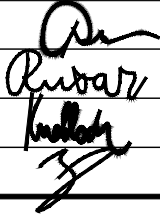



B

Souřadnicový systém: S - JTSK  
Výškový systém: Bpv

Hlavní inženýr projektu:	Ing. Jaromír RUŠAR		 Slavičkova 1a, 638 00 Brno Tel.: 545 222 037 E-mail: info@rusar.cz	
Zodpovědný projektant:	Ing. Květoslav RUŠAR			
Vypracoval:	Ing. Tomáš KNOBLOCH			
Kontroloval:	Ing. Radoslav HOLÝ			
Kraj:	Jihomoravský kraj	Datum:	10 / 2024	
Zadavatel:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.	Formát:	A4	
Název akce:	Bílovice n. S. - svah	Měřítko:		
		Účel:	PDPS	
		Čís.zakáz.:	52 - 2024	
		Archivní čís.:	-	
Název přílohy:	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		Čís.soupravy:	Čís. přílohy: B

## **BÍLOVICE N. S. - SVAH**

PDPS

# **B – SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

*Zpracováno podle vyhl. č. 227/2024 Sb., příloha 1.*

### **OBSAH:**

1. CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY	2
2. URBANISTICKÉ A ZÁKLADNÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ URBANISMUS	6
3. ZÁKLADNÍ STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ	6
4. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	11
5. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	11
6. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	11
7. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	12
8. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	12
9. OCHRANA OBYVATELSTVA	12
10. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	13

## 1. CELKOVÝ POPIS ÚZEMÍ A STAVBY

- a) Základní popis stavby; u změny staveb údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené komunikaci, údaje o dotčené dráze nebo objektu - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Stavba řeší havarijní stav silnice II/383 v obci Bílovice nad Svitavou na ulici Tyršova ve staničení cca km 5,8 (provozní) či 1,5 (úsekové). Vlivem dlouhodobých dešťů došlo k podmáčení silničního svahu a následně k proudové deformaci celého svahu v šířce cca 15 m. Následně došlo k utržení krajnice silnice II/383. Z bezpečnostního důvodu byl zastaven veškerý provoz na tomto úseku silnice. Auta mají vyznačenou objízdnou trasu.

Na stavbu byl pozván geolog, který provedl inženýrsko-geologické posouzení vč. tří geologických vrtů. Na základě tohoto posouzení projektant navrhl sanaci sesuvu pomocí záporové stěny. Ta se bude vytvářet ze svislých mikrozápor a šikmých zemních kotev. Výsledkem bude zúžená silnice na jeden jízdní pruh. Prostor záporového pažení bude ochráněn betonovým svodidlem. Pod svodidlem bude z podkladního betonu vytvořena zvýšená obruba bránící dešťové vodě v podmáčení oblasti sesuvu. Samotný sesuv bude v patě sesuvu stabilizován zdí z gabionů se žlabem odvádějícím vodu ze svahu do systémů stávajících povrchových svodů.

Po dokončení této sanace bude tento úsek silnice II/383 zprovozněn. Toto provizorní zajištění bude jen na dobu nezbytnou pro vypracování a schválení projektu opěrné stěny, tj. na cca 1½ roku.

- b) Charakteristika území a stavebního pozemku, dosavadní využití a zastavěnost území, v případě vodních děl popis povodí, stávající soustavy vodních děl a propojení s dalšími vodními díly, poloha vzhledem k poddolovanému území, charakteristika horninového prostředí včetně hydrogeologických poměrů, poloha vzhledem k záplavovému území, řešení ochrany před povodní, způsob zajištění bezpečnosti vodního díla při povodních apod.

Na stavebních pozemcích stojí stávající silniční komunikace a silniční svah. Využití pozemků je pro silniční dopravu a trvalý travní porost. Pozemky stavby leží v zastavěné části obce. Jedná se o intravilán. V okolí stavby se nachází trvalé travní porosty, ostatní plocha. V blízkosti stavby jsou i pozemky zastavěné.

V území je dlouhodobě evidován uklidněný svahový sesuv přírodního původu (list 24-41-16). Území není poddolované. Horninové prostředí neobsahuje podzemní vody, plyny a neobnovitelné přírodní zdroje. Hydrogeologických poměrů jsou dány spádem terénu.

