

A) PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby:	II/350 Přibyslav, mosty 350-003 a 350-004
Objednatel dokumentace:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava
Investor:	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace Kosovská 1122/16 586 01 Jihlava
Projektant:	Rybák – projektování staveb, spol. s r.o. Havlíčková 139/25a 602 00 Brno Zodpovědný projektant: Ing. Vít Rybák (autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby a mosty a inž. konstrukce, číslo autorizace 1000609)
Druh stavby:	Rekonstrukce
Stupeň projektové dokumentace:	DÚR/DSP podle zákona č. 225/2017 Sb.
Místo stavby:	Jihozápad obce Přibyslav, severovýchodně od Jablonecké vodní nádrže Kraj Vysočina
Katastrální území:	735698 Přibyslav (okres Havlíčkův Brod)

2. ČLENĚNÍ STAVBY NA OBJEKTY A TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ

SO 101 – Komunikace II/350

SO 121 – Chodník k rybníku

SO 201 – Most ev. č. 350-003 v km přes potok Bystřice

SO 202 – Most ev. č. 350-004 v km přes řeku Sázavu

SO 203 – Provizorní lávka přes Sázavu a chodník

SO 301 – Úprava koryta Sázavy

SO 801 – Vegetační úpravy

3. SEZNAM VSTUPNÍCH PODKLADŮ

Pro vypracování této dokumentace pro územní rozhodnutí byly použity následující podklady:

- Katastrální mapa
- Geodetické zaměření polohopisu a výškopisu
- Mapový podklad (www.mapy.cz)
- Vyjádření správců sítí a dotčených orgánů státní správy
- Výrobní výbory
- Fotodokumentace a prohlídka lokality

B) SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

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

Jedná se o rekonstrukci sinice II/350 obcí Přibyslav včetně dvou silničních mostů, most ev. č. 350-003 a most ev. č. 350-004. Stávající komunikace je v nevyhovujícím stavu. Vozovka vykazuje četné poruchy, které ukazují na problém slabých konstrukčních vrstev. Most ev. č. 350-003 zahrnuje demolici stávající vrchní stavby mostní konstrukce. Nově je navrženo rozšíření stávající šířky komunikace a nová mostovka navržena jako železobetonová deska uložená na vrubových kloubech. Most ev. č. 350-004 zahrnuje demolici celé stávající konstrukce. Návrh nového mostu je betonová předpjatá rámová konstrukce.

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

Stavba je v souladu s územním plánem obce Přibyslav.

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

Stavba se nachází v říčním údolí řeky Sázavy v extravilánu obce Přibyslav. Z geologické charakteristiky můžeme předpokládat převážně pararulový podklad, který je součástí moldanubika. Převažujícím půdním typem je mezobazická kambizem, místy oglejená, kolem vodních toků fluvizemě a modální gleje. V okolí stavby se nachází fluviální hlinité písky až písčité šterky. Na základě jádrových vývrtů jsou známy jednotlivé vrstvy do hloubky 9 m v okolí silničního mostu ev. č. 350-004. Více v inženýrsko-geologickém průzkumu. V okolí dané stavby se nenachází žádné známé naleziště zdrojů nerostů. Nenachází se zde žádné známé zásoby podzemní vody.

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

V rámci tohoto stupně projektové dokumentace byla provedena důkladná obhlídka řešené lokality s autorizovaným odborníkem. Byly opatřeny trasy stávajících inženýrských sítí a zajištěno geodetické zaměření území. Charakteristika podloží a únosnost konstrukce komunikace byla stanovena dle provedených jádrových vrtů.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Území stavby není chráněno podle jiných právních předpisů. V místě stavby se nachází ochranná pásma inženýrských sítí – sdělovacích kabelů (Česká telekomunikační infrastruktura a. s.) a nadzemního vedení vysokého napětí (ČEZ, a. s.).

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

Stavba se nenachází v poddolovaném území, ale nachází se poblíž aktivní zóny záplavového území pro Q_{100} .

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

Rekonstrukcí komunikace nedojde k negativnímu ovlivnění okolí stavby. Odtokové poměry v místě stavby nejsou problematické a stavbou nedojde k jejich zlepšení. Veškerá srážková voda bude odvedena pomocí podélného a příčného sklonu, příkopů a trativodů do místních vodních toků. Stavbou dojde k trvalému záboru pozemků.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba si vyžádá bourací práce většího rozsahu, vzhledem k demolici prefabrikované železobetonové mostovky mostu ev. č. 350-003 a jejím nahrazením novou železobetonovou deskou na vrubových kloubech; dále demolice celého silničního mostu ev. č. 350-004, který bude nahrazen betonovou předpjatou rámovou konstrukcí; dále demolice stávajícího silničního propustku ve staničení km 0,135 56; dále odstranění stávající konstrukce komunikace v celé šířce. Nově navržená komunikace je vedena v trase stávající komunikace a v úrovni stávající nivelety, v úseku staničení km 0,260 00 – 0,420 00 je niveleta navýšena vzhledem na plynulost jízdy a napojení na stávající povrch komunikace. Zemní práce budou středního rozsahu, jedná se pouze o částečné navýšení nivelety na úseku cca 160 m, ovšem komunikace se rozšiřuje na kategorii S7,5 a to má dopad na zvýšení objemu násypů. Dále se ke komunikaci připojuje chodník (SO 121), jehož

připojení si vyžádá menší zemní práce. V rámci výstavby bude nutno vykácet osm stromů s průměrem na 60 cm, u dvanácti stromů s průměrem nad 60 cm bude nutné provést bezpečnostní řezy, ostatní stromy nacházející se v blízkém okolí staveniště nevyžadují větší zásahy.

