

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Název stavby	:	Místo pro přecházení přes silnici I/14 Rychnov nad Kněžnou - Lipovka
Místo stavby	:	Rychnov nad Kněžnou
Katastrální území	:	Rychnov nad Kněžnou
Kraj	:	Královéhradecký
Okres	:	Rychnov nad Kněžnou
Druh stavby	:	novostavba

1.2. Stavebník (investor)

Název	:	Město Rychnov nad Kněžnou
Adresa	:	Havlíčková 136 516 01 Rychnov nad Kněžnou
IČ	:	00275336
DIČ	:	CZ00275336
Zastoupení	:	Ing. Jan Skořepa – starosta města Miloslav Trejtnar – referent, Odbor správy nemovitostí

1.3 Projektant

Název	:	OPTIMA, spol. s r.o.
Adresa	:	Žižkova 738/IV 566 01 Vysoké Mýto
IČ	:	150 30 709
DIČ	:	CZ15030709
Hlavní inženýr projektu	:	Ing. Aleš Sloup
Zpracovatelé	:	Ing. Aleš Sloup, Zdena Kubíčková

2. Základní údaje o stavbě

2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

V PD je řešen návrh místa pro přecházení přes sil. I/14 v intravilánu obce Lipovka u Rychnova nad Kněžnou a úprava stávajících chodníků s cílem zajištění bezpečného přecházení silnice I/14 chodci. Stávající levostranný chodník ve směru od Solnice bude rozšířen ze stávající š. 1,64-1,70 m na š. 2,64-2,70 m a současně bude upravena zpevněná plocha pro novou autobusovou čekárnu. Místo pro přecházení je navrženo v místě, kde v současné době začíná obousměrná cyklistická stezka ve směru na Solnici. Cyklistická stezka bude uživatelsky zkrácena o dl. 14,0 m ve prospěch chodníku pro chodce k navrženému místu pro přecházení. Poloha místa pro přecházení byla zvolena z důvodu vhodného průběhu začátku cyklistické stezky s nejužší šířkou vozovky sil. I/14, kde cyklistická stezka umožňuje využití pro vystupující chodníkovou plochu. Celková délka úpravy levostranného chodníku je 52,4 m.

U pravostranného chodníku ve směru od Solnice bude provedeno pouze prodloužení stávajícího chodníku k okraji vozovky sil. I/14 od dl. 1,70 m a část stávajícího chodníku bude předlážděna s provedením hmatových úprav místa pro přecházení.

V ose vozovky sil. I/14 je navržen ochranný ostrůvek pro chodce š. 2,0 m a dl. 8,0 m. Místo pro přecházení je navrženo v š. 3,0 m a dělené dl. 4,10 + 4,73 m.

Součástí projektové dokumentace je osvětlení místa pro přecházení. Křížení sil. I/14 vedením veřejného osvětlení ke stožáru VO osvětlujícím místo pro přecházení u spol. MATRIX, a.s. je navrženo zemním protlakem.

Stavbu tvoří 2 stavební objekty:

SO 101 Místo pro přecházení

SO 401 Osvětlení místa pro přecházení

2.2 Předpokládaný průběh stavby

Předpokládané zahájení stavby : 05/2019

Předpokládané dokončení stavby : 06/2019

Etapizace a uvádění do provozu

Vzhledem k malému rozsahu stavby není uvažováno s etapizací stavby a postupným uváděním do provozu. Stavba tvoří jeden stavební celek.

2.3 Vazby na regulační plány, územní plán, příp. územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas vč. plnění jeho podmínek (je-li vydán)

Výstavba místa pro přecházení s ochranným ostrůvkem a úpravou chodníků je v souladu s platným územním plánem.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavba se nachází v zastavěné části obce Lipovka u Rychnova nad Kněžnou. Výstavba místa pro přecházení s ochranným ostrůvkem a úpravou chodníků je navržena na pozemcích, na kterých se již stavby dopravní a technické infrastruktury nacházejí. Území je využito jako

průtah sil. I/14 s oboustrannými chodníky, cyklostezkou a oboustrannými autobusovými zastávkami. Charakter využití se tak provedením stavby nezmění.

