

B. Souhrnná technická zpráva

dle přílohy č. 8 k vyhlášce č. 499/2006 Sb..

Stavba: Nedražice, chodníky a úpravy vnitřních prostor obce

Objekty stavby

SO 101 Chodníky a sjezdy u silnice III/19336, autobusová zastávka
SO 102 Chodníky a sjezdy u silnice III/19335
SO 103 Rekonstrukce komunikace MK A
SO 104 Rekonstrukce komunikace MK B
SO 105 Rekonstrukce komunikace MK Ca+Cb
SO 106 Komunikace MK D (Da+Db) + sjezd č.p. 5
SO 107 Rekonstrukce komunikace MK E (Ea+Eb)
SO 108 Chodník u komunikace MK F
SO 201 Úpravy dešťové kanalizace
SO 202 Přípojky uličních vpustí
SO 301 Veřejné osvětlení

B.1 Popis území stavby

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

Lokalita stavby se nachází v zastavěném území osady Nedražice, která je součástí územně správního celku Obec Kostelec. V osadě se jedná především o prostor koridorů silnic III/19336 a III/19335 v délkách průchodu zastavěným územím. Dále o prostory všech místních komunikací v zastavěném území.

Navrhovaná stavba je zcela v souladu s charakterem území, jeho dosavadním využitím i zastavěností a také ÚPC obce.

Předmětem dokumentace je návrh řešení na

- ♦ doplnění dešťové kanalizace pro zajištění odvodu povrchových vod z komunikací a přidružených ploch (případně staveb)
- ♦ zřízení k silnici přidruženého oboustranného nebo jednostranného chodníku na jižní straně silnice
- ♦ přemístění autobusové zastávky pro směr Kostelec
- ♦ rekonstrukci řady místních komunikací
- ♦ zřízení nové komunikace

Osada Nedražice se nachází v mírně zvlněném terénu a údolí malého toku s názvem Nedražický potok, v horní části jeho povodí. Výrazným prvkem ve zdejšímu terénu je větší Nedražický rybník v bezprostřední blízkosti osady, na západní okraji je výrazným prvkem Nedražický zámek.

Územím prochází od severu (Kostelce) páteřní komunikace, kterou je silnice III/19336. Ta se jižně od rybníka stáčí k západu a pokračuje ve směru na Krtín. Méně významná silnice III/19335 odbočuje z úseku výrazné směrové změny hlavní silnice zprvu krátce východním směrem a stáčí se poté na jihovýchod (Honezovice, okres Plzeň jih). Délka řešených úseků silnic (přidružených chodníků) je 665 m (19336) a 185 m (19335), celkem 850 m. Většina zástavby je přimknuta k uvedeným komunikacím, převážně oboustranně. Přimknutí je místy velmi těsné, takže je problém do zástavbou vymezeného koridoru umístit dvoupruhovou silnici základní šířky vozovky a chodníky minimální šířky. Někde lze zřídit chodník pouze jednostranně. Silnice 19335 ve směru na Honezovice má ke konci zástavby spíše charakter jednoruhové zpevněné polní cesty. Výškově lze obě silnice charakterizovat jako úrovněvé (s niveletou v úrovni terénu). Pouze krátký úsek od Kostelce na začátku úprav je v mírném jednostranném zářezu. Podélné profily sledují konfiguraci terénu, takže kopírují zvlnění terénu. Trasa silnice 19336 klesá do terénní deprese v návesním prostoru, poté stoupá a znovu klesá do nivy potoka, odtud stoupá do prostoru zámku Nedražice. Silnice 19335 stoupá od napojení na 19336 do konce úprav. Křížení silnice 19336 s Nedražickým potokem je

zajištěno propustkem. V návesním prostoru je zřízena na samostatném pruhu (zálivu) autobusová zastávka pro směr od Kostelce, v opačném směru je zastávka posunuta cca o 60 m jižním směrem, se stáním na silnici v silně zúženém profilu. Jedná se o nevyhovující stav. Problematické úhlem připojení a šířkami je nevyhovující připojení silnice 19335 na 19336.

Stavebně technický stav silnice 19336 vykazuje velké nedostatky co do šířkových parametrů (nedostatečných) a stavu vozovky. Stav vozovky je mimo jiné poznamenán nedávno proběhlou výstavbou splaškové kanalizace. S velkou pravděpodobností je i nedostatečná konstrukce vozovky. Podobně je tomu i u silnice 19335.

Stávající místní komunikace, pracovníčně označené jako komunikace A, B, C, E, F jsou vesměs krátké, směřované do míst s méně rozsáhlou zástavbou. Jsou jednopruhové a končí většinou slepě nebo přecházejí do lesní či polní cesty. Komunikace D je navržena jako nová (místo stávajícího sjezdu), s výhledem na pokračování do prostoru ÚPD navrhované výstavby nových RD. Všechny MK jsou směrově méně náročné, výškový průběh je úrovnový (vůči terénu), bez mostních objektů nebo propustků. Většinou chybí i jakékoli dopravní značení.

V osadě je provedena v některých částech dešťová kanalizace (ve značné části formou náhrady původního silničního příkopu). U místních komunikací je pouze odtok vody do terénu, u komunikace MK F je jednostranný příkop. Pro navrhované úpravy je tento stav v mnohých částech nedostatečný a je nutno kanalizaci rozšířit.

Kromě kanalizace dešťové jsou v osadě ještě další podzemní sítě. Jednak vodovod s přípojkami nemovitostí, dále splašková kanalizace ve formě klasické gravitační kanalizace, svedené na čerpací stanici na jižním okraji osady a odtud vede výtlačné potrubí opět přes zástavbu, převážně v trasách komunikací na ČOV v Kostelci. V převážné části zástavby je proveden také podzemní rozvod plynu (včetně přípojek), s trasami v řadě komunikací (jak silnice, tak MK). Uvedené skutečnosti komplikují možnosti stavebního řešení někdy vlastních komunikací, hlavně ale doplňovaného odvodnění. Značnou překážku řešení chodníků tvoří vzdušný rozvod NN elektro (+VO), když většina opěrných bodů (betonových sloupů) vedení se nachází blízko komunikací a chodník se jim nemůže vyhnout. Bude nutná přeložka převážné části vzdušného vedení do podzemních kabelů.

Důrazně upozorňuji na výše uvedenou existenci řady podzemních sítí v celém území stavby. Jejich průběh je v situaci zakreslen podle informací dodaných jejich správci. Před zahájením stavby je nutné jejich vytyčení, v konkrétních místech střetu případně i ověření uložení sondami. Projektové řešení je pak nutno případně dopřesnit podle zjištěné skutečnosti tak, aby splňovalo dodržení norem a požadavků příslušného správce.

b) Údaje o souladu stavby s ÚPD, s cíli a úkoly ÚPD, včetně informace o vydané ÚPD.

Navrhovaná stavba je plně v souladu s ÚPD Obce Kostelec. Skutečností je, že ÚPD řeší určitou problematiku pouze rámcově a obecně. Například komunikace (i průtahové, pokud zůstanou) stručným obecným konstatováním, že podél těchto komunikací bude proveden alespoň jednostranný přilehlý chodník, případně je zmínka o autobusové zastávce. Že zřízení chodníku bez podchycení a odvedení povrchové vody (z vozovky, případně další) může vyvolat jiné problémy a mnohdy větší, než komunikace bez chodníku, případně potřebu rekonstrukce kanalizace, ÚPD neřeší, neřeší ani zúžené profily apod.

Předkládaná dokumentace navrhuje konkrétní řešení chodníků v obci jednak podél silniční sítě, ale také u některých místních komunikací. Nevyhovující jsou skopro všechny místní komunikace z hlediska především šířkových parametrů a kvality konstrukce, připojení na silnici. Nevyhovující je v jednom směru autobusová zastávka a také připojení silnic. Pro řádné odvádění povrchové vody je nutno sáhnout také do dešťové kanalizace a to i za cenu jejího doplnění (prodloužení, nové větve).

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území.

Žádná taková rozhodnutí v době vypracovávání dokumentace nejsou známa.

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

Do doby kompletace dokumentace bez podmínek.

e) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geotechnický průzkum – inženýrsko geologické a hydrogeologické posouzení trasy nebo její varianty a posouzení technické realizovatelnosti PK včetně posouzení staveniště mostních objektů a případným doporučením optimálního vedení trasy, vyhledávací průzkum materiálových nalezišť – zemníků – pro ověření množství a vlastností sypaniny, korozní průzkum, případně základní průzkum, průzkum ložisek nerostů, pedologický průzkum, stavebně historický průzkum apod..

Průzkumy uvedené prováděny nebyly z důvodu menšího rozsahu stavby a znalosti lokality stavby z nedávné předchozí stavební činnosti, kdy byla v osadě prováděna nová splašková kanalizace (gravitační i tlaková) a to převážně ve stejných místech, která jsou dotčena stavbou navrhovanou.

Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod.

Geologie: z odborné literatury vztahující se k podmínkám osady Nedražice a dalších dostupných podkladů lze konstatovat, že lokalita se nachází v soustavě Českého masivu (krystalinikum a prevariské paleozoikum), oblasti středočeské, regionu Barrandien, subregion kralupsko-zbraslavská skupina, útvar neoproterozoikum. Horninovým typem je nepevněný sediment, hornina písčitohlinitý až hlinitopísčité sediment. V místě překračování údolní nivy Nedražického potoka se jedná o sediment nivní. Podloží jsou fylitické břidlice a droby.

Z dříve prováděných prací nejsou známy úseky s dosaženým hlubším podložím. Zvětralinový plášť na těchto horninách lze očekávat méně propustný, s vyšším podílem kapilární vlhkosti. Ve svrchní vrstvě lze tedy očekávat méně vhodné podmínky pro plán komunikace. Evidentně nejnáročnější podmínky poměry pláň budou dosaženy v úseku návesní deprese a v úseku potoční nivy (včetně bočních enkláv menších terénních depresí, konkrétně v trase silnice 19335 a MK F. Především zde je nutno počítat na pláni alespoň se zřízením zlepšovací vrstvy z drceného kameniva v minimální tloušťce 100 mm. V úseku potoční nivy by bylo možné očekávat i výše položenou hladinu spodní vody. Vzhledem k tomu, že zde jsou nedávno provedeny hlouběji uložené podzemní sítě s propustným ložem, obsypem a zásypem rýhy, lze očekávat, že tyto již zajišťují základní odvodnění a proto se od návrhu odvodnění upouští.

Geomorfologie: provincie Česká vysočina, subprovincie Poberounská, oblast Plzeňská pahorkatina, celek Plaská pahorkatina, podcelek Plzeňská kotlina, okrsek Nýřanská kotlina.

Zdroje nerostů v lokalitě a širším okolí nejsou známy, stejně tak zdroje podzemních vod. Obec je zásobována vodovodem ze zdroje v přehradě Lučina na řece Mži, nacházející se cca 600 až 800 m jižně a jihozápadně od osady.

f) Ochrana území podle jiných právních předpisů.

Ochrana objektů stavby je standardními ochrannými pásmy dle platných zákonů a norem. Podle jiných právních předpisů se neuvažuje.

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

Povodně: lokalita stavby se nachází v blízkosti Nedražického potoka, v jednom místě dochází k jeho křížení. Určitou ochranu tvoří Nedražický rybník, nikoli dostatečnou. Vzhledem k tomu, že v zátopové oblasti potoka se nachází jak zástavba osady (nemovitosti - domy), tak předmětné komunikace v zástavbě a podzemní sítě, není možné navrhovaná opatření (stavbu) ze zátopové oblasti vyloučit. Je u nich stejné riziko jako u staveb již existujících, na které jsou vázány. Poddolované území se zde nenachází.

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

Jedná se o nevýrobní stavbu, jejíž existence a užívání nevyvolá žádný vliv nad rámec běžných civilizačních vlivů, spojených s venkovským bydlením, za předpokladu standardního užívání. U žádných se nepředpokládá překročení míry, vyžadující zvláštní opatření. Podchycené srážkové vody budou odváděny kanalizací do vodoteče (Nedražický potok), případně do volného terénu s případným odtokem do potoka. Na okolní stavby bude stavba mít pozitivní vliv v tom, že bude lépe zajištěno povrchové vody než je tomu v současné době.

i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin.

Asanace a demolice nejsou žádné. V menším rozsahu dojde k rozebrání dotčených okrajů vozovky silnic, někde včetně stávající provizorní obruby či zatímního chodníku. V úseku křížení nivy Nedražického potoka silnicí 19336 bude rozebrán stávající panelový chodník a rozebráno zpevněné odtokové koryto pod ním (nahradí ho trubní kanalizační stoka). U většiny místních komunikací je nutno stávající nedostatečné zpevnění vybourat a provést zcela novou konstrukci vozovky. Na třech místech dojde k rozebrání krátkých úseků plotu a jeho posunutí do nové polohy. Odstraněny budou také všechny povrchové odvodňovací žlaby, zpevněné betonovými žlabovkami. V rámci přeložky rozvodu NN (místo stávajícího vzdušného bude kabelový zemní) budou odstraněny betonové sloupy.

Potřebné kácení dřevin a odstranění křovin, případně prořezávky zajistí v samostatném režimu stavebník. Rozsah není velký, týká se převážně prostoru komunikace MK E.

j) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF nebo pozemků lesních.

Účelem je jednak uvedení do souladu skutečného stavu umístění současných komunikací se stavem KN. Např. v řadě míst je silnice umístěna na soukromém pozemku nebo pozemku obce, z nichž některé jsou součástí ZPF. Další část záboru je tvořena navrhovanými chodníky. Ty zasahují do pozemků ve vlastnictví Plzeňského kraje, ČR (SPÚ), obce, soukromých osob.

Zábor ZPF:

Jedná se o zábor trvalý, předmětné parcely jsou

Bilance záboru trvalého:

<i>parcela</i>	<i>druh</i>	<i>vlastník</i>	<i>zábor m2</i>	<i>poznámka</i>
69	zahr.	ČR – SPÚ	52	
537/4	ttp	Obec Kostelec	210	
266/1	ttp	Obec Kostelec	91	
328/4	zahr.	Obec Kostelec	20	
77	zahr.	Dytrych Tomáš Ing., Nedražice 40	41	
567	zahr.	Zeithaml Libor, Nedražice 10	130	
62/1	zahr	Ježkovi Karel a Zlatuše, Nedražice 74	115	
502/2	zahr.	Barnáš Miloslav, Nedražice 27	25	
43	zahr.	Kůtka Patrik, Střelice 55	20	
61/2	zahr.	Obec Kostelec	23	
celkem			727 m2	

Zábor LPF:

LPF produkční není dotčen. Skutečností je, že do zastavěného území osady zasahují pozemkově účelové lesní komunikace (lesní cesty).

Bilance záboru dočasného – žádný zábor

k) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbarierového přístupu k navrhované stavbě.

Projekt řeší rozšíření (modernizaci) dopravní infrastruktury v osadě. Navazuje bezprostředně na infrastrukturu stávající jak co se týká chodníku, tak kanalizace. Součástí je provedení několika míst pro přecházení v bezbarierové úpravě.

l) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané a související investice.

Hlavní (vyvolanou, podmiňující) související investicí a časovou vazbou pro konečnou úpravu chodníků je přeložka elektro rozvodů v osadě. Převládá budou trasy kabelů pod chodníky a nemá smysl provést konečnou úpravu chodníků bez předchozího umístění rozvodu NN.

Je nutné zkoordinovat provádění navrhovaných opatření podél silnic s plánovanou plošnou úpravou povrchu vozovky těchto komunikací, kterou zajišťuje její správce.

