

Ing. Pavel Ježek	Bedřich Kratochvíl	Miroslav Voborný	Ing. Pavel Ježek	Č.PARÉ
VED. PROJEKTU	ZODP. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	
INVESTOR	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace; Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava			
MÍSTO STAVBY	k. ú. Opatov na Moravě			
AKCE			DATUM	
STAVBA	III/4026 OPATOV PRŮTAH V km 3,620-3,870		STUPEŇ	PDPS
KATEGORIE	STAVEBNÍ ÚPRAVY			
OBJEKT	SPOLEČNÁ ČÁST			
PŘÍLOHA	PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		Č.PŘÍLOHY A., B., C.	

# OBSAH:

A PRŮVODNÍ ZPRÁVA.....	3
1. Identifikační údaje.....	3
2. Údaje o umístění stavby.....	3
3. Základní údaje o stavbě.....	3
a) Rozsah stavby.....	3
b) Dodržení obecných požadavků na výstavbu a splnění požadavků dotčených orgánů.....	4
c) Věcné a časové vazby na okolí.....	4
d) Předpokládaná lhůta výstavby, popis postupu výstavby.....	4
e) Způsob zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....	4
B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	4
a) Zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace; stavebně historický průzkum u stavby, která je historickou kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně.....	4
b) Technické řešení stavby s popisem jejího provedení, mechanické odolnosti a stability.....	5
c) Napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu.....	6
d) Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí.....	7
e) Řešení požadavku na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby.....	7
f) Zásady řešení bezbariérového užívání – přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	7
g) Podklady pro vytyčení stavby.....	7
C ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY.....	7
a) Vedení a řízení veřejného provozu, objížděky, dopravní značení.....	7
b) Věcný a časový postup prací, přesun hmot, skládky materiálů.....	7
c) Nakládání s odpady a ostatní vlivy na životní prostředí.....	8
d) Popis staveniště včetně zajištění základních podmínek a označení pro bezpečné užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	8
e) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti stavby a ochrany zdraví při práci.....	8
f) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.....	9

## A PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### 1. Identifikační údaje

Akce:

Název stavby: **III/4026 Opatov průtah v km 3,620-3,870**

Kategorie stavby: Stavební úpravy

Stavební objekty: Společná část

Investor (stavebník): **Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace**  
Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava

Zpracovatel dokumentace:

**SI plan, s.r.o.**

Autorizovaná osoba:

Bedřich Kratochvíl, Rokytnice nad Rokytnou 272,  
675 25 Rokytnice nad Rokytnou

ČKAIT 1400217, Dopravní stavby nekolejová doprava (TD02)

Ing. Pavel Ježek

Miroslav Voborný

Předmět dokumentace: Dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Místo stavby: k. ú. Opatov na Moravě

### 2. Údaje o umístění stavby

Místo stavby: Městys Opatov, Kraj Vysočina

Katastrální území: k. ú. Opatov na Moravě

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo
4487/52, 4487/3, 2673/1, 4629, 2067/5, 2067/1, 4550/1	ostatní plocha	Městys Opatov Opatov 149, 675 28 Opatov
4545/1	ostatní plocha	Kraj Vysočina, Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava
st. 156/2	zastavění plocha a nádvoří	Bílek David Opatov 87, 675 28 Opatov Bílková Magda Opatov 87, 675 28 Opatov
155/2	zahrada	Juráš Pavel Opatov 97, 675 28 Opatov
155/1	zahrada	SJM Klobas Zdeněk a Klobasová Miluše Opatov 204, 675 28 Opatov
4546/53	ostatní plocha	Kounková Jaroslava Opatov 8, 675 28 Opatov

Stavba je situována v severovýchodní části městyse Opatov na silnici III/4026 v úseku směrem od křižovatky na Kněžice. Stavba se nachází v intravilánu městyse v zastavěné části.

### 3. Základní údaje o stavbě

#### a) Rozsah stavby

V průběhu projektových prací byla stavba pro vlastnické a investorské účely rozdělena na stavební objekty:

SO 101 – Oprava silnice

SO 102 – Chodník vpravo a samostatné sjezdy

SO 301 – Zatrubnění příkopu vpravo a horská vpust

SO 302 – Uliční vpusti a překop silnice

SO 901 – Dopravně inženýrská opatření

Stavbou je oprava silnice a celé její skladby konstrukce o délce cca 250 m a celkové výměře 1430 m<sup>2</sup>.

