrobněji v samostatné příloze příslušného SO.

2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

V rámci stavby nejsou navržena stálá technická nebo technologická zařízení kromě objektů technické infrastruktury, např. svítidla a sloupy veřejného osvětlení, transformační stanice elektrického vedení apod. Tato jsou řešena podle zvláštních předpisů v samostatných přílohách, nebo jsou řešena mimo rámec této projektové dokumentace.

Požadavky na technická a technologická zařízení pro potřeby výstavby i zařízení staveniště budou specifikovány i řešeny dodavatelem stavby.

Potřeba elektrické energie, plynu a pitné nebo užitkové vody bude zajištěna dodavatelem stavby, který si zajistí dostatečné zdroje energie sám nebo domluví odběr od poskytovatele (správce sítě) příslušných médií pro bezproblémový chod stavebních prací.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Stavba nepodléhá posouzení technických podmínek požární ochrany, neurčují se odstupové vzdálenosti, stavba není vymezeným požárně nebezpečným prostorem, pro stavbu se nezajišťuje potřebné množství požární vody, popřípadě jiného hasiva.

Stavba se nevybavuje vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními. Pro stavbu budou stanoveny požadavky požárně bezpečnostního řešení pro provádění stavby v samostatné příloze.

Příslušným předpisem je vyhláška č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, §41.

Zhodnocení příjezdových komunikací pro požární techniku

Parametry navržených komunikací splňují požadovaný průjezdný profil pro požární vozidla v obou směrech (vjezdy a průjezdy musí být ve světlých rozměrech nejméně 3 500 mm široké a 4 100 mm vysoké, šířka vozovky nejméně 3 000 mm).

Výstavbu komunikace je s ohledem na přístupnost požárních vozidel nutno provádět tak, aby byla zajištěna dostupnost k nevýrobním objektům na vzdálenost alespoň 20 m, k výrobním objektům na vzdálenost alespoň 10 m a k objektům skupiny OB 1 na vzdálenost alespoň 50 m. Přizpůsobit je nutno těmto zásadám i stání zemních strojů bez obsluhy v dosahu, aby nevytvořily nežádoucí překážku

Obsah požárně bezpečnostního řešení je ve smyslu § 41 odst. 4 vyhlášky MV 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů přiměřeně omezen, neboť parametry, které v požárně bezpečnostním řešení nejsou uvedeny, se buď nevyskytují, nebo nejsou předmětem posouzení z hlediska bezdůvodnosti

Seznam použitých podkladů

Podkladem pro návrh požární bezpečnostního řešení jsou:

ČSN 73 0802	Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty
ČSN 73 0804	Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty
ČSN 73 0810	Požární bezpečnost staveb – Společná ustanovení
ČSN 73 0821 ed.2	Požární bezpečnost staveb – Požární odolnost stavebních konstrukcí
ČSN 73 0873	Požární bezpečnost staveb – Zásobování požární vodou
ČSN 75 2411	Zdroje požární vody
ČSN 73 0833	Požární bezpečnost staveb – Budovy pro bydlení a ubytování

Zákon č. 133/1985 Sb.

Vyhláška č. 23/2008 Sb.

Vyhláška č. 246/2001 Sb.

(předpisy v platném aktuálním znění včetně všech změn a doplňků)

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Stavba není dle zákona č. 406/2000 Sb. o hospodaření s energií předmětným objektem pro posuzování z hlediska zásad hospodaření s energiemi.

Stavba nepodléhá kritériím tepelně technického hodnocení.

2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Pro stavbu nejsou stanoveny hygienické požadavky. Stavba nepodléhá řešení parametrů stavby, jako je větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů, apod.

Stavba řeší následující zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost, apod.). Stavba silniční komunikace ve své podstatě tlumí účinky dopravy tak, aby byl přenos vibrací automobilové dopravy do okolí, a především do okolních staveb minimalizován.