Návrh místa pro přecházení a úprava chodníků je navržena na pozemcích s kulturou ostatní plocha v majetku ČR – ŘSD ČR a soukromých firem. Seznam dotčených pozemků stavbou a informace o dotčených pozemcích jsou uvedeny v příl. PD G-1. Záborový elaborát. Dotčené pozemky výstavbou jsou ostatními plochami v k.ú. Lipovka u Rychnova nad Kněžnou.

2.5 Vliv technického řešení stavby na krajinu, zdraví a životní prostředí

Výstavba místa pro přecházení a úprava chodníků je nevýrobní povahy a nemá vliv na zdraví osob a nezhorší životní prostředí v dotčené části Rychnova nad Kněžnou.

Území je využito jako průtah sil. I/14 s oboustrannými chodníky, cyklostezkou a oboustrannými autobusovými zastávkami. Charakter využití se tak provedením stavby nezmění.

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

- vztahy na dosavadní využití území

Výstavbou místa pro přecházení a úpravou chodníků nedojde ke změně využití území.

- vztahy na ostatní plánované stavby

V době zpracování byla projektová dokumentace zpracována se záměrem spol. Invest Company CZ. s.r.o. a s požadavky spol. MATRIX, a.s.

Podél levostranného chodníku ve směru od Solnice se nachází stávající oplocení výrobního areálu spol. Invest Company CZ. s.r.o. Oplocení bude jeho vlastníkem zbouráno a vybudováno oplocení nové, které bude po dohodě s městem posunuto o š. 1,0-1,15 m dovnitř pozemku z důvodu možnosti na rozšíření chodníku s nástupištěm a úpravy zpevněné plochy pro novou autobusovou čekárnu. Výstavba nového oplocení není součástí této PD a bude provedena spol. Invest Company CZ. s.r.o. Spol. MATRIX, a.s. požadovala zachování možnosti krátkodobého parkování vozidel na zpevněné krajnici sil. I/14 před prodejnou spol. MATRIX, a.s. tak jak je využívána v současné době nakupujícími v prodejně.

V trase chodníku se nachází stávající bet. sloup elektrického nadzemního vedení NN spol. ČEZ Distribuce, a.s. Přeložka sloupu bude zajištěna dle dohody s městem spol. Invest Company CZ. s.r.o. společně s požadavky vůči spol. ČEZ Distribuce, a.s. na zvýšený odběr elektrické energie.

Osvětlení místa pro přecházení bylo koordinováno s připravovaným projektem veřejného osvětlení cyklistické stezky v úseku Rychnov nad Kněžnou – Lipovka pro možnost využití společného zemního napájecího vedení VO a použití stejného typu svítidel.

- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Výstavba místa pro přecházení a úprava chodníků nevyvolává žádné změny staveb dotčených navrhovanou stavbou.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

Podkladem pro vypracování dokumentace pro stavební povolení byly tyto podklady a

průzkumy:

- polohopisné a výškopisné zaměření staveniště v souřadném systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv,
- prohlídka staveniště,
- digitální katastrální mapa,
- mapy 1:10000 a 1:50000,
- informace o pozemcích,
- vyjádření správců inženýrských sítí k jejich existenci a k projektové dokumentaci,
- vyjádření dotčených orgánů státní správy,
- jednání s investorem stavby, správci inženýrských sítí a dotčenými orgány státní správy
- fotodokumentace.

Vzhledem k tomu, že se jedná o jednoduchou stavbu, nebyl zpracován geotechnický průzkum.

Poloha podzemních a nadzemních vedení je zakreslena ve všech situacích PD na základě vyjádření všech správců inženýrských sítí. Před započítím zemních prací je nutné zajistit vytýčení polohy podzemních vedení v terénu a případně ověřit jejich polohu ručně kopanými sondami.

4. Členění stavby

4.1 Způsob číslování a značení

Způsob číslování a značení stavebních objektů odpovídá vyhlášce č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb (ze dne 9. dubna 2008).