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

Stavba si vyžádá zábory zemědělského půdního fondu na několika pozemcích. Přehled pozemků viz záborový elaborát.

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

Jedná se o rekonstrukci silnice II/350 – začátek úseku je v provozním staničení km 15,130; konec úseku je v provozním staničení km 15,570. Dále je stavba napojena na místní komunikaci, která propojuje silnice II/350 a II/351; dále na komunikaci III/3506 ve staničení km 0,009 00. Tato komunikace je využita i jako stavební cesta sloužící k příjezdu vozidel na staveniště. Stavba splňuje požadavky na bezbariérové užívání stavby dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

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

Během výstavby nového silničního mostu ev. č. 350-004 bude nutno vystavět provizorní lávku přes koryto řeky Sázavy pro zachování přechodu pro chodce. S tím souvisí i prostor pro přesun chodců v místě stavby. Chodci tak budou mít vyhrazený bezpečný prostor pro přesun.

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

Stavba si vyžádá trvalý zábor pozemků uvedených v záborovém elaborátu.

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

Pozemky dotčené ochranným pásmem inženýrských sítí jsou patrné ze situačních výkresů.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.

Neřeší se.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Jedná se o rekonstrukci silnice II/350 – začátek úseku je v provozním staničení km 15,130, konec úseku je v provozním staničení km 15,570. Dále je stavba napojena na místní komunikaci, která propojuje silnice II/350 a II/351 a na komunikaci III/3506.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Celková koncepce řešení stavby

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

Jedná se o novou stavbu.

b) Účel užívání stavby

Jedná se o rekonstrukci silnice II. třídy II/350 včetně rekonstrukce silničního mostu ev. č. 350-003 a silničního mostu ev. č. 350-004, výstavby chodníku, který se sbíhá se silnicí II/350 a úpravy koryta řeky Sázavy. Dočasně bude postavena provizorní lávka pro umožnění pohybu chodců v době, kdy dojde k demolici mostu ev. č. 350-004.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

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

Požadavky dotčených orgánů pro územní rozhodnutí budou do dokumentace zapracována po jejich obdržení a budou doložena v příloze F. Dokladová část.

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.

Jedná se o rekonstrukci silnice II/350, začátek úseku je v provozním staničení km 15,130 až km 15,570. Celková délka rekonstrukce je 0,451 53 km. Komunikace je navržena v kategorii S7,5/50. Základní šířka asfaltového jízdního pásu 6,0 m, šířka nezpevněné krajnice 0,75 m. Ve staničení km 0,228 25 začíná nově navržený mlatový chodník, který se postupně sbíhá se silnicí II/350. Chodník má volnou šířku 2,0 m a je osazen v obrubnících. Při kontaktu s krajnicí navrženého tělesa chodník kopíruje geometrické vedení komunikace a plynule tak přechází ve společnou konstrukci. Z důvodu bezpečnosti je chodník ve jiné výškové úrovni. Od staničení km 0,182 50 je odvodnění pravé strany komunikace řešeno trativodem, který končí ve staničení km 0,304 63. Ve staničení 0,172 96 se nachází silniční most ev. č. 350-003 u něhož proběhne rekonstrukce mostovky, která bude nahrazena novou železobetonovou deskou na vrubových kloubech. Most se tak přizpůsobí nové silniční kategorii S7,5 a bude tak splňovat technické podmínky. Ve staničení 0,358 42 se nachází silniční most ev. č. 350-004 u něhož proběhne kompletní výstavba nosné konstrukce, nynější stav bude nahrazen modernější předpjatou betonovou rámovou konstrukcí. V rámci výstavby dojde k úpravě koryta řeky

Sázavy. Koryto řeky bude vyčištěno a směrově narovnáno. Břehové hrany budou opevněny kamenným záhozem s urovnáním. V rámci zachování dopravy pro chodce je nutno vystavět během výstavby provizorní lávku přes tok řeky Sázavy. Tato lávka bude sloužit pro přesun chodců i během stavebních prací. Chodcům bude zajištěn náhradní bezpečný přesun i během stavebních prací, právě díky provizorní lávce a náhradnímu prostoru pro tok chodců. Dále bude upraveno koryto řeky Sázavy, kde budou upraveny sklony svahů a dojde ke zpevnění svahů obkladovým kamenem.

Stavba si nevyžádá stanovení nových ochranných pásem.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů.

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.

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu. Realizací stavby nedojde ke zvýšení hlukové a emisní zátěže, po dokončení stavby nedojde k navýšení intenzity dopravy a realizace nového krytu naopak předpokládá pokles hlukové i emisní zátěže na okolí. Nakládání s odpady nepřesáhne rámec běžných staveb. Na stavbě budou prováděny zemní práce ve středním rozsahu, jedná se o výkopy a násypy pro konstrukci a odvodnění komunikace.

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

Zahájení výstavby je závislé na získání stavebního povolení, počítá se ovšem se započítáním stavby v roce 2019. Celková doba realizace stavby bude provedena během jedné etapy a je odhadována na jednu stavební sezonu.

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 zkušebnímu provozu)

Komunikace bude co nejdříve předána do předčasného užívání. Na náklady investora budou vyhotoveny geometrické plány pro zanesení ploch a věcných břemen (služebností) do katastru nemovitostí.

k) Orientační náklady stavby.

Bude doplněno.

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší. Stavba respektuje platné normy a předpisy rezortu dopravy.

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

Architektonické a výtvarné prvky jsou výhradně v kompetenci obce.