Konstrukce vozovky na zemní pláni je navržena podle příslušných ČSN 73 6121 a ČSN 73 6242, čímž jsou splněny požadavky příslušných předpisů s ohledem na maximální povolené hodnoty vibrací i maximální povolené hladiny hluku, stejně tak jako jsou splněny požadavky na prašnost použitím vhodných a dovolených materiálů pro kryt vozovky a další zpevněné plochy. Nezpevněné plochy budou ohumusovány a pokryty vegetací.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Riziko pronikání radonu se vzhledem k charakteru stavby neposuzuje.

b) Ochrana před bludnými proudy

Ochranná opatření stavby a jejích částí proti bludným proudům budou řešena v příslušných přílohách jednotlivých stavebních objektů.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Konstrukce komunikace je navržena na výhledové intenzity dopravního zatížení, které je jediným relevantním eventuálním zdrojem technické seizmicity. Z toho důvodu není třeba řešit ochranu před technickou seizmicitou dalšími způsoby.

d) Ochrana před hlukem

V okolí stavby nejsou zdroje hluku, které by nepříznivě ovlivnily stavbu a její provoz. Nejsou navržena žádná protihluková opatření.

e) Protipovodňová opatření

Protipovodňová opatření řeší **Povodňový plán**. V okolí stavby se nachází pouze Kejtovský potok.

f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Ochrana před ostatními účinky není řešena z důvodu neexistence těchto účinků.

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Připojení na technickou infrastrukturu bude zachováno. Z důvodu realizace přeložek sítí nutných pro provoz domácností, budou odstávky dodávek inženýrských sítí na co nejkratší dobu.

SO 301 Kanalizace dešťová

SO 302 Kanalizace splašková

SO 303 Vodovod

SO 401 Přeložka CETIN dočasná a zahloubení v km 0,660

SO 402 Přeložka VO dočasná a zahloubení v km 0,660

SO 403 Přeložka NN dočasné přerušení vedení NN na mostě, zahloubení přípojky NN v km cca 0,4 vlevo a zahloubení v km 0,660

SO 501 Plynovod

Napojovací body inženýrských sítí jsou určeny správci sítí.

Podrobnosti viz příslušný SO.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky jsou specifikovány v samostatných přílohách příslušných stavebních objektů buď v rámci této projektové dokumentace, nebo v samostatných projektových dokumentacích jednotlivých správců sítí technické infrastruktury.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

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

Popis dopravního řešení

Projekt řeší rekonstrukci silnice III/1292 v k.ú. Obrataň a mostu ev. č. 1292-1. Řešený úsek silnice III/1292 km 0,00470 – 0,82000

Bezbariérové opatření

Na trase chodníku je navrženo několik míst uzpůsobených pro překonání komunikace a jsou doplněny varovnými pásy. Šířka chodníku je navržena 2,00 m (lokálně 1,50 m) s příčným sklonem 2,00%.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Jedná se přímo o stavbu dopravní infrastruktury – silnice III. třídy. Dopravní napojení je zachováno z předešlého a následujícího úseku silnice (sil. I/19 a III/1292 obec Obrataň).

Po celou dobu výstavby bude zachován přístup pro vozidla integrovaného záchranného systému (HZS, Policie ČR, ZZS).

c) Doprava v klidu

Doprava v klidu je řešena v SO 105. V km 0,26000 – 0,33150 je navržen parkovací pruh šířky 2,00 m pro podélné stání osobních vozidel.

d) Pěší a cyklistické stezky

Cyklistické stezky nejsou řešeny, nejsou požadovány.

Chodníky jsou navrženy.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Zásadní terénní úpravy nejsou uvažovány.

b) Použité vegetační prvky

Zatravnění a ohumusování ploch.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Biotechnická, protierozní opatření nejsou uvažována.

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

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

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Kraje Vysočina.

b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Kraje Vysočina.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Kraje Vysočina.

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

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Kraje Vysočina.

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

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Kraje Vysočina.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Ochranná ani bezpečnostní pásma nejsou navrhována, vyjma těch, které vznikají ze zákona (viz kapitola 1 písm. e).

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Vzhledem k charakteru stavby rekonstrukce pozemní komunikace, novostavba mostu, neřešeno. Kromě ochrany účastníků silničního provozu, která je řešena v souvislosti s umístěním příslušných objektů (komunikace), např. zábradlí, jako ochranný prvek proti kolizi, pádu nebo zřícení.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 Technická zpráva

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

Zajištění potřebného materiálu pro realizaci je věcí zhotovitele, jeho technických a technologických zvyklostí a možností.