Vlastní lokalita se nachází ve výrazně členitém a svažitém terénu, ve sklonu do údolní nivy řeky Svitavy. Svrchní horizont je v zájmovém prostoru posuzovaného sesuvu zastoupen v převážné většině svahovými hlínami, kdy se jedná o prachovito-jílovité až jílovito-písčité zeminy deluviálního původu prohnětené svahovými fosilními pohyby a soliflukcí s přetransportovanými polohami sprašových hlín a eluvia podložních hornin místy pravděpodobně s reliktními polohami hlinito-písčitých a štěrkopísčitých zemin. Ve svrchním horizontu o minimální mocnosti cca 5-6 metrů se jedná o soudržné zeminy, kdy stupeň konzistence těchto zemin je výrazně závislý na jejich vlhkosti. Předkvartérní podloží je v zájmovém prostoru tvořeno horninami proterozoika - granodiority v proměnlivém stupni zvětrání.

Záplavové území se nachází daleko. Ochrana stavby před povodní není z tohoto důvodu nutná.

c) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a územními opatřeními nebo s cíli a úkoly územního plánování, a s požadavky na ochranu kulturně historických, architektonických, archeologických a urbanistických hodnot v území.

Platná územně plánovací dokumentace obce Bílovice nad Svitavou byla schválena s účinností od 14. 6. 2022. Dotčená komunikace je v územním plánu vedena jako plocha silniční dopravy. Způsob využití pozemků je v katastru nemovitostí uveden jako silnice.

Majitelem dotčeného pozemku silnice je Jihomoravský kraj. Okolní dotčené pozemky jsou v majetku obce. Ty budou využity jen k dočasnému záboru pro provedení stavby.

d) Výčet a závěry průzkumů

Byl proveden IGP průzkum. Jeho závěrem je doporučení pro sanaci sesuvu.

Jelikož se jedná o sesuv poměrně mohutný a potenciálně vysoce nebezpečný je nezbytná jeho stabilizace. K zastavení svahových deformací doporučujeme v tomto případě použít sanační postupy řízené tzv. observační metodu, kdy mezi jednotlivými sanačními zásahy bude možno sesuv monitorovat a dle potřeby provádět nezbytné zajištění postupně.

Rámcově jsou navržena tato opatření:

- Zamezit dotace vody do tělesa sesuvu a provést odvodnění, resp. úpravu odtokových poměrů
- Provést trvalé statické zajištění sesuvu jehož součástí by mělo být především stabilizace svahu a především pak paty svahu
- V průběhu všech sanačních zásahů musí probíhat pravidelný geotechnický monitoring, na jehož základě se bude rozhodovat o dalším postupu.
- Sanační práce musí probíhat dle zpracovaného projektu

e) Informace o nutnosti povolení výjimky z požadavků na výstavbu

Nejsou nutné výjimky z požadavků na výstavbu.

f) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika území, včetně ložisek a prognózních zdrojů nerostů a zdrojů podzemních vod, údaje o odtokových poměrech, poloze vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Popsáno v kap. 1.b).

g) Stávající ochrana území a staveb podle jiných právních předpisů, včetně rozsahu omezení a podmínek pro ochranu

Památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, záplavové území apod. nejsou v místě stavby lokalizována. Stávající ochranná a bezpečnostní pásma se týkají jen ochranného pásma II. třídy a ochranná pásma inženýrských sítí. Rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví vyjádření správců dotčených sítí, silnic a dráhy. V místě stavby se nachází kabely firmy CETIN, veřejného osvětlení obce a dešťová kanalizace obce.

Telekomunikační sítě jsou chráněny ochranným pásmem dle zákona 127/2005 Sb. §102. U staveb pod úrovní terénu je nutno dodržet ochranné pásmo 1,0 m.

Ochranná pásma silnic, dálnic a místních komunikací jsou popsána zákonem č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace; mimo souvislé zastavění obcí. Rozumí se tím prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti 100 m / resp. 50 m / resp. 15 m od osy nebo přilehlého jízdního pásu - pro dálnice / silnice I. třídy a místní komunikace I. tř. / silnice II. a III. tř. a místní komunikace II. tř.

V této zájmové oblasti nutno dodržovat zásady obecné ochrany vod podle §17, §18 zákona o vodách č. 254/2001 Sb.

V průběhu stavby budou dodržovány podmínky dané příslušným odborem ŽP.

Národní kulturní památky a jejich soubory nebudou stavbou dotčeny.

