

Obsah:

1.	Identifikační údaje.....	3
1.1	Stavba.....	3
1.2	Objednatel dokumentace.....	3
1.3	Zhotovitel studie.....	3
2	Zdůvodnění studie.....	3
2.1	Vztah k programu rozvoje sítě PK.....	3
2.2	Účel a cíle studie (předpokládané využití).....	3
2.3	Potřebnost a naléhavost stavby.....	3
3	Stanovení zájmové oblasti.....	4
3.1	Začátek a konec stavby.....	4
3.2	Vymezení území pro hledání reálných variant.....	4
3.3	Vhodná nebo požadovaná průchozí místa.....	4
3.4	Průchodné koridory (členitost území, zástavba, problémová území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny, chráněné oblasti, základní vybavenost území apod.).....	4
4	Výchozí údaje pro návrh variant.....	4
4.1	Kategorie, třída, návrhová kategorie, funkční skupina a typ říčního uspořádání PK.....	4
4.2	Charakteristiky souvisejících a dotčených PK.....	5
4.3	Charakteristiky dotčených drah.....	5
4.4	Návrhové prvky mostů a tunelů, jejich prostorové uspořádání.....	5
4.5	Požadavky na křižovatky a obslužná zařízení (odpočívky, střediska údržby, apod.).....	5
4.6	Dopravně inženýrské údaje (zdroje a cíle dopravy, výhledové intenzity, kapacitní posouzení).....	5
4.7	Výsledky podkladových studií (architektonická, urbanistická, hydrotechnická apod.).....	5
5	Charakteristiky území.....	5
5.1	Členitost území.....	5
5.2	Ložiska nerostů, hornická činnost.....	5
5.3	Geotechnické a inženýrsko geologické údaje.....	5
5.4	Hydrologické a meteorologické charakteristiky.....	5
5.5	Současné a budoucí využití a dopravní a technická infrastruktura (zástavba, ZPF, PUPFL, rekreace, sítě PK, dráhy, důležitá inženýrská vedení apod.).....	5
5.6	Ochranná pásma.....	6
5.7	Chráněná území.....	7
5.8	Citlivost území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny.....	7
6	Základní údaje navržených variant.....	8
6.1	Směrové a výškové řešení tras.....	8
6.2	Šířkové uspořádání.....	8
6.3	Křižovatky.....	8
6.4	Mostní objekty, tunelové objekty.....	8
6.5	Obslužná zařízení.....	8
6.6	Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací.....	9
6.7	Podmiňující předpoklady.....	9
6.8	Bilance základních výměr.....	9
6.9	Zábory půdy.....	9
6.10	ŽP, příroda a krajina.....	9
6.11	Organizace výstavby.....	9
6.12	Průzkumy.....	9
6.13	Náklady.....	10
7	Celkové posouzení.....	10
8	Expertiza.....	10
9	Závěr a zhodnocení.....	10

PŘÍLOHA Č. 1 – SEZNAM POZEMKŮ DOTČENÝCH STAVBOU V1,V2, V3

PŘÍLOHA Č. 2 – ODHAD NÁKLADŮ

1. Identifikační údaje

1.1 Stavba

Název stavby:	III/1783 a III/1784 revitalizace návsi v obci Číčov
Stupeň projektové dokumentace:	Technická studie (TST)
Část dokumentace:	A. Průvodní zpráva
Druh stavby:	Liniová stavba
Odvětví:	Silniční doprava
Místo stavby:	Obec Číčov
Kraj:	Plzeňský kraj
Dotčené katastrální území:	Číčov (okres Plzeň-jih); 623512

1.2 Objednatel dokumentace

Správa a údržba silnic Plzeňského kraje p.o.