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

Jedná se o rekonstrukci silnice II/350, začátek úseku je v provozním staničení km 15,130 až km 15,570. Celková délka rekonstrukce je 0,451 53 km. Stavba je členěna na několik stavebních objektů

- SO 101 Silnice II/350
- SO 121 Chodník k rybníku
- SO 201 Most ev. č. 350-003
- SO 202 Most ev. č. 350-004
- SO 203 Provizorní lávka přes Sázavu a chodník
- SO 301 Úprava koryta Sázavy
- SO 801 Vegetační úpravy

Základní šířka asfaltového jízdního pásu je 6,0 m, šířka nezpevněné krajnice 0,75 m. Ve staničení km 0,228 25 začíná nově navržený mlatový chodník (SO 121), který se postupně sbíhá se silnicí II/350. Chodník má volnou šířku 2,0 m a je osazen v obrušnicích. Při kontaktu s krajnicí navrženého tělesa chodník kopíruje geometrické vedení komunikace a plynule tak přechází ve společnou konstrukci. Z důvodu bezpečnosti je chodník ve jiné výškové úrovni. Od staničení km 0,182 50 je odvodnění pravé strany komunikace řešeno trativodem, který končí ve staničení km 0,304 63.

Ve staničení 0,172 96 se nachází silniční most ev. č. 350-003 (SO 201) u něhož proběhne výměna mostního svršku se šířkovým normovým uspořádáním. Nutné rozšíření mostu je realizováno novou železobetonovou deskou na vrubových kloubech. Most se tak přizpůsobí nové silniční kategorii S7,5 a bude tak splňovat technické podmínky. Dále dojde k sanaci podhledových částí spodní stavby.

Ve staničení 0,358 42 se nachází silniční most ev. č. 350-004 (SO 202) u něhož proběhne kompletní výstavba nosné konstrukce, nynější stav bude nahrazen modernější předpjatou betonovou rámovou konstrukcí.

V rámci výstavby dojde k úpravě vodního koryta řeky Sázavy. V půdorysu mostu bude koryto zpevněno kamennou dlažbou do betonu. Předpokládá se, že pod stávajícím mostem dlažba do betonu zůstane zachována, pouze bude doplněna po vybourání středního pilíře. Břehové hrany v blízkosti mostu budou opevněny kamenným záhozem s urovnáním. Čištění koryta s odstraněním nánosů bude provedeno v součinnosti s Povodím Vltavy, s. p.

Během výstavby nového silničního mostu ev. č. 350-004 bude nutno vystavět provizorní lávku přes tok řeky Sázavy pro zachování plynulé dopravy pro chodce (SO 203). S tím souvisí i prostor pro přesun chodců v místě stavby. Chodci tak budou mít vyhrazený bezpečný prostor pro přesun. Samotné překonání koryta bude realizováno lehkou montovanou provizorní lávkou výrobní délky 18,0 m a šířky 1,96 m. Lávka bude vzhledem k šířkovému uspořádání koryta uložena ve svazcích na rovinaninu ze silničních panelů na úložném bloku pro potřeby kotvení elastomerových ložisek.

V rámci stavebních úprav dojde i k úpravě vodního koryta řeky Sázavy, zpevnění obkladovým kamenem a úprava sklonů koryta.

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

Neřeší se.

c) Celková spotřeba vody

Neřeší se.

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

Realizací stavby nedojde ke zvýšení hlukové a emisní zátěže, po dokončení stavby nedojde k navýšení intenzity dopravy a realizace nového krytu naopak předpokládá pokles hlukové i emisní zátěže na okolí. Nakládání s odpady nepřesáhne rámec běžných staveb. Na stavbě budou prováděny zemní práce ve středním rozsahu, jedná se o výkopy a násypy pro konstrukci a odvodnění komunikace. Odpady vzniklé při realizaci stavby budou znovu využity nebo zneškodněny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění a ve znění pozdějších předpisů, doklady budou předloženy při kolaudaci. Odpady vznikající při stavbě budou zařazeny dle postupu uvedeného ve vyhlášce č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů.

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

Neřeší se.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba splňuje požadavky na bezbariérové užívání stavby dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Podélný sklon nepřesáhne poměr 1:12.

2.5 Bezpečnosti při užívání stavby

Stavba splňuje bezpečnostní požadavky pro plnění svého účelu. Bezpečnost komunikace je zajištěna vhodným a bezpečným návrhem geometrických parametrů stavby a dodržuje veškeré předpisy a normy pro bezpečnost a plynulost provozu. Bezpečnost chodců je zajištěna zvýšenou niveletou chodníku se silničními obrubami. Na mostech je bezpečné užívání stavby zajištěno ochrannými svodidly a zábradlími.

2.6 Základní charakteristika objektů

a) Popis stávajícího stavu

Jedná se o silnici II/350 v jihozápadní části obce Příbyslav. Komunikace je vedena v úrovni přilehlého terénu bez obrub. Šířka stávajícího asfaltového krytu je cca 5,0 m. Stávající konstrukce komunikace je ve špatném stavu. Vozovka vykazuje četné poruchy, které ukazují na problém slabých vrstev. Z jádrových vývrtů je zřejmé, že jednotlivé vrstvy zpevněných asfaltových ploch nevyhovují kategorii silnic II. třídy.

Stávající silniční most ev. č. 350-003 je prefabrikovaná nosná konstrukce s nadbetónávkou uloženou přímo na betonových úložných prazích. Délka přemostění je přibližně 5,5 m. Opěry jsou masivní z betonu. Založení se předpokládá na patkách.