Kopie plného znění všech vyjádření a dokladů zde uvedených i neuvedených vztahujících se k této stavbě jsou přiloženy v samostatné příloze „doklady“ a tímto tvoří nedílnou součást projektové dokumentace. Zhotovitel a všichni zúčastnění realizace jsou povinni se s nimi seznámit a řídit se jimi.

*h) Vliv staveb na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv staveb na odtokové poměry v území, požadavky na asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin*

Oprava budou mít pozitivní vliv na okolní stavby a pozemky. Odtokové poměry na území stavby se zlepší. Ochrana okolí stavby bude zajištěna stavbou opěrné gabionové zdi a žlabem.

Nejsou požadovány asanace nebo odstraňování staveb.

Kácení dřevin, a to i obvodu nad 80 cm, bude nezbytně nutné v rozsahu sesuvu půdy. Tyto stromy mají potrhane kořeny a jsou většinou vyvrácené.

*i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa*

Na stavbě se vyskytují pozemky pod ochranou zemědělského půdního fondu (dále jen ZPF). Maximální dočasné zábory ZPF budou cca 1000 m<sup>2</sup>. Trvalé zábory ZPF nebudou. Nedojde k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa.

*j) Navrhovaná a vznikající ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů, včetně seznamu pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých ochranné nebo bezpečnostní pásmo vznikne, bezpečnostní vzdálenost muničního skladiště s rizikem střepinového účinku určena podle jiného právního předpisu*

Na stavbě se nenavrhují vznik nových ochranných a bezpečnostních pásem.

*k) Požadavky na monitoring a sledování přetvoření*

Na stavbě se nenavrhují sledování přetvoření nebo monitoring.

*l) Navrhované parametry záměru podle jednotlivých druhů staveb*

Kategorie:	MO 7,5/6,5/50
Návrhová rychlost:	50 km/h
Šířkové uspořádání:	směrově nerozdělená silnice, 2 pruhy
Délka hlavní trasy:	60 m
Dopravní kapacity:	10 tis. voz/den

Sčítání dopravy 2020: SV 4785 voz/den, TNV 158 voz/den

Technologie a zařízení: -

m) Informace o vydaných rozhodnutích o souhlasu s odchylným řešením oproti řešení vyplývajícím z právních předpisů a technických norem nebo technických dokumentů, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Neobsazeno.

n) Limitní bilance staveb

Potřeby a spotřeby médií a hmot: Silnice a stěna nemají potřeby a spotřeby médií a hmot.

Hospodaření se srážkovou vodou: Srážková voda bude povrchově svedena do stávajících příkopů, a tak bude odváděna do dešťové kanalizace.

Celkové produkované množství, druhy a kategorie odpadů a emisí: silnice neprodukují odpady.

Bilance vodní nádrže, zajištění minimálního zůstatkového průtoku, definování neškodného odtoku, stanovení kapacity koryt, definování požadavků na zásobování vodou, množství odpadních vod apod.,: Nejsou předmětem tohoto projektu.

o) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nejsou kladeny žádné požadavky na kapacity těchto vedení a sítí.

p) Základní předpoklady výstavby

Časové údaje o realizaci staveb: Realizace bude provedena do 1,5 měsíce.

Členění na etapy: Stavba nebude členěna na etapy.

Věcné a časové vazby staveb: Vazby na jiné stavby nejsou.

Podmiňující, vyvolané a související investice: Další investice bude následná stavba definitivní opěrné zdi podél silničního svahu v délce cca 200 m. Ta bude v roce 2025 vyprojektována a nejpozději v roce 2026 realizována.

q) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Dopředu nelze stanovit potřebu předčasného užívání stavby. Ale je pravděpodobné, že to bude nutné vzhledem k co nejkratšímu uvedení do provozu s ohledem na dopravní omezení na dotčené silnici.

r) Seznam výsledků zeměměřických činností podle jiného právního předpisu, pokud mají podle projektu výsledků zeměměřických činností vzniknout v souvislosti s povolením stavby

Nejsou předepsány žádné zeměměřické činnosti v souvislosti s povolením stavby.

## **2. URBANISTICKÉ A ZÁKLADNÍ ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ URBANISMUS**

(kompozice prostorového řešení a základní architektonické řešení)

Jelikož jde o dočasnou stavbu, která není pohledově exponovaná nebo architektonicky významná, nebylo zkoumáno architektonické a výtvarné hledisko stavby.