Kromě výše uvedených vazeb jsou zde ještě zájmy obce, vlastníků nemovitostí a vliv klimatických podmínek, které mohou průběh stavby nějakým způsobem ovlivnit.

m) Seznam pozemků podle KN, na kterých se stavba umísťuje a provádí:

katastrální území: Nedražice

<i>parcela stavební</i>	<i>druh</i>	<i>vlastník</i>
28	zastav	Blažková Bohuslava, Nedražice 53
27	„	Dytrych Tomáš Ing. Nedražice 40
29/1	„	Ježkovi Vladimír a Karla, Nedražice 60
22	„	Obec Kostelec
37	„	Ježkovi Karel a Zlatuše, Nedražice 74
38/1	„	Ježkovi Karel a Zlatuše, Nedražice 74
38/2	„	Ježek Vlastimil, Nedražice 23
18/1	„	Heininger Bohumil, Nedražice 9
15/1	„	Zeithaml Libor, Nedražice 10
47/1	„	Karlík Vladislav, Kostelec 108
46	„	Barnáš Miloslav, Nedražice 27
56	„	Obec Kostelec
63	„	Levorová Nikola, Střížov 215 Přeštice
64/1	„	Andrle Bohumil, Jiráskova tř. 67, Holýšov

p.p.č.

1	ost.kom.	Obec Kostelec
537/1	ost.kom.	Plzeňský kraj - SÚS
537/4	ttp	Obec Kostelec
266/1	ttp	Obec Kostelec
328/4	zahr.	Obec Kostelec
76/2	ost.jiná	Schiffertovi Antonín a Marie, Nedražice č.e. 4
599	ost.jiná	Obec Kostelec
77	zahr.	Dytrych Tomáš Ing., Nedražice 40
596	ost.jiná	Obec Kostelec
76/1	ost.kom.	Obec Kostelec
580	ost.jiná	Obec Kostelec
69	zahr.	ČR - SPÚ
567	zahr.	Zeithaml Libor, Nedražice 10
520/3	ost.kom.	Obec Kostelec
520/13	ost.jiná	Obec Kostelec
62/1	zahr	Ježkovi Karel a Zlatuše, Nedražice 74

520/16	ost.jiná	Obec Kostelec
595	ost.jiná	Obec Kostelec
520/15	ost.silnice	Plzeňský kraj - SÚS
520/1	ost.kom.	Obec Kostelec
502/2	zahr.	Barnáš Miloslav, Nedražice 27
99/4	ost.jiná	Lesy ČR s.p.
527/1	ost.kom.	Lesy ČR s.p.
520/11	ost.jiná	Hrochovi Josef a Irena, Nedražice 31
520/14	ost.jiná	Obec Kostelec
520/5	ost.kom.	Obec Kostelec
560	vod.nádrž	ČR - SPÚ
43	zahr.	Kůtka Patrik, Střelice 55
519/1	ost.kom.	Obec Kostelec
519/5	ost.silnice	Plzeňský kraj - SÚS
572	ost.jiná	Obec Kostelec
500/2	ost.jiná	ČR - SPÚ
519/4	ost.kom.	Obec Kostelec
519/6	ost.jiná	Obec Kostelec
545	ost.silnice	Plzeňský kraj - SÚS
558	ost.silnice	Plzeňský kraj - SÚS
533	ost.kom.	Obec Kostelec
50/2	ost.jiná	Obec Kostelec
61/2	zahr.	Obec Kostelec

n) Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo:

Jedná se o OP stok dešťové kanalizace,
katastrální území: Nedražice

Ochranné pásmo stoky kanalizace vzniká na pozemcích, po nichž jsou trasy vedeny. Přehled pozemků je uveden výše (odstavec m).

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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 nosných konstrukcí, údaje o dotčené komunikaci.

Navrhované řešení obsahuje směs stavebních objektů zahrnující doplnění (rozšíření, prodloužení) dešťové kanalizace přes nové chodníky, zřízení autobusové zastávky na samostatném jízdním pruhu, rekonstrukci místních komunikací, zřízení nové komunikace. Samostatně bude řešena přeložka rozvodů elektro NN. Rekonstrukce přinese potřebnou změnu stávajících staveb, z nichž nejzávažnější je úprava šířkových poměrů obou silnic.

Přehled objektů stavby:

SO 101 Chodníky a sjezdy u silnice III/19336, autobusová zastávka
SO 102 Chodníky a sjezdy u silnice III/19335
SO 103 Rekonstrukce komunikace MK A
SO 104 Rekonstrukce komunikace MK B
SO 105 Rekonstrukce komunikace MK C (Ca+Cb)
SO 106 Komunikace MK D (Da+Db)+sjezd č.p. 5
SO 107 Rekonstrukce komunikace MK E (Ea+Eb)
SO 108 Chodník u komunikace MK F
SO 201 Úpravy dešťové kanalizace
SO 202 Přípojky uličních vpustí

Popis změn stavby:

Dešťová kanalizace: jedná se o její doplnění formou zřízení nové stoky, prodloužení stávající stoky nebo (většinově) o provedení nové větve stávající stoky z důvodu střetů se stávajícími podzemními sítěmi. Doplnění dešťové kanalizace je nutné pro zajištění odvodu povrchové vody především z upravovaných komunikací.

Komunikace – silnice: cíleně navrhovanou úpravou je připojení silnic (křižovatka), jehož parametry jsou nevyhovující. Zatím je tento problém „obcházen“ používáním jednopruhové místní komunikace MK A (obousměrný provoz), na kterou je navázána místní restaurace. Část komunikace zároveň leží na soukromém pozemku. Tato komunikace je nyní určena k rekonstrukci a změně provozního režimu na jednosměrný, vlastník restaurace pak ve své režii zřídí parkovací místa na vlastním pozemku. Z uvedeného vyplynulo, že v rámci zřizování chodníků a vymezování silnic obrubami se provede úprava křižovatky. Nepřímými změnami u silničních komunikací budou jejich šířkové úpravy, plynoucí z osazení oboustranných obrub. U silnice 19336 v blízkosti křížení s potokem bude nově doplněn samostatný pruh posunuté autobusové zastávky (u trafostanice).

Komunikace místní: vesměs se jedná o jednopruhové jednoduché konstrukce v historicky vymezených trasách, převážně s velmi jednoduchou konstrukcí z různorodého kameniva. Místy jsou používané trasy i nezpevněné, u dvou komunikací (MK A, MK F) je proveden živičný povrch. Za vyhovující povrchovou úpravu lze považovat provedení u MK F.

Chodníky: v současné době existuje pouze jeden krátký úsek silnice 19336, kde je proveden jednostranný chodník a to v místě křížení Nedražického potoka. Je navrženo jeho předělání – uvedení do souladu se směrovým a výškovým průběhem vozovky. Chodníky jsou navrženy podél obou silnic v úsecích zahrnujících současnou zástavbu. Převážně budou oboustranné, v místech s nedostatečnou šířkou uličního koridoru jednostranné, na straně bez chodníku bude osazena obruba. Jednostranný chodník bude proveden také podél místních komunikací MK A, MK Ea, MK F.

Uvedené průzkumy a posouzení nebyly prováděny. Z nedávno prováděných prací v tělese komunikací (splašková kanalizace) je známo, že konstrukce obou silnic je velmi „úsporná“. K podstatnému zlepšení došlo všude, kde byly prováděny opravy po rýhách kanalizace. Řešení stavu vozovky silnice ovšem není předmětem tohoto projektu (stavby). Správce silnice počítá s provedením celoplošné jednovrstvé živičné úpravy obou silnic v osadě. Předpokládaná tloušťka vrstvy je 50 mm, pokládka na stávající niveletu.

b) Účel užívání stavby.

Zřízením chodníků, navazujícího zálivu autobusové zastávky rekonstrukcí místních komunikací, zřízením komunikace nové a podle místních podmínek zřízením parkovacích míst pro vozidla skupiny 1 dojde k celkovému zlepšení stavu dopravní infrastruktury v osadě a to nejen podél hlavní komunikace. Silniční obruba chodníku navede povrchovou vodu ke vpustím a do dešťové kanalizace. Tam, kde je to možné a nezpůsobí to následně nějaké škody, bude voda vypouštěna do terénu.

c) Trvalá nebo dočasná stavba.

Ve všech ohledech se jedná o stavbu trvalou.

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

Výjimky a odchylné řešení se neuvažují.

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

Do doby kompletace dokumentace bez podmínek.

f) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů.

Ochrana objektů stavby je standardními ochrannými pásmy dle platných zákonů a norem
Podle jiných právních předpisů se neuvažuje

g) Navrhované parametry stavby – zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikosti, apod.

Komunikace a zpevněné plochy celkem

Délka chodníku Ls: při MK F 92,52 m + odbočky 0 m = 92,52 m

Délka chodníku Ps: při MK F 0 m + odbočky 0 m = 0,0 m

Celková délka řešených chodníků činí 1481,59 m.

Celková délka řešených komunikací: silnice 850 m, MK 508,34 m, celkem 1358,34 m.

Výměra celkové plochy vozovky komunikace po úpravách činí 7463,0 m².

Zpevněné plochy

konstrukce m ²	celkem	ostatní (šterkodrt')
dl. 60mm pochozí	1879,8	
dl. 80mm přejezdy	536,3	
dl. 80mm sjezdy sam.	753,9	
dl. 80mm parkov	327,8	
vozovka nová kce, živice - silnice	1272,6	
vozovka jen obrus vrstva – silnice	226,1	
vozovka nová kce – MK	2108,3	
vozovka jen obrus vrstva – MK	246,5	
celkem	7351,3 m²	200,0 m²

Součástí komunikací a ploch jsou dešťové vpusti rozdílného provedení. Celkem je navrženo 76 vpustí. Z toho 52 ks standardních bodových, 1 ks dtto s mříží obrubníkovou, 15 ks vpustí liniových z mikrošterbinových trub, 8 ks liniových malého profilu.

Dešťová kanalizace – stoky celkem

Nové úseky dešťové kanalizace jsou navrženy z polypropylenových korugovaných trub (konstrukce potrubí s dutým žebrem) kruhové tuhosti min. SN = 12 kN/m². Rozsah nově navržených dešťových stok je patrný z následujícího přehledu:

označení stoky	mater., profil	délka stoky	poznámka
stoka „BA“	PP 300	40 m	prodloužení stávající stoky
stoka „C“	PP 500	48 m	výměna dílčího úseku pod chodníkem
stoka „CA“	PP 250	47 m	prodloužení stávající stoky
stoka „CC“	PP 250	109 m	nová stoka
stoka „DB“	PP 300	107 m	nová stoka
stoka „DC“	PP 250	62 m	nová stoka
Celkem dešťové stoky		413 m	

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 apod

Jedná se o nevýrobní stavbu bez potřeby a spotřeby médií a hmot. Třída energetické náročnosti se nestanovuje. Dešťová voda z vozovky bude podchycena vpustěmi a odvedena do kanalizace, vyústěné do Nedražického potoka.

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

Zahájení stavby 05/2024 (nejdříve)

Ukončení stavby 11/2026 (nejdříve, závisí na provedení přeložky rovodu NN)

Členění na etapy všude tam, kde bude prováděna přeložka rozvodu NN v osadě, je

nutno počítat s tím, že chodníky (v jejich prostoru se předpokládá umístění kabelů) budou provedeny zprvu provizorní šterkovou vrstvou. Dokončeny budou až po pokládce kabelů.

j) Orientační náklady stavby

Předpokládané náklady stavby celkem ...**14 000 000,- Kč** bez DPH

Realizační náklady určí výběrové řízení pro zhotovitele stavby.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Vzhledem k charakteru stavby se neřeší. Umístění chodníků je dáno stávajícími komunikacemi, fixovanými uličními koridory. Komunikace budou až na malé výjimky lemovány zvýšeným obrubníkem.

Dlážděné plochy budou kromě linie dotyku s vozovkou komunikace lemovány betonovým obrubníkem buď mírně zvýšeným na 60 mm, nebo úrovnovým. Kromě směrového a výškového řešení se na celkovém vzhledu nejvíce projeví použité materiály. Videlitelné zpevněné plochy chodníků a sjezdů budou z betonové zámkové dlažby, upravované plochy komunikací živičné.

Ostatní objekty jsou podzemní sítě, jejichž provedení se na urbanistickém a architektonickém řešení projeví minimálně (nanejvýš poklopy kanalizačních šachet, vpusti).

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

Komunikace zahrnují hlavně více či méně vodorovné plochy převážně v úrovni stávajícího terénu. Po jejich okrajích budou velmi mírně vystupovat linie obrub. Kompozice tvarového řešení je tímto daná a nedá se ji nějak výrazněji pojednat.

Materiálové řešení – vozovka silnice a MK s krytem živičným, chodníky včetně sjezdů z betonové dlažby, obrubníky betonové.

Barevné řešení: živice přírodní bez probarvení, zámková dlažba v barvě přírodní s vložkami varovných nebo signálních pásů odlišné barvy (červená). Obrubníky barvy přírodní.

Kanalizace je podzemní, neviditelná část stavby, která je z hlediska architektonického prakticky bez významu.

B.2.3 Celkové stavebně technické řešení

a) Popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých staveb

Projekt zahrnuje celkovou koncepci řešení dopravní infrastruktury v osadě, s rozdělením na etapy. Do první etapy jsou zahrnuty všechny aktuální potřeby, ostatní do další, výhledové etapy. Výhledová etapa se týká pouze místních komunikací. V situaci jsou etapy odlišeny barevně – červenou barvou etapa aktuální návrhová je pojednána podrobněji i v dalších přílohách projektu, černou barvou etapa výhledová, pojednaná rámcově pouze v situaci. Místní komunikace jsou pracovní pro potřeby projektu označeny MK A, MK B, MK C, MK D, MK E, MK F. Z toho komunikace MK D je komunikací novou, směřovanou do prostoru výhledové nové zástavby dle ÚPD. Pokud mají tyto komunikace další větve, jsou rozlišeny doplňkovým označením (příklad: MK Ca – hlavní trasa, MK Cb – vedlejší větev).

Aktuální etapa (hlavní předmět projektu): u silnic jsou řešeny chodníky (jednostranné a oboustranné), zřízení autobusové zastávky jednostranné. Místní komunikace MK B, MK C, MK D jsou řešeny jako zklidněné komunikace v obytných zónách. Komunikace MK A, MK E, MK F jsou ponechány jako obslužné, u kterých je řešen také jednostranný chodník (až na specifickou MK Eb, krátkou, pro jednu nemovitost). Komunikace MK A, MK B, MK C, MK E jsou navrženy k rekonstrukci. Komunikace MK D je nová, komunikace MK F je až na krátký koncový úsek v dobrém stavu, navrhuje se její jednostranné rozšíření a na téže straně zřízení chodníku.

V současné době se chodník v zastavěném území osady vyskytuje pouze v úseku silnice 19336 v místě křížení s Nedražickým potokem (atypický panelový, bez silniční obruby), jednak u autobusové zastávky v návěsním prostoru. Základní návrhová šířka chodníků je (včetně obou obrub) 1,63 m. V řadě míst toho ale není možno dosáhnout a šířka je snížena alespoň na průchod jedné osoby. Místy naopak je navrženo rozšíření až ke stávající zástavbě. Rozšíření chodníku je navrženo rovněž v prostoru nástupiště autobusové zastávky.

Pro určení průběhu linií silničních obrub (řídící linie chodníků) u obou silnic byl šetřen průběh tras v celé délce zastavěného území obce (vymezeno dopravními značkami) i s krátkým přesahem za tyto hranice. Hlavními požadavky přitom bylo, aby

- trasa směrově výrazněji nevybočovala ze stávajícího stavu
- vozovka mezi obrubami měla šířku 5,50 m (případně i rozšíření v obloucích)
- bylo umožněno zřízení alespoň jednostranného chodníku i v nekritičtějších místech
- byly minimalizovány zásahy do stávajících staveb či drobných objektů.
- byly vyloučeny zásahy do soukromých pozemků.