Navržené materiály jsou obvyklé (asfaltbeton, kamenivo, beton, betonářská výztuž, konstrukční ocel, izolační pásy a nátěry, ochranné nátěry a další již hotové výrobky určené pro montáž. Možné dovozdové vzdálenosti a časy jsou stanoveny v příslušných TKP i TP a zhotovitel je povinen je respektovat.

b) Odvodnění staveniště

Odvodnění staveniště komunikace bude přirozeně vsakem do terénu, případně odčerpáváním vody v provizorních čerpacích jímkách, dle místních podmínek.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude využívat stávající dopravní infrastrukturu. V omezené míře budou zachovány i vjezdy na soukromé pozemky, zejména přístupy k obytným objektům.

Připojení na místní technickou infrastrukturu nebude využíváno. Stavba bude energeticky soběstačná z vlastních mobilních zdrojů. V případě potřeby si stavba sjedná připojení na dostatečně kapacitní zdroje na vlastní náklady v souladu s příslušnými předpisy.

Připojení na technickou infrastrukturu bude zachováno. Z důvodu realizace přeložek sítí nutných pro provoz domácností, budou odstávky sítí omezeny na co nejkratší dobu i s využitím dočasných přeložek.

V průběhu výstavby dojde k dopravním omezením. Stavba bude realizována s vyloučením běžného provozu.

Objízdné trasy jsou řešeny **schématem v části DIO technická zpráva**.

Pro místní bude zachován omezený přístup k vlastním pozemkům v závislosti na právě probíhající fázi výstavby na uzavřeném úseku.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Vliv provádění stavby na okolní stavby bude částečným omezením volného přístupu na tyto pozemky. Se všemi dotčenými vlastníky budou veškerá omezení projednána a získány jejich souhlasy s prováděním stavby.

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

Okolí staveniště bude chráněno dle příslušných předpisů vyznačením hranic stavby, případně zábranami a označením pro vstup nepovolaných osob, zajištěním stavby tak, aby nedošlo k nebezpečí ztráty stability, úniku nebezpečných látek, šíření odpadů apod. Okolí staveniště bude zabezpečeno tak, aby nedošlo k nepřiměřené újmě na majetku či zdraví osob, dle příslušných předpisů.

Požadavky na související asanace nejsou známy.

Požadavky na související demolice nejsou známy.

Požadavky na související kácení dřevin: **vykácení 1 ks stromu** (osika?) profil 50 cm výška cca 10-15 m v místě navrženého parkovacího pruhu v km cca 0,270 vlevo.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště jsou v příloze Majetkoprávní tabulka a informace o pozemku z KN.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Stávající přístup k nemovitostem je po zatravněných plochách podél silnice. Stejný přístup k nemovitostem bude i po dobu rekonstrukce komunikace.

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

Odpadní stavební materiály a prvky budou vytříděny podle povahy a buď odvezeny na skládku stavební suti anebo k recyklaci. Veškerý odpad ze stavební činnosti při realizaci stavby bude důsledně zařazen podle druhu a kategorie dle zák. č. 185/2001 Sb. Zákon o odpadech. Odpad bude vytříděn a zneškodněn odpovídajícím vhodným způsobem. Odpad bude předán a následně likvidován pouze oprávněnou osobou k odpadům dle jejich povahy. Původce odpadu vytřídí odpad tak, aby bylo možné jeho maximální množství předat k recyklaci.

Materiálové využití odpadů má dle zákona č. 185/2001 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. 185/2001 Sb.

Po dobu výstavby je za původce odpadu ve smyslu zákona považován dodavatel stavby. Původce odpadu (§4 odstavec „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad 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. 93/2016 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného okresního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Náležitosti žádosti o tento souhlas stanovuje rovněž vyhláška č. 93/2016 Sb. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Níže je uveden předběžný výčet odpadů vzniklých při provádění a provozu stavby, odpady budou likvidovány v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech. Odpad je zařazen dle katalogů odpadů vyhlášky MŽP ČR č. 93/2016 Sb., je uveden návrh jejich zneškodnění:

17 01 01 Beton

Beton bude odvezen na skládku stavební suti, případně na drtičku.

17 02 01 Dřevo

Bude odvezeno na skládku (recyklace nebo spalení).

17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 (asfaltobeton – stávající zpevněných ploch)

Asfaltové materiálové zbytky budou zlikvidovány v rámci tříděného odpadu s asfaltovými materiály.

17 04 05 Železo a ocel

Bude odvezeno na tříděnou skládku (recyklace).

17 04 11 Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10

Bude odvezeno na tříděnou skládku (recyklace).