Kotěrovská 462/162, 326 00 Plzeň

Zastoupený: Ing. Miroslav Doležal, generální ředitel

IČ: 720 53 119

DIČ: CZ72053119

Telefon: 377 172 403

E-mail: posta@suspk.eu

1.3 Zhotovitel studie

U – PROJEKT DOS s.r.o.

se sídlem Krátká 768, 330 12 Horní Bříza

zastoupena: Ing. Jiřím Ulmanem

zapsaná do obchodního rejstříku u Krajského soudu v Plzni, oddíl C, vložka 31574

IČ: 04349521

DIČ: CZ04349521

Autorizace: Ing. Jiří Ulman, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby (ČKAIT 0202002)

Telefon : 775 901 486

E-mail: ulman.jiri@u-projekt.cz

2 Zdůvodnění studie

2.1 Vztah k programu rozvoje sítě PK

Návrhem úpravy stávajícího průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov v zásadě dojde k rozvoji sítě pozemních komunikací v předmetné lokalitě. Návrh počítá s úpravou stávajících pozemních komunikací, doplněním zejména pěších komunikací.

2.2 Účel a cíle studie (předpokládané využití)

Účelem studie je prověření možnosti úpravy stávajícího průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov. Na základě této studie vzejde rozhodnutí, jakým dalším způsobem budou pokračovat projektové práce dalších stupňů. Cílem studie je najít kolizní místa a rovněž navrhnout optimální řešení organizace dopravy v lokalitě i s ohledem na zklidnění dopravy stávající zatížené komunikace.

Důležitou součástí studie je prověření možnosti doplnění nových chodníků z důvodu zajištění bezpečného pohybu pěších v uličním prostoru.

2.3 Potřebnost a naléhavost stavby

Studie návrhu rekonstrukce průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov klade nejvíce důraz na bezpečnost dopravy a bezbariérové řešení komunikací pro pěši v návaznosti na celkovém zklidnění komunikace.

Stávající nevyhovující kategorie komunikací nezohledňuje bezpečný pohyb všech účastníků provozu.

3 Stanovení zájmové oblasti

3.1 Začátek a konec stavby

Začátek a konec stavby odpovídají rozsahu zadané objednatelům studie. Součástí je úprava napojení stávajících místních komunikací v nezbytné rozsahu.

3.2 Vymezení území pro hledání reálných variant

Předmětem studie je nalezení vhodného řešení úpravy průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov uvnitř intravilánu obce. Šířkově je území vymezeno stávající zástavbou, kterou návrh respektuje. Nicméně stavba samotná zasahuje pozemky nejen ve vlastnictví státu, kraje a obce Číčov, nýbrž rovněž celou řadu pozemků soukromých subjektů.

Pozemky potřebné pro umístění stavby v nezbytně nutném rozsahu jsou součástí přílohy této zprávy.

3.3 Vhodná nebo požadovaná průchozí místa

Viz níže.

3.4 Průchodné koridory (členitost území, zástavba, problémová území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny, chráněné oblasti, základní vybavenost území apod.)

S ohledem pouze na návrh rekonstrukce stávajících komunikací se nepřepokládají větší problémy s ohledem na členitost území či další ochrany. Návrh respektuje stávající zástavbu i stávající dopravní připojení jednotlivých objektů či pozemků.

V rámci plánovaných stavebních úprav dojde nezbytně k nutným úpravám na inženýrských sítích. V rámci rozsahu stavby je nutno s ohledem na úpravy směrového a šířkového uspořádání počítat s přeložkami a úpravami na těchto sítích:

- ČEZ – nutno stávající vzdušné vedení umístit nově do země
- CETIN – nutno počítat s umístěním vzdušného vedení do země, nutná úprava a ochrana rovněž stávajícího podzemního vedení.
- veřejné osvětlení – je nutno počítat s úpravou veřejného osvětlení a řešit jej komplexně s využitím stávajících nově realizovaných úseků
- dešťová kanalizace – je nutno vybudovat dešťovou kanalizaci pro řešení odvodnění komunikace a chodníků. Dešťová kanalizace má zásadní vliv na možnost realizace stavebních úprav a je nutno řešit ji komplexně pro celou lokalitu takovým způsobem, aby byla dostatečně naddimenzována
- ostatní – v rámci stavby je doporučeno vyřešit opravy a úpravy stávajícího vodovodu, kanalizace a jiných vedení v majetku obce v rozsahu, dle aktuálního stavu
- v obou variantách je třeba počítat s přesunem stávajícího pomníku
- varianta č.2. počítá s demolicí stávající nemovitosti na pozemku p.č. 18 v kú Číčov.