Výsledkem jsou směrově a šířkově upravené silnice, vymezené obrubami a vymezené plochy (pruhy) pro zřízení chodníků. Sladění uvedených požadavků je v osadě značně náročné a ne všude možné. Z posouzení a návrhu vyplynulo několik menších zásahů do drobných staveb a zařízení: posunutí plotu ...2 místa, posunutí hlavního uzávěru plynu přípojky ...1 místo, v několika místech zásahy do soukromých pozemků. Tyto nelze zcela vyloučit, mimo jiné proto, že i v současné podobě je silnice v některých místech umístěna na soukromém pozemku. V průběhu návrhu řešení byli vlastníci s touto skutečností seznamováni. Obdobně bylo postupováno i u návrhů týkajících se místních komunikací.

Pro výškový návrh úprav chodníků u silnic byl jako hlavní parametr vzat správcem silnic sdělený předpokládaný postup celoplošné úpravy. Ten je velmi jednoduchý - provedení jednotné a jediné vrstvy nového živичného krytu ABS tloušťky 50 mm.

Na první pohled se sice jedná o jasný ukazatel pro návrh navazujících chodníků (a sjezdů). Jenže při místy velmi značných nerovnostech a nevyrovnanosti okrajů stávajícího povrchu je zcela jasné, že striktní dodržení tohoto parametru by mělo za výsledek velmi neurovnaný výškový průběh silničních obrub a z toho plynoucí výrazné nerovnosti v přidruženém chodníku. Hlavní účel (vytvoření zpevněného chodníku) by byl splněn, ale minimálně po stránce vzhledové by bylo nutno stavbu hodnotit jako nekvalitní. Z tohoto důvodu projektant přistoupil nejen ke směrovému ale i výškovému hodnocení a posouzení nivelety obou silnic a jejich okrajů a návrhu úprav v rámci normových parametrů. Ten určuje, že v některých místech bude nutné menší odfrézování povrchu nebo naopak zesílení tloušťky nové obrusné vrstvy. Zároveň byl vzat v úvahu současný stav zvláště silnice 19336 (prostor návsi, úsek křížení s potokem), kde je velmi problematické odvádění povrchové vody, protože podélný sklon silnice je buď nulový nebo se tomuto stavu silně blíží. **Při provádění bude nutné případné extrémní odchylky (výškopisné zaměření nepostihuje všechna problematická místa) od předpokladů správce či návrhu projektu řešit na místě. V žádném případě nesmí dojít ke snížení výsledného povrchu komunikací pod stávající úroveň v místech, kde se nachází podzemní vedení (snížení jejich krytí)!**

Komunikace silniční budou oboustranné (až na koncovou část silnice 19335) lemovány zvýšenou obrubou (silničním obrubníkem). Výška návrhového nášlapu u obrub silnic bude cca 130 mm. Hodnota vychází z úvahy (především správce silnice) o celoplošné úpravě povrchu silnice pokládkou jedné živичné vrstvy tloušťky 50 mm na stávající povrch. Při reálném osazení obrubníku ve výšce koruny 180 mm nad stávajícím povrchem pak bude výsledný nášlap 130 mm. V místech sjezdů nemovitostí a připojení komunikací zklidněných (chodníkových přejezdů) bude převýšení sníženo na maximálně 50 mm. Ve všech místech pro přecházení chodců bude převýšení silniční obruby upraveno na 20 mm (bezbarierově).

Výškové úpravy většiny pojednávaných místních komunikací vychází u všech z aktuální výškové úrovně, přičemž kromě MK F je navržena úplná jejich rekonstrukce. Návrh vychází z obvyklých konstrukcí místních komunikací vzniklých historicky běžným užíváním, kdy v terénu vyjeté (většinou kolejové) trasy byly vyspravovány nějakým kamenivem (většinou místním), případně pro vylepšení došlo k plošnému doplnění a urovnání slabší vrstvy (100-150 mm) drceného kameniva (šterk, šterkodrt') na úroveň terénu nebo nad ní. Někde byl pro povrchovou úpravu použita i asfaltová drť z frézování. Komunikace C a podstatná část komunikace D jsou komunikace buď nezpevněné (MK C) nebo zpevněné jen pomístně (MK Da). U komunikace MK F bude provedena celoplošná oprava koncového úseku v délce cca 5 m. Niveleta rekonstrukcí a nových úseků bude vedena v úrovni stávajícího terénu. Pokud by se niveleta pouze zvyšovala přidáním dalších vrstev na stávající, v řadě míst by nastal klasický problém výše umístěných komunikací v zástavbě (komunikace výše než nemovitost). Pokud se při takto zvýšené komunikaci uvažuje chodník, vznikají pak výškové problémy na sjezdech, úseky s nevyhovujícím příčným sklonem chodníku, odtok vody k nemovitosti. U místních komunikací je základní návrhové převýšení lemovacích obrub (nášlap) 120 mm, u sjezdů (chodníkových přejezdů) maximálně 50 mm. U komunikací zklidněných bude převýšení přejezdných obrub na sjezdech maximálně 20 mm. MK Eb je krátká komunikace pro jednu větší nemovitost, s návazností na uzavřený dvůr. Z hlediska účelu se jedná o sjezd, vzhledem k délce přes 50 m je navržena jako komunikace. S ohledem na účel se navrhuje bez lemovací obruby. Součástí návrhu jsou také stávající sjezdy k nemovitostem a podle možností také parkovací místa. Příčné uspořádání: u silničních komunikací je vedlejším produktem (z hlediska záměru obce) stavby. Dojde k jednoznačnému stavebnímu vymezení vozovky v základní šířce mezi obrubami 5,50 m, případně s jednostranným rozšířením v obloucích. Základní návrhová šířka přidruženého chodníku (včetně obrub) je 1,63 m s případným zúžením nebo rozšířením dle místních poměrů a možností. Navržena je úprava křižovatky silnic s rozšířením na severovýchodní stranu a zúžením na stranu jihozápadní. Dále ve staničení cca 390,00 až 440,00 je navrženo rozšíření silnice o jízdní pruh pro zastávku autobusu. Minimální šířka zastávkového pruhu je 3,00 m. Komunikace místní jsou navrženy dvoupruhové i jednopruhové. Dvoupruhové jsou MK Da, MK Ea. Ostatní jako jednopruhové s minimální základní šířkou vozovky 3,50 m a případným rozšířením v obloucích. Příčné sklony vozovek komunikací jsou navrženy buď oboustranné nebo jednostranné. V místech připojení je nutno respektovat podélné sklony komunikace, na kterou se připojování provádí. Základní příčný sklon vozovky je 2,5 %. Příčný sklon chodníků je převážně klesající ke komunikaci, základní hodnota činí 2,0 %. U některých sjezdů nebude možno základní sklon dodržet, sjezd by pak byl neřešitelný. Tyto sjezdy budou řešeny individuálně, s důrazem na co nejprůpustnější sklony chodníkového přejezdu.

Konstrukce chodníků, chodníkových přejezdů a sjezdů mimo chodník: podkladní konstrukce z nestmeleného kameniva, kryt ze zámkové dlažby, obrubníky betonové

Konstrukce místních komunikací: podkladní konstrukce z nestmeleného kameniva, kryt živičný, obrubníky betonové.

Konstrukce parkovacích míst: podkladní konstrukce z nestmeleného kameniva, kryt ze zámkové dlažby, obrubníky betonové.

Konstrukce zastávkového pruhu: podkladní konstrukce z nestmeleného kameniva, kryt živičný, obrubníky betonové. Na nástupní hraně obrubník betonový kasselský.

Konstrukce úprav u okraje vozovky (styk s obrubou chodníku): podklad z kameniva nestmeleného, kryt živičný. Vzhledem k místy i značnému rozšiřování vozovky vůči současnému stavu a nutnosti provést novou konstrukci v celém pruhu je rozsah těchto prací větší než by byl nezbytně nutný jen pro osazení silniční obruby. Podkladní konstrukce z nestmeleného kameniva, kryt živičný.

Konstrukce úprav křižovatky: stejná jako u okrajů vozovky silnice.

Podpovrchové odvodnění: nenavrhuje se. U prací v prostoru silnic a v jejich blízkosti (chodníky) se má za to, že řada stávajících podzemních sítí, provedených v tělese vozovky již dostatečně odvádí průsakovou vodu svými obsypy a zásypy rýh. Podobně u je tomu u místních komunikací.

Povrchové odvodnění: navrhuje se osazení standardních bodových uličních vpustí ve vozovce nebo obrubníkových. Tam, kde bodové vpusti nelze uplatnit (většinou s ohledem na blízkost podzemních sítí a dodržení potřebných odstupů) jsou navrženy mělce uložené (v konstrukci vozovky) vpusti liniové. Použity budou buď lehčí méně kapacitní vpusti s mřížovým krytem nebo vpusti z betonových mikrošterbinových trub.

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

Jedná se o stavbu nevýrobní, která užíváním neprodukuje žádný odpad či emise. Z provádění budou získány běžné odpadní materiály, z nichž hlavní je živičná (asfaltová) drť z bourání. Odvezena bude na recyklační centrum ke zpracování a dalšímu použití. Podobně je tomu i s vybourávanými betonovými prvky. Jedná se o obrubníky (jsou zde staršího i nového provedení), betonové žlabovky (starší provedení, betonové palisádové prvky (novější). Materiály novějšího provedení budou při opatrném rozebrání i nadále použitelné na podružnějších stavbách obce.

Dále dojde k odtěžení kameniva z konstrukcí vozovek, což je materiál obdobně použitelný. Přebytková zemina bude odvezena rovněž na recyklační centrum.

Množství podle objektů:

SO 101

Rozebrání panelového chodníku: 70 m²

Rozebrání dlažby: 20 m²

Rozebrání odvodňovacího žlabu: 45,5 m

Rozebrání plotu: 18,4+7,5

Vybourání podezdívky plotu: 8 m

Vybourání, rozebrání obrubníků: 60 m

Vybourání, rozebrání palisády: 7,10 m

Vybourání betonového parapetu a dalších ploch: 20 m²x0,1=2 m³

Vybourání zábradlí: 10 m

Odstranění vozovky živičné tl. 150 mm: 885x0,33=292 m²

Odstranění vozovky z kameniva tl. 200 mm (podkladní konstrukce): 292 m²

SO 102

Rozebrání plotu: 10 m

Vybourání, rozebrání obrubníků: 100+35 = 135 m

Odstranění vozovky živičné tl. 150 mm: 240 m²

Odstranění vozovky z kameniva tl. 200 mm (podkladní konstrukce): 240 m²

SO 103

Odstranění vozovky tl. 150 mm živičné: 41,4+14,1+38+16,8+32=142 m²

Odstranění vozovky z kameniva tl. 200 mm (podkladní konstrukce): 142 m²

SO 104

Odstranění vozovky z kameniva tl. 150 mm: 84x3+20=272 m²

SO 107

Odstranění vozovky z kameniva tl. 150 mm (podkladní konstrukce): 1120+25=145x3,5=507 m²

SO 108

Odstranění vozovky živičné tl. 50 mm (zařízení levého okraje, plošná úprava na začátku a konci úpravy): 90x0,15+33,2+8,5+24,3 = 80 m²

SO 201 + SO 202

Odstranění vozovky živičné: 40 t

Celkové množství odpadů z celé stavby:

♦ živičná směs	754m ² x0,316= 238t + 40 t z objektů kanalizace...celkem 278 t	
♦ kamenivo	1453m ² x0,235= 340 t	
♦ betonové kce	betonové žlabovky	3,2 m ³
	betonové obrubníky	8,0 m ³
	betonová palisáda	2,8 m ³
	betonový parapet propustku	1,6 m ³
	betonové panely	12,4 m ³
	celkem	28,0 m ³
♦ zděné kce	podezdívka plotu	2,0 m ³
♦ ocelové kce	(zábradlí, plot)	0,15 t

c) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního

zařízení veřejné komunikační sítě.

V rámci stavby nejsou žádné požadavky.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

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

Projekt tuto problematiku řeší v rozsahu připojení dotčených místních komunikací, chodníků a zklidněných komunikací. Připojení místních komunikací, řešené stavební úpravou ve formě chodníkových přejezdů určuje, že za přejezdem se nachází obytná zóna a komunikace je zde zklidněná. Všechny chodníkové přejezdy budou opatřeny varovným pásem. Přejezdy s navazující zklidněnou komunikací budou mít také pás signální. Nástupiště autobusové zastávky bude opatřeno signálním, varovným a kontrastním pásem

V několika místech silnic budou v rámci chodníků zřízena místa pro přecházení s náležitou stavební bezbariérovou úpravou, varovným a signálním pásem.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Komunikace – jsou navrženy tak, aby mohly být používány v souladu s platnými normami a se zákonem č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a navazujícími předpisy.

Kanalizace – před uvedením do užívání bude zapracována do provozního řádu kanalizace obce.

Zvláštní požadavky a podmínky nejsou. Jedná se o stavbu nevýrobní.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) Stavební řešení dle objektů

OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

SO 101 Chodníky a sjezdy u silnice III/19336, autobusová zastávka

Současný stav:

V osadě se chodník podél této komunikace vyskytuje pouze v úseku staničení cca 410 až 460, tj v délce cca 50 m. Jedná se o chodník atypický, kde jsou panely položeny na podklad v úrovni vozovky, obruba je tvořena vlastním panelem přesahujícím svojí tloušťkou nad vozovku. Délka řešené části komunikace je 665,00 m. V níže uvedené bilanci a v dalším popisu jsou uváděny chodníky podle stran komunikace ve směru staničení: levá strana Ls, pravá strana Ps.

Kapacity: SO 101

Délka chodníku Ls: při silnici 388,25 + odbočky 5,75 m = 394,0 m

Délka chodníku Ps: při silnici 524,75 m + odbočky 16,70 m = 541,5 m

Celková délka řešených chodníků činí 935,5 m.

Celková délka řešeného úseku silnice činí 665,0 m.

Výměra celkové plochy vozovky silnice v dotčeném úseku (ZÚ - KÚ) činí 3667,4 m².

Zpevněné plochy

konstrukce m ²	chodník		sjezdy		silnice	AZ	ostatní	celkem
	Ls	Ps	Ls	Ps				
dl. 60mm pochozí	466,3	711,0						1177,3
dl. 80mm přejezdy	180,3	153,0						333,3
dl. 80mm sjezdy za chod			107,9	134,5			5,2	247,6
dl. 80mm parkoviště								
vozovka nová kce, živice					884,6	111,1	10,7	1006,4
vozovka jen obrus živice (provádí SÚS, zahrnuta ponechaná AZ)					73,2			73,2
štěrkodrt' 0/32							70,0	
objekt celkem	646,6	864,0	107,9	134,5	884,6	111,1	15,9	2836,4m²

Celková výměra zpevněných ploch objektu činí **2836,4 m²**. Do výměry nejsou zahrnuty plochy provedené šterkodrtí 0/32 tl. 120 mm (100-150), které mají charakter postačujícího provizoria.

Poznámka: označení Ls – chodník levostranný, Ps – chodník pravostranný (ve směru staničení). Do celkových výměr chodníků jsou zahrnuty i chodníkové přejezdy, které jsou jeho součástí. Rozlišení mezi čistým chodníkem (jen pocházení) a pocházeným i pojížděným chodníkovým přejezdem je dáno tloušťkou dlažby (čistý chodník – dlažba 60 mm, chodníkový přejezd – dlažba 80 mm, zesílená). Jako sjezd je v bilanci uváděna výměra zpevnění od vnější obruby chodníku k vjezdu, přičemž celá tato výměra je řešena dlažbou zesílenou. Úprava vozovky silnice zahrnuje záborový pruh nezbytný pro osazení obruby a podle konkrétní situace také část, kde dojde k rozšíření stávající vozovky. V obou částech bude provedena plně nová konstrukce.

Zatřídění komunikace:

Komunikace pro pěší – chodník. Základní šířka chodníku je 1,63 m, pro dva chodce. Vzhledem k řadě míst s velmi omezeným uličním prostorem je možno provést chodník pouze pro jednoho chodce.