Stávající silniční most ev. č. 350-004 je mostní konstrukce z roku 1967, charakterizována jako prefabrikovaná nosná konstrukce s nadbetónávkou o dvou polích, uložená přímo na betonových úložných prazích. Délka přemostění je přibližně 38,1 m. Opěry jsou kameno-betonové. Založení se předpokládá na patkách. Šikmost mostu je pravá, přibližně 50 g. Volná šířka mostu vymezená vzdáleností mezi zábradlími je přibližně 12,0 m. Vozovkový kryt je proveden jako živičný bez zjevného sklonu.

V souvislosti s rekonstrukcí mostu bude koryto po odtěžení nánosů pod mostem vyrovnáno směrově i výškově.. Úprava spočívá v plynulém šířkovém navázání koryta na úseky nad a pod mostem při respektování nového mostu. Úpravou koryta dojde k omezení usazování sedimentů, koryto se pročistí.

b) Popis navrženého řešení

SO 101 – Komunikace II/350

Jedná se o rekonstrukci silnice II/350, začátek úseku je v provozním staničení km 15,130 až km 15,570. Celková délka rekonstrukce je 0,451 53 km. Základní šířka asfaltového jízdního pásu je 6,0 m, šířka nezpevněné krajnice 0,75 m.

Směrové a výškové řešení

Směrové řešení respektuje stávající stav. Výškové řešení vyplývá z konfigurace stávajícího terénu a napojení na stávající stav. Niveleta komunikace ve značné míře kopíruje stávající stav, ovšem v úseku staničení km 0,260 00 – 0,420 00 je niveleta navýšena s ohledem na plynulost jízdy a napojení na stávající povrch komunikace. Podrobné směrové a výškové řešení je patrné ze situace, podélného profilu a z příčných řezů.

Konstrukce komunikace

Návrh konstrukce komunikace vychází z předpokládané intenzity dopravy v dané lokalitě; dále z průzkumu provedeného jádrovými vrty vychází velmi nízká únosnost zpevněných vrstev i podkladních vrstev v převážné většině silnice. Z důvodu efektivity a zabránění tvorbě nových poruch v přechodových úsecích, kdy je problematické navázání konstrukčních vrstev, je navržena v celé délce nová konstrukce v plné skladbě.

Asfaltový beton pro obrušnou vrstvu	ACO 11	40 mm
Spojovací postřik z kationaktivní emulze	PS, EK	0,25 kg/m ²
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16+	70 mm
Infiltrační postřik z kationaktivní emulze	PI, EK	0,5 kg/m ²
Stabilizace cementem, C8/10	SC	130 mm
Štěrkodrt' fr. 0/32	ŠD	200 mm
Separální geotextilie		0,3 kg/m ²
CELKEM		min. 500 mm
Upravená a zhutněná zemní pláň	Edef	min 45 MPa
Výměna nebo úprava podloží		dle zatěž. zkoušek

Odvodnění

Voda z vozovky bude odváděna pomocí příčného a podélného sklonu ke kraji vozovky a následně odvedena pomocí příkopů popř. trativodu. Základní příčný sklon je střešovitý o hodnotě 2,50 %. Zemní pláň bude odvodněna příčným a podélným sklonem. Základní příčný sklon zemní pláně je 3,00 %. Odtokové poměry v místě stavby nejsou problematické a stavbou nedojde k jejich změně. Veškerá srážková voda bude odvedena pomocí příkopů a trativodů do místních vodních toků. Ve staničení km 0,182 50 je vvyústěn trativod, který slouží k odvodnění pravé strany komunikace, začíná ve staničení km 0,304 63.

Ochrana sítí

V prostoru stavby nedochází ke křížení s inženýrskými sítěmi. Dochází k souběhu se sdělovacími kabely. Při stavbě budou dodrženy všechny požadavky stanovené ve vyjádřeních jednotlivých správců sítí. Inženýrské sítě bude potřeba před zahájením stavby vytyčit a ověřit hloubku jejich uložení.

SO 121 – Chodník k rybníku

Chodník začíná ve staničení km 0,228 25 komunikace II/350 (SO 101) a končí ve staničení km 0,304 63 komunikace II/350 (SO 101). Celková délka chodníku tedy činí 78,36 m.

Směrové a výškové řešení

Směrové i výškové řešení vyplývá z terénního profilu v dané lokalitě. Směrově i výškově je objekt navržen tak, aby splňoval veškerá bezpečnostní opatření a nadále splňoval i vhodnou funkci pro správné využívání. Směrově i výškově se chodník přibližuje k silnici II/350. Při souběhu poté chodník kopíruje směrové i výškové řešení, ovšem niveleta chodníku má zvýšenou niveletu z důvodu bezpečnosti chodců.

Konstrukce chodníku

Konstrukce je navržena v souladu s přáním investora a splňuje tak uvažovanou intenzitu chodců.

Betonová dlažba	DL	60 mm
Lože frakce 0/4	L	30 mm
Štěrkodrt'	ŠD	150 mm
Upravená a zhutněná pláň		min. 30 MPa
Celkem		240 mm

Odvodnění

Odvodnění je zajištěno především podélným a příčným sklonem. Příčný sklon chodníku jsou 2,00% směrem k silnici II/350, kde odvodnění zachytává odvodňovací rigol společně s drenáží u silnici II/350 (SO 101).

Ochrana sítí

V prostoru stavby nedochází ke křížení s inženýrskými sítěmi. Dochází k souběhu se sdělovacími kabely. Při stavbě budou dodrženy všechny požadavky stanovené ve vyjádřeních jednotlivých správců sítí. Inženýrské sítě bude potřeba před zahájením stavby vytyčit a ověřit hloubku jejich uložení.