## **3. ZÁKLADNÍ STAVEBNĚ TECHNICKÉ A TECHNOLOGICKÉ ŘEŠENÍ**

### **3.1. Celková koncepce stavebně technického a technologického řešení**

#### *a) Popis celkové koncepce stavebně technického, technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech*

Stávající silniční svah je v havarijním technickém stavu a již nesplňuje požadavky na bezpečný a plynulý provoz. Proto bude zajištěn záporovým pažením, jež bude mít dostatečné parametry na převedení silniční dopravy a v budoucnu umožní i stavby trvalé opěrné zdi.

Objekt SO 101 – „Silnice III/383“ upraví šířku a odvodnění silnice v úseku 60 m.

Objekt SO 181 – „Dopravně inženýrské opatření“ navrhuje nové dopravní značení.

Objekty SO 251 – „Záporová stěna“ sanuje sesuv svahu.

#### *b) Celková bilance nároků všech druhů energií*

Při provozu stavby nebude vznikat potřeba odběrů energií.

#### *c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem*

Při provozu stavby nebude vznikat odpadní materiál.

#### *d) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě*

Stavba neřeší veřejné sítě komunikačních vedení nebo jejich zařízení.

#### *e) Parametry technologie*

Žádné technologie nebudou při provozu stavby používány.

### **3.2. Celkové řešení podmínek přístupnosti**

- a) Celkové řešení přístupnosti, se specifikací jednotlivých částí, které podléhají požadavkům na přístupnost, včetně dopadů předčasného užívání a zkušebního provozu a vlivu na okolí,

Předmětem je změna dokončené stavby dopravní infrastruktury, která leží v intravilánu tj. v zastavěném území. Přílehlý chodník nebude po dobu stavby přístupný. Po dokončení stavby bude chodník užíván bez omezení. Schodiště v blízkosti stavby bude přístupné po celou dobu.

- b) Popis navržených opatření - zejména přístup ke stavbě, prostory stavby a systémy určené pro užívání veřejností, zejména informační a orientační systém stavby,

Dtto odstavce a).

- c) Popis dopadů na přístupnost z hlediska uplatnění závažných územně technických nebo stavebně technických důvodů nebo jiných veřejných zájmů

Dtto odstavce a).

### **3.3. Zásady bezpečnosti při užívání stavby**

Bezpečnost vozidel a případných chodců na silnici proti pádu bude zajištěna v délce záporové stěny záchytným zařízením – betonové svodidlo.

### **3.4. Základní technický popis stavebních objektů**

Po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech se uvede jejich výčet, označení a základní charakteristiky.

- a) Popis stávajícího stavu

Silnice v místě stavby má šířku cca 6 m. Po levé straně vede chodník šířky cca 1,5 m v chodníku vedou inženýrské sítě (telekomunikace, dešťová kanalizace). Za chodníkem je veřejné osvětlení. Na pravé straně je ocelové svodidlo typu NH.

Silnice je živičná v délce dotčeného úseku v oboustranných obrubách. Příčný sklon se překlápí na pravou stranu. Silnice je v pravotočivém směrovém oblouku o poloměru cca 95 m.

Na silnice je vodorovné a svislé dopravní značení (V1a, A12b, B20a).

Hlavní závadou je sesuv silničního svahu na pravé straně silnice. Se sesuvem byla stržena i krajnice s obrubou a svodidlem.

- b) Popis navrženého stavebně technického a konstrukčního řešení

#### **Objekt SO 101 – Silnice III/383**

##### **Pozemní komunikace**

Tento projekt předpokládá minimální úpravy vedení pozemní komunikace. Směrově bude zachováno stávající vedení. Osa komunikace je ve směrovém oblouku o poloměru cca 95 m.

Výškově nebude niveleta upravována, bude kopírovat stávající podélný spád. Niveleta v celém úseku klesá cca 6 %.



Podél dočasné záporové stěny bude provedena komunikace v šířkovém uspořádání MO 7,5/6,5/50. Šířka mezi obrubami bude 5,70 m a šířka průjezdného prostoru bude činit 6,5 m. Šířka chodníku vně silnice je šířky 1,0 m tj. dohromady je volná šířka 7,5 m.

Příčný sklon na silnici je proměnný, jednostranný od 0,45 % do 8 %.

Vozovka je živičná.

#### Odvodnění pozemní komunikace

Odvodnění komunikace je řešeno příčným a podélným spádem mezi obrubami k příkopu u schodiště na ulici Svatopluka Čecha. Nově zde bude na konci záporové stěny zřízen skluz ze svahových žlabů. V délce úpravy bude chybějící obruba vpravo nahrazena podkladním betonem pod betonovými svodidly. Beton bude mít min. výšky 150 mm.

#### Bezpečnostní zařízení

Na pravém okraji silnice bude instalováno odnímatelné betonové svodidlo zádržnosti H2.

#### **Objekt SO 181 – Dopravně inženýrské opatření**

Bude používáno pouze do doby stavby trvalé opěrné zdi jako dočasné. Samotná stavba záporové stěny bude prováděna za vyloučeného provozu. DZ pro objízdné trasy nejsou součástí tohoto projektu. Doprava bude omezena na 3,5 tuny s výjimkou autobusů DPMB a IDSJMK.

#### Dopravní značky a zařízení

Po opravě bude na vozovku provedeno vodorovné dopravní značení – střední dělicí čára V1a. Dále bude osazováno nové svislé dopravní značení A12b, A6a a B20a (30).

#### **Objekt SO 251- Záporová stěna**

Na silnici bude vpravo ve vzdálenosti 6,5 m od levé obruby vytvořena záporová podzemní stěna. Mikrozápory budou vrtány ze silnice. Pro bezpečnější roznos tíhy vrtné soupravy v délce stržené krajnice bude na silnici vyskládána řada silničních panelů. Mikrozápory z HEB 180 dl. 10 m budou osazeny do svislých vrtů ø 300 mm hl. 9 m. Ocel nosníků HEB 180 bude S355 J2. Mikrozápory budou v rozteči 1 m. Přesah nad niveletu je 1 m z důvodu opření betonového svodidla. Záporová stěna bude kotvená v hloubce 1,7 m pod niveletou dočasnými zemními kotvami. Ty budou vrtány pod úhlem 45° vrtem min. ø 150 mm. Kotevní síla je uvažována až 280 kN. Kotvy budou odhadem délky 13 m. Jejich délka je závislá na dosažení pevné skály a zakotvení kořene kotvy min. 5 m do skály R6-R5. Takže jejich skutečná délka může být proměnná. Převážka zápor bude ze dvojice U160 S355 J2. Výdřeva nadzemní části záporové stěny bude z trámů 120x120 mm z kvalitního a trvanlivého dřeva (dub, akát).

Aby kotvy mohlo jít vrtat vrtnou soupravou je nutné před záporovou stěnou vybudovat montážní plošinu šířky min. 4 m. Plošina bude částečně vyhloubena v hloubce 2,3 m pod niveletou a částečně tvořena vrstevnatým násypem (místo sesuvu). Násyp bude budován na terasovité základové spáře z původní zeminy v kombinaci s novou šterkodrtí fr. 0/63. Jednotlivé vrstvy tl. 300 mm budou střídány a prokládány geomříží Tensar 520RE délky 2 m s roztečí 60 cm. Výsledný sklon svahu bude 1:1,5. Povrch bude zpevněn georohoží Geomanet J-EKO. V patě svahu bude osazen gabion rozměru 1/1 m. V rubu gabionu bude osazena drenáž DN 150 SN8 a žlab 33-55. Obojí bude vyvedeno do stávajícího zpevněného příkopu u schodiště.

- c) Popis navrženého řešení vodního díla s ohledem na jeho charakter a účel, návrhová kapacita, kategorizace vodního díla pro potřeby technickobezpečnostního dohledu apod.

Neobsazeno.

### **3.5. Technologické řešení - základní popis technických a technologických objektů a zařízení**

#### *a) Popis stávajícího stavu*

Ve stávajícím stavu není na silnici žádné technologické zařízení.

#### *b) Popis navrženého řešení*

Projekt nenavrhuje žádné technologické zařízení.

#### *c) Energetické výpočty*

Nebyly prováděny energetické výpočty.

#### *d) U staveb technické infrastruktury - popis navrženého řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií*

Neobsazeno.

### **3.6. Zásady požární bezpečnosti**

Charakteristiky a kritéria pro stanovení kategorie stavby podle požadavků jiného právního předpisu.

Obsah a rozsah požárně bezpečnostního řešení vychází ze zákona č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 246/2001 Sb. a požadavku zvláštních předpisů a normativních požadavků.

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty.
- Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací (min. šířka mezi obrubami = 3,00 m) jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika.
- Druh stavby a použité stavební konstrukce vylučují, aby stavba podlehla požáru.

Stavba je významnou zásahovou cestou a příjezdovou komunikací umožňující pohyb hasičské a záchranné techniky a také cestou evakuační.

Součástí stavby nebudou žádná protipožární zařízení ani přístupové body s požární vodou.

Po dobu provádění opravy bude zajištěn průjezd veškeré dopravy, tedy i vozidel HZS.

#### *a) Výška stavby, zastavěná plocha, počet podlaží, počet osob, pro který je stavba určena, nebo jiný parametr stavby, zejména světlá výška podlaží nebo délka tunelu apod.*

Neobsazeno.

#### *b) Kritéria - třída využití, přítomnost nebezpečných látek nebo jiných rizikových faktorů, prohlášení stavby za kulturní památku*

Neobsazeno.

### **3.7. Úspora energie a tepelná ochrana budov**

Zohlednění plnění požadavků na energetickou náročnost, úsporu energie a tepelnou ochranu budov.

Nebudou spotřebovávány žádné energie při provozu, ani nebude zřizována tepelná ochrana.

### **3.8. Hygienické požadavky na stavbu, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, proslunění, stínění, zásobování vodou, odpadů apod.) a vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, zastínění, prašnost apod.)

Objekty nebudou mít negativní vliv na své okolí.

### **3.9. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

#### *a) Protipovodňová opatření*

Odvedení vody bude do stávajícího zpevněného příkopu.

#### *b) Ochrana před pronikáním radonu z podloží*

Není zapotřebí budovat ochranu proti pronikání radonu z podloží.

#### *c) Ochrana před bludnými proudy*

Ochrana nebude prováděna. Jedná se o dočasnou stavbu.

#### *d) Ochrana před technickou a přírodní seizmicitou*

Všechny konstrukční části, zejména nosné, jsou navrženy na dynamické zatížení od silniční dopravy.

#### *e) Ochrana před agresivní a tlakovou podzemní vodou*

Ochrana před agresivní vodou nebude provedena. Ochrana před podzemní vodou bude provedena zachycením této vody gabionem a odvedení drenáží do stávajícího příkopu.

#### *f) Ochrana před hlukem*

Při provádění stavby dojde ke zvýšení hluku. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Bude respektováno nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a jeho změny uvedené v zákoně 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce budou probíhat převážně v rozmezí od 6 do 22 hodiny, kromě nutných prací v dobách nočních výluk na železniční trati.

#### *g) Ochrana před ostatními účinky*

Nebude prováděna žádná ochrana proti jiným účinkům, např. poddolování apod.

Všechny svahy zemního tělesa jsou navrženy v takových sklonech, aby nedocházelo k sesuvům půdy. Budou provedena opatření pro dlouhodobou stabilitu a bezpečnost dopravní stavby, např. zpevnění násypu rohožemi, funkční odvedení vody skluzem do příkopu.

## **4. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

*Napojovací místa technické infrastruktury, přeložky, křížení se stavbami technické a dopravní infrastruktury a souběhy s nimi v případě, kdy je stavba umístěna v ochranném pásmu stavby technické nebo dopravní infrastruktury, nebo je-li ohrožena bezpečnost, připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.*

Nejsou nutné žádné napojení na technickou infrastrukturu. Nebudou nutné žádné nové přeložky, křížení nebo souběhy se stavbami technické a dopravní infrastruktury. Není ohrožena bezpečnost.

## **5. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

- a) *Popis dopravního řešení, u staveb drah včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.).*

Oprava bude probíhat za uzavření silnice III/383 v tomto úseku. Ten je již teď uzavřen z důvodu sesuvu svahu. Doprava je vedena po objízdných trasách.

- b) *Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu, přeložky, včetně pěších a cyklistických stezek a doprava v klidu*

Na pojení zůstane zachováno jako ve stávajícím stavu, tzv. ze silnice II/383. Nebudou žádné přeložky dopravní infrastruktury. V úseku se neřeší doprava v klidu. Stávající chodník šířky cca 1,5 m bude zachován. Cyklistická stezka nebude zřízena.

- c) *Řešení přístupnosti a bezbariérového užívání*

Přístupnost a bezbariérovost se nemění.

## **6. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

Při provádění opravy, nedojde ke kácení vzrostlých dřevin. Práce na opravě budou prováděny v souladu s normou ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Skluz bude zřízen v nové trase. Pod novým skluzem tedy dojde k odhusování. Obdobně dojde k odhumsování v okolí záporové stěny pro zřízení pracovní plošiny.

Na pozemku dotčeném sesuvem dojde na závěr k odtěžení sesuté zeminy, vyrovnání do původního tvaru a ohumusování s travním osevem.

## **7. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA**

- a) Vliv na životní prostředí a opatření vedoucí k minimalizaci negativních vlivů - zejména příroda a krajina, Natura 2000, omezení nežádoucích účinků venkovního osvětlení, přítomnost azbestu, hluk, vibrace, voda, odpady, půda, vliv na klima a ovzduší, včetně zařazení stacionárních zdrojů a zhodnocení souladu s opatřeními uvedenými v příslušném programu zlepšování kvality ovzduší podle jiného právního předpisu

Celkově lze hodnotit stavbu po dokončení jako pozitivní. Stavba nebude mít negativní vliv na přírodu a krajinu. Stavba nebude mít vliv na území Natura 2000. Trvalé venkovní osvětlení na stavbě není a nebude. Na stavbě není přítomný azbest. Hluk a vibrace budou po dokončení opravy nižší. Vliv na vodu, půdu, klima a ovzduší nebude negativní. Odpady budou na stavbě prakticky nulové.

- b) Způsob plnění podmínek závazného stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Nevyžaduje se posouzení vlivů na životní prostředí EIA.

- c) Popis souladu záměru s oznámením záměru podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo-li zjišťovací řízení ukončeno se závěrem, že záměr nepodléhá dalšímu posuzování podle tohoto zákona

Dtto bod b).

- d) 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

Stavební záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

## **8. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

Zejména zásobování stavby vodou, způsob zneškodňování odpadních vod, využití a nakládání se srážkovými vodami, vodohospodářské řešení vodního díla a s ohledem na charakter interakce dopravní stavby s hydrogeologickým a hydrologickým režimem celého území apod.

Zásobování stavby vodou není potřeba. Odpadní vody se na stavbě nevyskytnou. Odvodnění komunikace je na silnici řešeno povrchovými svody do příkopů.

## **9. OCHRANA OBYVATELSTVA**

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

- a) Způsob zajištění varování a informování obyvatelstva před hrozcí nebo nastalou mimořádnou událostí,

Objekt je bez požadavků civilní ochrany.

b) Způsob zajištění ukrytí obyvatelstva

Není nutné zajištění ukrytí obyvatelstva na této stavbě.

c) Způsob zajištění ochrany před nebezpečnými účinky nebezpečných látek u staveb v zónách havarijního plánování

Není nutné zajistit tuto ochranu v rámci této stavby.

d) Způsob zajištění ochrany před povodněmi

Není nutné zajištění před povodněmi.

e) Způsob zajištění soběstačnosti stavby pro případ výpadku elektrické energie u staveb občanského vybavení

Není nutné zajištění před případnými výpadky elektrické energie na této stavbě.

f) Způsob zajištění ochrany stávajících staveb civilní ochrany v území dotčeném stavbou nebo stavenišťem, jejich výčet, umístění a popis možného dotčení jejich funkce a provozuschopnosti

V dotčené oblasti nejsou stavby civilní ochrany.

## 10. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

a) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, včetně zhodnocení potřeby návrhu dopravně inženýrských opatření

Staveniště bude napojeno přímo na dotčenou komunikaci. Napojení na technickou infrastrukturu během provádění stavby provede zhotovitel dle svých zvyklostí po dohodě s investorem.

b) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, odstraňování staveb a kácení dřevin atd.

Okolí staveniště si vyžádá ochranu z důvodů zajištění bezpečnosti silničního provozu. Stavební jáma bude zabezpečena dočasným plotem. Nedojde k asanacím, odstraňování staveb.

c) Vstup a vjezd na stavbu, přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy, včetně požadavků na obchozí trasy pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a způsob zajištění bezpečnosti provozu

Vstup a vjezd na stavbu bude přímo z dotčené komunikace. Pokud bude nutný vjezd technikou k patě svahu, bude zhotovitelem navržena a projednána trasa po okolních pozemcích. Není nutno zřizovat náhradní obchozí trasu.

d) Popis zásad odvodnění staveniště

Voda ze staveniště bude odtékat do stávajícího příkopu u schodiště.

e) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště.

Stavba si vyžádá dočasný zábor pro staveniště. Tento zábor je na pozemcích investora a třetích stran. Dočasné zábory budou nutné v ploše cca 1000 m<sup>2</sup>. Trvalé zábory nebudou.

- f) Požadavky na ochranu životního prostředí při výstavbě – zejména opatření k minimalizaci dopadů při provádění stavby na životní prostředí, předcházení vzniku odpadů, třídění materiálů pro recyklaci za účelem materiálového využití včetně popisu opatření proti kontaminaci těchto materiálů, opatření při nakládání s azbestem, opatření na snížení hluku ze stavební činnosti a opatření proti prašnosti a nežádoucím účinkům venkovního osvětlení v noční době

Vlivy vznikající při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň a komunikace byla vždy očištěna.

Práce na opravě budou prováděny v souladu s normou ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Během opravy vznikne při stavební činnosti množství odpadového materiálu. V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle platné legislativy. Většina odpadů bude přednostně použita zpětně na stavbě při recyklaci vč. frézované živice. V případě, že to nebude možné, budou odpady roztrženy a uloženy na příslušnou skládku. Druhotné suroviny jako ocel apod. budou odvezeny do sběrný (kovošrotu). Nebezpečný odpad ve formě azbestu se na stavbě nevyskytne.

Při provádění stavby dojde ke zhoršení životního prostředí zejména hlukem, prachem, dále bude ztížena dopravní situace na dotčené komunikaci. Je třeba dbát na to, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí např. únikem, ropných produktů. Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškeré zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena, a dodržoval zásady určené v této části dokumentace. Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména zákon 258/2000 Sb. v platném znění o ochraně veřejného zdraví a dále:

Ochranu proti hluku a vibracím. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Bude respektováno nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a jeho změny uvedené v zákoně 217/2016 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Stavební práce budou probíhat převážně v rozmezí od 6 do 22 hodiny, kromě nutných prací prováděných v nočních výlukách na železnici.

Ochranu proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 56/2001 Sb. zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v platném znění.

Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejné silniční sítě. Případné znečišťování musí být pravidelně odstraňováno.

Ochranu proti znečištění povrchových i podzemních vod. Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění vod. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

Ochrana půdy. Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny.

Nežádoucím účinky venkovního osvětlení v noční době budou eliminovány na minimum.

g) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy, zejména zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády 361/2007 Sb. a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika. Součástí projektové dokumentace je „Plán BOZP“.

h) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, využitelnost zemin a hornin, plán na přemístění ornice a podornicových vrstev a plán rekultivace

Bilance zemních prací bude vyrovnaná – nedochází k budování nových násypů. Vytěžená zemina bude použita a bude případně doplněna či nahrazena vhodnou zeminou do silničních těles. Ornice ani podornicové vrstvy nebudou dotčeny. Humusní vrstvy budou na stavbě použity k rekultivaci.

i) Limity pro užití výškové mechanizace

Není žádný limit pro užití výškové mechanizace.

j) U stavby drah návrh optimálního postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, zdůvodnění počtu etap, výluky apod.)

Neobsazeno.

k) Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby a další specifické požadavky

Stavba bude uvedena do provozu po dokončení prací na silnici.

l) Stanovení podmínek pro provádění staveb z hlediska bezpečnosti leteckého provozu, provozních opatření na letišti, provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Stavba neovlivní letecký provoz.

m) Návrh fází výstavby za účelem provedení kontrolních prohlídek

Kontrolní prohlídky budou prováděny min. v těchto krocích:

- 1) Po provedení záporového pažení
- 2) Po provedení odvodnění
- 3) Po osazení bezpečnostního zařízení

n) Dočasné objekty - jejich popis, včetně uvedení doby jejich trvání

Dočasné objekty jsou SO 101, SO 181 a SO 251 pro dočasnou sanaci sesuvu. Doba trvání těchto objektů závisí na době nutné k projektu následné stavby opěrné zdi a jejího stavebního povolení. Odhadovaná doba je min. cca 6 měsíců. Maximální doba trvání je do 2 let.

o) Objízdny a náhradní trasy - požadavky a provedení

Objízdny a náhradní trasa je vyznačena již v současném stavu z důvodu uzavření silnice III/383 po sesuvu svahu.



- p) Zvláštní podmínky a požadavky na provádění stavby, organizaci staveniště a provádění prací na něm, vyplývající zejména z druhu stavebních prací, z ochranných nebo bezpečnostních pásem, vlastností staveniště, provádění za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Nejsou známy žádné zvláštní podmínky a požadavky na provádění.

V Brně, říjen 2024

Vypracoval: Ing. Tomáš Knobloch