Stavbou je také chodník podél opravované silnice a související zatrubnění stávající příkopy o délce cca 250 m a celkové výměře cca 375 m<sup>2</sup>.

Součástí stavby je směrová přeložka stávajícího sdělovacího rozvodu o délce 57,0 m a případná výšková přeložka stávajícího soukromého vodovodu a délce cca 11,0 m.

**b) Dodržení obecných požadavků na výstavbu a splnění požadavků dotčených orgánů**

Stavba je dopravní stavbou. Jako taková podléhá legislativě vztahující se k dopravním stavbám, kterou je především zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů a na něj navazující vyhláška 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Tato vyhláška část pátá stanovuje obecné technické požadavky na komunikaci. Obecně lze říci, že tyto obecné technické požadavky na komunikace jsou ve velké míře odkázány na platnou technickou legislativu, tedy normy. Navržená stavba je v souladu s výše citovanými právními předpisy i s platnou technickou legislativou – především ČSN 73 6110 Z1 Projektování místních komunikací.

**c) Věcné a časové vazby na okolí**

Stavbě předchází v dolním úseku vlivem rozšířením vozovky k dotčení ochranného pásma zemního sdělovacího rozvodu. Dotčení vyvolává přeložku sdělovacího rozvodu, která je řešena samostatně správcem sítě.

Stavbou je vyvolána i hloubková přeložka a případná výšková přeložka stávajícího soukromého vodovodu, který kříží silnici.

**d) Předpokládaná lhůta výstavby, popis postupu výstavby**

Zahájení stavebních prací: 1 pol. / 2021

Délka výstavby: 4 měsíce

**e) Způsob zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Při realizaci stavby budou dodržovány všechny příslušné platné legislativní a technické předpisy.

Dodavatel stavby, jakožto odborná osoba, je povinen dodržovat zákon 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a na ně navazující vyhlášky zejména nařízení vlády 591/2006 Sb., nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi.

Staveniště bude po nutnou dobu stavby uzavřeno.

## **B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

**a) Zhodnocení staveniště včetně vyhodnocení současného stavu, měření a průzkumů a začlenění jejich výsledků do projektové dokumentace; stavebně historický průzkum u stavby, která je historickou kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně**

S ohledem na druh stavby byl v místě stavby proveden diagnostický průzkum vozovky firmou ESLAB, spol. s r.o. pány Milanem Beckem, Dis. a Petrem Martschinim.

Z konstrukčního hlediska se jedná o směrově nerozdělenou, netuhou vozovku s pojivý stmeleným krytem. Konstrukce původní vozovky v trase je homogenní.

Konstrukce vozovky byla v minulosti narušena zásahy v rámci budování či oprav inženýrských sítí. Na překopu kanalizace je odlišná konstrukce s AC souvrstvím a nestmelenou podkladní vrstvou. Konstrukce původní vozovky byla od doby svého vzniku zesilována o vrstvu PM.

Z diagnostiky vyplynuly závěry, že předmětné území je z geologického hlediska homogenní. Převládají metamorfované horniny – pararuly a lze očekávat modul pružnosti po sycení E 40

MPa pro zeminy GM. Podloží bylo identifikováno jako štěrklinitý (PIII G4 GM) namrzavý, který je ale podmíněčně vhodný jako podloží pro vozovky.

Byla potvrzena přítomnost polycyklických aromatických uhlovodíků – PAU v asfalto-dehtovém či dehtovém pojivu.

Zhodnocení stavu stávající silnice z hlediska porušení konstrukce vozovky jsou:

- degradace, únava, zestárnutí pojiva stmelovaných vrstev s ohledem na stáří vrstev, vliv klimatických podmínek, dopravního zatížení, ztráta původních reologických vlastností pojiva a schopnosti odolávat účinkům zatížení
- celkově subtilní konstrukce vozovky s absencí nestmelené – ochranné vrstvy, kdy dochází k promrzání vozovky
- zásahy do konstrukce komunikace v minulosti, rozšiřování, oprava či výstavba inženýrských sítí
- zatékání do konstrukce vozovky, ať již poruchami krytu či vlivem nedostatečného odvodnění
- podmíněčně vhodné zeminy v podloží komunikace
- nedostatečná nebo nevhodná údržba krytu

K tomuto stavu přispělo i nedostatečné řešení odvodnění, které dlouhodobě odebírá nepevněné části silnice.