SO 201 – Silniční most ev. č. 350-003

Rekonstrukce mostu ev. č. 350-003 má za úkol výměnu mostního svršku se šířkovým normovým uspořádáním. Nutné rozšíření mostu je realizováno novou železobetonovou deskou. Dále dojde k sanaci podhledových části spodní stavby. Most se směrově nachází ve směrovém pravostranném oblouku poloměru 150 m. Stávající podélný sklon je mírný, klesá směrem ke Dvorku 0,8 %, nově navržený podélný sklon klesá ve stejném směru 1,9%. Příčný sklon komunikace bude proveden v dostředném sklonu 5,0 %.

Nový mostní svršek bude provedený jako monolitická železobetonová deska, na které bude provedena nová izolace a nové vozovkové souvrství, na mostě budou provedeny nové železobetonové mostní římsy se zábradelním svodidlem se zádržností H2 se svislou výplní. Bude provedena nadbetonávka stávajících mostních křídel a sanace podhledové části konstrukce a dříků opěr.

Vozovkové souvrství na mostě bude provedeno jako asfaltobetonové.

Šířkové uspořádání na mostě je navrženo v souladu s ČSN 73 6101 jako kategoriální typ S7,5/60 bez chodníků. Nový mostní objekt má levou šikmost (úhel křížení s vodotečí je 79°). Šířka nosné konstrukce je 9,3 m a délka přibližně 7,5 m. Šikmá délka přemostění je 5,5 m. Celková délka mostu v ose na spojnici konců křídel je 11,5 m. Volná šířka na mostě odpovídající šířce mezi svodidly je 8,2 m. Římsy na mostě budou provedeny jako monolitické, železobetonové shodně o šířce 0,8 m, osazené zábradelními svodidly s požadovanou zádržností H2. Šířka nového mostního objektu je 9,8 m.

SO 202 – Silniční most ev. č. 350-004

Nová konstrukce mostu je tvořena předepnutou rámovou konstrukcí o délce nosné konstrukce 39,01m. Most se směrově nachází ve směrovém levostranném oblouku poloměru 240 m. Nově navržený podélný sklon klesá ve směru k Přibyslavi ve sklonu 1,61 %. Příčný sklon komunikace bude proveden v dostředném sklonu 3,5 %.

Staničení mostního objektu ev. č. 350-004 je na silnici II/350 v km 15,466 dle liniového provozního staničení. Staničení mostu k ose řeky dle projektu - 0,358 42.

Nová mostní konstrukce bude provedena jako předepnutá rámová konstrukce s náběhy. Výška rámu uprostřed rozpětí je 0,7m. Výška rámu v místě vetknutí do opěr je 1,8m. Most je vybaven na pravé straně chodníkem se svodidlem zádržností H2 a zábradlím. Na levé straně mostu se nachází obslužný chodník se zábradlím a svodidlem se zádržností H2.

Vozovkové souvrství na mostě bude provedeno jako asfaltobetonové.

Šířkové uspořádání na mostě je navrženo v souladu s ČSN 73 6101 jako kategoriální typ S7,5/60. Nový mostní objekt má pravou šikmost (úhel křížení s vodotečí je 47°). Šířka nosné konstrukce je 11,35 m a délka přibližně 35,0 m. Šikmá délka přemostění je 39,01 m. Celková délka mostu v ose na spojnici konců křídel je 50,13 m. Volná šířka na mostě odpovídající šířce mezi svodidly je 8,0 m. Římsy na mostě budou provedeny jako monolitické, železobetonové o šířce 2,3 m (pravá strana mostu s chodníkem) a 1,55 m (na levé straně s revizním chodníkem), osazené zábradelními svodidly s požadovanou zádržností H2. Šířka nového mostního objektu je 11,85 m.

Úprava koryta Sázavy

V souvislosti s rekonstrukcí mostu byla navržena úprava koryta Sázavy. Úprava spočívá v plynulém šířkovém navázání koryta na úseky nad a pod mostem při respektování nového mostu. Niveleta dna zůstane zachována (podélný spád cca 0,46%). Šířka koryta ve dně

je navržena 10 m, sklony břehů do výšky 1,2 m (cca nejmenší výška stávajícího břehu a zároveň nad běžnými průtoky) ve sklonu 1:1,5 a dále plynulé navázání na stávající břehové hrany. Pod mostem budou provedeny lavičky proměnné šířky – tím bude vyrovnán rozdíl mezi úhlem křížení cca 40° a šikmostí mostu cca 60°. Směrový motiv navrhované úpravy tvoří dva protisměrné oblouky s mezipřímkou pod mostem. Upravou dojde k omezení usazování sedimentů, koryto se pročistí. Proti eroznímu působení se opevní: v půdorysu mostu včetně dna kamennou dlažbou tl. 300 mm do betonového lože tl. 150 mm s přesahem cca 1 m mimo most, předpokládá se stávající dlažba v půdorysu stávajícího dvojpolevého mostu. Celková délka v ose úpravy toku je cca 24 m. Dlažba bude podél paty břehů a příčně na obou koncích stabilizována betonovými patkami š. 1 m do hl. 0,7 m. Ve zbývajících úsecích budou břehy stabilizovány těžkým kamenným záhozem přes 200 kg s proštěrkováním a urovnáním viditelných ploch. Paty břehů budou stabilizovány záhozovými patkami š. 1 m do hl. 0,7 m. Dno se pročistí a bude ponecháno přírodní. Nánosy v korytě budou odtěženy, erodované části břehů koryta pod opevněním budou dosypány vhodným materiálem a svahovány. Nakládání s odpady je řešeno v rámci celé stavby, dle rozborů materiálu z nánosů lze použít vytěžené nánosy pro zemědělské účely.