4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Dle stavebních objektů.

4.3 Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

Stavbu tvoří 2 stavební objekty:

SO 101 Místo pro přecházení

SO 401 Osvětlení místa pro přecházení

5. Podmínky realizace stavby

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V době zpracování byla projektová dokumentace koordinována se záměrem spol. Invest Company CZ. s.r.o.

Podél levostranného chodníku ve směru od Solnice se nachází stávající oplocení výrobního areálu spol. Invest Company CZ. s.r.o. Oplocení bude jeho vlastníkem zbouráno a vybudováno oplocení nové, které bude po dohodě s městem posunuto o š. 1,0-1,15 m dovnitř pozemku z důvodu možnosti na rozšíření chodníku s nástupištem a úpravy zpevněné plochy

pro novou autobusovou čekárnu. Výstavba nového oplocení není součástí této PD a bude provedena spol. Invest Company CZ. s.r.o.

V trase chodníku se nachází stávající bet. sloup elektrického nadzemního vedení NN spol. ČEZ Distribuce, a.s. Přeložka sloupu bude zajištěna dle dohody s městem spol. Invest Company CZ. s.r.o. společně s požadavky vůči spol. ČEZ Distribuce, a.s. na zvýšený odběr elektrické energie.

Osvětlení místa pro přecházení bylo koordinováno s připravovaným projektem veřejného osvětlení cyklistické stezky v úseku Rychnov nad Kněžnou – Lipovka pro možnost využití společného zemního napájecího vedení VO a použití stejného typu svítidel. Stavebníkem osvětlení cyklistické stezky je město Rychnov nad Kněžnou.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Předpokládané zahájení stavby : 05/2019

Předpokládané dokončení stavby : 06/2019

Oba stavební objekty budou realizovány v přímé časové návaznosti. Dobu výstavby je nutné zkrátit na minimum.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště bude zajištěn po silnici I/14 ve směru od Rychnova nad Kněžnou a Silnice a po silnici III/3212 ve směru od centra Lipovky a obce Lokot.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavba nevyžaduje zřízení objížděné trasy, bude prováděna za plného silničního provozu omezeného pouze přechodným dopravním značením. Provoz chodců bude zajištěn po pravostranném chodníku u firmy MATRIX, a.s. ve směru od Solnice. Po dobu výstavby bude na stavbě osazeno přechodné dopravní značení omezující nejvyšší dovolenou rychlost a upozorňující na práce na silnici. Návrh přechodného dopravního značení bude předložen před realizací k odsouhlasení Policii ČR, Policii ČR, dopravnímu inspektorátu v Rychnově nad Kněžnou k odsouhlasení.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců

6.1 Seznam budoucích vlastníků a správců

SO 101 Místo pro přecházení	:	vlastník – město Rychnov nad Kněžnou
	:	správce - město Rychnov nad Kněžnou
SO 401 Osvětlení místa pro přecházení	:	vlastník – město Rychnov nad Kněžnou
	:	správce - město Rychnov nad Kněžnou

6.2 Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Stavební objekt SO 101 bude užíván občany obce Lipovka a širokou veřejností.

Stavební objekt SO 401 bude užíván občany obce Lipovka a širokou veřejností.

7. Předávání části stavby do užívání

7.1 Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání

Vzhledem k malému rozsahu stavby se nepředpokládá postupné předávání úseků stavby do užívání. Stavba bude předána do užívání jako celek.

7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Nejsou.

8. Souhrnný technický popis stavby

8.1 Souhrnný technický popis

Stavba je vyvolána požadavkem investora, města Rychnov nad Kněžnou, na zajištění bezpečného přecházení sil. I/14 v místní části Lipovka.