17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

Vytěžená zemina a kamení budou odváženy na řízenou skládku.

17 05 06 Vytěžená hlšina neuvedená pod číslem 17 05 05

Vytěžená hlšina bude odvážena na řízenou skládku.

17 06 04 Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03

Bude odvezeno na tříděnou skládku.

17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03

Vytěžené směsné stavební a demoliční odpady budou odváženy na řízenou skládku.

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

Viz kap. 8.5.

Požadavky na deponii ornice stanoví dle předpokládaného množství příslušný úřad.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba je navržena z materiálů, které jsou šetrné z hlediska ochrany zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.

Veškeré stavební práce budou probíhat tak, aby byla minimalizována prašnost při pohybu stavebních strojů a při manipulaci se zeminou i dalšími prašnými materiály.

Pro zajištění snížení prašnosti během stavebních prací budou všechny sypké a prašné materiály zakryty vhodnými prostředky, případně budou zajištěny proti víření a poletování jiným způsobem. Prostor staveniště bude dle potřeby čištěn a materiál, který by mohl zapříčinit prašnost, bude vlhčen a odklizen.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Bude řešeno v příloze BOZP před realizací stavby.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Žádné úpravy okolních staveb pro bezbariérové užívání nejsou třeba.

m) Zásady pro dopravně inženýrská opatření

Stavbou bude dotčena bezpečnost a plynulost provozu na přilehlých pozemních komunikacích. Zhotovitel stavby v dostatečném časovém předstihu zajistí návrh přechodné úpravy provozu na komunikaci a jeho stanovení místně příslušným silničně správním úřadem.

Značky užívané k označení pracovních míst budou provedeny jako retroreflexní. Retroreflexní materiál musí splňovat vlastnosti minimálně třídy R2. Budou použity značky základní velikosti, pokud není uvedeno jinak.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízdky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Pro potřeby provádění stavby budou přístupové trasy hlavně po komunikaci I/19 a doplňkově z druhé strany od Cetorazi po III/1292.

Komunikace III/1292 bude pro běžný provoz uzavřena a provoz na ní vyloučen

Objízdne trasy jsou řešeny **schématem v části DIO technická zpráva**.

Účinky vnějšího prostředí při výstavbě mohou být zvýšený průtok vody v Kejtovském potoce, případně vodní či sněhové srážky. Průtok vody v potoce je rozhodující pro výstavbu základů a nosné konstrukce mostu.

Realizace bude **ve čtyřech etapách**. Předěly etap jsou most, řadové garáže a příčný propustek.

Realizace stavby za jednu stavební sezónu.

Po dobu stavby bude zajištěn pěší přístup k nemovitostem a příjezd pouze pro vozidla IZS k nemovitostem.

Autobusová zastávka Obrataň, žst. bude po dobu stavby **zrušena**.

Cestující použijí zastávku Obrataň na silnici I/19. Jedná se o 8 spojů v pracovní den v obou směrech dohromady.

Objízdna trasa pro všechna vozidla (včetně 8 spojů linkových autobusů) povede **po silnici I/19 a II/129 do Cetorazi**.

Plochy na deponii materiálu budou na obecní ploše na začátku stavby vlevo. Bude to v ochranném pásmu úzkokolejky.

Zařízení stavby bude umístěno vždy na uzavřené části stavby.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Hranice staveniště bude viditelně označena a dle potřeby oplocena s označením vjezdu a výjezdu ze staveniště.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Stavba bude realizována v jedné stavební sezóně, předpokládá se rok 2025

8.2 Výkresy

a) Přehledná situace v měřítku 1 : 5000 nebo 1 : 10000 s vyznačením stavby, se zákresem širších vztahů v dotčeném území, obvody staveniště, účelových ploch, přístupů na staveniště, napojovacích míst zdrojů a dopravních tras

Viz samostatná příloha, část C.

b) Situace stavby na podkladu koordinační situace, kde se zohlední vzájemné vazby jednotlivých částí stavby (objektů) z hlediska provádění, umístění dočasných objektů (přístupové cesty a přemostění, montážní zařízení apod.), vazby na výrobní části zařízení staveniště a další údaje podle bodů technické zprávy

Viz samostatná příloha, část C.