SO 203 – Provizorní lávka přes Sázavu a chodník

Překonání koryta bude realizováno lehkou montovanou provizorní lávkou výrobní délky 18,0 m, šířky 1,96 m. Lávka bude vzhledem k šířkovému uspořádání koryta uložena ve svazích na rovině ze silničních panelů 3000/2000/180 a na úložném bloku pro potřeby kotvení elastomerových ložisek.

Nosná konstrukce lávky je tvořena příhradovými nosníky s horním pásem ze čtvercového profilu 100x60x4, dolní pás čtvercový profil 80x80x5, svislice a diagonály profil 40x40x4, střední diagonálový kříž je z tyčí kruhového průměru 20 mm. Výplň zábradlí bude tvořena kari sítěmi 100x100x4. Na hlavním nosníku bude navařeno madlo z trubky 40x3 mm, jehož horní hrana bude ve výšce 0,9 m nad pochozí úrovní mostovky.

Příčle umístěné v modulu po 3 metrech budou provedeny z profilu IPE140, na příčle navazují stojky profilu 140x70x4 mm. Systém vytváří polorám.

Pochozí mostovka je tvořena mostovkovým roštem. Mostovkový rošt je připojen k polorámům šroubovými spoji (šroub M20-10.9). Rošt je tvořen podélnými a příčnými profily 80x40x4 mm, které budou vyztuženy trubkami 38/4 mm.

Mostovka bude tvořena ocelovým žárově zinkovaným pororoštem s oky 33x33 mm nebo alternativně dřevěnými fošnami 250x40 mm.

Konstrukce chodníku

Skladba vozovkového provizorního chodníku:

Štěrkodrt' fr. 32/63

tl. 150 mm

Urovnaná a zhutněná pláň

Celkem tloušťka chodníku:

tl. 150 mm

2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Neřeší se.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Během realizace stavby bude staveniště v nutných situacích a současně pro potřeby stavby přístupné v celé délce.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Neřeší se.

2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Realizací stavby nedojde ke zvýšení hlukové a emisní zátěže, po dokončení stavby nedojde k navýšení intenzity dopravy a realizace nového krytu naopak předpokládá pokles hlukové i emisní zátěže na okolí. Realizace stavby bude bez negativního vlivu na ochranu přírody a krajiny.

Při realizaci stavebních prací se musí dbát na minimalizaci prašnosti a hluchnosti v okolí stavby. Při realizaci musí být zajištěno, aby nedocházelo ke znečišťování prostředí. Práce provádět v denních hodinách, max. do 20.00 hodin.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Unikání středního radonového zatížení z podloží bude umožněno volně do prostoru.

b) Ochrana před bludnými proudy

Neřeší se.

c) Ochrana před technickou seismicitou

Neřeší se.

d) Ochrana před hlukem

Neřeší se, nedojde ke zvýšení hlukové zátěže.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v aktivní zóně záplavového území.

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

Neřeší se.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Stavba není napojena na technickou infrastrukturu.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

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

Realizací rekonstrukce průtahu II/350 nedojde ke změně dopravního řešení. Stavba splňuje požadavky na bezbariérové užívání stavby dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Podélný sklon komunikace nepřesáhne poměr 1:12.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Jedná se o rekonstrukci silnice II/350, začátek úseku je v provozním staničení km 15,130 až km 15,570. Celková délka rekonstrukce je 0,451 53 km. Dále je stavba napojena na místní komunikaci, která ji propojuje se silnicí II/351; dále je napojena na silnici III/3506.

c) Doprava v klidu

Neřeší se.

d) Pěší a cyklistické stezky

Doprava pro pěší bude dočasně převedena na provizorní chodník a provizorní lávku (SO 203), bude tak zajištěna náhradní doprava přes silniční most ev. č. 350-004.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Stavba výškově co nejvíce kopíruje stávající terén, terénní úpravy budou tedy středního rozsahu, nejvíce se projeví díky rozšíření na kategorii S7,5.

b) Použité vegetační prvky

Svahování komunikace a zelené plochy dotčené stavbou budou rekultivovány – ohumusovány a osety vhodnou travní směsí.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Neřeší se.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

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

Realizace stavby bude bez negativního vlivu na životní prostředí a nedojde ani ke zvýšení hlukové a emisní zátěže. Po dokončení stavby nedojde k navýšení intenzity dopravy a realizace nového krytu naopak předpokládá pokles hlukové i emisní zátěže na okolí. Zemními pracemi nebude ovlivněn režim podzemních vod. Nakládání s odpady nepřesáhne rámec běžných staveb.

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

Realizace stavby bude bez negativního vlivu na ochranu přírody a krajiny.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nemá vliv na chráněná území Natura 2000.

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

Podmínky stanové závazným stanoviskem na posouzení vlivu záměru na životní prostředí budou do dokumentace zapracovány po jeho obdržení.

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

Neřeší se.