Městys leží v údolí. Při větších srážkách docházelo ke stékání povrchové vody z okolních pozemků nad městysem do silničních příkopů a na silnici. Odvádění těchto vod bylo dřívějšími zásahy vyřešeno silničním propustkem, který je sveden do poldru. Dešťové vody z komunikace samozřejmě ohrožují přiléhající nemovitosti vpravo ve směru staničení, které jsou historicky umístěny výškově pod úrovní vozovky. Dešťové vody stékající při větších deštích nejsou bezpečně odvedeny do vodoteče (Brtnice).

Základním inženýrsko-technologickým průzkumem byly shledány pozemky přilehlé k silnici jako bezproblémové. Je předpokládáno, po odstranění vrchní vegetační vrstvy, podloží s dostatečnou únosností nad hladinou podzemní vody.

Stavební pozemky se nachází v ochranném pásmu silnice III/4026. Stavba se týká stávající silnice, přiléhá k ní a je její součástí.

Do stavebního pozemku zasahují ochranná pásma stávajících sítí veřejné technické infrastruktury (nadzemní rozvody NN, plynovod, kanalizace, vodovod a nadzemní sdělovací rozvody), a to tak, že jsou v souběhu se stavbou nebo ji kříží.

V dolním úseku dochází rozšířením vozovky k dotčení ochranného pásma zemního sdělovacího rozvodu. Dotčení vyvolává řešení přeložky rozvodu, která je řešena samostatně správcem sítě. Projekt předpokládá řešení v souladu s podmínkami správců sítí veřejné dopravní a technické infrastruktury. Bude nutné v dalších fázích projektové přípravy zajistit souhlasy s činností ve výše uvedených ochranných pásmech.

Stavba se nenachází v památkově chráněném území.

## **b) Technické řešení stavby s popisem jejího provedení, mechanické odolnosti a stability**

Navržené řešení vychází z místních podmínek. Dešťové vody v nárazově velkém množství, které ztékají z přilehlých pozemků do silničního příkopu jsou v současnosti odváděny stávajícím propustkem do poldru v blízkosti komunikace. Pro zamezení vtékání dalších dešťových vod do stávající příkopy je nutné v rohu pozemku parc. č. 2097/1 vytvořit zeminovou hráz výšky cca 1,0 m, který nasměruje dešťové vody do stávajícího propustku.

Stavbou je oprava stávající silnice výměnou a doplněním stávající konstrukce vozovky. Bude provedeno sjednocení šířky jízdního pásu na 5,5 m. Komunikace je ohraničena silničními obrubami. Jen v horním úseku dle staničení vpravo je použita zpevněná krajnice ze ztuhlité štěrkodrti. V místech samostatných sjezdů nebo sjezdů jsou osazeny obruby snížené. V úseku obytných domů, které se nachází na levé straně úseku pod úrovní vozovky budou osazeny obruby a v místě jejich samostatných sjezdů obruby snížené na 5 cm. Podél těchto obrub bude umístěno zvýšené množství uličních vpustí napojených překopem přes silnici do zatrubnění příkopu. V úseku kde není potřeba chránit okolní pozemky (vrchol jednostranného příčného spádu) je komunikace doplněna nepevněnou krajnicí.

Na základě provedeného diagnostického průzkumu a konzultací se zpracovatelem (f. ESLAB...) jsou navrženy a schváleny dvě technologie opravy vozovky ve dvou úsecích.

První úsek km 0,000-0,158 je proveden se zachováním úrovně stávající nivelety pro nemožnost zvyšování napojovaných samostatných sjezdů na vozovku.

Druhý úsek km 0,158-0,250 je proveden s navýšením úrovně stávající nivelety o cca 90-100 mm.

Jednotlivé úrovně nivelety jsou napojeny přechodovými úseky.