Přesný rozsah a technické řešení jednotlivých inženýrských sítí bude rozpracováno v dalším stupni projektové dokumentace.

4 Výchozí údaje pro návrh variant

4.1 Kategorie, třída, návrhová kategorie, funkční skupina a typ říčního uspořádání PK

Kategorie, třída a funkční skupina stávajícího průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 budou i v navrhovaném stavu komunikacemi dvoupruhovými, obousměrnými. Dojde pouze k jejímu vymezení silniční obrubou v celé délce řešeného úseku, což umožní zřízení nových chodníků, alespoň minimálních rozměrů při jedné či druhé straně, částečně oboustranně.

Možnou úpravu mohou doznat vedlejší místní komunikace (MK) III. třídy kategorie C (obslužná MK). Kompletní řešení těchto komunikací by bylo součástí dalších stupňů PD.

4.2 Charakteristiky souvisejících a dotčených PK

Návrh úpravy průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Čičov se dotkne veškerých napojených vedlejších komunikací – místních a účelových komunikací v řešeném úseku.

4.3 Charakteristiky dotčených drah

V rámci návrhu úpravy průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Čičov nedojde ke styku se stávající železniční tratí.

4.4 Návrhové prvky mostů a tunelů, jejich prostorové uspořádání

Součástí řešení nejsou žádné mosty ani tunely.

4.5 Požadavky na křižovatky a obslužná zařízení (odpočívky, střediska údržby, apod.)

V rámci řešení je požadováno pouze úrovněvé křížení pozemních komunikací. V rámci návrhu je navrženo rovněž zřízení manipulačních ploch v prostoru stávajících místních komunikací, které rovněž podléhají úpravě.

4.6 Dopravně inženýrské údaje (zdroje a cíle dopravy, výhledové intenzity, kapacitní posouzení)

Návrh úpravy průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Čičov vychází ze stávajících intenzit dopravy, které by se po provedení úpravy neměly změnit. Možné snížení intenzity dopravy by bylo způsobeno až vybudováním plnohodnotného obchvatu obce Čičov, které se ovšem zatím nepředpokládá.

V roce 2016 proběhlo celostátní sčítání dopravy. Nejbližším měřeným úsekem na silnici III/1783 byl úsek č. 3-5060 v obci Visky. Ze sčítání dopravy vychází tyto hodnoty: součet všech motorových vozidel 1002 voz/24h z toho těžkých motorových vozidel je 296 voz/24h.

4.7 Výsledky podkladových studií (architektonická, urbanistická, hydrotechnická apod.)

Žádná závazná podkladová studie nebyla pro řešené území zpracována.

5 Charakteristiky území

5.1 Členitost území

V řešeném území se jedná o členitý terén a návrh vychází ze stávající polohy průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Čičov. Případné lokální nerovnosti by byly řešeny s ohledem na budoucí možnou etapizaci úpravy komunikace.

5.2 Ložiska nerostů, hornická činnost

Řešené území nespadá do lokality s výskytem ložisek nerostů.

5.3 Geotechnické a inženýrsko geologické údaje

V rámci zpracování studie nebylo zhotoveno geotechnické řešení. V dalším stupni projektové dokumentace je doporučeno provést průzkum stavu stávajících konstrukcí vozovky a podloží. S ohledem na nutnost významných úprav na inženýrských sítích lze očekávat v některých úsecích komunikace nutnost odstranění kompletních stávajících konstrukcí.