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

Nová ochranná a bezpečnostní pásma nejsou navržena. Pozemky dotčené stávajícím ochranným pásmem inženýrských sítí jsou patrné z koordinačního situačního výkresu.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Realizací stavby nedojde ke zvýšení hlukové a emisní zátěže, po dokončení stavby nedojde k navýšení intenzity dopravy a realizace nového krytu naopak předpokládá pokles hlukové i emisní zátěže na okolí. Při realizaci stavebních prací se musí dbát na minimalizaci prašnosti a hlučnosti v okolí stavby. Při realizaci musí být zajištěno, aby nedocházelo ke znečišťování prostředí. Práce provádět v denních hodinách, max. do 20.00 hodin. Během realizace stavby bude staveniště v nutných situacích a současně pro potřeby stavby přístupné v celé délce.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

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

Napojení na zdroje je v kompetenci zhotovitele stavby, který je zajistí z vlastních zdrojů nebo se připojí na stávající infrastrukturu po dohodě s dotčenými orgány.

b) Odvodnění staveniště

Odvodnění staveniště bude prováděno terénními úpravami nebo čerpáním vody podle potřeby.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude přístupné na začátku i na konci úseku ze silnice II/350. Začátek úseku je v provozním staničení km 15,130 až km 15,570. Celková délka rekonstrukce je 0,451 53 km. Dále je stavba napojena na místní komunikaci, která ji propojuje se silnicí II/351 a na komunikaci III/3506. Napojení staveniště na technickou infrastrukturu je v kompetenci zhotovitele stavby, který se po dohodě s dotčenými orgány připojí na stávající technickou infrastrukturu nebo si zajistí vlastní zdroje.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Po ukončení stavebních činností musí být všechny dotčené stavby a pozemky uvedeny do původního stavu na náklady zhotovitele stavby.

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

V rámci demolice mostovky silničního mostu ev. č. 350-003 a demolice konstrukce silničního mostu ev. č. 350-004 bude řádně vyznačen prostor staveniště a bude zabráněno vstupu nepovolaných osob. Materiál z demolice silničního mostu ev. č. 350-004 bude na místě drcen a použit na zpevnění místní komunikace, která slouží jako stavební cesta.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Pro zařízení staveniště a pro mezideponie je třeba počítat s dočasnými zábory pozemků na dobu do 1 roku, vynětí ze ZPF není v takovém případě nutné. Po ukončení stavebních činností musí být pozemky uvedeny do původního stavu.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Veškeré obchozí trasy jsou v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. a umožňují bezpečný a plynulý přechod.

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

Nakládání s odpady nepřesáhne rámec běžných staveb. Odpady vzniklé při realizaci stavby budou znovu využity nebo zneškodněny v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., v platném znění a ve znění pozdějších předpisů, doklady budou předloženy při kolaudaci. Odpady vznikající při stavbě budou zařazeny dle postupu uvedeného ve vyhlášce č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů.

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

Zemní práce budou středního rozsahu. Mezideponie materiálu si zajistí zhotovitel stavby v prostoru staveniště nebo na okolních pozemcích po dohodě o dočasném záboru s jejich majiteli.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Při realizaci stavebních prací se musí dbát na minimalizaci prašnosti a hlučnosti v okolí stavby. Při realizaci musí být zajištěno, aby nedocházelo ke znečišťování prostředí. Práce provádět v denních hodinách, max. do 20.00 hodin.

Musí být dodržovány podmínky zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, vyhláška č. 356/2002 Sb., kterou se stanoví seznam znečišťujících látek, obecné emisní limity ovzduší a ochrana životního prostředí při výstavbě, v platném znění a ve znění pozdějších předpisů. Při realizaci všech činností na staveništi je nutno postupovat s maximální šetrností k životnímu prostředí a dodržovat příslušné zákonné předpisy v platném znění a ve znění pozdějších předpisů: zákon č. 123/1998 Sb., o právu a informace o životním prostředí (obecně), zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, nařízení vlády č. 198/2006 Sb., které stanoví maximální požadavky na emise hluku, minimalizovat dopady vyplývající z provádění prací na staveništi z hlediska hluku, vibrací, prašnosti -

postupovat při likvidaci odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech, zejména vést evidenci o nakládání s odpady podle § 39 - speciální pozornost věnovat vzniku nebezpečného odpadu, tj. všem materiálům, které obsahují složky uvedené v příloze 5 zákona a dalším jmenovitým typům odpadů, jako jsou oleje, maziva, baterie, azbest apod.

Veškerá mechanizace a vozidla na staveništi musí být zajištěna proti úkapům olejů a pohonných hmot, jejich zbytky musí být likvidovány na příslušných místech a při realizaci veškerých prací musí být použity technologické postupy, které omezí vznik zbytečné prašnosti (vodní clony, odsávání apod.). Dopravní prostředky při opuštění staveniště musí být očištěny; vzhledem k obvyklým prostorovým problémům musí být přímo na výjezdu osazen čistící rošt, který zamezí přenesení nečistot na dopravní komunikace. Na staveništi nesmí být žádný odpad likvidován spalováním - vytápění zařízení staveniště je možné pouze s využitím elektřiny. Ochrana podzemních a povrchových vod, půdy a horninového prostředí před únikem ropných látek na staveništi a příjezdových trasách musí být zajištěna pravidelnou kontrolou stavebních mechanismů a nákladních automobilů a pravidelnou vizuální kontrolou staveniště. V případě zjištění úniku ropných látek do prostředí postupovat dle havarijního plánu, neprodleně informovat orgány a organizace uvedené v havarijním plánu. Sanaci havárie zajistit pomocí odborné firmy.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Bezpečnost práce a ochrana zdraví se řídí ustanoveními zákona 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a nařízením vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, v platném znění a ve znění pozdějších předpisů.

Před a při průběhu stavebních prací musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle příslušných zákonných předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby. Pracovníci stavby musí být o bezpečnosti pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví sankce za jejich nedodržování.