Vzhledem k diagnostikou vozovky potvrzené přítomnosti polycyklických aromatických uhlovodíků – PAU v asfalto-dehtovém či dehtovém pojivu a stávajícímu podmíněčně vhodnému podloží je žádoucí tento materiál použít zpět do konstrukce vozovky. Je předpoklad nedostatku tohoto materiálu (vzhledem k reprofilaci vozovky), proto bude vrstva předcmeného materiálu doplněna o materiál kameniva vhodné frakce.

V prvním úseku km 0,000-0,158 dojde k odebrání stávajících stmelovaných vrstev vozovky (PM+nátěr) v tl. 250 mm a jejich přemístění na přilehlé pozemky kde bude mobilní drtičkou předcmeny na frakci vhodnou k podkladu pro konstrukci vozovky do hloubky 250 mm. Dojde k odebrání 90 mm stávajícího podloží na úroveň 370 mm pod stávající niveletu komunikace. Poté bude provedena reprofilace odhalené zemní plně a její zhutnění. Bude provedeno položením vrstvy z předcmeného materiálu PM+nátěr. Následně dojde k doplnění vrstvy o materiál vhodné frakce a asfaltové emulze+hydraulického pojiva zlepšující vlastnosti vrstvy na RS CA. Dále dojde ke zhutnění této podkladní vrstvy.

V druhém úseku 0,158-0,250 dojde k recyklaci stávajících stmelovaných vrstev PM+nátěr do hloubky 250 mm, během které bude materiál doplněn o materiál vhodné frakce a asfaltové emulze+hydraulického pojiva zlepšující vlastnosti vrstvy na RS CA.

Výškový rozdíl nivelety druhého úseku a nivelety prvního úseku je vyrovnán na přechodovém úseku na úrovni zemní plně v délce 20 m.

Výškový rozdíl nivelety druhého úseku a nivelety stávající silnice je vyrovnán na přechodovém úseku na úrovni zemní plně v délce 10 m.

Po zhutnění vrstev obou úseků je na nově vzniklou zemní pláň položena vozovka v návrhové úrovni D1 pro třídu zatížení TDZ IV vzhledem k pomalé a zastavující dopravě ve skladbě viz níže. a to konkrétně D1-N-2 pro typ podloží PIII.

Napojení na vozovky stávajících silnice je provedeno zápchem s přesahem jednotlivých vrstev o 0,5 m do stávající vozovky.

Opravou komunikace dojde k reorganizaci příčných spádů silnice pro zjednodušení odvodnění. Ve směrovém oblouku v počátečním úseku úprav bude dostředným pravostranným sklonem k obrubám komunikace odvodněna hustěji osazenými uličními vpustěmi, které budou překopy přes vozovku napojeny na zatrubnění příkopu. V úseku nad směrovým obloukem je silnice odvodněna levostranným příčným spádem k obrubám chodníku a následně do uličních vpustí, které budou napojeny na zatrubnění příkopu.

Stavbou chodníku dochází k odstranění silniční příkopy jejíž funkce bude nahrazena zatrubněním příkopu potrubím KG DN300 SN12 a je napojeno na stávající systém odvodnění svedeným do toku Brtnice. Na začátku potrubí bude vytvořen odkalovací objekt. Odkalovací objekt bude sloužit k případnému zachycení vod v příkopu a jejich regulovaný odtok potrubím KG DN200 SN12 délky 42,0 m k první revizní šachtě.

Odvodnění plně je provedeno drenážním trativodem u paty příčného sklonu. Je tvořen perforovaným potrubím umístěným v trativodu vyplněném štěrkem fr. 8-16, který je obalen geotextilií. Drenážní potrubí je napojováno do potrubí připojení vpustí.

Chodník budovaný podél silnice je navržen v šířce 1,5 m a délce cca 250 m. Samostatné sjezdy a sjezdy z účelové na pravé straně úseku komunikace budou obnoveny v šířce chodníku.

Stávající propustky pod sjezdy budou odstraněny a nahrazeny zatrubněním příkopy.

Samostatné sjezdy, které mají spád směrem ke komunikaci jsou opatřeny odvodňovacími žlaby zaústěnými do potrubí zatrubněné příkopy.

Sjezd na stávající přilehlou místní komunikaci je pro zamezení vtékání vod na silnici osazen betonovým odvodňovacím žlabem napojeným na zatrubnění příkopy.