5.4 Hydrologické a meteorologické charakteristiky

Nejsou zatím požadovány s ohledem na rozsah stavby.

5.5 Současné a budoucí využití a dopravní a technická infrastruktura (zástavba, ZPF, PUPFL, rekreace, sítě PK, dráhy, důležitá inženýrská vedení apod.)

Návrh úpravy se z větší části nachází na stávajících pozemcích silnice nebo místní komunikace. Stavba s největší pravděpodobností vyvolá trvalé zábory zemědělského půdního fondu (ZPF), nevyvolá zábory půdy určené k plnění funkce lesa (PUPFL).

V řešeném území se nachází podzemní vedení inženýrských sítí (kanalizace, sdělovací a elektrické vedení). V rámci studie se předpokládá výrazný zásah do stávajících vedení. Zásah a kolize s inženýrskými sítěmi bude rozpracován detailněji v dalším stupni PD.

5.6 Ochranná pásma

Níže jsou uvedena ochranná pásma inženýrských sítí.

Elektroenergetika

Ochranná pásma jsou určena zákonem č. 458/ 2000 Sb. "O podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů".

A. Ochranné pásmo nadzemního vedení :

- a) u napětí nad 1kV do 35 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace **7 m** (resp. 10 metrů u zařízení postaveného do 31. 12. 1994, vyjma lesních průseků, kde rozsah ochranného pásma i do uvedeného data činí 7 metrů)
 - pro vodiče s izolací základní **2 m**
 - pro závěsná kabelová vedení **1 m**
- b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně **12 m** (resp. 15 metrů u zařízení postaveného do 31. 12. 1994)
- c) u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně **15 m**
- d) u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně **20 m**
- e) u napětí nad 400 kV **30 m**
- f) u závěsného kabelového vedení 110 kV **2 m**
- g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence **1 m**

B. Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí **1 m** po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí **3 m** po obou stranách krajního kabelu.

Plynárenství

Ochranná pásma plynárenských zařízení určuje zákon č. 458/ 2000 Sb.

Ochranná pásma plynárenství činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce - **1 m** na obě strany od půdorysu
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek - **4 m** na obě strany od půdorysu

Telekomunikační zařízení

Ochranná pásma jsou stanovena zákonem č. 151/ 2000 Sb. „O telekomunikacích a o změně dalších zákonů“.

Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí **1,5 m** po stranách krajního vedení.

Ostatní zařízení

- A. Ochranné pásmo stokové sítě a kanalizační přípojky činí **3 m** na každou stranu od okrajů kanalizační stoky a souvisejícího objektu (dle ČSN 766101).
- B. Trubní odvodňovací a zavlažovací sítě nemají ochranné pásmo stanoveno.
- C. Ochranné pásmo vodovodního potrubí je **2 m** na každou stranu od okraje potrubí (dle ČSN 755401 Navrhování vodovodního potrubí).

Pozemní komunikace

Ochranná pásma jsou stanovena zákonem č. 102/2000 Sb. a Vyhláškou č. 355/ 2000 Sb :

- silnice I. třídy a ostatní místní komunikace I. třídy **50 m**
(měřeno od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu)
- silnice II. nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy **15 m**
(měřeno od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu)

5.7 Chráněná území

V zájmovém území stavby nejsou chráněné oblasti, přírodní rezervace ani přírodní parky.

5.8 Citlivost území z hlediska ŽP a ochrany přírody a krajiny

5.8.1 Ochrana krajiny a přírody

Stavbou nebude v řešeném území negativně ovlivněno životní prostředí.

5.8.2 Hluk

Hluk při stavbě se předpokládá v omezeném rozsahu po dobu výstavby a neměly by být trvalého charakteru. Vzhledem k charakteru stavby bude vliv na veřejné zdraví zanedbatelný.