Všeobecně:

Jedná se o zřízení nového chodníku, přidruženého k silniční obrubě. Základní šířka chodníku je 1,63 m, se změnami (zúžení / rozšíření) podle poměrů konkrétního úseku. Navržen je jednostranný i oboustranný chodník při silnici. Podél vozovky silnice bude osazena zvýšená silniční obruba, v úrovni jeho koruny naváže chodník. V místech sjezdů a vjezdů, jakož i v místech připojení místních komunikací zklidněných bude provedena stavební úprava chodníku ve formě chodníkového přejezdu. Na několika místech budou zřízena místa pro přecházení s odpovídající stavební úpravou. Součástí objektu je zřízení zálivu autobusové zastávky ve staničení cca 390,0 až 430,0 vlevo s nástupištěm na chodníku, stávající ve staničení cca 260,0 až 270,0, nevyhovující, bude zrušena. Proti domu č.p. 75 (na protější straně) bude zřízeno jedno parkovací místo pro vozidlo skupiny 1. Místa pro přecházení, chodníkové přejezdy, nástupiště autobusové zastávky budou upraveny bezbariérově a opatřeny varovnými, signálními, kontrastními pásy. Výškové řešení reaguje na sdělení správce silnice o její celoplošné opravě jednou živou vrstvou tloušťky 50 mm. U autobusové zastávky v obou směrech bude doplněno vodorovné značení. Stávající dopravní značení svislé bude přemístěno z tras chodníků, doplněno bude o nové SDZ v souvislosti s připojením řešených místních komunikací MK A a MK E.

Vedlejším, z hlediska celkového dopravního řešení v osadě velmi důležitým, efektem je úprava nevyhovujících šířkových parametrů silnice. Osazeny budou záchytné prvky povrchové vody – vpusti.

SO 102 Chodníky a sjezdy u silnice III/19335

Současný stav:

V osadě se chodník podél této komunikace nevyskytuje, Bezmála po celé pravé straně silnice řešeného úseku chodníků je osazena zvýšená obruba. Délka řešené části komunikace je 185,00 m. V níže uvedené bilanci a v dalším popisu jsou uváděny chodníky podle stran komunikace ve směru staničení: levá strana Ls, pravá strana Ps.

Kapacity: **SO 102**

Délka chodníku Ls: při silnici 27,0 + odbočky 0 m = 27,0 m

Délka chodníku Ps: při silnici 186,5 m + odbočky 0 m = 186,5 m

Celková délka řešených chodníků činí 213,5 m.

Celková délka řešeného úseku silnice (v ose) činí 185,0 m.

Výměra celkové plochy vozovky silnice v dotčeném úseku (ZÚ - KÚ) činí 1033,0 m².

Zpevněné plochy

konstrukce	chodník Ls	chodník Ps	sjezdy Ls	sjezdy Ps	silnice	parkov	ostatní	celkem
dl. 60mm pochozí	53,8	238,0						291,8
dl. 80mm přejezdy		45,0						45,0
dl. 80mm sjezdy za chod			5,1	30,6				35,7

Nedražice chodníky a úpravy

STZ

14

dl. 80mm parkov							
vozovka nová kce, živice					266,2		266,2
vozovka jen obrus živice (jen u křižovatky, ostatní provádí SÚS)					152,9		
152,9							
šterkodrt' 0/32						20,0	
objekt celkem	53,8	283,0	5,1	30,6	419,1		791,6 m²

Celková výměra zpevněných ploch objektu činí **791,6 m²**.

Poznámka: označení Ls – chodník levostranný, Ps – chodník pravostranný (ve směru staničení). Do celkových výměr chodníku jsou zahrnuty i chodníkové přejezdy, které jsou jeho součástí. Rozlišení mezi čistým chodníkem (jen pocházení) a pocházeným i pojížděným chodníkovým přejezdem je dáno tloušťkou dlažby (čistý chodník – dlažba 60 mm, chodníkový přejezd – dlažba 80 mm, zesílená). Jako sjezd je v bilanci uváděna výměra zpevnění od vnější obruby chodníku k vjezdu, přičemž celá tato výměra je řešena dlažbou zesílenou. Úprava vozovky silnice zahrnuje záborový pruh nezbytný pro osazení obruby a podle konkrétní situace také část, kde dojde k rozšíření stávající vozovky. V obou částech bude provedena plně nová konstrukce.

Zatřídění komunikace:

Komunikace pro pěší – chodník. Základní šířka chodníku je 1,63 m, pro dva chodce. Vzhledem k místům s velmi omezeným uličním prostorem je možno provést chodník pouze pro jednoho chodce.

Všeobecně:

Jedná se o zřízení nového chodníku, přidruženého k silniční obrubě. Základní šířka chodníku je 1,63 m, se změnami (zúžení / rozšíření) podle poměrů konkrétního úseku. Navržen je jednostranný i oboustranný chodník při silnici. Připojení na silnici zůstává standardní úrovněnou křižovatkou. Podél vozovky silnice bude osazena zvýšená silniční obruba, v úrovni jeho koruny naváže chodník. Stávající obruba bude vybourána. V místech sjezdů a vjezdů bude provedena stavební úprava chodníku ve formě chodníkového přejezdu. Budou zřízena místa pro přecházení s odpovídající stavební úpravou. Místa pro přecházení, chodníkové přejezdy budou upraveny bezbariérově a opatřeny varovnými a signálními pásy. Součástí je úprava nevyhovujícího stavu připojení silnic – křižovatky. Výškové řešení reaguje na sdělení správce silnice o její celoplošné opravě jednou živícnou vrstvou tloušťky 50 mm. Stávající dopravní značení svislé bude přemístěno z tras chodníků, doplněno bude o nové SDZ v souvislosti s připojením nově řešené místní komunikace MK A a úpravou křižovatky silnic. Doplněno bude vodorovné dopravní značení v křižovatce. Vedlejším, z hlediska celkového dopravního řešení v osadě velmi důležitým, efektem je úprava nevyhovujících šířkových parametrů silnice. Osazeny budou záchytné prvky povrchové vody – vpusti.

SO 103 Rekonstrukce komunikace MK A

MK A je určena k rekonstrukci s parametry komunikace místní obslužné s oboustranným chodníkem a jednosměrným provozem motorových vozidel. Jedná se o krátkou komunikaci, která v současné době je používána také pro silniční dopravu z důvodu omezených poměrů silniční křižovatky. Osová délka komunikace je 56,38 m. Intenzita provozu je na místní poměry z místních komunikací v osadě nejvyšší.

Kapacity: **SO 103**

Délka chodníku Ls: při MK A 71,1 + odbočky 0 m = 71,1 m

Délka chodníku Ps: při MK A 58,6 m + odbočky 0 m = 58,6 m

Celková délka řešených chodníků činí 129,7 m.

Celková délka řešené MK A v ose činí 56,38 m.

Výměra celkové plochy vozovky komunikace po úpravách v dotčeném úseku (ZÚ - KÚ) činí 281,6 m².

Zpevněné plochy								
konstrukce	chodník	chodník	sjezdy	sjezdy	MK	parkov	ostatní	celkem
	Ls	Ps	Ls	Ps				

dl. 60mm pochozí	92,1	62,4			154,5
dl. 80mm přejezdy	35,9	46,2			82,1
dl. 80mm sjezdy za chod			9,7		9,7
dl. 80mm parkov					
vozovka nová kce, živice				92,6	92,6
vozovka jen obrus živice				189,0	189,0
štěrkodrt 0/32					10,0
objekt celkem	128,0	108,6	9,7	281,6	527,9 m2

Celková výměra zpevněných ploch objektu činí **527,9 m2**.

Poznámka: označení Ls – chodník levostranný, Ps – chodník pravostranný (ve směru staničení). Do celkových výměr chodníků jsou zahrnuty i chodníkové přejezdy, které jsou jeho součástí. Rozlišení mezi čistým chodníkem (jen pocházení) a pocházeným i pojižděným chodníkovým přejezdem je dáno tloušťkou dlažby (čistý chodník – dlažba 60 mm, chodníkový přejezd – dlažba 80 mm, zesílená). Jako sjezd je v bilanci uváděna výměra zpevnění od vnější obruby chodníku k vjezdu, přičemž celá tato výměra je řešena dlažbou zesílenou.

Zatřídění:

Místní komunikace obsluhová jednapruhovými šířky 4,0 m mezi obrubami a oboustranným chodníkem. Šířka vozovky odráží blízkost vjezdů nemovitostí. Základní šířka chodníku je 1,63 m, se změnami (zúžení / rozšíření) podle poměrů konkrétního úseku. Určena je pro jednosměrný provoz vozidel.

Všeobecně:

Jedná se o úplnou rekonstrukci komunikace a zřízení oboustranného chodníku v celé délce komunikace s návazností na chodníky u silnic. Připojení na silnici zůstává stejné, standardní úrovní křižovatkou. Směrové řešení mírně koriguje stávající trasu. Výškové řešení reaguje na sdělení správce silnice o její celoplošné opravě jednou živícnou vrstvou tloušťky 50 mm, stejnou úpravu navrhuje u této MK. Podél vozovky komunikace bude osazena zvýšená silniční obruba, v úrovni jeho koruny naváže chodník. Budou zřízena místa pro přecházení s odpovídající stavební úpravou. Místa pro přecházení, chodníkové přejezdy budou upraveny bezbariérově a opatřeny varovnými a signálními pásy. V prostoru zahrady u restaurace bude proveden delší chodníkový přejezd pro výhledové řešení kolmých parkovacích míst na zahradě. V místě připojení MK A na silnici 19336 bude chodník taktéž snížen v delším úseku z důvodu řešení zásobování restaurace. Stávající dopravní značení svislé bude upraveno a doplněno o nové SDZ v souvislosti se změnou režimu provozu (stávající obousměrný, nově jednosměrný). Vodorovné dopravní značení se nenavrhuje. Osazeny budou záchytné prvky povrchové vody – vpusti.

SO 104 Rekonstrukce komunikace MK B

MK B je určena k rekonstrukci s parametry komunikace místní zklidněné, jednapruhové s obousměrným provozem. Jedná se o krátkou komunikaci, osová délka komunikace je 84,14 m, intenzita provozu velmi nízká. Nedostatečná je konstrukce komunikace, požadováno je zřízení parkovacích míst.

Kapacity: **SO 104**

Délka chodníku Ls: při MK B 0 m+ odbočky 2,1 m = 2,1 m

Délka chodníku Ps: při MK B 0 m + odbočky 0 m = 0,0 m

Celková délka řešených chodníků činí 2,1 m.

Celková délka řešené MK činí 84,14 m.

Výměra celkové plochy vozovky komunikace po úpravách v dotčeném úseku (ZÚ - KÚ) činí 354,5 m2.

Zpevněné plochy							
konstrukce m2		chodník	chodník	sjezdy	sjezdy	MK	parkov ostatní celkem
		Ls	Ps	Ls	Ps		
dl. 60mm pochozí			2,5				2,5
Nedražice chodníky a úpravy							
			STZ				

dl. 80mm přejezdy			4,0		4,0
dl. 80mm sjezdy za chod	30,0				30,0
dl. 80mm parkov			129,1		129,1
vozovka nová kce, živice			350,5		350,5
vozovka jen obrus živice					
štěrkodrt' 0/32				25,0	
objekt celkem	2,5	30,0	354,5	129,1	516,1 m2

Celková výměra zpevněných ploch objektu činí **516,1 m2**.

Poz námká: označení Ls – chodník levostranný, Ps – chodník pravostranný (ve směru staničení). Do celkových výměr chodníku jsou zahrnuty i chodníkové přejezdy, které jsou jeho součástí. Rozlišení mezi čistým chodníkem (jen pocházení) a pocházeným i pojížděným chodníkovým přejezdem je dáno tloušťkou dlažby (čistý chodník – dlažba 60 mm, chodníkový přejezd – dlažba 80 mm, zesílená). Jako sjezd je v bilanci uváděna výměra zpevnění od vnější obruby chodníku k vjezdu, přičemž celá tato výměra je řešena dlažbou zesílenou.

Zatřídění:

Místní komunikace obslužná jednopruhová s obousměrným provozem. Základní šířka vozovky mezi obrubami 3,5 m, začátek rozšířený.

Všeobecně:

Jedná se o úplnou rekonstrukci komunikace, zřízení parkovacích míst v návěsním prostoru a také i konkrétních nemovitostí. Celkem je navrženo 8 stání, z toho 4 kolmá a 4 podélná, vše pro vozidla skupiny 1. Připojena bude na silnici formou chodníkového púřejezdu v místě stávajícího připojení. Směrové řešení má menší odchylky od stávajícího průběhu trasy v souvislosti s hranicemi pozemků. Výškové řešení respektuje stávající poměry. Vozovka bude vymezena zvýšenými obrubami, stejně i vnější obvod parkoviště a parkovacích míst, doplněno bude obratiště. Na začátku komunikace (za chodníkovým přejezdem) bude vložen příčný signální pás. Připojení na silnici formou chodníkového přejezdu. Stávající svislé dopravní značení bude odstraněno a osazeno nové, odpovídající provozu na zklidněné komunikaci. Osazeny budou záchytné prvky povrchové vody – vpusti.

SO 105 Rekonstrukce komunikace MK C (Ca, Cb)

MK C (hlavní trasa označena MK Ca větev, vedlejší MK Cb větev) je určena k úplné rekonstrukci s parametry komunikace místní zklidněné, jednopruhové s jednosměrným provozem. Ca je hlavní trasa délky v ose 86,94 m, Cb velmi krátká slepá větev délky 19,21 m k jedné nemovitosti. Celková délka činí 106,15 m. Intenzita provozu na Ca nízká, na Cb sporadická. Nedostatečná je konstrukce komunikace, převážně se jedná o komunikaci nezpevněnou. Požadováno je zřízení parkovacích míst.

Kapacity: **SO 105**

Délka chodníku Ls: při MK Ca 0 m+ odbočky 1,7 m = 1,7 m / při MK Cb 0 m + odbočky 0 m = 0 m

Délka chodníku Ps: při MK Ca 0 m + odbočky 0 m = 0,0 m / při MK Cb 0 m + odbočky 0 m = 0 m

Celková délka řešených chodníků činí 1,7 m.

Celková délka řešené MK činí 106,15 m.

Výměra celkové plochy vozovky komunikace po úpravách v dotčeném úseku (ZÚ - KÚ) činí 401,9 m2.

Zpevněné plochy								
konstrukce	chodník	chodník	sjezdy	sjezdy	MK	parkov	ostatní	celkem
	Ls	Ps	Ls	Ps				
dl. 60mm pochozí	2,1							2,1
dl. 80mm přejezdy					8,7			8,7
dl. 80mm sjezdy za chod.				22,0				22,0
dl. 80mm parkov						95,2		95,2
vozovka nová kce, živice					393,2			393,2
vozovka jen obrus živice								
štěrkodrt' 0/32							20,0	
objekt celkem	2,1			22,0	401,9	95,2		521,2m2

Nedražice chodníky a úpravy

STZ

17

Celková výměra zpevněných ploch objektu činí **521,2 m²**. Do výměry nejsou zahrnuty plochy provedené šterkodrtí 0/32 tl. 120 mm (100-150), které mají charakter postačujícího provizoria.

Poznámka k popisu: označení Ls – chodník levostranný, Ps – chodník pravostranný (ve směru staničení). Do celkových výměr chodníku jsou zahrnuty i chodníkové přejezdy, které jsou jeho součástí. Rozlišení mezi čistým chodníkem (jen pocházení) a pocházeným i pojižděným chodníkovým přejezdem je dáno tloušťkou dlažby (čistý chodník – dlažba 60 mm, chodníkový přejezd – dlažba 80 mm, zesílená). Jako sjezd je v bilanci uváděna výměra zpevnění od vnější obruby chodníku k vjezdu, přičemž celá tato výměra je řešena dlažbou zesílenou.