V dolním úseku dochází rozšířením vozovky na 5,5 m k dotčení ochranného pásma zemního sdělovacího rozvodu. Dotčení vyvolává řešení přeložky rozvodu, která je řešena samostatně správcem sítě.

Stavbou je vyvolána i případná výšková přeložka stávajícího nezaměřeného soukromého vodovodu, který je veden pod silnicí. Stavbou dojde po jeho odhalení ke zhodnocení stavu a rozhodnutí způsobu ochrany potrubí.

Technické řešení je patrné z výkresové části dokumentace.

Návrh skladby opravy silnice D1-N-2 (PIII) prvního úseku km 0,000-0,158 (bez navýšení):

Asfaltový beton ACO 11+, PmB 45/80-60(65)	min. 40 mm
Spojovací postřík PS PmB 0,4 kg/m <sup>2</sup>	
Asfaltový beton ACL 16+, PmB 25/55-60	min. 50 mm
Spojovací postřík PS-CP 0,5 kg/m <sup>2</sup>	
Vyrovnávka asfaltový beton ACO 11 S, 50/70	prům. 30 mm
Infiltrační postřík PI-C 0,5 kg/m <sup>2</sup>	
Recyklace za studena na vrstvu RS CA	250 mm
Reprofilace předrceným materiálem s doplněním mat. vhodné frakce	
Upravená a zhutněná pláň (zZP), zhutnění min. 45 MPa	
Rozfrézování stávajících stmelěných vrstev PM+ nátěr a odvoz mat. na přilehlé plochy	250 mm
Odkopávky stávajících vrstev	90 mm
Celková mocnost	min. 370 mm

Návrh skladby opravy silnice D1-N-2 (PIII) druhého úseku km 0,158-0,250 (s navýšením 90-100 mm):

Asfaltový beton ACO 11+, PmB 45/80-60(65)	min. 40 mm
Spojovací postřík PS PmB 0,4 kg/m <sup>2</sup>	
Asfaltový beton ACL 16+, PmB 25/55-60	min. 50 mm
Spojovací postřík PS-CP 0,5 kg/m <sup>2</sup>	
Vyrovnávka asfaltový beton ACO 11 S, 50/70	prům. 30 mm
Infiltrační postřík PI-C 0,5 kg/m <sup>2</sup>	
Recyklace za studena na vrstvu RS CA	250 mm
současně s reprofilací předrceným materiálem a doplněním mat. vhodné frakce	
Upravená a zhutněná pláň (zZP), zhutnění min. 45 MPa	
Recyklace stávajících stmelěných vrstev	250 mm
Celková mocnost	min. 370 mm

Návrh skladby konstrukce chodníku:

Betonová dlažba	60 mm
Štěrkové lože fr. 4-8	40 mm
Štěrkodrt' fr. 0-32, zhutnění min. 100 MPa	min. 200 mm
Upravená a zhutněná pláň	
Celková mocnost	min. 300 mm

Návrh skladby konstrukce sjezdu:

Betonová dlažba	80 mm
Štěrkové lože fr. 4-8	40 mm
Štěrkodrt' fr. 0-32, zhutnění min. 100 MPa	min. 250 mm
Upravená a zhutněná pláň	
Celková mocnost	min. 370 mm

**c) Napojení stavby na dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavební úpravy stávající silnice jsou stavbou dopravní infrastruktury. Začátek úprav je v křižovatce v obci se silnicí III/4028 a konec úprav je před značkou konec obce. Chodník bude v budoucnu napojen na plánované chodníky v městysi. Stavební opravy vyvolají řešení odvodnění, které je možno napojit na stávající systém odvodnění svedený do stávajícího vodního toku Brtnice.

**d) Vliv stavby na dopravu a její organizaci, okolní pozemky a stavby, minimalizace negativních účinků stavby na životní prostředí**

Stavbou je chodník a rekonstrukce silnice. Opravou silnice dojde ke sjednocení šířkových poměrů a stavbou chodníku k oddělení motorové a pěší dopravy. Stavbou chodníku dojde k

zatrubnění stávající příkopy a odstranění stávajících propustků na samostatných sjezdech. Stavbou chodníku dojde ke změnám na příčném profilu samostatných sjezdů. Sjezdy se sklonem k silnici budou opatřeny odvodňovacími žlaby svedenými do zatrubnění příkopy. Osazením obrub, změnou spádů příčného profilu a osazením uličních vpustí dojde k zamezení stékání vod z vozovky ke stávajícím nemovitostem. Stavbou chodníku a rekonstrukcí silnice budou zlepšeny odtokové poměry vod ze silnice. Odvodnění stávajících vod z pozemků nad silnicí jsou řešeny stávajícím propustkem a poldrem na hranici městyse.