5.8.3 Emise z dopravy

Vlivy na ovzduší při stavbě (prašnost a emise stavebních strojů atd.) se předpokládají v omezeném rozsahu po dobu výstavby a neměly by být trvalého charakteru. Při dodržování základního pořádku na staveništi je vliv nevýznamný. Emise ze stavebních strojů při výstavbě budou vzhledem k omezenému počtu strojů a jejich časově omezenému nasazení nevýznamné.

Z uvedených skutečností lze celkový vliv na ovzduší a klima jako nevýznamný.

5.8.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Při provozu předmětných komunikací po provedení stavebních úprav se nepředpokládá vznik havarijních situací, které by mohly ovlivnit podzemní nebo povrchové vody. Celkový vliv na vodu předběžně hodnotit jako nevýznamný.

5.8.5 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a užívání stavby

Přímé i související a podrobné požadavky na BOZP ve fázi výstavby, které musí zadavatel a zhotovitelé stavby plnit, jsou stanoveny v platných a aktuálních právních předpisech. Jedná se především o:

- Zákon č. 262/2006 Sb. (zákoník práce) v platném znění,
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek BOZP ve znění zákona č. 362/2007 Sb.,
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na BOZP při práci na staveništích,
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na BOZP na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky

nebo do hloubky,

- Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

- Vyhláška č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby

Výčet povinností účastníků výstavby z hlediska BOZP ve fázi provádění stavby, převážně zhotovitele, má informativní charakter, není vyčerpávajícím seznamem. To znamená, že nezabývá jednotlivé subjekty povinnosti dodržovat i další pravidla, zásady nebo povinnosti, které zde nejsou výslovně uvedeny a které plynou z obecně závazných předpisů.

5.8.6 Nakládání s odpady

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb.

Odpady vzniklé při stavbě je nutno převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech a to buď přímo, nebo prostřednictvím k tomu zřízené právnické osoby, pokud původce sám nemůže odpady využít nebo odstranit v souladu se zákonem o odpadech. Odpady vzniklé v průběhu stavby pochází zejména z demolic stávajících konstrukcí.

V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována tato hierarchie způsobů nakládání s odpady:

- a) předcházení vzniku odpadů,
- b) příprava k opětovnému použití,
- c) recyklace odpadů,
- d) jiné využití odpadů, například energetické využití,
- e) odstranění odpadů.

Od hierarchie způsobů nakládání s odpady je možno se odchýlit, pokud se na základě posuzování životního cyklu celkových dopadů zahrnujícího vznik odpadu a nakládání s ním prokáže, že je to vhodné.

6 Základní údaje navržených variant

V rámci studie průtahu silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov byly do finální podoby dopracovány dvě varianty, které vyplynuly z průběžných projektových prací spojených s místním šetřením.

Varianta č.1 se snaží maximálně respektovat stávající průběh silnice III/1783 a minimalizovat tak zábery sousedních pozemků.

Varianta č.2 je navržena velkoryseji. Tato varianta počítá s demolicí stávající nemovitosti na pozemku p.č. 18 v kú Číčov. Nemovitost je situována v místě malého směrového oblouku. Demolicí stávající nemovitosti bude možné rozšířit stávající komunikaci na normové hodnoty a dojde ke zlepšení rozhledových poměrů v oblouku. Současně bude možné umístit zde autobusový záliv s nástupištěm.

Varianta č.3 je navržena velkoryseji. Tato varianta počítá s demolicí stávající nemovitosti na pozemku p.č. 18 v kú Číčov. Nemovitost je situována v místě malého směrového oblouku. Demolicí stávající nemovitosti bude možné rozšířit stávající komunikaci na normové hodnoty a dojde ke zlepšení rozhledových poměrů v oblouku. Současně bude možné umístit zde autobusový záliv s nástupištěm. Oproti variantě č.2 řeší alternativní umístění autobusových zastávek. Nové umístění zastávek vzešlo z místního šetření se zástupci místní samosprávy.

