

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

a) **označení stavby,**

Název stavby: CHODNÍK PODÉL SILNICE III/4041
VE VYSOKÝCH STUDNICÍCH
Místo stavby: k.ú. Obec Vysoké Studnice, okres Jihlava
Druh stavby : Novostavba

b) **stavebník nebo objednatel stavby, jeho sídlo nebo místo podnikání,**

Stavebník : Obec Vysoké Studnice
Investor : Obec Vysoké Studnice

c) **projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo nebo místo podnikání, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČ a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji.**

Zpracovatel dokumentace : Ing. Josef Slabý
Stupeň dokumentace: PDPS
Datum zpracování : červen 2017
Zodpovědný projektant : Ing. Josef Slabý

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

ZMĚNA Č.1 - ODVODNĚNÍ ZPEV. PLOCH

Na základě požadavku Povodí Moravy ohledně likvidace dešťových vod byla navržena změna odvodnění navržených zpevněných ploch, která spočívá v nahrazení navržených silničních obrub (v rozsahu uvažované dešťové kanalizace) nátokovými obrubami KerbDrain, které budou na začátku úseku zaústěny do systémové vpustě KerbDrain a následně budou pomocí přípojky zaústěny do zasakovacího zařízení - přípojka a vsak řešen samostatnou projektovou dokumentací. Nátokové obruby v horní části budou provedeny v systému KD305 a ve spodní části, kde jsou navrženy pásové vpustě v provedení KD480. Pásové vpustě budou opatřeny bočním odtokem se zaústěním do nátokových obrub KD480. Na navrženém systému budou osazeny revizní a čistící kusy dle kladečského schématu ve výkresové části změny dokumentace.

a) **stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění,**

Rozsah návrhu chodníku a jeho přejezdů do přilehlých domů popisují výkresy B.2 - Situace stavby (koordinační) - I (1:250) až B.3 - Situace stavby (koordinační) - II (1:250).

Postaven bude chodník podél silnice III/4041, výstavba chodníku bude v zásadě provedena v plošném rozsahu stávajícího uličního prostoru mezi silnicí a přilehlými nemovitostmi, konstrukčně bude navazovat na již realizované úseky chodníků u budovy Obecního úřadu na konci úseku.

Stávající vstupy, vjezdy budou úplně rozebrán resp. odstraněny budou veškeré konstrukce stávajícího zpev.ploch, t. j. beton. obrubníky, beton. dlaždice, podkladní vrstvy z kameniva a t. d.. Rozebrané a odstraněné staré beton. obrubníky a staré beton. dlaždice budou ze staveniště odklizeny resp. odvezeny na skládku.

Šířkové uspořádání opraveného resp. nového chodníku bude stejně jako u stávajícího chodníku - t. j. šířka chodníku (vč. šířky silničního obrubníku) bude od 1,50 m do 2,90 m - viz výkresy B.2 až B.3.

Konstrukční provedení nového chodníku a přejezdů chodníku popisuje výkres C.2 - Vzorové příčné řezy.

Pláně pod podkladními vrstvami chodníku musí být zhutněny na $E_{\text{def},2} = 30$ MPa, pláně pod podkladními vrstvami přejezdů chodníku (vjezdů do přilehlých domů) musí být zhutněny na $E_{\text{def},2} = 45$ MPa.

Okraj vozovky silnice III/4041 tvoří beton. silniční obrubníky ABO vel. 1000 x 150 x 250 mm, v místech přejezdů k domům jsou osazeny beton. obrubníky nájezdové ABO vel. 1000 x 150 x 150 mm, k nim "levé" a "pravé" (LV, PV) beton. obrubníky přechodové ABO vel. 1000 x 150 x 150/250 mm. Na druhé straně chodníku v místech přejezdů k domům budou osazeny beton. silniční obrubníky ABO vel. 1000(500) x 150 x 250 mm, u "travnatých" ploch beton. silniční obrubníky ABO vel. 1000(500) x 100 x 200 mm. Tyto obrubníky budou osazeny do lože a opěry z betonu C 16/20 n XF1.

Převýšení silničních obrubníků nad povrchem vozovky silnice je 120 mm. Převýšení nájezdových obrubníků nad povrchem vozovky silnice je jen 20 mm. Obrubníky chodníkové v místech přejezdů k domům budou osazeny bez převýšení. Obrubníky záhonové u "travnatých" ploch budou osazeny s převýšením = 60 mm nad povrch dlažby chodníku.