Zatřídění:

Větev Ca je místní komunikace zklidněná jednopruhová s jednosměrným provozem. Základní šířka vozovky je 3,50 m, začátek a konec trasy rozšířený. Podél větve je umístěno celkem 5 podélných stání. Větev Cb je velmi krátká odbočka ukončená slepě, základní šířka rovněž 3,50 m. Zřízeno bude jedno podélné stání.

Všeobecně:

Jedná se o úplnou rekonstrukci komunikace, zřízení parkovacích míst podle místních možností. Celkem je navrženo 6 podélných stání, všechna podélná, pro vozidla skupiny 1. Připojení na silnici je z obou stran formou chodníkového přejezdu. Směrové řešení má menší odchylky od stávajícího průběhu trasy v souvislosti hlavně s hranicemi pozemků. Výškové řešení respektuje stávající poměry terénu. Vozovka bude vymezena zvýšenými obrubami, stejně i vnější obvod parkoviště a parkovacích míst. Na začátku a konci komunikace (za/před chodníkovým přejezdem) bude vložen příčný signální pás. Osazeno bude nové svislé dopravní značení, odpovídající provozu na zklidněné komunikaci v jednosměrném režimu. Osazeny budou záchytné prvky povrchové vody – vpusti.

SO 106 Komunikace MK D (Da+Db)

MK D (hlavní trasa označena MK Da větev, vedlejší MK Db větev) je nová komunikace v lokalitě s několika stávajícími novějšími domy a perspektivou prodloužení navrhované komunikace (hlavní větve Da) do území, určeného ÚPD obce k nové výstavbě domů pro bydlení. Navržena je jako komunikace zklidněná (včetně větve Db), dvoupruhová s obousměrným provozem. V rámci této stavby bude ukončena na konci stávající zástavby slepě, v další se prodlouží, slepá zůstane. Větev Da je hlavní trasa délky v ose 43,44 m, Db velmi krátká slepá větev délky 22,34 m. Celková délka komunikace je 65,78 m. Původně větev Db byla navrhována prodloužená k další nemovitosti v lokalitě (č.p. 5), vlastník této nemovitosti toto řešení kategoricky odmítl s tím, že požaduje zřízení samostatného sjezdu. Sjezd pro č.p. 5 je zahrnut (kromě chodníkového přejezdu, který je součástí chodníku u silnice 19336) do SO 106. Intenzita provozu je zatím velmi nízká, později se podstatně navýší. Řešení zahrnuje návrh 2 parkovacích míst pro vozidla skupiny 1.

Kapacity: **SO 106**

Délka chodníku Ls: při MK Da 0 m + odbočky 0 m = 0 m / při MK Db 0 m + odbočky 0 m = 0 m

Délka chodníku Ps: při MK Da 0 m + odbočky 0 m = 0 m / při MK Db 0 m + odbočky 0 m = 0 m

Celková délka řešených chodníků činí 0,0 m.

Celková délka řešené MK činí 65,78 m.

Výměra celkové plochy vozovky komunikace po úpravách v dotčeném úseku (ZÚ - KÚ) činí 346,3 m².

Zpevněné plochy								
konstrukce m ²		chodník	chodník	sjezdy	sjezdy	MK	parkov	ostatní celkem
		Ls	Ps	Ls	Ps			
dl. 60mm pochozí								
dl. 80mm přejezdy						6,8		6,8
dl. 80mm sjezdy za chod.				223,6	36,6			260,2
dl. 80mm parkov							31,5	31,5
vozovka nová kce, živice						339,5		339,5
vozovka obrus živice								

štěrkodrt' 0/32

20,0

objekt celkem

346,3

31,5

638,0m²Celková výměra zpevněných ploch objektu činí **638,0 m²**.

Poznámka k popisu: označení Ls – chodník levostranný, Ps – chodník pravostranný (ve směru staničení). Do celkových výměr chodníku jsou zahrnuty i chodníkové přejezdy, které jsou jeho součástí. Rozlišení mezi čistým chodníkem (jen pocházení) a pocházeným i pojižděným chodníkovým přejezdem je dáno tloušťkou dlažby (čistý chodník – dlažba 60 mm, chodníkový přejezd – dlažba 80 mm, zesílená). Jako sjezd je v bilanci uváděna výměra zpevnění od vnější obruby chodníku k vjezdu, přičemž celá tato výměra je řešena dlažbou zesílenou.

Zatřídění:

Větev Da je místní komunikace zklidněná dvoupruhová s obousměrným provozem. Základní šířka komunikace je 5,50 m. Větev Db je krátká jednopruhá komunikace (odbočka) v obytné zóně, se základní šířkou 3,50 m a dvěma podélnými parkovacími místy pro vozidla skupiny 1.

Všeobecně:

Větev Da je nová komunikace (místo stávajícího sjezdu) s perspektivou jejího prodloužení do území další výstavby. Připojení na silnici na začátku úpravy je v místě stávajícího sjezdu, bude provedeno formou chodníkového přejezdu. Směrové řešení se drží orientačně vyježděného sjezdu, na konci je trasa mírně prodloužena ve směru výhledové výstavby. Větev Db odbočuje opačným směrem než větev hlavní, jsou k ní přičleněna dvě podélná stání. Výškové řešení respektuje poměry terénu zprvu s velmi mírným navýšením nivelety, za polovinou trasy je zcela v úrovni terénu. Vozovka bude vymezena zvýšenými obrubami, stejně i vnější obvod parkoviště a parkovacích míst. Na začátku komunikace (za chodníkovým přejezdem) bude vložen příčný signální pás. Stávající svislé dopravní značení není žádné, bude osazeno nové, odpovídající provozu na zklidněné komunikaci a parkovišti. Součástí objektu je rozsáhlejší sjezd pro dva vjezdy nemovitosti č.p. 5. Osazeny budou záchytné prvky povrchové vody – vpusti.

SO 107 Rekonstrukce místní komunikace MK E (Ea+Eb)

MK E má hlavní trasu (větev Ea) a vedlejší krátkou (větev Eb). V současné době je komunikace jednopruhá, zpevněná kamenivem ve slabé vrstvě a se silnější vrstvou hlinité zeminy na povrchu, takže povrch je buď prašný nebo blátivý. Je určena k úplné rekonstrukci a zřízení jednostranného chodníku. Jedná se o komunikaci, na kterou je připojeno několik nových domů a několik starších dřívějších včetně hospodářských, u kterých může k nějakému komerčnímu využití dojít. V zájmovém úseku je jednostranná zástavba podél komunikace. Zároveň tato komunikace přechází (ještě v zástavbě) do lesní cesty občasně intenzivně využívané (včetně komunikace předmětné), není možné ani vhodné zařadit ji do komunikací zklidněných. Předmětem řešení je délka komunikace v rozsahu pozemku stavebníka. Osová délka řešeného úseku komunikace hlavní větve Ea je 120,39 m. Větev Eb má délku 50,69 m. Celková délka je 171,08m. Parkovací místa jsou řešena v rámci možností pozemkových a vymezeného koridoru komunikace při hlavní trase v blízkosti odbočení větve Eb. Intenzita provozu je nízká.

Kapacity: **SO 107**

Délka chodníku Ls: při MK Ea 106,57 m + odbočky 0 m = 106,57 m / při MK Eb 0 m

Délka chodníku Ps: při MK Ea 0 m + odbočky 0 m = 0,0 m / při MK Eb 0 m

Celková délka řešených chodníků činí 106,57 m.

Celková délka řešené MK činí 160,69 m.

Výměra celkové plochy vozovky komunikace po úpravách v dotčeném úseku (ZÚ - KÚ) činí 851,6 m².

Zpevněné plochy konstrukce m ²	chodník				MK	parkov	ostatní	celkem
	Ls	Ps	Ls	Ps				
dl. 60mm pochozí	146,5							146,5
dl. 80mm přejezdy	24,2							24,2
dl. 80mm sjezdy za chod	.		59,2	89,5				148,7
Nedražice chodníky a úpravy			STZ					

dl. 80mm parkov					72,0	72,0
vozovka nová kce, živice				851,6		851,6
vozovka jen obrus. živice						
šterkodrt' 0/32						25,0
objekt celkem	170,7	59,2	89,5	851,6	72,0	1243,0 m²

Celková výměra zpevněných ploch objektu činí **1243,0 m²**.

Poznámka k popisu: označení Ls – chodník levostranný, Ps – chodník pravostranný (ve směru staničení). Do celkových výměr chodníku jsou zahrnuty i chodníkové přejezdy, které jsou jeho součástí. Rozlišení mezi čistým chodníkem (jen pocházení) a pocházeným i pojížděným chodníkovým přejezdem je dáno tloušťkou dlažby (čistý chodník – dlažba 60 mm, chodníkový přejezd – dlažba 80 mm, zesílená). Jako sjezd je v bilanci uváděna výměra zpevnění od vnější obruby chodníku k vjezdu, přičemž celá tato výměra je řešena dlažbou zesílenou.

Zatřídění:

Větev Ea je místní komunikace obslužná dvoupruhová s obousměrným provozem a jednostranným chodníkem, krátká větev Eb je MK obslužná jednopruhá s obousměrným provozem (pro 1 větší nemovitost). Základní šířka vozovky Ea je 5,50 m, chodníku 1,63 m. Základní šířka vozovky Eb je 3,50 m.

Všeobecně:

Větev Ea - jedná se o úplnou rekonstrukci komunikace se zřízením jednostranného chodníku a malého parkoviště pro vozidla skupiny 1. Připojení na silnici je navrženo standardní úrovnovou křižovatkou. Na pravé straně jsou připojena kolmá parkovací stání pro vozidla skupiny 1 v počtu 5 ks. Větev Eb – je navržena jako jednoduchá úrovnová komunikace, připojení na větev Ea je navrženo formou malé úrovnové křižovátky. Směrové řešení větve Ea respektuje stávající trasu s mírnými korekcemi z důvodu větší šířky vlastní komunikace a přidání chodníku. Směrové řešení větve Eb bere v úvahu stávající zcela nevyhovující úhel připojení, navržena je změna místa připojení tak, aby bylo kolmé. Výškové řešení respektuje stávající úrovnový (v úrovni terénu) průběh nivelety. Podél vozovky větve Ea bude oboustranně osazen zvýšený silniční obrubník, v úrovni jeho koruny naváže na levé straně chodník. Ve střední části trasy vpravo bude zřízeno malé parkoviště s kapacitou 5 kolmých stání pro vozidla skupiny 1. U větve Eb bude obrubník ukončen s koncem připojovacích oblouků, další trasa bude bez obrub. Místa pro přecházení se nenavrhují. Chodníkové přejezdy sjezdů budou upraveny bezbariérově a opatřeny varovnými pásy. Stávající dopravní značení není žádné. Osazeno bude nové svislé dopravní značení ve vazbě na křižovátku na začátku úpravy a také na výjezdu z větve Eb. Vodorovné dopravní značení bude provedeno na parkovišti. Osazeny budou záchytné prvky povrchové vody – vpusti.

SO 108 Chodník u komunikace MK F

MK F je určena k jednostrannému rozšíření (současná šířka je 3,00 až 3,40 m) a zřízení chodníku na rozšiřované straně.

Výhledovým cílem je zřízení standardní místní obslužné komunikace šířky vbovozovky 5,50 m a jednostranným chodníkem. Přiřazení chodníku přímo ke stávající vozovce by toto neumožnilo (nedostatek šířky uličního koridoru po pravé straně ve směru staničení), proto je levostranný chodník navržen co nejbližší k uliční čáře a současně rozšíření stávající vozovky tímto směrem, na pravé straně pak zůstane prostor pro cílové řešení. Jedná se o komunikaci, na kterou v budoucnu bude připojeno další území k zástavbě (dle ÚPD). Protože tato komunikace také přechází do lesní cesty občasně intenzivně využívané (včetně komunikace předmětné), není možné ani vhodné zařadit ji do komunikací zklidněných. Předmětem řešení je délka komunikace v rozsahu pozemku stavebníka. Osová délka řešeného úseku komunikace je 89,32 m. Parkovací místa v aktuální etapě nejsou řešena, není to reálné. V omezené míře to bude možné až v etapě další.

Kapacity: **SO 108**

Délka chodníku Ls: při MK F 92,52 m + odbočky 0 m = 92,52 m

Délka chodníku Ps: při MK F 0 m + odbočky 0 m = 0,0 m

Celková délka řešených chodníků činí 92,52 m.

Celková délka řešené MK činí 89,32 m.

Výměra celkové plochy vozovky komunikace po úpravách v dotčeném úseku (ZÚ - KÚ) činí 851,6 m².

Zpevněné plochy								
konstrukce m ²	chodník	chodník	sjezdy	sjezdy	MK	parkov	ostatní	celkem
	Ls	Ps	Ls	Ps				
dl. 60mm pochozí	106,5							106,5
dl. 80mm přejezdy	32,2							32,2
dl. 80mm sjezdy za chod								
dl. 80mm parkov								
vozovka nová kce, živice					80,9			80,9
vozovka jen obrus. živice					57,5			57,5
štěrkodrt' 0/32							10,0	
objekt celkem	138,7				138,4			277,1 m²

Celková výměra zpevněných ploch objektu činí **277,1 m²**.

Poznámka k popisu: označení Ls – chodník levostranný, Ps – chodník pravostranný (ve směru staničení). Do celkových výměr chodníku jsou zahrnuty i chodníkové přejezdy, které jsou jeho součástí. Rozlišení mezi čistým chodníkem (jen pocházení) a pocházeným i pojížděným chodníkovým přejezdem je dáno tloušťkou dlažby (čistý chodník – dlažba 60 mm, chodníkový přejezd – dlažba 80 mm, zesílená). Jako sjezd je v bilanci uváděna výměra zpevnění od vnější obruby chodníku k vjezdu, přičemž celá tato výměra je řešena dlažbou zesílenou.

Zatřídění:

Místní komunikace obsluhována dvoupruhová s obousměrným provozem a jednostranným chodníkem. Základní šířka vozovky aktuální (po rozšíření) 4,0 až 4,50 m, cílová 5,50 m. Parkování se neřeší, nejsou pro to podmínky. Omezeně bude možno řešit až v další etapě (cílový stav)

Všeobecně:

Jedná se o částečnou rekonstrukci komunikace se zřízením jednostranného chodníku. Bez parkovacích míst. Připojení na silnici zůstává ve formě úrovně křižovatky, dojde k jeho jednostranné úpravě (na straně s chodníkem). Směrové řešení respektuje plně průběh stávající trasy. Výškové řešení v zásadě respektuje stávající průběh, upraven bude příčný sklon rozšiřované části. Podél vozovky komunikace bude osazena zvýšená levostranná silniční obruba, v úrovni jeho koruny naváže chodník. Budou zřízena místa pro přecházení s odpovídající stavební úpravou. Místa pro přecházení, chodníkové přejezdy budou upraveny bezbariérově a opatřeny varovnými a signálními pásy. Stávající svíslá dopravní značka včetně sloupku bude pro zcela nevyhovující stav vyměněna. Vodorovné dopravní značení se nenavrhuje. Osazeny budou záchytné prvky povrchové vody – vpusti.

OBJEKTY DEŠŤOVÉ KANALIZACE

Projekt stavby řeší výstavbu chodníků a sjezdů k nemovitostem podél silnic III/19335 a III/29336 v intravilánu obce Nedražice, která je součástí správního území obce Kostelec. Součástí technického řešení stavby jsou i úpravy vnitřních prostor obce, které zahrnují rekonstrukce místních komunikací navazujících na silniční síť, dále pak přemístění stávající autobusové zastávky a provedení vegetačních úprav kolem komunikací.