8.3 Harmonogram výstavby

Celková doba výstavby jednotlivých fází se předpokládá v jedné stavební sezóně

8.4 Schéma stavebních postupů

Etapy realizace

Realizace bude **ve čtyřech etapách**. Předěly etap jsou most, řadové garáže a příčný propustek.

rekonstrukce silnice III/1292 ul. Nádražní.

- dočasné přeložky inženýrských sítí (vodovod, silové kabely NN, veřejné osvětlení a CETIN) u mostu
- oprava mostu a novostavba opěrných zdí
- vodohospodářské SO: vodovod, kanalizace splašková a kanalizace dešťová a přeložky dalších inženýrských sítí (plynovod, silové kabely NN, veřejné osvětlení a CETIN)
- přípojky uličních vpustí a uliční vpusti
- komunikace podloží
- komunikace vozovky
- novostavba komunikace chodníky a parkovací pruh

8.5 Bilance zemních hmot

Nepředpokládá se větší objem zemních prací kromě odtěžení jílovitých a neúnosných částí podloží a dále inženýrských sítí.

Převážná část stavebních prací pro komunikaci bude vyžadovat nové materiály. Nakupované materiály budou použity pro nové konstrukční vrstvy komunikací.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

V rámci stavby jsou řešeny tyto samostatné vodohospodářské stavební objekty:

SO 301 Kanalizace dešťová

SO 302 Kanalizace splašková

SO 303 Vodovod

Povrchové znaky odvodnění pozemní komunikace včetně přípojek uličních a horských vpustí jsou součástí SO 101 silnice III/1292.

Stavebně technické řešení odvodnění komunikací, jeho charakteristiky a rozsah

Odvodnění komunikace přes navržené uliční vpustí do dešťové kanalizace.

Odvodnění zemní pláně je řešeno příčným sklonem 3,0 %, pomocí drenážních trativodů.

Uliční vpustí jsou navrženy v počtu 31 ks z betonu a budou osazené mříží pro třídu zatížení D400.

Horské vpustí jsou navrženy v počtu 2 ks z betonu a budou osazené mříží pro třídu zatížení D400.

Přípojky uličních vpustí jsou navrženy v profilu DN 150 z PVC SN 12 v celkové délce ---m. Přípojky jsou do nových stok napojeny buď přímo do šachty, nebo na odbočku.

Přípojky horských vpustí jsou navrženy v profilu DN 200 z PVC SN 12 v celkové délce ---m. Přípojky jsou do nových stok napojeny buď přímo do šachty, nebo na odbočku.

Vpustí napojené do stávající kanalizace budou napojeny navrtávkou do stávající šachty, nebo na sedlovou odbočku osazenou do vyvrtaného otvoru v potrubí.

Projektant VH objektů Ing. Eva Netopilová

SO 301 KANALIZACE DEŠŤOVÁ

Jsou navrženy 3 stoky dešťové kanalizace, které slouží pro odvodnění komunikace a přilehlých nemovitostí. Stoky budou provedeny z potrubí PVC-U SN16 DN300 a DN400.

Stoka 1

Stoka slouží k odvodnění komunikace od km 0,120 až do km 0,240. Přičemž srážková voda v úseku km 0,160 až 0,240 bude odváděna příčným a podélným sklonem komunikace do levostranného vsakovacího příkopu. V km 0,160 bude umístěna horská vpust, která přebytečnou srážkovou vodu odvede do navržené dešťové kanalizace. Stoka bude vedena v levém jízdním pásu navržené komunikace a bude výústěna do vodoteče pod mostem ev.č. 1292-1. Stoka bude provedena z potrubí PVC-U SN16 DN300. Celková délka stoky je 35,96m. Na stoce budou osazeny kontrolní revizní betonové šachty DN1000 a to ve směrových lomech a ve vzdálenosti max. 50m. Celkem jsou navrženy 2 šachty. Na stoku bude napojena jedna horská vpust. Hloubka uložení kanalizace 2,2m. Podélný sklon kanalizace je 0,5%.