Podkladní vrstva pod dlažbu bude provedena ze šterku vel. 8 - 16 mm. Její tloušťka pod dlažbou z beton. dlaždic je navržena = 200 mm, pod dlažbou přejezdů z betonové dlažby je navržena = 250 mm. Tato vrstva musí být zhutněna pod dlažbou z beton. dlaždic alespoň na $E_{\text{def},2} = 50$ MPa, pod dlažbou přejezdů z betonových dlaždic musí být zhutněna alespoň na $E_{\text{def},2} = 80$ MPa.

Chodník bude dlážděn z dlaždic beton. chodníkových (zámková dlažba tl. 60 mm) do 30 mm tl. lože z kamenné drtě vel. 2 - 4 mm. Barva dlaždic šedá světlá ("přírodní"). Přejezdy přes chodníky budou dlážděny z betonových dlaždic (zámková dlažba) tl. 80 mm, také do 40 mm tl. lože z kamenné drtě vel. 2 - 4 mm. Spáry mezi dlažbou budou vyplněny pískem.

Příčný spád povrchů dlažby chodníku a přejezdů přes chodník bude jednostranný 1,0 až 2,0 % směrem k vozovce silnice III/4041. Chodník tedy bude i nadále povrchově odvodněn spolu s vozovkou silnice III/4041. Pouze mezi km 0,000 - 0,100 bude příčný sklon obrácen směrem k nemovitostem, proto zde u každého vstupu a vjezdu bylo navrženo pásové odvodnění se zaústěním do Kerbdrainu.

Řádně opraveny a upraveny musí být k rekonstruovanému chodníku přilehlé "travnaté" plochy i ostatní plochy.

Součástí návrhu je i návrh odvodnění pomocí nově navržených pásových vpustí v chodníku, navržené vpustě budou dopojeny na Kerbdrain pomocí přípojky PP DN150, jejich umístění je zřejmé ze situace.

Součástí návrhu je i uložení chráničky budoucí datové sítě podél navrženého chodníku vlevo při vnějším obrubníku, navržena byla tuhá chránička HDPE D40 v dl. 326 m, uvažováno je rovněž se pěti kusy datových šachtic pro připojení okolních nemovitostí, umístění šachtic bude upřesněno při vlastním provádění stavby investorem. Při křížení navržené chráničky přes místní komunikaci je navržen překop s následnou opravou narušených zpevněných asfaltových ploch dle výkresové dokumentace.

Jelikož se předpokládá i osazení nových silničních obrub, dojde k zásahu do tělesa silnice III/4041. Návrh předpokládá zaříznutí hrany asf.vozovky 30 cm od kraje obruby, odstranění asfaltových vrstev v mocnosti 10cm a po osazení nových silničních obrub bude provedena v šířce 30 cm a mocnosti 10cm obnova asfaltových vrstev dle vzorového příčného řezu. Vzniklé spáry na vozovce budou zality pružnou asfaltovou zálivkou.