8.2 Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1 SO 101 Místo pro přecházení

Ve stavebním objektu je řešen návrh místa pro přecházení přes sil. I/14 v intravilánu obce Lipovka u Rychnova nad Kněžnou a úprava stávajících chodníků s cílem zajištění bezpečného přecházení silnice I/14 chodci. Stávající levostranný chodník ve směru od Solnice bude rozšířen ze stávající š. 1,64-1,70 m na š. 2,64-2,70 m a současně bude upravena zpevněná plocha pro novou autobusovou čekárnu. Místo pro přecházení je navrženo v místě, kde v současné době začíná obousměrná cyklistická stezka ve směru na Solnici. Cyklistická stezka bude uživatelsky zkrácena o dl. 14,0 m ve prospěch chodníku pro chodce k navrženému místu pro přecházení. Poloha místa pro přecházení byla zvolena z důvodu vhodného průběhu začátku cyklistické stezky s nejužší šířkou vozovky sil. I/14, kde cyklistická stezka umožňuje využití pro vystupující chodníkovou plochu. Celková délka úpravy levostranného chodníku je 52,4 m.

U pravostranného chodníku ve směru od Solnice bude provedeno pouze prodloužení stávajícího chodníku k okraji vozovky sil. I/14 od dl. 1,70 m a část stávajícího chodníku bude předlážděna s provedením hmatových úprav místa pro přecházení.

V ose vozovky sil. I/14 je navržen ochranný ostrůvek pro chodce š. 2,0 m a dl. 8,0 m. Místo pro přecházení je navrženo v š. 3,0 m a dělené dl. 4,10 + 4,73 m.

Chodníky budou od vozovky silnice odděleny polohově a výškově bet. chodníkovým obrubníkem ABO 2-15 osazeným do bet. lože s boční opěrou. Chodníkové obrubníky budou osazeny nad přilehlým okrajem vozovky se základní výškou podstupnice (podsázky) +0,12 m. V místě pro přecházení je na chodnících a ochranném ostrůvku pro chodce navržen snížený bet. chodníkový obrubník na výšku max. +0,02 m nad přilehlým okrajem vozovky silnice. Vnější okraj chodníků bude ohraničen podezdívkou stávajícího oplocení a v úsecích bez podezdívky bet. záhonovým obrubníkem ABZ 10/95 osazeným do bet. lože s boční opěrou.

Nástupní hrana autobusové zastávky bude od vozovky silnice oddělena polohově a výškově bet. chodníkovým obrubníkem ABO 1-15 osazeným do bet. lože s boční opěrou. Nástupištní obrubníky budou osazeny nad přilehlým okrajem vozovky výškou nástupní hrany

(podsázky) +0,20 m.

Ochranný ostrůvek bude od vozovky sil. I/14 oddělen polohově a výškově bet. chodníkovým obrubníkem ABO 1-15 osazeným do bet. lože s boční opěrou s výškou +0,20 m nad přilehlým okrajem vozovky.

Podélné sklony nivelety chodníku se pohybují v rozmezí hodnot 0,25-1,41%. Příčný sklon vozovky komunikací v místě pro přecházení je střešovitý o velikosti 2,35-5,54%. Chodníky je navržen v jednostranném příčném sklonu max. 2,0% směrem do vozovky sil. I/14. Šířka chodníku se u levostranného chodníku ve směru od Solnice pohybuje v rozmezí 2,64-4,58 m a u pravostranného chodníku v rozmezí 2,12-3,98 m.

Část levostranného chodníku ve směru od Solnice slouží současně jako nástupiště stávající autobusové zastávky. Na délku nástupní hrany 12,0 m bude podstupnice (podsázka) chodníkového obrubníku zvýšena na výšku nástupní hrany +0,20 m nad přilehlým okrajem vozovky. S výškou podstupnice (podsázky) +0,20 m nad přilehlým okrajem vozovky je navržena i navazující část chodníku na nástupní hranu v dl. 18,6 m ve směru na Solnici. Přejed z této výšky podstupnice +0,20 m na výšku +0,12 m je oboustranně navržen rampovou částí chodníku v dl. 2,0 m.