V rámci projektu je řešen návrh nových chodníků v celém intravilánu obce Nedražice – tj. v celé délce průtahu silnice III/19335 (směr od Krtiny na Honezovice) a v průtahu silnice III/19336 (od Kostelce), přičemž jsou zde řešeny i sjezdy ke všem sousedícím nemovitostem. V rámci navržených úprav na silniční síti je řešeno i přemístění autobusové zastávky do dopravně vhodnější polohy uvnitř intravilánu obce. Na úpravy silniční sítě pak navazují navržené rekonstrukce čtyř stávajících místních komunikací v obci, včetně návrhu jedné zcela nové. Tím bude zajištěno uvedení všech komunikací do stavu odpovídajícímu normovým požadavkům a zásadně zvýšena bezpečnost pohybu pěších v celém intravilánu obce.

Součástí celkového řešení jsou i navržené úpravy stávající dešťové kanalizace, zahrnující rekonstrukce a výstavbu nových úseků dešťových stok. Jejich účelem je umožnit odvodnění silnic a všech nových komunikací.

S výstavbou nových chodníků pak souvisí i navržené úpravy stávajícího veřejného osvětlení, které spočívají ve zřízení zcela nového kabelového rozvodu VO a osazení nových osvětlovacích bodů v trasách komunikací jako náhrada za stávající vzdušný rozvod.

Celá stavba přímo navazuje na plánovanou investici Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, která bude zahrnovat celoplošnou obnovu živičného krytu silnic III/19335 a III/19336 v intravilánu obce Nedražice.

Samostatně, jako investice firmy ČEZ Distribuce, a.s., se následně předpokládá rekonstrukce části distribučního rozvodu NN 0,4 kV v intravilánu obce, kdy stávající vzdušný rozvod bude nahrazen zemním kabelovým rozvodem – zejména z důvodu nutnosti vymístění sloupů vzdušného vedení z prostoru nově navržených chodníků a komunikací.

Popis navržených objektů

Pokud je kdekoli v projektové dokumentaci uveden přímý odkaz na konkrétní výrobek či materiál určitého výrobce, je možno pro stavbu použít jakýkoli jiný obdobný materiál či výrobek, splňující účel použití, požadované technické parametry, platné technické normy a bylo pro něj vydáno prohlášení o shodě ve smyslu platných právních předpisů a vládních nařízení.

SO-201 Úpravy dešťové kanalizace

Převážná část intravilánu obce Nedražice je v současnosti odkanalizována oddílnou stokovou sítí. Splaškové odpadní vody jsou gravitačně sváděny na centrální čerpací stanici odpadních vod a z ní pak přečerpávány do stokové sítě obce Kostelec, kde jsou čištěny na obecní ČOV. Dešťové vody z povrchu silnic a zpevněných ploch jsou sváděny dešťovou kanalizací do vodního recipientu – část území do Nedražického rybníka, zbytek do Nedražického potoka.

Dešťová kanalizace je zhotovena z betonových trub DN 300 – 600, na její trase jsou zřízeny revizní šachty, stavebně zhotovené převážně jako cihelné zděné objekty zakryté vtokovými mřížemi (slouží současně i jako uliční vpusti). Stavební stav těchto šachet není dobrý, proto je v rámci navrhované stavby řešena jejich stavební obnova. Současně je navrhováno i rozšíření dešťové kanalizace tak, aby bylo umožněno odvádět dešťové vody z povrchů všech nově řešených komunikací v intravilánu obce.

Pro dimenzování dešťových stok byla použita hodnota intenzity směřodatného deště 150 l/s.ha ($t = 15$ min, $n = 0,5$) a jednotný součinitel odtoku 0,90 pro zpevněné plochy komunikací. V souladu s čl. 5.3.4.4 ČSN 75 60101 *Stokové sítě a kanalizační přípojky* byla do výpočtu zahrnuta pouze plocha komunikací v projektovaném rozsahu. S ohledem na rozsah řešeného území byla použita racionální výpočtová metoda dle čl. 5.3.4.7 uvedené ČSN.

Celkové zvýšení odtoku dešťových vod z řešeného území obce lze očekávat ve výpočtové hodnotě $Q = 27,1$ l/s. Podrobné hydrotechnické výpočty jsou uvedeny v samostatné kapitole této technické zprávy.

Jak bylo uvedeno, zahrnují práce na dešťové kanalizaci jednak stavební obnovu všech stávajících zděných revizních šachet, dále pak zřízení nových úseků dešťové kanalizace.

Stavební úpravy budou prováděny na trase stávající dešťové stoky „B“ (beton DN 400, 500 v délce trasy 148 m), kde je navrhováno provedení obnovy 6 ks stávajících revizních šachet, dále pak na trase stávající dešťové stoky „BA“ (beton DN 300 v délce trasy 123 m), kde je navrhováno provedení stavební obnovy 5 ks stávajících revizních šachet a na trase stávající dešťové stoky „CA“

(beton DN 300 v délce trasy 74 m), kde je navrhováno provedení stavební obnovy 4 ks stávajících revizních šachet.

Nové úseky dešťové kanalizace jsou navrženy z polypropylenových korugovaných trub (konstrukce potrubí s dutým žebrem) kruhové tuhosti min. SN = 12 kN/m². Rozsah nově navržených dešťových stok je patrný z následujícího přehledu:

označení stoky	mater., profil	délka stoky	poznámka
stoka „BA“	PP 300	40 m	prodloužení stávající stoky
stoka „C“	PP 500	48 m	výměna dílčího úseku pod chodníkem
stoka „CA“	PP 250	47 m	prodloužení stávající stoky
stoka „CC“	PP 250	109 m	nová stoka
stoka „DB“	PP 300	107 m	nová stoka
stoka „DC“	PP 250	62 m	nová stoka
Celkem dešťové stoky		413 m	

Úpravy dešťové stoky „B“ - beton DN 400, 500 – délka 148 m

Jde o stávající dešťovou stoku, která odvodňuje území v prostoru silnice III/19336 od domu č.p. 22 směrem k dětskému hřišti. Stoka je stavebně zhotovena z betonových trub DN 400 a 500 s vyústěním otevřeným rigolem do Nedražického rybníka. Na trase stoky se nyní nachází celkem 6 ks revizních šachet. Ty mají různou konstrukci, převážně jsou však zděné se zakrytím litinovými vpustovými mřížemi, jejich hloubka činí cca 0,80 – 1,0 m. Šachty slouží současně jako vpusti a jsou do nich převážně svedeny i domovní dešťové svody z okolní zástavby.

Navrhuje se provedení celkové stavební obnovy všech 6 ks revizních šachet. Provede se demontáž krycích mříží a vybourání konstrukce šachet až pod úroveň kanalizačního potrubí. Následně se zřídí nová kruhová monolitická dna z betonu C 30/37 XC3 až do úrovně vrcholu kanalizačního potrubí, včetně betonáže stokového žlábků. Stokové žlábků se následně ještě dotvarují vhodnou rychletuhnoucí cementovou hmotou – např. Ergelitem. Na vybetonovaná dna se pak osadí prefabrikáty betonových kanalizačních skruží DN 800 (80/25/12 SP) a zákrytových desek s otvorem pro osazení kanalizačních poklopů (62,5/80/20 T). Na zákrytové desky se přes vyrovnávací prstence osadí odvětrávané litinové kanalizační poklopy DN 600, v prostoru sjezdů pro třídu zatížení D 400, v prostoru chodníků pro třídu zatížení B 125. Výška osazení poklopů bude odpovídat navrženým výškovým úrovním sjezdů a chodníků – viz SO-101-108. Celková potřebná výška šachet se vždy docílí kombinací výšky betonáže monolitického dna a kanalizačních prefabrikátů. Dimenze šachet DN 800 byla volena s ohledem na prostorové možnosti.

Úpravy dešťové stoky „BA“ - beton DN 300 – délka 123 m

Jde o stávající dešťovou stoku, která odvodňuje území v prostoru silnice III/19336 ve směru od Kostelce (od domu č.p. 29) směrem k dětskému hřišti. Stoka je stavebně zhotovena z betonových trub DN 300 s vyústěním do navazující stoky „B“. Na trase stoky se nyní nachází celkem 5 ks revizních šachet. Ty mají různou konstrukci, převážně jsou však zděné se zakrytím litinovými vpustovými mřížemi, jejich hloubka činí cca 0,80 – 1,0 m. Šachty slouží současně jako vpusti a jsou do nich převážně svedeny i domovní dešťové svody z okolní zástavby.

Navrhuje se provedení celkové stavební obnovy všech 5 ks revizních šachet. Provede se demontáž krycích mříží a vybourání konstrukce šachet až pod úroveň kanalizačního potrubí. Následně se zřídí nová kruhová monolitická dna z betonu C 30/37 XC3 až do úrovně vrcholu kanalizačního potrubí, včetně betonáže stokového žlábků. Stokové žlábků se následně ještě dotvarují vhodnou rychletuhnoucí cementovou hmotou – např. Ergelitem.

Na vybetonovaná dna se pak osadí prefabrikáty betonových kanalizačních skruží DN 800 (80/25/12 SP) a zákrytových desek s otvorem pro osazení kanalizačních poklopů (62,5/80/20 T). Na zákrytové desky se přes vyrovnávací prstence osadí odvětrávané litinové kanalizační poklopy DN 600, v prostoru sjezdů pro třídu zatížení D 400, v prostoru chodníků pro třídu zatížení B 125. Výška osazení poklopů bude odpovídat navrženým výškovým úrovním sjezdů a chodníků – viz SO-101-108. Celková potřebná výška šachet se vždy docílí kombinací výšky betonáže monolitického dna a kanalizačních prefabrikátů. Dimenze šachet DN 800 byla volena s ohledem na prostorové možnosti.

Úpravy dešťové stoky „CA“ - beton DN 300 – délka 74 m

Jde o stávající dešťovou stoku, která odvodňuje území v prostoru silnice III/19336 od domu č.p. 68 směrem do křižovatky se silnicí III/19335. Stoka je stavebně zhotovena z betonových trub DN 300 s vyústěním do navazující dešťové stoky „C“. Na trase stoky se nyní nachází celkem 4 ks revizních šachet. Ty mají opět různou konstrukci, převážně jsou však zděné se zakrytím litinovými vpustovými mřížemi, jejich hloubka činí cca 0,80 – 1,0 m. Šachty slouží současně jako vpusti a jsou do nich převážně svedeny i domovní dešťové svody z okolní zástavby.

Navrhuje se provedení celkové stavební obnovy všech 4 ks revizních šachet. Provede se demontáž krycích mříží a vybourání konstrukce šachet až pod úroveň kanalizačního potrubí. Následně se zřídí nová kruhová monolitická dna z betonu C 30/37 XC3 až do úrovně vrcholu kanalizačního potrubí, včetně betonáže stokového žlábků. Stokové žlábků se následně ještě dotvarují vhodnou rychletuhnoucí cementovou hmotou – např. Ergelitem. Na vybetonovaná dna se pak osadí prefabrikáty betonových kanalizačních skruží DN 800 (80/25/12 SP) a zákrytových desek s otvorem pro osazení kanalizačních poklopů (62,5/80/20 T). Na zákrytové desky se přes vyrovnávací prstence osadí odvětrávané litinové kanalizační poklopy DN 600, v prostoru sjezdů pro třídu zatížení D 400, v prostoru chodníků pro třídu zatížení B 125. Výška osazení poklopů bude odpovídat navrženým výškovým úrovním sjezdů a chodníků – viz SO-101-108. Celková potřebná výška šachet se vždy docílí kombinací výšky betonáže monolitického dna a kanalizačních prefabrikátů. Dimenze šachet DN 800 byla volena s ohledem na prostorové možnosti.

Prodloužení dešťové stoky „BA“ - korugovaný polypropylen DN 300 – 40 m

Pro umožnění odvodnění části silnice III/19336 ve směru od Kostelce je nutné provést prodloužení trasy stávající dešťové stoky „BA.“ Ta v současné době končí vtokem ze silničního příkopu u domu č.p. 29.

Navrhuje se prodloužení trasy stoky prostorem silničního příkopu v délce 40 m až pod dům č.p.37 s ukončením stoky novým vtokovým objektem ze silničního příkopu. Úsek silničního příkopu v trase prodloužení stoky bude zrušen (zasypán), s provedením finální terénní úpravy zatravněním. Trasa stoky začíná novou šachtou ŠBA-7 v místě stávajícího vtoku a končí nad novou šachtou ŠBA-8 novým vtokovým objektem. Výškové vedení stoky vychází ze stávající úrovně v místě napojení a potřeby zajištění odvodnění uličních vpustí, umístěných na opačné straně silnice. Výhodnější by bylo vedení stoky na opačné straně, to však není možné z důvodu výskytu jiných inženýrských sítí (vodovod, kanalizační výtlač, STL plynovod).

Na trase stoky jsou navrženy dvě revizní kanalizační šachty. Šachtu ŠBA-7 bude nutné provést s monolitickým dnem z betonu C 30/37 XC3 až do úrovně vrcholu kanalizačního potrubí, včetně betonáže stokového žlábků. Stokový žlábek se následně ještě dotvaruje vhodnou rychletuhnoucí cementovou hmotou – např. Ergelitem. Na vybetonované dno se pak osadí prefabrikáty betonových kanalizačních skruží DN 1000 (100/25/12 SP) + zákrytová deska s otvorem pro osazení kanalizačního poklopu (62,5/100/20 T). Na zákrytovou desku se přes vyrovnávací prstence osadí odvětrávaný litinový kanalizační poklop DN 600 pro třídu zatížení B 125. Šachta ŠBA-8 již bude typová, sestavená z betonových kanalizačních prefabrikátů, včetně šachtového dna.

Vtokový objekt na konci stoky je atypický, s kalovým prostorem a odnímatelnou hrubou česlicovou mříží. Objekt bude vybetonován na místě jako monolitická konstrukce z betonu C 30/37

XC3. Prostor silničního příkopu nad vtokovým objektem bude upraven opevněním dna a svahů v délce cca 3 m kamennou dlažbou tl. 250 mm do lože z betonu C16/20.

Pro napojení přípojek uličních vpustí se na trase stoky vysadí jedna odbočka DN 150, druhá vpust se napojí přímo do vložky šachty ŠBA-8.

Výměna úseku dešťové stoky „C“ - korugovaný polypropylen DN 500 – délka 48 m

Jedná se o hlavní dešťovou stoku, která odvodňuje území v centrální části obce podél silnice III/19335. Stoka je nyní v převážné části své délky 197 m zhotovena z betonového potrubí DN 400, 600 s vyústěním do koryta Nedražického potoka. Část úseku stoky v délce 48 m od místa vyústění do toku až ke křižovatce se silnicí III/19336 je nyní vedena v otevřeném kanále, zakrytém betonovými panely. Z důvodu zřizování nového chodníku bude nutné tyto panely odstranit, proto je nutné i tento úsek stoky zatrubnit.

Navrhuje se provést zatrubnění úseku stoky „C“ od místa vyústění do toku až do místa stávající revizní šachty pod objektem bývalých stájí, sloužících dnes současně i jako uliční vpust. Délka úseku činí 48 m a proveden bude z potrubí PP 500. Proveďte se demontáž stávajících krycích panelů a na upravené dno stávajícího odvodňovacího kanálu se standardním způsobem uloží nové kanalizační potrubí s následným zásypem celého prostoru původního kanálu. Následně se zde jako součást objektu SO-102 zřídí nový chodník. Výškové vedení stoky vychází ze stávajících výškových úrovní na obou koncích nového úseku potrubí.

Na místě stávající šachty, kde původně přecházelo potrubí BT 600 na otevřený kanál, se zřídí nová kruhová revizní šachta DN 1000. S ohledem na možnost propojení potrubí a nového napojení stoky „CC“ bude dno šachty zřízeno jako monolitické z betonu C 30/37 XC3 až do úrovně vrcholu kanalizačního potrubí, včetně betonáže stokového žlábků. Stokový žlábek se následně ještě dotvaruje vhodnou rychletuhnoucí cementovou hmotou – např. Ergelitem. Na vybetonované dno se pak osadí prefabrikáty betonových kanalizačních skruží DN 1000 (100/25/12 SP) + zákrytová deska s otvorem pro osazení kanalizačního poklopu (62,5/100/20 T). Na zákrytovou desku se přes vyrovnávací prstence osadí odvětrávaný litinový kanalizační poklop DN 600 pro třídu zatížení B 125.