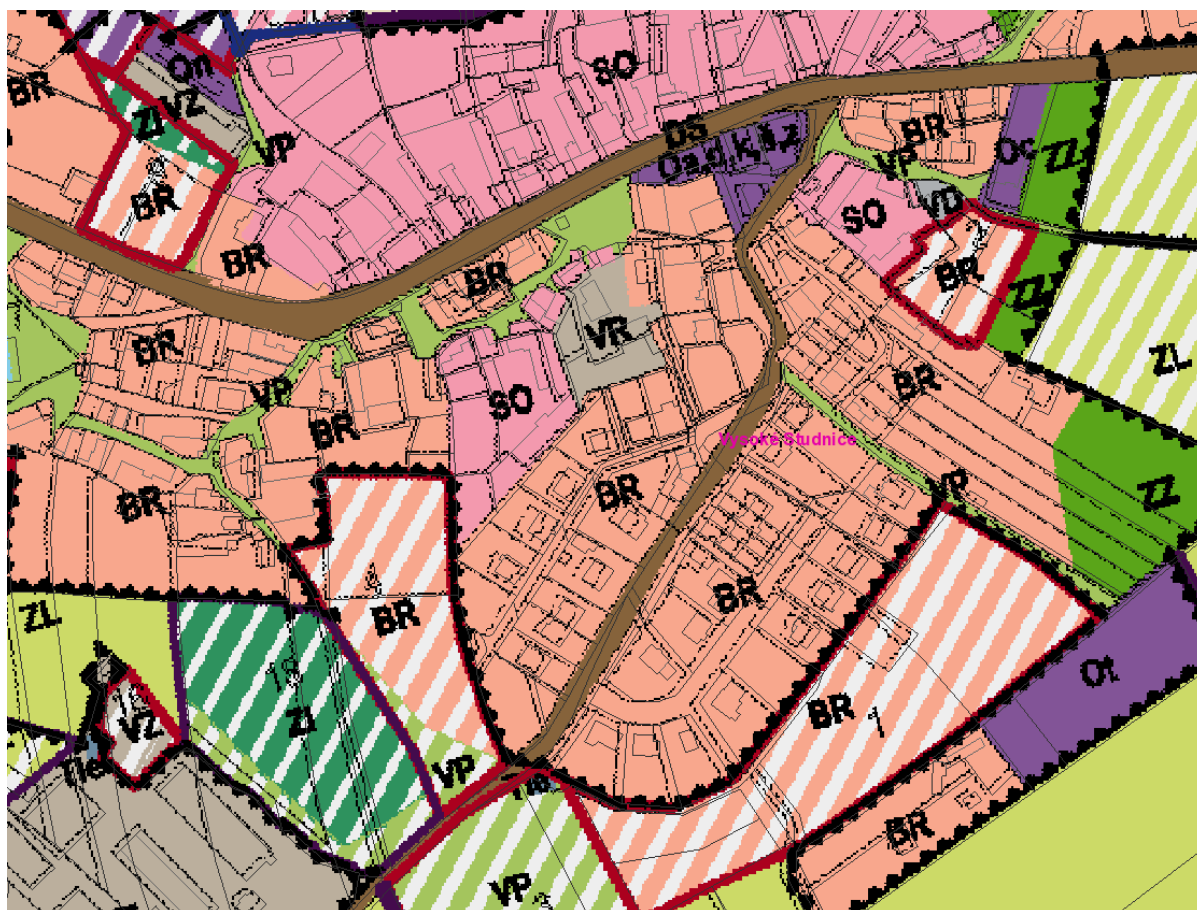
b) předpokládaný průběh stavby zahájení, etapizace a uvádění do provozu, dokončení stavby,

Stavební práce předpokládají odtěžení na úroveň pláň navržených zpevněných ploch, poté bude provedena pokládka konstrukčních vrstev navržených zpevněných ploch včetně osazení nových betonových obrub dle situace a vzorových řezů a následná pokládka finálních povrchů v rozsahu dle situace. Do provozu bude uvedena stavba jako celek, stavba nebude dělena na etapy a bude provedena rovněž jako celek. Po dokončení stavby bude provedena kolaudace na celou stavbu dle této projektové dokumentace.

c) vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán),

Dle územního plánu obce se stavba nachází v zastavěné části obce na ploše značící stávající dopravní plochy, okolní plochy jsou určeny pro bydlení individuální.

Na stavbu bude vydáno stavební povolení speciálním stavebním úřadem pro dopravní stavby.



Obr. Výřez z územního plánu – zájmové plocha

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití,

Dotčené území je v současné době využíváno pro dopravu jak silniční, tak i pěší. Využití ploch se nezmění. Navržené zpevněné plochy chodníků s vjezdy zůstanou v rozsahu stávajícího uličního prostoru, dojde pouze k jejich vymezení podle navržených materiálů včetně bezbariérové provedení.

e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí,

Vliv navržené opravy zpevněných ploch na životní prostředí bude pouze minimální. Na stavbu budou vydána stanoviska orgánů ochrany přírody při odboru životního prostředí a dále orgánu ochrany veřejného zdraví při Krajské hygienické stanici.

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření vztahy na dosavadní využití území, vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území, změny staveb dotčených navrhovanou stavbou.

Dopad stavby na dotčené území lze charakterizovat jako kladný, dojde k výstavbě zpevněných ploch chodníků s vjezdy, které zlepší podmínky pro bezpečný a plynulý pohyb pěších včetně zajištění bezbariérového užívání. Nedojde ke změnám dotčených staveb.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby,

Na stavbu bude vydáno stavební povolení speciálním stavebním pro dopravní stavby.

b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace,

Dle územního plánu obce se stavba nachází v zastavěné části města na ploše značící stávající dopravní plochy

c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady,

Zaměření stávajícího území (S-JTSK, BpV), doplněné o průběhy stávajících podzemních a nadzemních vedení.

Digitalizovaná katastrální mapa k.ú. Vysoké Studnice.