Výkopy na soukromých pozemcích investora (tzn. je zde zamezen vstup nepovolaným osobám) budou řádně zabezpečeny proti pádu osob či zvířat do výkopu pomocí vhodné zábrany. Za vhodnou zábranu se považuje zábradlí, u něhož nemusí být dodrženy požadavky na pevnost ani na zajištění prostoru pod horní tyčí proti propadnutí, přenosné dílcové zábradlí, bezpečnostní značení označující riziko pádu osob upevněné ve výšce horní tyče zábradlí, překážka nejméně 0,6 m vysoká nebo zemina z výkopu, uložená v sypkém stavu do výše nejméně 0,9 m. Okraje výkopu nesmí být zatěžovány do vzdálenosti 0,5 m od hrany výkopu. Povrch terénu v pásu od okraje výkopu nebo jámy až po hranici smykového klínu stanovenou v projektové dokumentaci, ohrožený usmýknutím, nesmí být zatěžován zejména stavebním provozem, stavbami zařízení staveniště, stroji nebo materiálem.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Neřeší se.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Stavba bude probíhat za plné uzavírky. Během realizace stavby bude staveniště v nutných situacích a současně pro potřeby stavby přístupné v celé délce.

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

Neřeší se, popř. bude doplněno.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

- Před zahájením prací bude provedeno označení staveniště na všech příjezdových komunikacích. Na pomocné tabuli u vjezdu na staveniště bude vyvěšen Stejnopis oznámení o zahájení prací - po celou dobu provádění stavby až do ukončení prací a předání stavby stavebníkovi k užívání. Dále zde bude staveniště označeno tabulkou Staveniště – zákaz vstupu nepovolaných fyzických osob a příkazové značky: používejte ochrannou přilbu, výstražnou vestu, pracovní obuv.
- Obvod staveniště kopíruje obvod stavby se zahrnutím prostoru pro zařízení staveniště a deponii sypkých materiálů.
- Prostor pro zařízení staveniště je v obvodu staveniště. Mezideponie materiálů budou zřízeny na vhodných pozemcích investora, materiál v obvodu staveniště nesmí být skladován v dosahu vodního toku.
- Sociální zařízení staveniště bude vzhledem k rozsahu prací budováno v blízkosti komunikace. Zhotovitel osadí mobilní chemické WC, pitná voda bude zajištěna nebo bude k dispozici balená voda. Pro zřízení zařízení staveniště – osazení stavební buňky se předjedná s investorem vhodné umístění - na pozemcích investora (předpokládá se umístění kontejnerového skladu nebo mobilní buňky).
- Sklárky materiálu budou situovány na předaném prostoru staveniště dle postupu prací. Sypký materiál bude navážen přímo do komunikace. Materiál na paletách bude skladován dle pokynů výrobce max. dvě palety na sobě v prostoru staveniště podle probíhající výstavby.
- Připojení na el. energii - v případě zřizování el. přípojky musí být hlavní vypínač elektrického zařízení snadno přístupný, označen a zabezpečen proti neoprávněné manipulaci. S jeho umístěním musí být seznámeny všechny fyzické osoby zdržující se na staveništi. Práce s el. nářadím budou napájeny z centrály.
- Dočasná elektrická zařízení na staveništi musí splňovat normové požadavky a musí být podrobována pravidelným kontrolám a revizím ve stanovených intervalech.
- Na staveništi musí být k dispozici odpovídajícím způsobem vybavená lékárna první pomoci, zařízení pro přivolání rychlé záchranné služby v případě úrazu, požáru nebo jiného stavu nouze.
- Při organizování stavby musí zhotovitel zajistit bezpečné skladování materiálu. Skladové plochy musí být zpevněné, odvodněné a urovnané. Ukládání se řídí druhem materiálu, vždy však musí být zajištěna jeho stabilita, bezpečný odběr a manipulace.
- Materiály, stroje, dopravní prostředky a břemena při dopravě a manipulaci na staveništi nesmí ohrozit bezpečnost a zdraví fyzických osob zdržujících se na staveništi, popřípadě v jeho bezprostřední blízkosti.
- Parkování vozidel pracovníků stavby bude na zpevněných plochách staveniště.

- Do prostoru staveniště je zákaz vjezdu osobními automobily.
- Osvětlení pracoviště nebude zřizováno, práce budou prováděny pouze za denního světla

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Výstavba proběhne v jedné etapě, při níž dojde k:

- zaměření a ověření skutečné hloubky stávajících podzemních inženýrských sítí
- osazení dočasného dopravního značení a označení staveniště včetně objektů zařízení staveniště
- předání staveniště dodavateli a oznámení vlastníkům dotčených i sousedních parcel, včetně vlastníků přilehlých nemovitostí a provozovatelům podnikatelských činností o zahájení stavebních prací
- výstavba pak bude probíhat dle zvyklostí zhotovitele s tím, že veškeré zabudované materiály budou splňovat požadavky norem ČSN, zákonů ČR, rezortního systému jakosti Ministerstva dopravy ČR (Technické podmínky, Technické kvalitativní podmínky). Zhotovitel musí doložit dokumenty o shodě uvedení staveniště do původního stavu a jeho předání.

Zahájení výstavby je závislé na získání stavebního povolení, počítá se ovšem se započítáním stavby v roce 2019. Celková doba realizace stavby je odhadována na jednu stavební sezonu.

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Stávající stav

Srážkové vody ze zpevněných ploch jsou pomocí příčného a podélného sklonu svedeny do přilehlých příkopů a trativodů, které jsou vyústěny do přírodního vodoteče nebo do dešťové kanalizace.

Navržený stav

Projekt neřeší výstavbu nových vodohospodářských objektů.

Bc. Tomáš Efenberk, září 2018