Návrh konstrukce chodníků a zpevněné plochy ploch pro autobusovou čekárnu je proveden dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Navržena je následující skladba:

Skladba konstrukce chodníků a zpevněných ploch - D2-D-1-CH-PIII - skladba A

- betonová zámková dlažba	DL I	60 mm	ČSN 73 6131-1
- lože z drti 2-5 mm	L	30 mm	ČSN 73 6131-1
- štěrkodrt'	ŠD _A	150-170 mm 50 MPa	ČSN 73 6126-1
celkem		240-260 mm 30 MPa – min. na zemní pláni	

Skladba konstrukce chodníku - skladba B (předláždění chodníku u spol. MATRIX,a.s.)

- betonová zámková dlažba	DL I	60 mm	ČSN 73 6131-1
- lože z drti 2-5 mm	L	30 mm	ČSN 73 6131-1
- štěrkodrt' – vyrovnání podkladu	ŠD _A	50 mm 50 MPa	ČSN 73 6126-1
celkem		140 mm 30 MPa – min. na zemní pláni	

Skladba k-ce opravy vozovky sil. I/14 - skladba C (podél obrub,vodícího proužku apod.)

- asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11+	50 mm	ČSN EN 13108-1
- postřik spoj. modif.kat.asf. emulzí	EKM	0,3 kg/m ²	ČSN 73 6129
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
celkem		100 mm	

Kryt chodníků z bet. zámkové dlažby nenavržen z bet. zámkové dlažby tl. 60 mm v barvě přírodní (šedé). Hmatové úpravy jsou navrženy z bet. zámkové dlažby s reliéfním povrchem (slepecká dlažba) tl. 60 mm v barvě červené. Bezpečnostní odstup od nástupní hrany autobusové zastávky je navržen z bet. zámkové dlažby tl. 60 mm hladké v barvě červené.

V rozsahu osazovaných bet. chodníkových obrubníků, bet. vodícího proužku a dvojřádku z drobné kamenné dlažby a podél odvodňovacího žlabu je navržena oprava stávající vozovky sil. I/14 v š. 0,30 m se zalitím styčné spáry modifikovanou asfaltovou zálivkou, pro případ, že se při vytrhávání stávajících obrubníků nepodaří zachovat stávající okraj vozovky bez poškození. Preferována bude oprava vozovky po přesném oříznutí vozovky a přisazení obrubníku, vodícího proužku nebo dvojřádku z dlažby a pouze zalití styčné spáry modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Odvodnění vozovky sil. I/14 je zajištěno v řešeném úseku střechovitým příčným sklonem v hodnotě 2,35-5,54% směrem ke zvýšeným bet. chodníkovým obrubníkům. Podél obrubníků je dešťová voda z povrchu vozovky a chodníků odváděna ke 4 stávajícím bodovým uličním vpustem. Podélný sklon nivelety sil. I/14 je v řešeném úseku v rozmezí 0,31-0,92%. Podélný sklon okraje vozovky u stávajícího chodníkového obrubníku levostranného chodníku ve směru od Solnice na autobusové zastávce je 0,25-0,26%. V tomto úseku od obrubníku dešťová voda neodtéká. Pro zajištění odvodnění tohoto okraje vozovky v autobusovém zálivu je v části úseku navržen v dl. 3,0 m bet. vodící proužek ABK 20-25 (250x500x100 mm) – bet. přídlažba plní funkci odvodňovacího proužku v š. 0,25 m. Vodící proužek bude osazen do bet. lože z bet. tř. C20/25n. Na vodící proužek budou navazovat 2 úseky bet. odvodňovacích žlabů ukončených vtokovou vpustí s kanalizační přípojkou napojenou do stávající kanalizace. Odvodňovací žlaby jsou navrženy se sv. šířkou min. 150 mm se spádovým dnem ve sklonu 0,5%, s litinovou osazovací hranou a s litinovým krycím roštěm pro tř. zat. D400. Žlaby jsou navrženy v dl. 19,5 a 8,5 m. Podél odvodňovacích žlabů je navržen dvojřádek z drobné dlažební kostky rozměru 100/100/100 mm. Dvojřádek bude osazen do lože z betonu tř. C20/25n. Kanalizační přípojky od vtokových vpustí odvodňovacích žlabů jsou navrženy z korugovaných trub PVC DN150 SN8. Kanalizační přípojky dl. 1,50 m budou pro zvýšení jejich ochrany obetonovány.