Současně bylo využito výsledků projednávání dokumentace během jejího zpracování a prohlídky budoucího staveniště.

Uvedené mapové podklady jsou v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému BpV - Balt po vyrovnání. Nadzemní i podzemní vedení byla převzata od správců těchto zařízení.

d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje),

Na předmětném úseku byla provedena analýza sčítání dopravy (7.9.2016), analýza je přiložena samostatně.

e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum,

Na stavbu nebyl proveden geologický průzkum.

f) diagnostický průzkum konstrukcí,

Na navrženou stavbu nebyl proveden diagnostický průzkum zpevněných ploch s ohledem na druh stavby.

g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech,

Obec Vysoké Studnice a jeho širší okolí se rozkládá na Českomoravské vrchovině. Přesnější zařazení zájmového území do dalších taxonomických jednotek je uvedeno v následující tabulce sestrojené ve smyslu T. Czudka 1972.

Vyšší geomorfologické jednotky :

Provincie Česká vysočina

Subprovincie Česko-moravská soustava symbol II

Oblast Českomoravská vrchovina symbol IIC

Z hydrologického hlediska je lokalita součástí povodí Černého moře. Spadlé atmosférické srážky infiltrují do podloží nebo v podobě plošného povrchového odtoku stékají ve sklonu terénu směrem centru městyse a dále až do aluviální nivy.

h) klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti),

Klimatické poměry

Zájmové území v k.ú. Vysoké Studnice spadá podle Atlasu podnebí (Syrový et al. 1958) do mírně teplé klimatické oblasti v rámci CR, do okrsku Bg, který je mírně teplý, mírně vlhký s vrchovinovým charakterem počasí. Během roku zde průměrně

spadne 700mm srážek. Průměrná roční teplota se pohybuje kolem 6,5°C. Průměrné měsíční úhrny teplot a srážek jsou uvedeny v následující tabulce:

měsíc		I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
teplota	°C	-4	-2,5	+1,5	5,5	11,5	14,5	16,5	15,5	11,5	6,5	1,5	-2
srážky	mm	50	40	45	55	70	80	90	85	55	55	50	50

Začátek zimního období s průměrnou denní teplotou nižší než 0°C se dostavuje mezi 21.11-1.12. a konec mezi 1.3.-11.3. Průměrné datum prvního mrazového dne je kolem 1.10. Průměrné datum posledního mrazového dne je 11.5. Průměrné maximum sněhové pokrývky je 35cm. Souvislá sněhová pokrývky vydrží podle padesátiletého průměru 50dní.

Charakteristickým rysem podnebí posledních let jsou výrazné až extrémní výkyvy zimního počasí v podobě náhlých oblev vystřídáných silnými vánicemi s tvorbou až metrových závějů. Průměrně v zájmové oblasti sněží 50dní v roce. Obdobně neurovnané poměry počasí panují i v jarních a letních měsících, kdy dlouhotrvající sucha jsou náhle vystřídána přívalovými dešti, které způsobují rozvodnění i menších potoků.

i) *stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně.*

S ohledem na charakter stavby nebyl prováděn tento průzkum.

4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

- způsob číslování a značení,
- určení jednotlivých částí stavby,
- členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory.

Stavba není členěna na jednotlivé stavební objekty. Její dílčí členění pro vlastní provádění je pouze provedení kanalizace do zasakovacího objektu jako samostatného stavebního objektu a chodníku s odvodněním jako finální úpravy povrchu.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

a) *věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků,*

V rámci zpracování projektu nebyly zjištěny související stavby jiných stavebníků.

b) *uvážovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti,*

Průběh výstavby předpokládá odtěžení stávajícího povrchu na navrženou figuru chodníků s vjezdy dle vzorového příčného řezu.

c) *zajištění přístupu na stavbu,*

Přístup na staveniště bude ze silnice II/4041.

d) *dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.*

Pro stavbu nebudou realizovány objížďky ani výluky dopravy. Po dobu výstavby bude dočasně omezen průjezd vozidel po silnici III/4041. Provádění stavebních prací bude za dopravního omezení dle schématu B/4 podle TP66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.),

Po dokončení stavebních prací bude provedena kolaudace navržené stavby a její následné předání zpět do majetku investora v celém rozsahu díla.

b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby.

Navržené zpevněné plochy budou užívány v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání,

Nebude prováděno postupně předávání částí stavby. Stavba bude předána jako celek.

b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby.

Stavba bude předána do užívání jako celek, nebude nutné její užívání před jejím dokončením.