6.1 Směrové a výškové řešení tras

Směrové i výškové řešení vychází ze stávajícího vedení průtahu silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov. Návrh se jej snaží respektovat, přičemž v nezbytné míře dochází k drobným korekcím zejména směrového vedení. Silnice III/1784 je přeložena do nové stopy, tak aby bylo zajištěno normové křížení se silnicí III/1783. Stávající část silnice III/1783 je navržena jako slepá místní komunikace a bude sloužit jako příjezd ke stávajícím nemovitostem.

K úpravám směrového řešení dochází rovněž u místních komunikací v souvislosti s úpravou jejich připojení na průtah silnic III/1783 a III/1784.

6.2 Šířkové uspořádání

Šířkové uspořádání průtahu silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov i upravovaných místních komunikací je dáno možnostmi, které dovoluje stávající uliční prostor a stávající zástavba pozemních objektů.

Základní šířkové uspořádání silnice III/1783 v průtahu zahrnuje tyto skladebné prvky:

- 2x jízdní pruh š. min. 3,00 m (v úsecích, které nedovolují tuto šířku, je navržen jízdní pruh 2x 2,75 m) v obou variantách jsou místa s lokálním zúžením (viz situace)
- jednostranný chodník základní šířky 1,50 m (s lokálními zúženími min. 0,90 m), případně chodník oboustranný
- zastávkový záliv pro autobusy hromadné dopravy š. min. 3,25 m (případně zastávka v jízdním pruhu š. min. 3,00 m)

Základní šířkové uspořádání silnice III/1784 v průtahu zahrnuje tyto skladebné prvky:

- 2x jízdní pruh š. min. 2,75 m
- jednostranný chodník základní šířky 1,50 m, případně chodník oboustranný

Místní komunikace dvoupruhové obousměrné jsou navrženy v šíři minimálně 5,50 m mezi obrubníky (jízdní pruh 2,75 m). Jednopruhové obousměrné místní komunikace mají šířku min 3,50 m. Chodníky podél místních komunikací navrhovány nejsou.

6.3 Křižovatky

V rámci technického řešení průtahu silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov jsou respektována v maximální míře stávající dopravní připojení a veškeré křižovatky stávající i upravované jsou řešeny jako úrovňové.

6.4 Mostní objekty, tunelové objekty

Součástí návrhu nejsou žádné mosty ani tunely. Součástí návrhu jsou opěrné zdi (viz situace).

6.5 Obslužná zařízení

V rámci samotného průtahu silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov jsou navrhovány autobusové zastávky.

6.6 Nároky na úpravy a přeložky souvisejících pozemních komunikací

Stavební úpravu v rámci širších vazeb je nutno provést i na stávajících místních komunikacích, které navazují na samotný průtah silnic III/1783 a III/1784 obcí Číčov. V dalším stupni projektové dokumentace lze upravit, případně redukovat nezbytné úpravy na těchto místních komunikacích.

6.7 Podmiňující předpoklady

Předpokládané stavební úpravy s ohledem na rozsah prací počítají s úpravou nejbližší dopravní a technické infrastruktury.

Mezi podmiňující předpoklady patří zejména:

- přeložky a úpravy vedení elektro (ČEZ)
- přeložky a úpravy sdělovacích vedení (CETIN)
- úpravy, přeložky a doplnění veřejného osvětlení
- nutná realizace nové dešťové kanalizace pro odvodnění komunikací i chodníků
- přemístění stávajícího pomníku
- demolice stávající nemovitosti na pozemku p.č. 18 v kú Číčov (varianta č.2.)
- získání potřebných pozemků – vyřešení majetkoprávních poměrů

6.8 Bilance základních výměr

Variant 1:

Délka upravovaného úseku průtahu silnice III/1783 činí cca 455 m a silnice III/1784 cca 100 m, délka upravovaných místní komunikací činí 71 m. Plocha nových asfaltových povrchů by v případě výměny v celém rozsahu byla 3,7 tis m² a zámkové pojížděné dlažby (sjezdy, parkovací stání,...) dlažby 1,2 tis m², zámkové nepojížděné dlažby (chodníky) 1,2 tis m². Plochy zatravnovací dlažby 281 m². Plochy nově zatravněných míst více jak 2,9 tis m².