**e) Řešení požadavku na bezpečnost stavby a základní koncepce zajištění bezpečnosti při užívání stavby**

Bezpečnost stavby je řešena především návrhem, který vychází ze současného stavu a legislativních požadavků a byl v maximální míře optimalizován.

Zajištění bezpečnosti při užívání je dáno především údržbou komunikací, která musí být řádná a pravidelná.

**f) Zásady řešení bezbariérového užívání – přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Na stavbu je vzhledem ke sklonovým poměrům stávajícího úseku (spád 14%) vydána výjimka z vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Výjimka je součástí dokladové části dokumentace.

V místech sjezdů (sníženého obrubníku) jsou provedeny varovné pásy v kontrastní reliéfní dlažbě. Spojená bezbariérová parkovací stání jsou opatřeny společnou plochou z kontrastní dlažby doplněné svislým a vodorovným dopravním značením.

**g) Podklady pro vytyčení stavby**

Podkladem pro geodetické vytyčení stavby jsou elektronické podklady projektové dokumentace.

## **C ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

**a) Vedení a řízení veřejného provozu, objížd'ky, dopravní značení**

Stavbou dojde k uzavření úseku silnice pro zbytnou dopravu. Součástí dokumentace ke stavbě je i samostatný projekt dopravně inženýrských opatření, který řeší objížd'ky a dopravní značení po dobu výstavby.

**b) Věcný a časový postup prací, přesun hmot, skládky materiálů**

Stavba bude probíhat v jedné etapě. Pozemek, na kterém se stavba nachází, je dostatečně plošně velký s rezervou a přilehlými plochami ke skladování a přesunu stavebních materiálů. Postup stavebních prací je navržen tak, aby co nejméně a po co nejkratší zasahoval do průjezdné šířky komunikace.

V první fázi dojde v druhém úseku k odstranění stmelovaných vrstev vozovky a jejich přesun na přechodnou skládku v blízkosti stavby pro jejich další zpracování. Dojde k odkopávkám pláně a rýhy přilehlé příkopy pro zatrubnění včetně demolice a odstranění stávajících propustků ke sjezdům. Budou vykopány překopy pro odvodnění uličních vpustí a jámy pro uliční vpusti. Budou provedeny přeložky sdělovacího rozvodu a případná výšková přeložka soukromého vodovodu. Přebytečný vytěžený materiál zemních prací bude odvezen na skládku. Dále bude provedena v prvním úseku recyklace za studena na místě. Následně bude provedeno osazení uličních vpustí odvodňovacími žlabů a provedení odvodnění. Poté bude v druhém úseku položena vrstva odtěženého materiálu PM+nátěr upraveného na vhodnou frakci. Tento materiál bude doplněn, vzhledem k předpokládanému nedostatečnému množství, dalším vhodným materiálem do nové úrovně aktivní zóny komunikace. Následovat bude osazení obrub do betonových patek. Bude připraveno podloží pod krajnice a pro chodníky, na kterých budou následně provedeny konstrukční vrstvy chodníku a samostatných sjezdů. Následně budou provedeny asfaltové vrstvy vozovky. Dalším krokem je úprava zasažených svahů dosypáním kulturních vrstev zeminy a jejich ozelenění výsevem.



### Harmonogram stavebních prací

Týden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Položka																
Přípravné práce																
Výkop pro kanalizaci																
Provedení kanalizace																
Odtěžení krytu																
Převoz odtěžené konstrukce																
Drcení odtěžené konstrukce																
Recyklace za studena																
Pokládka krytu z AC																
Provedení obrub																
Provedení chodníku																
Dokončovací práce																

### c) Nakládání s odpady a ostatní vlivy na životní prostředí

Stavbou je chodník a oprava stávající silnice.