Pro napojení přípojek uličních vpustí se na trase stoky vysadí dvě odbočky DN 150, další vpust se napojí přímo do vložky šachty ŠC-2.

Prodloužení dešťové stoky „CA“ - korugovaný polypropylen DN 250 – 47 m

Pro umožnění odvodnění rekonstruované místní komunikace „A“ (ulice nad domem č.p. 68) je nutné provést prodloužení trasy stávající dešťové stoky „CA.“ Ta v současné době končí u domu č.p. 68.

Navrhuje se prodloužení stoky prostorem rekonstruované místní komunikace podél uličního průčelí domu č.p. 68 v délce 47 m až ke křižovatce se silnicí III/19335. Trasa stoky začíná novou šachtou ŠCA-3, zřízené na místě šachty stávající (popis viz úpravy stoky „CA“). Výškové vedení stoky vychází z potřeby zajištění křížení ostatních inženýrských sítí - v převážné části trasy je kopírována niveleta komunikace v hloubce 1,75 m.

Na trase stoky jsou navrženy dvě nové revizní kanalizační šachty, obě zhotovené z typových betonových kanalizačních prefabrikátů DN 1000, včetně prefabrikovaného dna. Obě šachty budou zakryty odvětrávaným litinovým poklopem DN 600 pro třídu zatížení D 400.

Pro napojení přípojek uličních vpustí se na trase stoky vysadí dvě odbočky DN 150, další vpust se napojí přímo do vložky koncové šachty ŠCA-6.

Nová dešťová stoka „CC“ - korugovaný polypropylen DN 250 – 109 m

Tato nová dešťová stoka umožní odvodnit nově navrženou místní komunikaci „C“, vedenou mezi domy č.p. 9 a č.p. 10.

Stoka začíná odbočením z kanalizační šachty ŠC-2 na trase stoky „C“, odkud pak pokračuje do prostoru křižovatky silnic III/19335 a III/19336 kde se stáčí vlevo a pokračuje prostorem nově navržené místní komunikace „C“ až k domu č.p. 9. Výškové vedení opět vychází z potřeby zajištění křížení ostatních inženýrských sítí obytné zóny - v převážné části trasy je kopírována niveleta budoucí komunikace v hloubce 1,75 m.

Na trase stoky jsou navrženy celkem 4 ks typových kanalizačních šachet, sestavených z typových betonových kanalizačních prefabrikátů DN 1000, včetně prefabrikovaného dna. Všechny šachty budou zakryty odvětraným litinovým poklopem DN 600 pro třídu zatížení D 400.

Pro napojení přípojek uličních vpustí se na trase stoky vysadí pět odboček DN 150, další vpust se napojí přímo do vložky koncové šachty ŠCC-4.

Nová dešťová stoka „DB“ - korugovaný polypropylen DN 300 – 107 m

Tato nová dešťová stoka umožní odvodnit povrch silnice III/19335 v okolí zámku, současně s odbočnou stokou „DC“ pak i povrch nově navržené místní komunikaci „E“.

Stoka začíná v místě vyústění do vodního recipientu v blízkosti koryta Nedražického potoka. Zde už bylo v minulosti zřízeno opevněné kamenné koryto, napojené do Nedražického potoka. Nové vyústění stoky „DB“ se provede na hraně tohoto opevnění zřízením šikmého výústního čílka z kamenné dlažby do lože z betonu C12/15. Od výusti pak trasa stoky pokračuje do prostoru křižovatky místní komunikace „E“ se silnicí III/19335 a následně silničním příkopem a okrajem silnice III/19335 až k objektu zámku č.p. 1, kde je stoka ukončena vtokovým objektem ze silničního příkopu. Výškové vedení opět vychází z potřeby zajištění křížení ostatních inženýrských sítí, v převážné části trasy je kopírována niveleta terénu či povrchu komunikací v hloubce 1,75 m.

Na trase stoky je navrženo celkem 6 ks typových kanalizačních šachet, sestavených z typových betonových kanalizačních prefabrikátů DN 1000, včetně prefabrikovaného dna. Všechny šachty budou zakryty odvětraným litinovým poklopem DN 600, ve volném terénu pro třídu zatížení B 125, v komunikacích pro třídu zatížení D 400.

Vtokový objekt na konci stoky je atypický, s kalovým prostorem a odnímatelnou hrubou česlicovou mříží. Objekt bude vybetonován na místě jako monolitická konstrukce z betonu C 30/37 XC3. Prostor silničního příkopu nad vtokovým objektem bude upraven opevněním dna a svahů v délce cca 3 m kamennou dlažbou tl. 250 mm do lože z betonu C16/20.

Pro napojení přípojek uličních vpustí se na trase stoky vysadí čtyři odbočky DN 150, další vpust se napojí přímo do vložky koncové šachty ŠDB-6.

Nová dešťová stoka „DC“ - korugovaný polypropylen DN 250 – 62 m

Tato nová odbočná dešťová stoka umožní odvodnit povrch nově navržené místní komunikaci „E“.

Stoka začíná odbočením v šachtě ŠDB-3 stoky „DB“ odkud pokračuje okrajem nové místní komunikace „E“ až pod okraj zámeckého areálu. Výškové vedení vychází z potřeby zajištění křížení ostatních inženýrských sítí, v převážné části trasy je kopírována niveleta povrchu komunikace v hloubce 1,75 m.

Na trase stoky jsou navrženy celkem 3 ks typových kanalizačních šachet, sestavených z typových betonových kanalizačních prefabrikátů DN 1000, včetně prefabrikovaného dna. Všechny šachty budou zakryty odvětraným litinovým poklopem DN 600, ve volném terénu pro třídu zatížení B 125, v komunikacích pro třídu zatížení D 400.

Pro napojení přípojek uličních vpustí se na trase stoky vysadí dvě odbočky DN 150, další vpust se napojí přímo do vložky koncové šachty ŠDC-3.

SO-202 Přípojky uličních vpustí

Předmětem tohoto objektu je technický návrh přípojek pro nově navržené uliční vpusti odvodnění povrchu rekonstruovaných komunikací. Součástí tohoto objektu jsou pouze vlastní přípojky, uliční vpusti jsou již součástí objektů komunikací SO-101 - SO-108.

Všechny přípojky vpustí jsou navrženy z plastového potrubí PVC-KG, kruhová tuhost $SN = 8 \text{ kN/m}^2$ – u samostatně nebo ve dvojicích připojených vpustí vždy v dimenzi DN 150, u společných přípojek více vpustí pak v dimenzi DN 200.

Celkem je navrženo zřízení 76 ks kanalizačních přípojek vpustí V1 – V121 (číslování vpustí podle jednotlivých komunikací) z potrubí PVC-KG 150 v celkové délce trasy 337,80 m a dále jedné společné přípojky vpustí (vpustí V3 – V5) z potrubí PVC-KG 200 v celkové délce trasy 27 m. Minimální požadovaný podélný spád přípojky vpustí v dimenzi DN 150 činí 1,0 ‰, u společných úseků v dimenzi DN 200 pak rovněž 1,0 ‰. Přehled délky přípojek pro jednotlivé uliční vpusti je uveden v příloze „Tabulka přípojek vpustí“, kde jsou vypsány i navrhované výškové úrovně.

Vzhledem ke značné délce, jsou na trase společné přípojky vpustí V3 – V5 navrženy revizní šachty Š-1 a Š-2, v místě napojení přípojky na stoku „BA“ pak i šachta ŠBA-5.

Konstrukční provedení napojovací šachty ŠBA-5 bude nutné provést s monolitickým dnem z betonu C 30/37 XC3, vybetonovaném na přerušeném stokovém potrubí až do úrovně vrcholu kanalizačního potrubí, včetně betonáže stokového žlábků. Stokový žlábek se následně ještě dotvaruje vhodnou rychletuhnoucí cementovou hmotou – např. Ergelitem. Na vybetonované dno se pak osadí prefabrikáty betonových kanalizačních skruží DN 800 (80/25/12 SP) + zákrytová deska s otvorem pro osazení kanalizačního poklopu (62,5/80/20 T). Na zákrytovou desku se přes vyrovnávací prstence osadí odvětrávaný litinový kanalizační poklop DN 600 pro třídu zatížení B 125.

Obě zbývající šachty Š-1 a Š-2 budou provedeny jako celoplastové v dimenzi DN 600. Jejich výškové úrovně jsou patrné z tabulky šachet. Šachtu tvoří kruhové plastové (polypropylen) dno $\varnothing 600 \text{ mm}$, ve kterém jsou připraveny přírůdky/vývody pro připojení plastového potrubí DN 150, 200. Potřebná výška šachty se docílí osazením nástavce z polypropylenové žebrované trouby DN 600, na který se osadí betonová roznášecí deska a poklop - pro použití v rámci tohoto projektu se ve všech případech předpokládá odvětrávaný litinový poklop pro třídu zatížení B 125.

Napojení kanalizačních přípojek na stávající dešťové stoky se provede buď do odvrtnutí potrubí s osazením přípojkových hrdel, nebo do vložek nově prováděných revizních šachet. U nových dešťových stok se přípojky napojí do vysazených odboček DN 150, případně přímo do vložek kanalizačních šachet.

Jak již bylo uvedeno, jsou vlastní vpusti součástí objektů komunikací. Konstrukčně jsou všechny bodové vpusti řešeny jako typové objekty sestavené z betonových prefabrikátů DN 450 s konstrukční výškou 600 mm a zakrytím litinovou mříží 500x500 mm pro třídu zatížení D 400 s vloženým nízkým kalovým košem (dno s přímým odtokem, roznášecí prstenec, litinová mříž). Štěrbinové vpusti jsou navrženy z mikroštěrbinových betonových trub typu „M“, převážně v sestavě základní díl délky 1 m + vpustěvý díl délky 1 m s konstrukční výškou základního dílce 260 mm a vpustěvého dílce 570 mm. U vpustí V32 a V34 je navržena sestava dílců pro celkovou délku 26 m (komunikace zde má téměř nulový podélný spád). U části sjezdů k nemovitostem, kde jsou nevhodné sklonové poměry, jsou navrženy i liniové uliční vpusti. Ty budou zhotoveny z dílců s šířkou mříže 100 mm pro zatížení D 400.

Z celkového počtu 76 ks uličních vpustí je navrženo 52 ks vpustí jako bodových, 15 ks jako štěrbinových, 8 ks jako liniových a 1 ks jako chodníková (konstrukčně shodná s bodovou, má však obrubníkovou mříž). Podrobnosti viz SO-101 – SO-108.

Přípojky okapních svodů

Součástí objektu SO-202 jsou i přípojky dešťových okapních svodů. Vzhledem k tomu, že podél linie části uliční zástavby budou v těsném kontaktu s průčelím domů zřizovány nové chodníky,

je potřeba zamezit povrchovému odtoku dešťové vody ze stávajících okapních svodů. Proto je součástí stavby i zřízení nových přípojek těchto okapních svodů.

Všechny přípojky od domovních okapních svodů jsou navrženy z potrubí PVC-KG 110 (kruhovátuhost $SN = 8 \text{ kN/m}^2$). Celkem je navrženo zřízení 6 ks přípojek okapních svodů v celkové délce 7,40 m.

Všechny přípojky okapních svodů budou ukončeny lapači střešních splavenin, do kterých se přepojí stávající okapní svody. Hloubkové založení přípojek v místech ukončení se uvažuje jednotně 600 mm pod úroveň upraveného terénu.

Napojení kanalizačních přípojek svodů na stávající dešťové stoky se provede buď do odvrtnutí potrubí s osazením přípojkových hrdel, nebo do vložek nově prováděných revizních šachet.

SO-301 Kabelový rozvod VO

V rámci tohoto objektu bude zřízen nový kabelový rozvod veřejného osvětlení (VO) v celém rozsahu nově navrhovaných chodníků a úprav místních komunikací. Jeho účelem je zajistit osvětlení komunikací a veřejných prostor obce v souladu s normovými požadavky. Tento nový rozvod zcela nahradí v řešeném území stávající VO, řešené vzdušným rozvodem a svítidly, osazenými na sloupech distribučního rozvodu NN. Hlavním důvodem pro návrh nového rozvodu VO je jednak potřeba zajistit osvětlení všech nově navrhovaných chodníků a komunikací v souladu s normovými požadavky, dále pak potřebě umístit svítidla a jejich stožáry do polohy nekolidující s novými chodníky a komunikacemi. Svým rozsahem řeší nový kabelový rozvod VO osvětlení cca 90 % současného zastavěného intravilánu obce, ve zbytku (v jižní a severovýchodní okrajové části obce) pak bude pro osvětlení zachován stávající rozvod VO, přičemž oba systémy budou navzájem propojeny v jeden funkční celek.

Celkem je v rámci tohoto objektu navrženo osazení 57 ks nových osvětlovacích bodů, připojených smyčkově kabelovou trasou zemními kabely CYKY 4Bx10 celkové délky trasy cca 1800 m.

Nové kabelování osvětlovacích bodů je řešeno smyčkově kabelem CYKY 4Bx10 v chrániče Kopoflex d50 po celé délce. Po celé délce rovněž přiložen zemnič FeZn 10 do společné kabelové rýhy na dně výkopu. V pilířích označených NP bude provedeno odjištěné rozbočení jednotlivých tras VO s ponecháním rezervní sady pro možné budoucí využití. Přizemnění PEN provedeno u pilířů, rozpojovacích skříní a dále i stožárů osvětlení.

Navržena je nová jednostranná osvětlovací soustava - podél silnic III. třídy na osvětlovacích stožárech K6 (s výložníky dle popisu jednotlivých osvětlovacích bodů) a svítidly QuidaXS-15W-2770-A8, podél místních komunikací na osvětlovacích stožárech K5 (s výložníky dle popisu jednotlivých osvětlovacích bodů) a svítidly QuidaXS-12W-2770-A8. Svítidla budou smyčkově propojena kabelem CYKY 4Bx10 v kabelovém výkopu, přiložen po celé délce zemnič FeZn 10 pro přizemnění osv. bodů a PEN pilířů. Na vybraných osvětlovacích bodech je navržena příprava pro umístění bezdrátového MR (místní rozhlas) - vlastní zařízení MR není předmětem projektu VO (předpokládá se přemístění stávajícího). Napájení řešené soustavy VO z pilíře NEP, zde fakturační měření a spínání osvětlení dle osvitů úastrohodiny. Trasy rozvodů a rozmístění osvětlovacích bodů jsou patrné ze situací montáže.

Výpočtem bylo kontrolováno navržené osvětlení komunikací, chodníků a autobusových zastávek takto:

světelné scény B1-B4 místní a odbočné obslužné komunikace

komunikace třída osvětlení $P4_{-}$ ($E_m(lx) \text{ min } 5,00-7,50_{-} lx$, $E_{min}=1,00_{-} lx$,)

přílehlý chodník třída osvětlení $P4_{-}$ ($E_m(lx) \text{ min } 5,00-7,50_{-} lx$, $E_{min}=1,00_{-} lx$,)

světelné scény A1-A4 průjezdní komunikace III. tř.

komunikace třída osvětlení M6_ ($L_m(\text{cd/m}^2)$ min 0,30_c d/m2, U_o min =0,35, U_i min 0,40, TI min 20%, REI min 0,30)

přílehlý chodník třída osvětlení P4_ ($E_m(\text{lx})$ min 5,00-7,50_lx, E_{min} =1,00_lx,)

BUS zastávka třída osvětlení P2,_($E_m(\text{lx})$ min 10,00-15,00_lx, E_{min} =2,00_lx,)

přílehlý chodník u BUS zastávky , třída osvětlení P3_($E_m(\text{lx})$ min 7,50-11,25_lx, E_{min} =1,50_lx)

b) Konstruktivní a materiálové řešení

Pro všechny komunikace (MK, silnice) je v upravovaných plochách navržena konstrukce vozovky netuhá, s krytem živičným (asfaltobeton) a podkladem z nestmeleného kameniva. Záliv autobusové zastávky ve stejném provedení. Zahrnuje to i pruhy šířky cca 0,60 m od silniční obruby.