Variant 2:

Délka upravovaného úseku průtahu silnice III/1783 činí cca 450 m a silnice III/1784 cca 100 m, délka upravovaných místní komunikací činí 71 m. Plocha nových asfaltových povrchů by v případě výměny v celém rozsahu byla 4,0 tis. m² a zámkové pojížděné dlažby (sjezdy, parkovací stání,...) dlažby 1,2 tis m², zámkové nepojížděné dlažby (chodníky) 1,3 tis m² (V2). Plochy zatravnovací dlažby 356 m². Plochy nově zatravněných míst více jak 2,9 tis m².

Variant 3:

Délka upravovaného úseku průtahu silnice III/1783 činí 450 m a silnice III/1784 cca 100 m, délka upravovaných místní komunikací činí 71 m. Plocha nových asfaltových povrchů by v případě výměny v celém rozsahu byla 4,0 tis m² a zámkové pojížděné dlažby (sjezdy, parkovací stání,...) dlažby 1,2 tis m², zámkové nepojížděné dlažby (chodníky) 1,4 tis m². Plochy zatravnovací dlažby 216 m². Plochy nově zatravněných míst více jak 2,9 tis m².

6.9 Zábory půdy

Předpokládá se zábor soukromých pozemků, dále pozemků s ochranou zemědělského půdního fondu.

6.10 ŽP, příroda a krajina

Všechny varianty umožňují volnou průchodnost územím. Nejsou uvažována žádná zvláštní opatření na ochranu ŽP přírody a krajiny.

6.11 Organizace výstavby

Realizaci stavby je možno provádět po etapách, za dopravního omezení provozu. S ohledem na rozsah prací a místní podmínky je nutno uvažovat s částmi stavby, kdy bude nutno využít úplné uzavírky. Průběh výstavby závisí na finančních možnostech investora.

6.12 Průzkumy

Pro následnou dokumentaci je vhodné zajistit inženýrskogeologický průzkum, diagnostiku vozovky a monitoring stávající kanalizace.

6.13 Náklady

Odhad nákladů stavby je přílohou této zprávy. Předpokládaná výše nákladů stavby činí cca 34 mil. Kč bez DPH.

Odhadované náklady se mohou měnit v závislosti na zpřesňování dokumentace v dalších stupních a výsledcích předpokládaných průzkumů.

7 Celkové posouzení

Stavební řešení návrhu úpravy průjezdního úseku silnic III/1783 a III/1784 obcí Čičov kladou nejvíce důraz na:

- bezpečnost dopravy,
- bezbariérové řešení komunikací pro pěší (minimální základní šířka chodníku 1,5 m – s lokálními zúženími až na 0,9 m),
- zklidňování dopravy vymezením šířky komunikací osazením silničních obrubníků
- úprava dopravních připojení stávajících místních komunikací do přijatelného tvaru
- úprava autobusových zastávek bez dělicích ostrůvků v samostatných zálivech, případně zastávky v jízdním pruhu

8 Expertiza

Nebyla prováděna žádná expertiza.

9 Závěr a zhodnocení

Zhotovitel studie doporučuje pro další postup projektových prací v dalším stupni projektových prací (DÚR) řešit průtah silnic III/1783 a III/1784 komplexně jako celku s ohledem na nutné úpravy na inženýrských sítích a jejich dostatečné dimenzi jako celku. Posléze je možné realizaci etapizovat v ucelených částech.

V rámci dalšího zpracování je nutno prověřit zejména možnosti získání pozemků soukromých vlastníků nezbytných pro stavbu.