Stoka 2

Stoka slouží k odvodnění komunikace od km 0,260 až do km 0,620. Přičemž srážková voda v úseku km 0,460 až 0,620 bude odváděna příčným a podélným sklonem komunikace do levostranného vsakovacího příkopu. V km 0,470 bude umístěna horská vpust, která přebytečnou srážkovou vodu odvede do navržené dešťové kanalizace. Odvodnění komunikace v úseku 0,260 až 0,470 je řešeno příčným a podélným sklonem komunikace do uličních vpustí, které jsou napojeny na dešťovou kanalizaci. Stoka bude vedena v levém jízdním pásu navržené komunikace a bude výústěna do vsakovací šachty a vsakovacího příkopu v km 0,240. Stoka bude provedena z potrubí PVC-U SN16 DN400. Celková délka stoky je 219,85m. Na stoce budou osazeny kontrolní revizní betonové šachty DN1000 a to ve směrových lomech a ve vzdálenosti max. 50m. Celkem je navrženo 6 šachet a jedna vsakovací šachta. Na stoku bude napojeno 14 uliční vpusti potrubím DN150 a jedna horská vpust, dále budou na stoku napojeny dešťové svody od přilehlých nemovitostí (celkem 10 svodů), které byly nyní napojeny do rigolu. Hloubka uložení kanalizace 1,0 m až 1,8m. Podélný sklon kanalizace je 0,5%.

Stoka 3

Stoka slouží k odvodnění komunikace od km 0,662 až do konce úseku tedy do km 0,820. Stoka bude vedena v levém jízdním pásu navržené komunikace, následně ji bude křížit a bude výústěna ve stávajícím betonovém čele, následně napojena na stávající zatrubnění DN600. Stoka bude provedena z potrubí PVC-U SN16 DN300. Celková délka stoky je 57,37m. Na stoce budou osazeny kontrolní revizní betonové šachty DN1000 a to ve směrových lomech a ve vzdálenosti max. 50m. Celkem jsou navrženy 2 šachty. Na stoku budou napojeny 4 uliční vpusti potrubím DN150. Hloubka uložení kanalizace 0,8 m až 1,5m. Podélný sklon kanalizace je 0,5%.

SO302 KANALIZACE SPLAŠKOVÁ

Účelem stavby je přeložka stávající splaškové kanalizace PVC DN300. Přeložka je navržena z důvodu snížení nivelety komunikace a úpravy šířkových poměrů komunikace. Stávající kanalizace bude výškové a částečně i směrově přeložena dle nově navržené komunikace.

Navržena je kanalizační stoka PVC-U SN16 DN300 v rozsahu stávající větve splaškové komunikace vedené v komunikaci III/1292. Celková délka kanalizační stoky je 104,35m.

Na novou kanalizační stoku budou přepojeny všechny stávající přípojky.

Přípojky budou provedeny z potrubí PVC-U SN12 DN200.

Nová stoka bude napojena do stávající šachty splaškové kanalizace ŠS 5/16-0168 na p.p.č 1756/15.

Na stoce bude osazeny kontrolní revizní betonové šachty DN1000 a to ve směrových lomech a ve vzdálenosti max. 50m.

SO303 VODOVOD

Účelem stavby je přeložka stávajícího vodovodního řadu PVC D110 ve dvou úsecích a úprava stávajícího podzemního hydrantu. Přeložka je navržena z důvodu snížení nivelety komunikace a rekonstrukce mostu ev. č. 1292-1.

Jsou navrženy 3 přeložky vodovodního řadu. Řad A a řad C jsou navrženy jako trvalé přeložky vodovodního řadu a řad B jako dočasná přeložka po dobu rekonstrukce mostu.

Řad A je trvalá přeložka stávajícího vodovodního řadu vedeného po levé straně mostu. Přeložka bude provedena z potrubí PE100RC d110 SDR11 délky 18,31m. Stávající vodovod bude odstraněn po dobu rekonstrukce mostu (bude provedena dočasná přeložka - řad B) a následně bude uloženo nové potrubí ve stávající trase a umístěné do nové chráničky.

Řad B je dočasná přeložka vodovodu po dobu rekonstrukce mostu. Přeložka bude vedena podél mostu na terénu a po lávce přes vodoteč. Přeložka bude provedena z potrubí PE100RC d110 SDR11 délky 19,21m.

Řad C je trvalá přeložka stávajícího vodovodního řadu vedeného po levé straně komunikace. Přeložka bude provedena z potrubí PE100RC d110 SDR11 délky 116,94m. Vodovod bude výškově přeložen z důvodu snížení nivelety komunikace a zároveň směrově přeložen do prostoru komunikace. Na přeložený vodovodní řad bude přepojeno 6 stávajících přípojek navrtávacím pasem.

V km cca 0,670 bude proveden přesun hydrantu a jeho výšková úprava vzhledem k navrženému chodníku.