Na konci vjezdového klínu pravostranné autobusové zastávky ve směru od Solnice je u stávajícího bet. chodníkového obrubníku na vozovce nedostatečně odvodněné místo. Z tohoto důvodu je v tomto místě navržen krátký bet. odvodňovací žlab stejného typu jako u protějšího autobusového zálivu. Odvodňovací žlab je navržen se sv. šířkou 200 mm a konstantní hloubkou 200 mm. Žlab s litinovou osazovací hranou dl. 2,0 m bude ukončen vtokovou vpustí a bude osazen litinovým krycím roštěm pro tř. zat. D400. Kanalizační přípojka z PVC DN 150 SN8 dl. 10,0 m bude vyústěna do původního silničního příkopu, kde jsou v současné době na části plochy okrasné valounky.

Podél pravostranného chodníku ve směru ze Solnice se nachází odvodňovací rigol ve tvaru písmene „V“ z dvou řad bet. předlažby. Rigolem je dešťová voda odváděna do uliční vpusti v křižovatce sil. I/14 a sil. III/3212.

Odvodnění chodníků a ochranného ostrůvku pro chodce je zajištěno jejich příčným a podélným sklonem. Příčný sklon chodníků je navržen jednostranný v hodnotě max. 2,0% směrem do vozovky sil. I/14.

8.2.2 SO 401 Osvětlení místa pro přecházení

Ve stavebním objektu je řešeno osvětlení navrhovaného místa pro přecházení. Návrh osvětlení místa pro přecházení byl koordinován s připravovaným projektem veřejného osvětlení cyklistické stezky v úseku Rychnov nad Kněžnou – Lipovka pro možnost využití společného zemního napájecího vedení VO a použití stejného typu svítidel. Návrh osvětlení místa pro přecházení je zpracován i s osazením vlastního připojovacího rozvaděče a vybudování nové elektrické přípojky NN spol. ČEZ Distribuce, a.s. pro případ, že osvětlení cyklistické stezky nebude realizováno.

Napájecí bod

Napájecím bodem je nově osazený pilíř s elektroměrovou rozvodnicí a rozvodnicí veřejného osvětlení typu RVO S 1 / NKP 7P – DCK Holoubkov, skříň v provedení vedle sebe. Jistič před elektroměrem 20B / 3, 20 A.

Napájení elektroměrové rozvodnice bude provedeno dle požadavku ČEZ Distribuce, a.s.

Měření odběru

V elektroměrové rozvodnici RE , jistič před elektroměrem 20 B / 3 , 20 A. Měření přímé, jednosazbové.

Central STOP

V rozvodnici veřejného osvětlení RVO.

Technické řešení

Nově osazené osvětlovací stožáry OS1, OS 2 budou napájeny z nově osazené rozvodnice RVO kabelem CYKY J 5 x 10 mm², který bude uložen v zemi, v kabelové chráničce KF 09 063. Přechod přes komunikaci bude proveden protlakem.

Osvětlovací stožáry budou osazeny v chodníku minimálně 0,5 m od obruby komunikace.

Paralelně s napájecím kabelem bude do země položen zemnicí pásek FeZn 30 x 4 mm.

Zemní odpor $R_z = 5 \text{ ohmů}$.

Světelné body OS1, OS 2 :

- Osvětlovací stožár třístupňový, bezpaticový typ PB 6 – 133 / 108 / 89 mm, žárový zinek, v = 6 m nad zemí
- Výložník PD 1 – 2000 / 89, L = 2m, žárový zinek
- Typ svítidla : PHILIPS LUMA LED , BGP 621 T25 DPR1 / 61 W / 8776 lm
- Stožárová svorkovnice : SR 581-27 Z/Cu

Osvětlovací stožáry budou osazeny do novodurové trubky, která bude vyvedena cca 100 mm nad úroveň terénu.