Nové zpevněné plochy budou producentem odpadních dešťových vod, které budou částečně odvedeny přes krajnici příčným spádem odvedeny do přilehlých ploch kde budou vsakovány. Větší část odpadních vod z komunikace bude odvedena podél obrub do uličních vpustí, které jsou napojeny na zatrubnění příkopu napojeného na stávající odvodnění svedené do vodního toku Brtnice. Zbytkové vody, ze silniční příkopy za hranicí obce, které nepojme propustek jsou odvedeny odkalovacím objektem do zatrubnění.

Beton z demolic propustků, stmelené asfaltové vrstvy odebrané z vozovky a zemina vytlačená při výstavbě budou v maximální možné míře zpětně využity, jakožto součást stavby a nebudou tedy odpadem, protože bude přeměněna využitím za splnění podmínek §3, odst. 6 zákona 185/2001 Sb. o odpadech v platném znění.

Diagnostickým průzkumem byla potvrzena přítomnost polycyklických aromatických uhlovodíků – PAU v asfalto-dehtovém či dehtovém pojivu vozovky. Tento materiál bude v plné míře v místě stavby použit navracením do podloží k jeho zlepšení.

Přebytečné materiály, které nebude možné zpětně využít a stanou se odpady, budou následně odvezeny do zařízení, které jsou k nakládání s odpady k tomu určené.

Druh odpadu	Katalog. č.	Kat.	Množství (odhad)
Papírové a lepenkové obaly	15 01 01	O	max. jednotky kg
Beton	17 01 01	O	max. 20 t
Plasty	17 02 03	O	max. jednotky kg
Železo a ocel	17 04 05	O	max. jednotky kg
Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	17 04 11	O	max. jednotky kg
Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	17 05 04	O	max. 2000 t
Uliční smetky	20 03 03	O	max. jednotky kg

### d) Popis staveniště včetně zajištění základních podmínek a označení pro bezpečné užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništěm osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Staveniště vznikne v omezené míře v těsném okolí stavby.

Staveniště nebude vzhledem ke svému charakteru oploceno ani nijak speciálně chráněno – to neznamená, že nebude ohraničeno a zajištěno z hlediska bezpečnosti provozu dle podmínek dopravně inženýrských opatření.

S ohledem na charakter stavby nebude staveniště nijak speciálně označováno atd.

Zařízení staveniště není s ohledem na charakter stavby navrhováno.

**e) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti stavby a ochrany zdraví při práci**

Podmínky pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti stavby a ochrany zdraví při práci jsou dány platnou legislativou, především zákonem 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a na něj navazujícími vyhláškami zejména nařízením vlády 591/2006 Sb., nařízení vlády o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništi. Dále jsou dány stanovisky správců sítí veřejné technické infrastruktury.

S ohledem na charakter stavby není třeba stanovovat žádné speciální podmínky.

**f) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Stavbou je chodník a oprava silnice.

Stavbou chodníku dojde k zatrubnění stávající příkopy a odstranění stávajících propustků na samostatných sjezdech. Stavbou chodníku dojde ke změnám na příčném profilu samostatných sjezdů. Sjezdy se sklonem k silnici budou opatřeny odvodňovacími žlaby svedenými do zatrubnění příkopy. Osazením obrub, změnou spádů příčného profilu a osazením uličních vpustí dojde k zamezení stékání vod z vozovky ke stávajícím nemovitostem. Stavbou chodníku a rekonstrukcí silnice budou zlepšeny odtokové poměry vod ze silnice. Odvodnění stávajících vod z pozemků nad silnicí jsou řešeny stávajícím propustkem a poldrem na hranici městyse.

S ohledem na druh, rozsah a umístění stavby lze konstatovat, že vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky bude minimální až zanedbatelný, a proto nebudou prováděna žádná opatření minimalizující vliv provádění stavby na okolí.

Na stavbě budou používány běžné stavební a technologické postupy za použití běžných stavebních prostředků a strojů v běžné míře. Při stavební činnosti tedy nebude vznikat nepřijatelný hluk a stavební práce budou prováděny výhradně v denní době. Stavebník bude brát zřetel na místní podmínky a případně prováděné hlučné práce budou realizovány tak, aby byl dopad na okolí minimální. Stavební práce budou probíhat v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění.