

# SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS)  
na akci

## II/414 Drnholec - Mikulov

### Obsah

1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY .....	2
2.	CELKOVÝ POPIS STAVBY .....	6
2.1	Celková koncepce řešení stavby .....	6
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	8
2.3	Celkové technické řešení .....	8
2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	9
2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	9
2.6	Základní charakteristika objektů .....	9
2.7	Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	14
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	14
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	15
2.10	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	15
3.	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....	15
4.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....	16
5.	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNÍCH ÚPRAV .....	16
6.	POPIS VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....	16
7.	OCHRANA OBYVATELSTVA .....	18
8.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....	18
9.	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ .....	18

### **Předmětná PDPS obsahuje pouze vybrané objekty z celkového rozsahu stavby:**

- SO 105 - Rekonstrukce sil. II/414, Dobré Pole-Břeží
- SO 107 - Rekonstrukce sil. II/414, Břeží-KÚ
- SO 125 - Sjezdy, Dobré Pole-Břeží
- SO 127 - Sjezdy, Břeží-KÚ
- SO 180 - Dopravní opatření – příslušná část
- SO 190 - Dopravní značení – příslušná část

Text Souhrnné technické zprávy je ponechán s obecným popisem celé stavby tj. v rozsahu všech stavebních objektů.

## **1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY**

### **a) Charakteristika stavebního území**

Stavba se nachází mezi městem Hrušovany nad Jevišovkou a Mikulovem na stávající silnici II/414. Začátek úseku je zhruba 200 m před odbočkou na obec Jevišovka v provozním staničení 14,593. Konec úseku se nachází před městem Mikulov před křížením sil. II/414 a I/52 v provozním staničení 30,721. V km 3,780 – 4,045 se nachází most ev. č. 414-007, který není součástí této PD a bude realizován samostatně. Stavba se nachází jak v extravilánu, tak v intravilánu, a to obcí Drnholec, Novosedly, Dobré Pole a Březí. V intravilánu obcí se dá předpokládat větší četnost inženýrských sítí. Tyto inženýrské sítě by vzhledem k rozsahu prací neměly být dotčeny.

Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území nemění.

### **b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

Stavba není v rozporu s územním plánem obcí, kterými prochází. Projekt řeší úpravu povrchu stávajícího vedení silnice II/414 v délce 16,128 km. Projektová dokumentace pro územní rozhodnutí je součástí předmětné dokumentace DSP, nebyla tedy samostatně vypracována. Předmětná dokumentace navazuje na Technickou studii, zpracovanou firmou Linio Plan, s.r.o. v červnu 2018. Dle požadavků investora dojde v rámci stavby II/414 Drnholec – Mikulov k úpravě šířky zpevnění komunikace podle určených kategoriálních typů. V oblastech intravilánů vyvolají úpravy šířky komunikace předláždění chodníků a sjezdů, úpravu a případné doplnění uličních vpustí, úpravu zelených ploch, zastávek nebo parkovacích stání umístěných podél sil. II/414. Mezi jednotlivými obcemi na trase úpravy se vyskytují mostní objekty a propustky, které budou dle potřeby opraveny.

### **c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod**

Podle morfologie terénu a spádových parametrů stávajících komunikací se jedná o území rovinaté.

Stavba zasahuje do CHLÚ Dolní Dunajovice (ev.č. 40019000), stanoveného pro ochranu výhradního ložiska zemního plynu.

Na pozemku č. 8699/2, který leží v k.ú. Mikulov na Moravě [694193], se nachází sonda Mikulov 5, v jejímž ochranném pásmu se nachází předmětná stavba II/414 Drnholec – Mikulov. Samotná sonda nebude rekonstrukcí komunikace dotčena. V průběhu stavby bude přístup k této sondě zajištěn.

### **d) Výčet a závěry provedených průzkumů a podkladů**

1. PD „II/414 Drnholec - Mikulov“, stupeň DUSP, zpracovatel Linio Plan, s r.o. (prosinec 2020)
2. PD „II/414 Drnholec – Mikulov, most 414-007“, stupeň DUSP, zpracovatel Linio Plan s.r.o. (říjen 2020)
3. Zjištění a ověření polohy inženýrských sítí (říjen 2018)
4. Geodetické zaměření zpracované firmou ZK-Brno, s.r.o., Marie Hübnerové 58 Brno, (listopad 2018 – říjen 2019)

5. Diagnostický průzkum a návrh opravy na vybraném úseku silnice II/414 Drnholec – Mikulov (květen 2018)
6. Stanovení obsahu PAU v asfaltových směsích, zpracované firmou IMOS a.s., (prosinec 2019)
7. Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací – křižovatka sil. II/414 x III/4154 x III/39613, zpracované firmou Ateliér PKO, s.r.o., (září 2018)
8. HPM 414-006 (17.5.2012, Ing. Jaromír Rušar) (SO 201)
9. HPM 414-008 (17.10.2013, Ing. Jaroslav Babáček) (SO 203)
10. HPM 414-010 (4.10.2015 Ing. Škrášek Pavel) (SO 204)
11. HPM 414-010 (12.9.2017 Ing. Kozelka Aleš) (SO 204)
12. MPM 414-010 (19.6.2019 Ing. Čihák Petr) (SO 204)
13. IG průzkum mostu ev. č. 414-010, říjen 2018, zpracovatel BALUN geo s.r.o., Brno
14. Rekognoskace zájmového území

#### Průzkum inženýrských sítí:

Průzkum inženýrských sítí v rozsahu stavby byl proveden v rámci zpracování mapy stávajícího stavu. Poloha zjištěných inženýrských sítí byla ověřena u jednotlivých správců a vlastníků sítí a dodána projektantovi. Před zahájením stavebních prací je nutné vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí.

#### Diagnostický průzkum a návrh oprav vozovky:

V rámci diagnostiky vozovky byly navrženy postupy oprav v jednotlivých částech stavby. V km 14,593-17,117 (ZÚ-začátek obce Drnholec) byla navržena úprava v tl. 280 mm. Provedení recyklace za studena v tl. 180 mm a následná pokládka nových asf. vrstev v tl. 100 mm, které způsobí navýšení nivelety o 100 mm. V km 17,117 – 17,600 (část obce Drnholec) byla zvolena varianta B, kde se provede odfrézování 110 mm stávající konstrukce a následná recyklace za studena v tl. 180 mm. Po recyklaci dojde k pokládce nové ložné a obrusné vrstvy (v tl. 70 mm a 40 mm), což zachová niveletu ve stávající úrovni. V úseku km 17,600-19,715 (Drnholec-křižovatka III/39615) se provede frézování do hloubky 100 mm a následná pokládka nových vrstev ložné a obrusné (tl. 60 mm a 40 mm) bez navýšení nivelety. V km 19,715-21,850 (křižovatka III/39615 – firma Wienerberger) se provede frézování tloušťky 120 mm a pokládka nových vrstev podkladní, ložné a obrusné (v tl. 60 mm, 50 mm a 40 mm), což bude mít za následek navýšení nivelety o 30 mm. Úsek v km 21,850-30,763 (firma Wienerberger-Dobré Pole-Březí-KÚ) bude řešen odfrézováním v intravilánech 100 mm stávajících vrstev a pokládkou 100 mm vrstev nových, se zachováním nivelety (ložná vrst. tl. 60 mm, obrusná vrst. tl. 40 mm). V místech mimo zástavbu se provede odfrézování 60 mm a následná pokládka ložné a obrusné vrstvy v tl. 60 mm a 40 mm, což bude mít za následek navýšení nivelety o 40 mm.

V km 23,400-23,555 a 25,200-25,696 (vlevo) a 23,400-23,555 (vpravo) se provedou lokální sanace v min. šířce 1,5m.

#### IG průzkum mostu ev. č. 414-010

Posuzovanou lokalitu lze hodnotit jako staveniště podmiěně použitelné pro projektovanou výstavbu mostu. Navážky, které se zde vyskytují byly zastíženy do hloubky 1,0

m pod stávajícím terénem. Jedná se o materiál nevhodný pro založení. V případě plošného založení je tedy nutné v místě základových konstrukcí navážky vytěžit. V dané lokalitě je nutné počítat s vlivem hladiny podzemní vody na základové konstrukce, která se bude nacházet zhruba v hloubce 1,7 m pod úrovní terénu. Na základě provedených laboratorních rozborů ze vzorku vody ze sondy V-1 bylo zjištěno, že podzemní voda vykazuje z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 slabě agresivní chemické prostředí vlivem zvýšené koncentrace síranových iontů. Proto postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

Projektovaný objekt bude vhodné založit hlubinně prostřednictvím pilot či mikropilot do úrovně vysoce plastického jílu pevné konzistence. Piloty by využily přenos zatížení horní stavbou prostřednictvím plášťového tření.

V daných geologických a základových poměrech postačí dodržet minimální krytí základové spáry zeminou mocnosti 0,8 m pod upraveným terénem. Nesoudržné sedimenty, které se zde nacházejí, nepodléhají vlivům klimatických změn.

Výkopy po hladinu podzemní vody budou hloubeny výhradně v navážkách a nesoudržných píscích. Výkopy v navážkách je třeba volit individuálně podle charakteru navážky, v případě nesoudržných navážek bude nutné provést pažení nebo svahování ve velmi mírném sklonu. Výkopy v nesoudržných píscích je nutné pažit nebo svahovat ve sklonu 1 : 1. Případné hlubší výkopy budou pravděpodobně prováděny pod hladinou podzemní vody. Tyto výkopy je třeba zajistit hnaným pažením a po dobu výstavby odčerpávat podzemní vodu.

V daných geologických podmínkách budou stavební výkopy hloubeny ve středně těžce a těžce rozpojitelných zeminách třídy 3 a 4 podle klasifikace ČSN 73 3050. Podle klasifikace ČSN 736133 tab. D.1 půjde v případě sedimentů třídy F a S třídu těžitelnosti I.

Posuzovaná lokalita jako celek je stabilní a nehrozí zde nebezpečí svahových pohybů, které by mohly mít vliv na statickou stabilitu nosné konstrukce projektovaného objektu. V registru ČGS nejsou v daném místě evidovány žádné svahové nestability.

Vzhledem ke složitým základovým poměrům, způsobených především výskytem hladiny podzemní vody a vzhledem k tomu, že byla na posuzované ploše provedena pouze jedna průzkumná sonda, doporučuji důslednou spolupráci s geotechnikem při provádění zemních a základových prací, aby byly vyloučeny významné anomálie v geotechnických parametrech základové půdy v jednotlivých částech půdorysu stavby.

#### Stanovení obsahu PAU v asfaltových směsích:

Zkoušky byly provedeny za účelem stanovení obsahu polyaromatických uhlovodíků (PAU) včetně množství benzo(a)pyrenu v asfaltové směsi. Ze zkoušek vyplývá, že PAU je obsaženo ve vozovce odpovídající všem kvalitativním třídám, tedy ZAS-T1 až ZAS T4, a to ve všech asfaltových vrstvách od obrusné po podkladní. Asfaltová směs kvalitativní třídy ZAS-T1 a ZAS-T2 bude na stavbě znovu použita na dosypání nezpevněných krajnic. Asfaltová směs kvalitativní třídy ZAS-T3 a ZAS-T4 bude znovu použita při recyklaci za studena. Přebytný materiál bude odvezen na skládku, v případě kvalitativní třídy ZAS-T4 pouze na skládku nebezpečného odpadu.

**e) Ochrana území podle jiných právních předpisů**

Oprava povrchu vozovky bude mít příznivý vliv na životní prostředí, neboť přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení hlukové a emisní zátěže.

Umístění stavby odpovídá hlediskům péče o životní prostředí a obecným technickým požadavkům na výstavbu v souladu s vyhláškou č. 137/1998 Sb. a č. 501/2006 Sb. i předpisům, které stanoví hygienické a protipožární podmínky.

**f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba se nachází mezi obcemi Drnholec a Novosedly (v provozním staničení 18,532-19,292) v blízkosti chráněného území Natura 2000. Stavba má charakter úpravy současného stavu a nezasahuje do žádné chráněné krajinné oblasti či přírodního parku. Od projekčního staničení km 3,940 - 4,700 se opravovaný úsek nachází v záplavovém území Q100. Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa. Stavba nemá dopad na žádné kulturní památky nebo památkově chráněné objekty.

**g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Stavba nepředstavuje významný zásah do území, protože se jedná o úpravu stávajícího stavu bez směrových a výškových změn.

V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu a zvýšením prašnosti a hlučnosti, především při odstraňování stávající konstrukce vozovky.

Dopad na vybavení technické infrastruktury a inženýrské sítě je vzhledem k rozsahu stavby minimální. Realizace stavby bude prováděna po polovinách s částečnou uzavírkou jednoho pruhu. Zabezpečení veřejného provozu bude zajištěno přechodným dopravním značením a světelnou signalizací.

**h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

V intravilánových částech stavby bude provedena úprava zelených ploch podél komunikace, přičemž stávající keře budou odstraněny. Zemní práce jsou spojeny především s posunem, výměnou nebo novým zbudováním uličních vpustí.

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

Stavba se bude realizovat na pozemcích ve vlastnictví Jihomoravského kraje (SÚS), Povodí Moravy, České republiky (Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Povodí Moravy, Státní pozemkový úřad, Lesy ČR, Agentura ochrany přírody a krajiny ČR), městyse Drnholec, obce Novosedly, Dobré Pole a Břeží, VaK Břeclav, Římskokatolické farnosti Břeží a drobných nebo neznámých vlastníků.

Vzhledem k území a rozsahu stavby nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa ani do významného krajinného prvku.

**j) Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě)**

Vhledem ke své délce se stavba nachází jak v intravilánu, tak extravilánu. V zastavěném území se veškeré druhy energií, telekomunikace a vodního hospodářství nacházejí v blízkosti stavby. V oblastech extravilánu je potřeba zdroje energií zajistit. Připojení stavby na potřebné sítě v okolí stavby bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající sil. II/414, popřípadě po stávajících silnicích III. tříd napojujících se na sil. II/414.

Stavební úpravy budou prováděny při zachování veřejného provozu s částečným dopravním omezením. Doprava bude během stavby řízena mobilní světelnou signalizací. Stavba vzhledem ke své délce bude řešena v několika etapách. Návrh etap je řešen v SO 180 – Dopravní opatření.

**k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Připravovaná stavba je navrhována jako stavba trvalá. Řešený úsek je vymezen hranicí stávajícího stavu silnice II/414, pouze s drobnými úpravami šířky zpevnění, z důvodu kategorijského zařazení komunikace. Tato šířková změna vyvolá úpravu přilehlých ploch komunikace.

Související stavbou bude stavba „Most ev.č. 414-007 za Drnholcem“ kde bude investorem také SÚS JMK. A bude zde nutná koordinace obou staveb, protože stavba „Most ev.č. 414-007 za Drnholcem“ bude realizována za úplné uzavírky.

V místě stavby v projekčním km 15,799 – 15,874 (ve směru na Mikulov) bude nově vybudována autobusová zastávka Mikulov průmyslová zóna točna. Návrh této zastávky je řešen v režii jiného investora. Obě stavby bude nutné zkoordinovat.

**l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí**

Stavba se nachází v katastrálním území obcí Jevišovka [659363], Drnholec [632520], Novosedly na Moravě [706973], Dobré Pole [627259], Březí u Mikulova [613908] a Mikulov na Moravě [694193].

Pozemky dotčené stavbou a sousední pozemky stavby jsou doloženy v Dokladové části této dokumentace.

Stavba nevyvolá žádné požadavky na změnu okolní infrastruktury.

## **2. CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **2.1 Celková koncepce řešení stavby**

**a) Údaje o současném stavu**

Silnice II/414 je dopravním spojením mezi městy Hrušovany nad Jevišovkou a Mikulovem. Ve městě Mikulov se sil. II/414 napojí na sil. I. třídy I/52, která pokračuje dál ve směru do Rakouska či do Brna. Ve směru z Brna do Rakouska je vedle II/414 i hlavní tah sil. I/52 hustě zatížen nákladní dopravou.

Dopravní zatížení (voz./den) – sčítání r. 2020:

- úsek 1 (ZÚ – Drnholec) – č. úseku 6-4406  
není v rozsahu předmětných objektů
- úsek 2 (Drnholec – konec kú Drnholec) – č. úseku 6-4400:  
není v rozsahu předmětných objektů
- úsek 3 (konec kú Drnholec – Novosedly) – č. úseku 6-4407:  
není v rozsahu předmětných objektů
- úsek 4 (Novosedly – zaústění na I/52 před Mikulovem) – č. úseku 6-4390:

TV (těžká motorová vozidla včetně přívěsů)	711
O (osobní a dodávkové automobily)	4 221
M (jednostopá vozidla)	12
S (součet všech motorových vozidel)	4 944

Trasa stávající komunikace bude zachována. Dojde pouze k šířkové úpravě, aby mohla být komunikace kategoričně zaříděna.

#### b) Celkový popis řešení stavby

Dokumentace řeší povrchovou úpravu silnice II/414 mezi Hrušovany nad Jevišovkou a Mikulovem. Součástí stavby jsou jak extravilánové, tak intravilánové úseky (Drnholec, Dobré Pole, Novosedly a Březí). V celé délce stavby dojde kromě opravy krytu také k šířkové úpravě, a tudíž ke kategoričnímu zařídění. Obecně jsou extravilány (až na výjimky) řešeny v kategoričním typu S 7,5 a intravilány v MO 8,0 s výjimkou obce Březí, kde okolní podmínky neumožňují šířkové změny vozovky. V intravilánu obce Drnholec vyvolá šířková úprava posun uličních vpustí, popřípadě jejich výměnu nebo doplnění. Dále se zde budou upravovat stávající parkovací stání a předlažďovat sjezdy k nemovitostem. V obci Dobré Pole se pouze upraví šířka na 7,0 m zpevnění a dojde k výměně, popřípadě posunutí starých obrub za nové. Před obcí bude vybudována nová vjezdová brána. Úprava silnice II/414 také zasáhne část obce Novosedly, kde se provede úprava povrchu s doplněním obrub v oblasti sklepů a vybudování zasakovací jímky, aby bylo zajištěno dostatečné odvedení vody z oblasti. V této lokalitě bude také upraveno převedení vody z vinařství Kovacs a jím vyvolaná změna příkopu a sjezdu. V extravilánu za obcí Novosedly dojde k úpravě autobusových zálivů v obou směrech. Poslední zastavěné území je obec Březí, kde bude pouze provedena úprava povrchu a výměna stávajících obrub za nové ve stejné poloze. Na začátku obce se nacházejí autobusové zastávky, které budou vydlážděny a opatřeny kaselským obrubníkem a chodník v místě zastávek předlažděn. Na konci upravovaného úseku se nacházejí autobusové zastávky (zálivy) Mikulov průmyslová zóna točna. Záliv ve směru na Drnholec bude upraven, záliv ve druhém směru bude ponechán a dořešen v rámci stavby jiného investora. V extravilánech je provedena pouze povrchová úprava dle diagnostiky vozovky s případnou sanací trhlin, okrajů a lokální sanace konstrukčních vrstev vozovky. V celé trase dojde k úpravě sjezdů dle požadavků investora a PČR. Přeložky inženýrských sítí se v rámci oprav komunikace, chodníků a sjezdů nepředpokládají.

- c) **Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění a etapy**  
Stavba je stavbou trvalou.

Vzhledem k délce a typu stavby se předpokládá její realizace ve více fázích – etapách. Zahájení stavby se předpokládá nejdříve v roce 2025. Vzhledem k délce stavby a finanční náročnosti se předpokládá, že po zpracování dokumentace bude stavba rozdělena a realizace prováděna po jednotlivých objektech nebo souboru objektů. Převedení linkové dopravy v době uzavírek bylo projednáno s investorem stavby.

- d) **Základní požadavky na předčasné užívání stavby**

Stavba bude prováděna v jednotlivých etapách, po jejichž realizaci bude možné uvést vybrané úseky stavby do předčasného užívání.

## 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Navržená stavba je v podstatě úpravou stávající komunikace, která respektuje stávající poměry v území a základním způsobem je nemění. Návrhem řešení dojde ke zlepšení bezpečnosti, sjednocení celého úseku, úpravě obrub a odvodnění v celé trase.

## 2.3 Celkové technické řešení

- a) **Koncepce technického řešení po skupinách objektů**

Navržená stavba je členěna na jednotlivé stavební objekty, které řeší stavební úpravy komunikačních ploch (SO 101 – SO 107), předláždění chodníků a sjezdů popřípadě úpravu zeleně (SO 122, SO 124 a SO 126), objekty sjezdů v extravilánu (SO 121, SO 123, SO 125 a SO 127), objekty dopravního značení (SO 180 a SO 190) a mostní objekty (SO 201 – SO 204). Hlavními stavebními objekty jsou SO 101 Rekonstrukce silnice II/414, ZÚ-Drnholec, SO 102 Rekonstrukce silnice II/414, Drnholec průtah, SO 103 Rekonstrukce silnice II/414, Drnholec-Dobré Pole, SO 104 Rekonstrukce silnice II/414, Dobré Pole průtah, SO 105 Rekonstrukce silnice II/414, Dobré Pole-Břeží, SO 106 Rekonstrukce silnice II/414, Břeží průtah a SO 107 Rekonstrukce silnice II/414, Břeží-KÚ. Dále to jsou objekty mostů SO 201, 203 a 204.

V rámci SO 103 a 107 dojde k úpravě autobusových zálivů, které budou nově opatřeny bezbariérovým obrubníkem. Podél autobusových zálivů jsou nově navrženy chodníky. Podrobněji jsou místa autobusových zálivů řešena v rámci přílohy *SO 103.4 Vzorové příčné řezy* a *SO 107.4 Vzorové příčné řezy*.

Součástí projektu není kapacitní posouzení dané silnice II/414. Hlavní tah, který převádí především nákladní dopravu Brno – Mikulov – Rakousko je sil. I/52 vedoucí v souběhu s II/414. Stavba splňuje požadavky na snadnou údržbu použitím navrhovaných materiálů. Dosažení požadovaných užitných vlastností je podmíněno dodržáním technologických postupů dle platných ČSN EN, technických kvalitativních podmínek, technických podmínek a vzorových listů.

- b) **Druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Odpady budou vznikat v souvislosti s přípravou území, odfrézováním živichých vrstev vozovky, realizací výkopových prací (odstranění vozovkových vrstev, posun uličních vpustí, vybudování nových uličních vpustí), pročištěním příkopů a seřezáváním krajnic.



Stavební odpady a nevyužitelná část materiálu vzniklých na stavbě budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny v okolí stavby. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel stavby. Přesné množství odpadů bude známo až při vlastním provádění stavby.

Nakládání s odpady je podrobně řešeno v příloze B2 – *Zásady organizace výstavby* předmětné dokumentace.

## **2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Vhledem k tomu, že se stavba z části nachází v zastavěném území, je nutné provést úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. V místech předláždění sjezdů, chodníků a napojení na přechody pro chodce bude realizován signální pás a varovný pás. Pásky budou provedeny z reliéfní kontrastní betonové dlažby (bet. dlažba s výstupky pavidelného tvaru dle TN TZÚS 12.03.04), která odpovídá NV 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky.

Stavba bude realizována v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání stavby.

## **2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Stavba musí splňovat veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané: Zákonem č.13/1997 o pozemních komunikacích v platném znění a  
ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic  
ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích  
ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Realizací stavby nedojde k žádným zásadním změnám v dopravním uspořádání, které by negativně ovlivňovalo bezpečnost na pozemní komunikaci. K úpravám dojde pouze na začátku úseku, kde bude před odbočkou do obce Jevišovka, dle požadavků Policie ČR upravena rychlost na 70 km/h. V obci Drnholec bude na základě „Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací - křižovatka II/414 x III/4154 x III/39613, Drnholec“ změněna přednost vozidel, kdy hlavní silnicí bude sil. II/414. Před obcí Dobré Pole bude nově vybudována vjezdová brána. Tyto opatření přispějí ke zlepšení bezpečnosti v tomto úseku. Bezpečnost účastníků provozu je však podmíněna dodržováním zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

## **2.6 Základní charakteristika objektů**

### **a) Popis současného stavu**

Stavba se nachází v provozním staničení km 14,593 – 30,721 stávající silnice II/414 mezi městy Hrušovany nad Jevišovkou a Mikulovem. Stavbou je zasaženo několik k.ú.: Jevišovka [659363], Drnholec [632520], Novosedly [706963], Dobré Pole [627259], Břeží [613908], Mikulov [694193].

Stavba se nachází v extravilánu i intravilánu obcí a měst Drnholec, Novosedly, Dobré Pole, Břeží a Mikulov. Oblasti extravilánů jsou o proměnných šířkách s šířkou zpevnění kolem 6 metrů. V celé délce trasy se vyskytují stávající sjezdy (na polní cesty, k nemovitostem atd.), které budou v rámci oprav sil. II/414 dotčeny a upraveny. V obcích se také vyskytují místa vyhrazená pro parkování automobilů a autobusové zastávky.

Povrch silnice II/414 v úseku mezi městy Hrušovany nad Jevišovkou a Mikulovem vykazuje značné poruchy – ztrátu asf. tmele, výtluky v obrusné vrstvě a krytu, hloubkovou korozi, vysprávký, trhliny (mozaikové, příčné, podélné a sít'ové), vyjeté koleje a nepravidelné hrboly. V rámci oprav bude také provedena úprava krajnic a pročištění nebo zahloubení příkopů, které jsou v současné době zanesené, a tudíž nefunkční. Hodnocení povrchu vozovky je dle TP 87 označeno klasifikačním stupněm 5 = havarijní.

**b) Popis navrženého stavu**

**KOMUNIKACE**

**SO 101 - Rekonstrukce silnice II/414, ZÚ - Drnholec**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 102 - Rekonstrukce silnice II/414, Drnholec průtah**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 103 - Rekonstrukce silnice II/414, Drnholec - Dobré Pole**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 104 - Rekonstrukce silnice II/414, Dobré Pole průtah**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 105 - Rekonstrukce silnice II/414, Dobré Pole - Březí**

SO 105 řeší extravilánový úsek mezi obcí Dobré Pole a Březí v projekčním staničení 9,444 – 11,070. Předmětem stavby je úprava povrchu vozovky s navýšením nivelety, úprava (zahloubení) stávajících zatravněných příkopů, popřípadě vybudování příkopů zasakovacích (0,5x 0,8 m) a seřízení a dosypání nezpevněných krajnic. V tomto objektu se mohou vyskytovat příčné trhliny, které bude potřeba sanovat. Sanace trhlín se provede dle TP 115.

Nový návrh šířky zpevnění je uvažován s šířkou jednoho jízdního pruhu 3,50 m + 0,75 m nezpevněná krajnice po obou stranách, což odpovídá kategoriálnímu typu S 8,0. Způsob řešení opravy povrchu spočívá v odfrézování stávajících vrstev vozovky v průměrné tl. 60 mm s drobnou úpravou podélných vln nivelety a příčných sklonů v rámci frézování a pokládkou nových vrstev v tl. 100 mm (ložná vrstva ALC 16 + tl. 60 mm a obrusná vrstva ACO 11 + tl. 40 mm), čímž dojde k navýšení nivelety o 40 mm. Šířkově bude vozovka silnice upravena novými AB vrstvami do jednotné kategorie. Sanace příčných trhlín bude provedena proříznutím, pročištěním drážky a zalitím. Sanace plošných poruch budou řešeny v tl. 380 mm (ŠD tl. 200 mm, podkladní vrstva APC 16 + tl. 80 mm, ložná vrstva ACL 16 + tl. 60 mm a obrusná vrstva ACO 11 + tl. 40 mm). Tyto sanace budou provedeny v km 10,607-11,070 v levém pruhu na okraji vozovky a případně lokálně ve zbývající ploše odfrézované vozovky. Podrobněji je postup opravy vozovky a trhlín popsán v příloze SO 105.3 *Vzorové příčné řezy*.

Odvodnění je řešeno pomocí stávajících zatravněných příkopů nebo případným vybudováním zasakovacích příkopů 0,5x0,8 m se šterkovým dnem. Tento způsob odvedení vody se řeší v místech nezatravněných sjezdů, u kterých dochází ke zdržování vody.

Na silnici II/414 se v předmětném úseku napojuje několik sjezdů z polních nebo účelových cest. Tyto sjezdy budou řešeny v rámci SO 125.

**Řešení propustku:****Propustek v km 11,003**

Stávající trouba se zachová a pročistí se tlakovou vodou. Čela na obou stranách se odstraní a dojde k prodloužení a seříznutí trouby do sklonů nových silničních svahů. Vtoková jámka se též odstraní.

**SO 106 - Rekonstrukce silnice II/414, Březí průtah**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 107 - Rekonstrukce silnice II/414, Březí - KÚ**

Poslední úsek opravy povrchu stávající sil. II/414 řeší extravilán mezi obcí Březí a křižovatkou se sil. I/52 před vjezdem do města Mikulov. SO 107 se nachází v provozním staničení km 12,062 - 16,128. Předmětem stavby je oprava povrchu vozovky, seříznutí a dosypání nebezpečných krajnic a reprofilace příkopů.

Nový návrh šířky zpevnění je uvažován s šířkou jednoho jízdního pruhu 3,25 m zpevnění vozovky + 0,75 m nebezpečná krajnice po obou stranách, což odpovídá kategoriálnímu typu S 7,5/90. Způsob řešení opravy povrchu je odfrézování stávajících vrstev vozovky v průměrné tl. 60 mm s drobnou úpravou podélných vln nivelety a příčných sklonů v rámci frézování a pokládka nových vrstev v tl. 100 mm (ložná vrstva ALC 16 + tl. 60 mm a obrusná vrstva ACO 11 + tl. 40 mm), čímž dojde k jednotnému navýšení nivelety o 40 mm. Šířkově bude vozovka silnice upravena novými AB vrstvami do jednotné kategorie. Sanace příčných trhlin bude provedena proříznutím, pročištěním drážky a zalitím. Sanace plošných poruch budou řešeny v tl. 380 mm (ŠD tl. 200 mm, podkladní vrstva APC 16 + tl. 80 mm, ložná vrstva ACL 16 + tl. 60 mm a obrusná vrstva ACO 11 + tl. 40 mm). Tyto sanace budou provedeny případně lokálně v ploše odfrézované vozovky. Podrobněji je postup opravy vozovky a trhlin popsán v příloze SO 107.4 *Vzorové příčné řezy*.

V rámci tohoto objektu je řešena oprava autobusového zálivu na levé straně. Záliv bude upraven na šířku 3 m a ponechán ve stávajícím sklonu komunikace. Záliv bude také opatřen novým chodníkem v šířce 2,5 m ve sklonu 2% vypádaný směrem do okolní zeleně.

Odvodnění je v SO 107 řešeno stávajícími zatravněnými příkopy, které budou pročištěny a zahloubeny do úrovně 0,5 m od hrany koruny silničního tělesa.

V oblasti extravilánu se nachází tři křižovatky s MK nebo ÚK a několik sjezdů na polní cesty nebo účelové komunikace. Vzhledem k navýšování nivelety budou muset tyto sjezdy být v rámci stavby upraveny. Problematiku sjezdů v předmětném úseku řeší SO 127, napojení křižovatek pak předmětný objekt SO107.

**Řešení propustků:****Propustek v km 12,216**

Stávající trouba se zachová a pročistí se tlakovou vodou. Čela na obou stranách se odstraní a dojde k seříznutí trouby do sklonů nových silničních svahů. Směrovací desky Z4a a Z4b se bez náhrady odstraní.

**Propustek v km 12,786**

Stávající trouba se zachová a pročistí se tlakovou vodou. Čela na obou stranách se odstraní a dojde k prodloužení a seříznutí trouby do sklonů nových silničních svahů. Svodidlo se bez náhrady odstraní.

**SO 121 – Sjezdy, ZÚ – Drnholec**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 122 – Chodníky a sjezdy, Drnholec průtah**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 123 – Sjezdy, Drnholec – Dobré Pole**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 124 – Chodníky a sjezdy, Dobré Pole průtah**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 125 – Sjezdy, Dobré Pole – Březí**Sjezdy (na polní a účelové cesty)

V rámci SO 125 je řešeno napojení sjezdů na nový stav silnice II/414. Povrch upravovaných sjezdů je navržen v závislosti na stávajícím povrchu těchto sjezdů.

V případě sjezdů štěrkových se provede jejich dosypání. Postup úpravy těchto sjezdů je navržen dle ČSN 73 6126-1 pro úpravu vozovek s nestmeleným krytem. Sjezdy budou dosypány ŠD s dodatečnou úpravou zrnitosti v horní části již položené vrstvy, což je nejjednodušší a zároveň nejrychlejší způsob úpravy takovýchto sjezdů. Vrstva ze štěrkodrti se položí obvyklým způsobem a její zrnitost se v horní části upraví postupným dosypáváním jemnější frakce kameniva. (Toto lze provádět i opakovaně s použitím různých frakcí). Volba druhu frakcí se provede na základě vizuální prohlídky. Maximální výška vyrovnávací vrstvy je 200 mm.

Asfaltové sjezdy budou napojeny asfaltovou vrstvou. Skladba konstrukčních vrstev na asf. sjezdech bude stejná jako konstrukce vozovky hlavního objektu stavby, kdy bude položena ložní vrstva ACL 16 + v tl. 60 mm a obrusná vrstva ACO 11 + v tl. 40 mm.

**SO 126 - Chodníky a sjezdy, Březí průtah**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 127 – Sjezdy, Březí – KÚ**Sjezdy (na polní a účelové cesty)

V rámci SO 127 je řešeno napojení sjezdů na nový stav silnice II/414. Povrch upravovaných sjezdů je navržen v závislosti na stávajícím povrchu těchto sjezdů.

V případě sjezdů štěrkových se provede jejich dosypání. Postup úpravy těchto sjezdů je navržen dle ČSN 73 6126-1 pro úpravu vozovek s nestmeleným krytem. Sjezdy budou dosypány ŠD s dodatečnou úpravou zrnitosti v horní části již položené vrstvy, což je nejjednodušší a zároveň nejrychlejší způsob úpravy takovýchto sjezdů. Vrstva ze štěrkodrti se položí obvyklým způsobem a její zrnitost se v horní části upraví postupným dosypáváním jemnější frakce kameniva. (Toto lze provádět i opakovaně s použitím různých frakcí). Volba

druhu frakcí se provede na základě vizuální prohlídky. Maximální výška vyrovnávací vrstvy je 200 mm.

Asfaltové sjezdy budou napojeny asfaltovou vrstvou. Skladba konstrukčních vrstev na asf. sjezdech bude stejná jako konstrukce vozovky hlavního objektu stavby, kdy bude položena ložná vrstva ACL 16 + v tl. 60 mm a obrusná vrstva ACO 11 + v tl. 40 mm.

### **SO 180 – Dopravní opatření – příslušná část**

Předmětem objektu je návrh dopravního opatření během výstavby. Stavba bude z větší části prováděna za plného provozu. Dopravní omezení si vyžádá přechodnou místní úpravu provozu se zřízením provizorního značení.

Celkem je stavba rozdělena do deseti etap výstavby. Jednotlivé etapy jsou rozděleny dle stavebních objektů:

- Etapa 1 – ZÚ–Drnholec (s výjimkou mostu 414-006) - SO 101 a SO 121
- Etapa 2 – Most ev.č. 414-006 – SO 201
- Etapa 3 – Drnholec průtah – SO 102 a SO 122
- Etapa 4 – Most ev. č. 414-008 – SO 203
- Etapa 5 – Drnholec – Dobré Pole (s výjimkou mostu 414-007, 414-008 a 414-010) – SO 103 a SO 123
- Etapa 6 – Most ev.č. 414-010 – SO 204
- Etapa 7 – Dobré Pole průtah – SO 104 a SO 124
- Etapa 8 – Dobré Pole - Březí – SO 105 a SO 125
- Etapa 9 – Březí průtah – SO 106 a SO 126
- Etapa 10 – Březí - KÚ – SO 107 a SO 127

Provoz bude ve všech etapách, kromě etapy 6, zachován po stávající silnici II/414. Při budování SO 204 (etapa 6) bude veřejná linková doprava vedena objízdnými trasami dle výkresu *SO 180.4 – Objízdne trasy při uzavírce mostu ev.č. 414-010*. V ostatních etapách výstavby se bude oprava povrchu provádět po polovinách a provoz v jednom jízdním pruhu bude řízen SSZ.

Pracovní místo bude označeno (cca po 300 m) v souladu s TP 66 – Zásady označování pracovních míst na pozemních komunikacích. Schéma uzavírky je patrné z výkresu *SO 180.2 – Schéma uspořádání dopravy v obci* a *SO 180.3 – Schéma uspořádání dopravy mimo zastavěné území*.

### **SO 190 – Dopravní značení – příslušná část**

Předmětem objektu SO 190 je návrh nového, popřípadě úprava (posun) stávajícího dopravního značení. Dopravní značení bude realizováno ve formě svislých dopravních značek základní velikosti. Značky se provedou z ocelového pozinkovaného plechu a budou namontovány na ocelové sloupky, které budou osazeny do betonových patek.

Vodorovné dopravní značení je navrženo plastové. V oblasti intravilánu se využije nehluchý plast, v oblasti extravilánů bude VDZ provedeno z hlučného plastu.

Podrobný výkres se změnou svislého i vodorovného dopravního značení je v příloze *SO 190.2 Situace dopravního značení*.

**SO 201 – Most ev.č. 414 – 006**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 203 – Most ev.č. 414 – 008**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty).

**SO 204 – Most ev.č. 414 – 010**

Není obsahem předmětné dokumentace PDPS (pro vybrané objekty)..

**c) Postup výstavby**

Vzhledem k rozsahu stavby se předpokládá, že celý projekt v délce 16,128 km včetně mostů nebude realizován současně, protože to finanční náročnost projektu neumožní. Rozdělení celého úseku na etapy výstavby (1-10 po SO) je navrženo tak, aby každá etapa mohla být řešena samostatně bez ohledu na další navazující.

Před zahájením stavebních prací je potřebné vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí. Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

Na počátku výstavby bude instalováno provizorní dopravní značení. Úprava SO 101 – 107 bude prováděna po polovinách, kdy provoz na jedné straně komunikace bude vždy zachován a provoz na něm řízen kyvadlově, jednotlivé úseky tedy budou vždy řízeny SSZ. Nejprve se provede odfrézování, poté v závislosti o jaký úsek se jedná, se provede recyklace za studena (SO 101 a část objektu SO 102) nebo sanace plošných a sítových trhlin (části SO 103-106). Následně se provedou výkopové práce a demolice (začátek SO 104 – vjezdová brána, SO 204 – demolice mostu 414-010). Dále budou v případě intravilánových stavebních objektů osazeny nové obruby a provedeno předláždění chodníků, sjezdů popřípadě jiných zpevněných ploch a realizována úprava zeleně. Současně s tím bude v SO 102 a SO 104 proveden posun a vybudování uličních vpustí a jejich napojení do veřejné kanalizace. Poté následuje pokládka nových vrstev vozovky v tloušťce dle návrhu vycházejícího z provedené diagnostiky vozovky. Konečnou fází bude pročištění nebo případná úprava příkopů, vybudování vsakovací jímky (SO 103), provedení nového svislého a vodorovného dopravního značení, montáž svodidel a směrových sloupků.

Při pohybu vozidel po odfrézovaném povrchu zhotovitel zajistí minimální dobu, po kterou bude pohyb vozidel povolen, aby nedocházelo k oslabení konstrukce nebo její deformaci.

**2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

Nejsou navržena

**2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.). Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, která nezahrnuje žádné uzavřené objekty. V případě vzniku požáru na komunikacích je umožněn únik do přilehlého území.

Přístup vozidel HZS je zajištěn ze silnice II/414, příp. z navazujících místních či účelových komunikací nebo polních cest.

Z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva spadají stavební objekty SO 101 - 107 do kategorie 1, tedy stavba, která představuje mírné nebezpečí (dle §6 odst.1 písmene e) vyhlášky č.460/2021 sb.). Ostatní stavební objekty spadající do kategorie 0, která z hlediska požární bezpečnosti nepředstavuje zvláštní nebezpečí, už stavba neobsahuje. *Osoba, která je oprávněná ke zpracování PBR podle dosavadní právní úpravy, je oprávněna po dobu 2 let od nabytí účinnosti tohoto zákona zpracovávat požárně bezpečnostní řešení stavby kategorie I a II.*

Stavba je provedena z materiálů, které nevyžadují požární zabezpečení. Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. V průběhu výstavby posuzovaných objektů musí být zajištěn příjezd požární mobilní techniky ke stávajícím stavebním objektům umístěných kolem posuzovaných objektů. Realizací předmětných stavebních úprav nedojde ke změně přístupu při požárním zásahu. Dopravní omezení a uzavírky budou hlášeny v předstihu na Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje.

## **2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Není řešeno

## **2.10 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Mimo pravidelnou údržbu stavba nevyžaduje zvláštní ochranu před škodlivými účinky vnějšího prostředí.

## **3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

### **a) Napojovací místa technické infrastruktury**

Vzhledem k umístění stavby z části v zastavitelném území a z části v jeho blízkém okolí se veškeré druhy energií, telekomunikace a vodního hospodářství nacházejí v její blízkosti, stejně jako možnosti připojení na dopravní infrastrukturu. Připojení stavby na potřebné sítě v okolí stavby bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

Skladovací a pracovní plochy včetně potřebných ploch pro skládky kusového materiálu budou podle možností umístěny na silničním pozemku v nejbližším okolí staveniště. Zařízení staveniště a případný pronájem jiných pozemků bude zřízeno na náklady dodavatele.

Realizaci stavby bude nutno provádět tak, aby byl po celou dobu výstavby zachován provoz na silnici II/414 nebo po předem schválených objízdných trasách a byl zajištěn přístup k jednotlivým nemovitostem v obcích, kterými stavba prochází. Předpokládaná omezení si vyžádají přechodnou místní úpravu provozu se zřízením provizorního dopravního značení.

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající silnici II/414.

### **b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Řeší jednotlivé stavební objekty.

#### **4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

Dokumentace řeší úpravu povrchu vozovky stávající silnice II/414 včetně ostatních zpevněných ploch, jejichž úprava byla úpravou sil. II/414 vyvolána. V bezprostředním okolí stavby se nenacházejí stavebně technické a architektonicky exponované objekty. Zásah stavby do území je minimální. Uspořádání území v bezprostřední blízkosti komunikace zůstane beze změn.

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

Nové plochy vegetace se v rámci stavby řeší v SO 126 Chodníky a sjezdy, Březí průtah. V obci Březí v místě autobusových zastávek v rámci úpravy zastávek vzniknou nové plochy zeleně. Ostatní plochy zeleně se řeší v oblasti intravilánů, a to formou úpravy stávajících zelených ploch. Návrh úpravy je řešen v SO 122 a SO 124.

#### **6. POPIS VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA**

Stavba nebude mít zásadní vliv na životní prostředí. Během výstavby dojde ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hluknosti z důvodu stavebních prací (zdrojem hluku v průběhu výstavby budou zejména práce spočívající v odstranění stávajících vozovek – frézování). Realizace nového povrchu naopak přinese zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu a nový kryt vozovky s živičnou úpravou povede ke snížení hluku.

Způsob odvádění dešťových vod z daného území se nemění. Voda v extravilánech je vedena zatrávněnými příkopy (popřípadě zasakovacími) a odvedena na místo, kde dojde k vsaku. V intravilánech je voda svedena uličními vpustmi do stávající veřejné kanalizace.

Zadavatel stavby je povinen respektovat ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., která zadavateli stavby ukládají zřídit funkci koordinátora a zpracovat plán, pokud jsou naplněny ustanovení tohoto zákona a nařízení vlády.

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak budou mít povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu s platným zákonem a souvisejícími vyhláškami a předpisy.

Hlavním potenciálním rizikem z hlediska možných havárií s přímým dopadem na životní prostředí jsou dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné látky. Jedná se zejména o ropné produkty, jejichž četnost a objemy přepravy jsou, v poměru k ostatním pro životní prostředí nebezpečným látkám, zřejmě nejvyšší.

Odpady z provozu na komunikacích se nepředpokládají, běžná údržba a zneškodnění případných odpadů budou prováděny správci jednotlivých komunikací.

Umístění stavby odpovídá hlediskům péče o životní prostředí a obecným technickým požadavkům na výstavbu v souladu s vyhláškami č. 137/1998 Sb. a č. 501/2006 Sb. i předpisům, které stanoví hygienické a protipožární podmínky.

Stavbou dotčená ochranná pásma stávajících inženýrských sítí jsou následující:

- ***Ochranná pásma elektrických vedení dle zákona č. 458/2000 Sb.***

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

1. pro vodiče bez izolace

7 m



2. pro vodiče s izolací základní	2 m
3. pro závěsná kabelová vedení	1 m
Nadzemní vedení o napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně:	
1. pro vodiče bez izolace	12 m
2. pro vodiče s izolací základní	5 m
Nadzemní vedení o napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně	15 m
Nadzemní vedení o napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně	20 m
Závěsné kabelové vedení do 110kV	2 m
Podzemní vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně	1 m
Podzemní vedení elektrizační soustavy nad 110 kV	3 m

OP venkovních vedení NN se nestanovuje

Ochranná pásma se měří od krajního vodiče vedení na každou stranu. Pásmo je vymezeno svislou rovinou.

- ***Ochranná pásma plynovodů dle zákona č. 458/2000 Sb., novelizované znění k 1.1.2016***

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, který činí:

- u plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany,
- u plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m na obě strany,
- u plynovodů nad 40 bar 4 m na obě strany,
- u technologických objektů 4 m na každou stranu od objektu,
- u sond zásobníku plynu 30 m od osy jejich ústí,
- u zásobníků plynu 30 m vně od jejich oplocení,
- u zařízení katodické protikoroze ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence, 1 m na obě strany.

- ***Ochranná pásma vodovodů a kanalizací***

OP do průměru 500 mm	1,5 m od okraje potrubí
OP nad průměr 500 mm	2,5 m od okraje potrubí
OP nad průměr 200 mm s dnem pod 2,5m hloubky se zvyšují o 1 m	

- ***Ochranná pásma podzemních kabelů sítí elektronických komunikací***

OP kabelu	1,5 m po stranách krajního vedení
-----------	-----------------------------------

Stavbou dotčená bezpečnostní pásma stávajících inženýrských sítí jsou následující:

- ***Bezpečnostní pásmo těžební sondy dle zákona č. 239/1998 Sb.***

BP u sondy pro těžbu z ložiska ropy a plynu s tlakem větším než 10 MPa	100 m
--	-------

Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v ochranných a bezpečnostních pásmech, se řídí příslušnými zákony a předpisy, a může být prováděna pouze se souhlasem správce zařízení, ke kterému ochranné pásmo přísluší.

**7. OCHRANA OBYVATELSTVA**

Ohrožení obyvatelstva stavbou se nepředpokládá. Během stavby bude staveniště řádně zabezpečeno.

**8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

Viz B2 - Zásady organizace výstavby

**9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ**

V současné době je povrchová voda svedena příčným a podélným sklonem vozovky k obrubám nebo do příkopů. Úprava sil. II/414 mezi Hrušovany nad Jevišovkou a Mikulovem si v intravilánech vyžádá posun nebo dobudování uličních vpustí a v extravilánech zahloubení a pročištění příkopů. Přeložky vodovodů nebo kanalizace v rámci stavby nejsou navrženy.

Nový způsob odvodnění se nenavrhuje z důvodu zachování příčných i podélných sklonů povrchu vozovky. V místech nezatrubněných sjezdů (kde se může kumulovat voda) v extravilánech jsou navrženy nové zasakovací příkopy. Odvedení vody z přilehlých ploch (chodníků a sjezdů) je pomocí příčného sklonu na vozovku, kde je voda svedena do uličních vpustí nebo do zeleně, která odděluje chodník a komunikaci.

V Brně, září 2024

Ing. František Kokorský