Přechod stožáru ze země bude chráněn ochrannou manžetou cca 30 cm nad terén a 30 cm pod terén.

Ovládání osvětlení

Ovládání veřejného osvětlení je možné pomocí soumrakového spínače nebo spínacími hodinami nebo impulsem HDO , dle nastavení v rozvodnici RVO.

Kabelové vedení

Napájení světelných bodů je provedeno kabelem CYKY J 5 x 10 mm² dle situačního schématu. Kabely budou ukládány přímo do země, do pískového lože resp. kabelových chrániček KF 09 063. Hloubka uložení ve volném terénu je 70 cm, v chodníku 35 cm. Při křížování komunikace a vjezdů je hloubka uložení 100 cm, a kabel je uložen v ochranných žlabech. Uložení kabelu bude provedeno dle ČSN 33 2000-5-52 ed.2. Křížování a souběh s ostatním zařízením bude respektovat minimální vzdálenost dle ČSN 73 6005. Nad kabelem bude uložena výstražná folie.

Křížení sil. I/14 vedením veřejného osvětlení ke stožáru VO osvětlujícím místo pro přecházení u spol. MATRIX, a.s. je navrženo zemním protlakem.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Staveniště bylo geodeticky polohopisně a výškopisně zaměřeno v souřadnicovém systému S-JTSK a ve výškovém systému Balt po vyrovnání. Do zpracovaného mapového podkladu pro měř. 1:500 byl proveden návrh stavby.

Vzhledem k jednoduchosti stavby nebyl proveden geotechnický průzkum stavby. Investorovi stavby nejsou známy geologické poměry, které by bránily navrženému technickému řešení stavby. V návrhu jsou využity zkušenosti z jiných obdobných staveb v Rychnově nad Kněžnou.

10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

10.1 Rozsah dotčení

Stavbou budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Stavbou nejsou dotčena chráněná území, zátopová území, kulturní památky ani památkové rezervace ani památkové zóny.

Ochranné pásmo podzemního el. vedení po obou stranách krajního kabelu činí

- a) do 110 kV včetně a vedení zabezpečovací techniky je 1,0 m
- b) nad 110 kV – 3 m

Ochranné pásmo plynárenských zařízení je prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřený kolmo na obrys a je určený k zajištění jeho spolehlivého provozu. Tato ochranná pásma činí

- a) u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně 4 m
- b) u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm včetně 8 m
- c) u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm včetně 12 m
- d) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce 1 m
- e) u technologických objektů 4 m

Ochranné pásmo vodovodního potrubí je prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu potrubí měřeno kolmo na obrys po obou stranách potrubí a činí 2 m.

Silniční ochranné pásmo je prostor mimo souvisle zastavěné území obce ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m ve vzdálenosti od osy vozovky či přilehlého jízdního pruhu stanovený podle kategorie a třídy dotčené pozemní komunikace takto

- a) 100 m u dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací
- b) 50 m u ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- c) 15 m u silnic II. třídy, III. třídy a místních komunikací II. třídy
- d) 0 m u místních komunikací III. a IV. třídy a účelových komunikací

Drážní ochranné pásmo je prostor v souvisle i mimo souvisle zastavěné území obce ohraničený svislými plochami vedenými ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje.

10.2 Podmínky pro zásah

Podmínky pro zásah do ochranných pásem inženýrských sítí jsou uvedeny ve vyjádřeních jednotlivých správců sítí. Jejich vyjádření jsou součástí dokladové části projektové dokumentace.

10.3 Způsob ochrany nebo úprav

Na základě vydaných vyjádření správců inženýrských sítí k existenci podzemních a nadzemních vedení není v projektové dokumentaci uvažováno s úpravou nebo přeložkou těchto vedení. Stavbou nedojde ke snížení krytí stávajících podzemních vedení.

10.4 Vliv na stavebně technické řešení stavby

Návrh stavby nekoliduje s trasami stávajících inženýrských sítí.