Chodníky budou provedeny v běžné formě – podklad z nestmeleného kameniva, kryt ze zámkové dlažby 60 mm. V místech chodníkových přejezdů, sjezdů parkovacích stání bude tato konstrukce zesílena jak v podkladu, tak v dlažbě (80 mm). Dlažba betonová (zámková dlažba, případně u stání zatravnovací tvárnice), všude stejný typ dlažby a barevné provedení.

Obrubníky: betonové prefabrikované silniční a parkové. Nástupní hrana zastávky se vytvoří obrubníkem betonovým kasselským.

Materiál kanalizace: plastové potrubí DN 400, 300, 200 a 150 (100) mm SN 8. Kanalizační šachty betonové prefabrikované, typové. Poklopy litinové, u šachet ve vozovce tř. D, mimo vozovku tř. B.

Vpusti bodové - betonové prefabrikované, typové. Vpusti liniové – mikrošterbinové trouby betonové a šterbinové trouby, obojí včetně vpust'ových kusů. Mříže vpustí litinové. U malých liniových vpustí podle zvoleného typu výrobku.

c) Mechanická odolnost a stabilita

Navrhované materiály (asfaltobeton, beton, kamenivo) jsou běžné materiály používané pro výstavbu komunikací, dovážené z průmyslové výroby mimo staveniště). Mechanickou odolnost zajišťují výrobní receptury, zaměřené na splnění požadavků příslušných technických norem a předpisů. Stabilita konstrukce vozovky je dána především stabilitou zemní plně. Ověřena bude zatěžovací zkouškou, požadovaný parametr $E_{def,2} > 45 \text{ MPa}$ pro plochy silnic, resp. 30MPa pro plochy MK, poměr do 2,5. Pro vodohospodářskou část stavby budou rovněž použity certifikované materiály trubní, betonové prefabrikáty, ocelové dílce, případně materiály kompozitní určené pro řešený druh a účel stavby.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba tato zařízení neobsahuje.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Posouzení technických podmínek požární ochrany.

Stavba sama o sobě žádné požárně bezpečnostní opatření nevyžaduje.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Nejsou žádné požadavky. Jedná se o nevýrobní stavbu, která sama o sobě nemá nároky na energie.

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

Zásady řešení parametrů stavby – větrání, vytrápění, osvětlení, zásobování pitnou vodou, odpadů apod.

Jedná se o nevýrobní stavbu bez takovýchto požadavků.

Zásady řešení vlivu stavby na okolí – vibrace, hluk, prašnost apod.

Stavba mění stávající prašné komunikace a prašné okraje silnic na bezprašné. Jejich bezprašnost záleží na dodržování předpisů týkajících se provozu na pozemních komunikacích a na míře údržby komunikací věnované. Sníží se rovněž hluková zátěž v okolí komunikací. Podobné lze očekávat i u vinrací, pokud budou povrchy komunikací řádně provedeny.

- a) Ochrana krajiny a přírody - ovlivňování v rozsahu vyžadujícím opatření se nepředpokládá.
- b) Hluk - znečišťování v rozsahu vyžadujícím opatření se nepředpokládá.
- c) Emise z dopravy - znečišťování v rozsahu vyžadujícím opatření se nepředpokládá.
- d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje – znečišťování v rozsahu vyžadujícím opatření se nepředpokládá. Srážkové vody budou odváděny stávající dešťovou kanalizací do recipientu.
- e) Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby – jedná se o běžné, méně náročné stavební práce, které budou zabezpečovány standardními způsoby ochrany dle platných předpisů. Zvláště je nutno upozornit na potřebu dodržení bezpečnosti při pracích výkopových na kanalizaci, jejichž hloubka bude dosahovat až 2,0 m. Výkopy chránit před vstupem nepovolaných osob přenosným oplocením. Stěny výkopů podle stability zabezpečit pažením. Při všech pracích je nutné dodržovat příslušné ČSN, související normy a technologické předpisy a platné bezpečnostní předpisy a nařízení, zejména vyhl. č. 591/2006 včetně jednotlivých novelizací. Všichni zúčastnění pracovníci musí být s předpisy seznámeni před zahájením prací. Dále jsou povinni používat při práci předepsané pracovní pomůcky podle uvedených předpisů. Je nutno vyloučit pohyb nepovolaných osob v prostoru staveniště. Pro užívání komunikací platí v první řadě zákon o provozu na pozemních komunikacích. Specifické požadavky správce (např. období využívání, míra zatěžování) nejsou. Pro užívání kanalizace bude platit provozní řád kanalizace obce. Ten bude po dokončení stavby aktualizován o nově provedené úseky.
- f) Nakládání s odpady .
- Při výstavbě
- ~ odpad z bourání betonových konstrukcí nebo prefabrikátů. Bude odvezen do recyklačního centra ke zpracování
 - ~ odpad z bourání ploch živičných. Bude odvezen do recyklačního centra ke zpracování.
 - ~ odpad z bourání ploch z přírodního kameniva. Kamenivo bude uloženo na dočasnou skládku dle určení investora, použije se k vyspravování podružných komunikací ve správě obce.
 - ~ přebytečná zemina z výkopů a odkopávek. V případě potřeby a vhodnosti zeminy bude vytěžená zemina využita v rámci této stavby. S přebytečnou výkopovou zeminou může být nakládáno jako s vedlejším produktem podle § 2 odst. 3, příp. § 3 odst. 5 a 7, který je nedílnou součástí stavby a pro který je musí být zajištěno další využití. Pro použití vedlejších produktů musí být splněna kritéria - pro využívání odpadů na povrchu terénu podle vyhlášky č. 294/2005 Sb., (tab č. 10) tj. obsah škodlivin v sušině a kritéria pro ekotoxikologické testy na základě provedených rozborů. V případě využívání vedlejšího produktu stavby – výkopové zeminy na povrchu terénu k terénním úpravám nebo rekultivacím lidskou činností poškozených pozemků musí být využití povoleno v souladu se stavebním zákonem. Výkopový zemní materiál z prostoru zpevňovaných ploch bude menším dílem uložen do násypových částí zemního tělesa pod vozovkou. Přebytková zemina se uloží v prostorech k tomu projektem určených, tj. v úvozu navazujícím na skládku na její jižní straně.
- V případě, že nebudou splněna kritéria pro využití vedlejšího produktu (výkopové zeminy) bude provedeno uložení zeminy do zařízení určeného k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů, přednostně k znovuvyužití. Případné využití přebytečné zeminy na povrchu terénu mimo vlastní stavbu bude předem projednáno s místně příslušným OŽP.
- Samostatně bude nakládáno se zeminou svrchní vrstvy terénu (s příměsí humusu). Podle projektové bilance se jedná o 55 m³, z nichž 5 m³ bude použito na zpětné ohumusování odkopaných nezpevňovaných ploch. Zbývající množství 50 m³ bude uloženo na deponii na pozemku stavebníka v blízkosti stavby do figury, pro pozdější využití. O využití této zeminy bude stavebníkem vedena evidence.
- Při užívání stavby – tvorba odpadů se předpokládá pouze z čištění komunikací. Odpad bude odvážen na povolenou skládku.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží.
Vzhledem k charakteru a účelu stavby se nenavrhuje.
- b) Ochrana před bludnými proudy.
Vzhledem k charakteru a účelu stavby se nenavrhuje.
- c) Ochrana před technickou seismicitou.
Vzhledem k lokalitě, charakteru a účelu stavby se nenavrhuje.
- d) Ochrana před hlukem.
Vzhledem k charakteru a účelu stavby se nenavrhuje.
- e) Protipovodňová opatření.
Vzhledem k umístění, charakteru a účelu stavby se nenavrhuje.
- f) Ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.
Vzhledem k lokalitě, charakteru a účelu stavby se nenavrhuje.

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

- a) Napojovací místa.
Připojení je potřebné pouze u dešťové kanalizace. Pro postižení všech potřeb odvádění vody z upravených komunikací včetně chodníků je navrženo rozšíření stávající sítě prodloužením anebo rozvětvením stávající sítě včetně zařazení nových šachet. Někde postačí zřízení delší přípojky. Stávající kanalizace je provedena v trasách obou silnic a v menším rozsahu i některých místních komunikací. Napojovací místa nevybočují z koridorů tras řešených komunikací.
- b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.
Připojení prodloužení nebo nových větví nevyžaduje změnu profilů stávající sítě. Nové úseky budou mít nanejvýš stejný stejný připojovací rozměr jako stávající, většinou menší. Stávající kanalizace je provedena z trubních materiálů, u nových částí jsou navrženy rovněž trubní profily. Průměry těchto trubních materiálů jsou v rozmezí DN 200 až DN 600 mm. Stoky staršího provedení jsou z trub betonových, novější z trub plastových (převážně PP)

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

- a) Popis dopravního řešení včetně bezbarierových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.
Lokalita stavby se nachází v zastavěném území osady Nedražice Obec Kostelec, v prostoru hlavní průtahových silnic III/19336 a III/19335 a v prostoru prakticky všech místních komunikací v zástavbě. Páteřní komunikací je zde silnice 19336, s největší intenzitou provozu. Po této silnici je také vedena linka autobusové dopravy. Podstatně méně využívanou je silnice 19335 a na podobné úrovni místní komunikace MK A. Ostatní místní komunikace mají nízkou až velmi nízkou intenzitu provozu. Z hlediska bezpečnosti provozu nemají všechny tyto komunikace žádné opatření, natož opatření bezbariérová, řada z nich nemá ani odpovídající povrch. Předmětem dokumentace a účelem stavby je úprava stávajícího a rozšíření dopravního řešení v osadě včetně zajištění normových úprav komunikací a chodníků včetně bezbariérových opatření.
- b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu.
Předmětem úprav je stávající dopravní infrastruktura, rámcově je navržena také další etapa úprav.
- c) Doprava v klidu.
Je řešena v rámci místních prostorových a pozemkových souvislostí. Navržena jsou menší parkoviště nebo samostatná stání. Celkem se jedná o 23 míst pro vozidla skupiny I.
- d) Pěší a cyklistické stezky.

Předmětem stavby je rozšíření komunikací pro pěší v obci, nikoli ale stezek pro pěší nebo cyklisty. Návrh je koncipován tak, aby bylo možno na toto řešení podle potřeby navázat.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Řešení vegetace není předmětem dokumentace. Možnosti výsadby stromové či keřové vegetace jsou v rámci řešeného území silně omezené, spíše nulové. Na navazujících ostatních plochách je výsadba možná mimo rámec předmětné stavby. Realizace je ponechána na následnou iniciativu obce.

Terénní úpravy technické i základní agrotechnické jsou součástí stavby. Zahrnují konečnou úpravu bezprostředního okolí stavby s návazností na terén stávající při využití přebytečné zeminy ze zemních prací. Dále překrytí zemních úprav orníci získanou ze skryvek na stavbě a osetí travní směsí. Rozsah těchto prací je malý.

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

a) Vliv na životní prostředí.

Hluk - znečišťování v rozsahu vyžadujícím opatření se nepředpokládá.

Emise z dopravy - znečišťování v rozsahu vyžadujícím opatření se nepředpokládá.

Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje – znečišťování v rozsahu vyžadujícím opatření se nepředpokládá.

Nakládání s odpady – jejich tvorba se nepředpokládá, nehodnotí se.

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

Střety se zájmy ochrany přírody a krajiny nejsou v lokalitě známy. Ovlivňování v rozsahu vyžadujícím opatření se nepředpokládá.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.

Stavba se soustavy Natura 2000 nedotýká.

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

Závazné stanovisko nebylo vypracováno.

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.

Stavba bez integrovaného povolení.

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

Všechna OP, která v důsledku realizace stavby v území vzniknou „automaticky“, jsou dána příslušnými zákony a technickými normami. OP nad tento rámec se neuvažují.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva – požadavky nejsou.

B.8 Zásady organizace výstavby

a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

Přístup na staveniště je zajištěn bezprostředně z dotčených komunikací – silnic III/19336 a III/19335 a dále po předmětných místních komunikacích. Na další infrastrukturu není připojování potřebné.

b) Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy.
Viz bod a.

c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.
Stavba se nachází v současně zastavěném území osady, ale zároveň mimo dotyk s jinými nadzemními stavbami a ploch se zájmem přístupu veřejnosti. Zvláštní opatření se nenavrhují. Asanace a demolice nejsou žádné.

Staveniště včetně značného dílu vlastní stavby zasahují do dopravního prostoru prakticky všech stávajících komunikací v osadě, provoz na komunikacích bude všude postižen. Z hlediska zásahu do provozu na komunikacích budou nutná přechodná opatření. Především práce zasahující do dopravního prostoru silnic bude nutno provádět po etapách, v menším rozsahu u komunikací místních. Pro provádění prací bude nutno vypracovat návrh dopravněinženýrských opatření a projednat jej se správci komunikací a Policií ČR DI Tachov.

Potřebné kácení dřevin a odstranění křovin, případně prořezávky zajistí v samostatném režimu stavebník. Rozsah je malý, celkově se jedná o cca 15 ks stromů a 100 m² křovin. Kromě toho je na některých místech potřebné ořezání spodních větví stromů, které postačí pro spřístupnění pracovních míst. Největší podíl odstranění stromů a křovin se týká prostoru komunikace MK E.

d) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.

Rozsah staveniště je vyznačen rámcově v koordinační situaci stavby. Pro zařízení staveniště je možno využít pozemků obce, kterých je v rámci osady více.

Využitelné pozemky obce pro zařízení staveniště (parcelní čísla): 76/1, stp.22, 520/1, 520/14, stp 56, 519/4, 519/1. Většinou se jedná o ostatní plochy. Ostatní plochy budou pro zařízení staveniště využity přednostně.

e) Požadavky na bezbarierové obchozí trasy

Vzhledem k charakteru a umístění stavby lze konstatovat, že tyto nejsou reálné ani nutné a projekt s nimi nepočítá.

f) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.

Lokality pro uložení přebytečné zeminy z odkopávek a skrývky ornice zajistí investor v předstihu před prováděním stavby. Prvořadý předpoklad je ve vzdálenosti do 5 km od vjezdu na staveniště. Další varianty jsou odvoz na recyklační centrum Stříbro (18 km) nebo na skládku odpadů Černošín (30 km). Podstatnou část budou tvořit odkopávky ze zpevňovaných ploch, další z rýh kanalizace. Ornice je pouze malá část z celkových výkopů. Odvoz je nutný po veřejných komunikacích, kudy je veden přístup na staveniště. Přísun zemin se neuvažuje.

Zeminy pro zúrodnění	225 m ³
Odkopávky pro komunikace a plochy	2440 m ³
Vykopávky pro kanalizaci	520 m ³
Zpětné použití výkopku	340 m ³
Odvoz přebytečné zeminy	2440+520-340 = 2620 m ³

3. Celkové vodohospodářské řešení

Návrh řešení spočívá v podchycení povrchových vod ze silnice a místních komunikací, zadržovaných jejich zvýšenou obrubou, v některých místech také z okolního terénu či objektů, hlavně dvorů nemovitostí a ze svodů střešních okapů, z nichž voda vytéká bezprostředně na komunikace. Podchycení bude provedeno uličními vpustěmi bodovými nebo liniovými a jejich přípojkami bude voda odtékat do dešťové kanalizace. Vzhledem k řadě dalších podzemních sítí, které se ve většině tras komunikací vyskytují, nebo naopak nedotaženosti kanalizační sítě bude nutno v některých místech stoky prodloužit nebo provést rozvětvení.

Ing. Rudolf Moses
v Tachově 03/2024

Ing. Václav Říha
V Tuněchodech 03/2024