

Duševní a průmyslové vlastnictví

**PIS PECHAL, s.r.o.**

Veškerá práva vyhrazena  
Postoupiti třetím osobám není dovoleno

ZMĚNA	DATUM			PROVEDL	PODPIS
HIP	ZOD. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	PIS PECHAL, s.r.o. Projektové a inženýrské služby 602 00 BRNO, Lidická 42 tel: 731 482 865, 545 213 466, e-mail: pis@pechal.cz	
ING. JAN KRAKOVÍČ	ING. VOJTĚCH KONEČNÝ	ING. JAN KRAKOVÍČ	ING. ANTONÍN PECHAL, CSc.		
OBJEDNATEL Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje				DATUM LEDEN 2016	KRAJ JIHMORAVSKÝ
STAVBA II/377 Rájec – Jestřebí, most 377–008, okružní křižovatka				STUPEŇ PDPS	OKRES BLANSKO
				ČÍS.ZAK. P2/015/24	OBEC RÁJEC – JESTŘEBÍ
ČÁST	C. STAVEBNÍ ČÁST			MĚŘÍTKO	FORMÁT
OBJEKT	SO 101 – KOMUNIKACE II/377			ČÍS.PŘÍLOHY	ČÍS.PARÉ
PŘÍLOHA	TECHNICKÁ ZPRÁVA			01	

## **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU**

### **1.1. Stavba**

Název stavby	: II/377 Rájec - Jestřebí, most 377-008, okružní křižovatka
Název objektu	: SO 101 – Komunikace
Místo stavby	: Rájec-Jestřebí, sil. II/377, část sil. II/374 a III/37433
Kraj	: Jihomoravský
Okres	: Blansko
Obec	: Rájec - Jestřebí
Katastrální území	: Rájec nad Svitavou, Jestřebí
Charakter stavby	: Rekonstrukce
Správce silnice a mostů	: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje
Stupeň projektu	: PDPS – proj. dokumentace pro provádění stavby

### **1.2. Stavebník, objednatel**

Objednatel projektu	: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno
---------------------	---

### **Projektant**

Projektant	: fa. PIS PECHAL, s.r.o. Lidická 42, 602 00 Brno IČ 02365952 DIČ CZ02365952
------------	--

Hlavní inženýr projektu (HIP) : Ing. Jan Krakovič  
autorizovaný technik pro dopravní stavby, specializace  
nekolejová doprava, ČKAIT 1003472

Zodpovědný projektant SO 101: Ing. Jan Krakovič

## **2. STRUČNÝ TECH. POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ**

### **2.1. Všeobecný popis stavby a zdůvodnění navrženého řešení**

Stavba se nachází v Jihomoravském kraji v okrese Blansko na území města Rájec-Jestřebí. Stavba se nachází především na sil. II/377, z části na sil. II/374 a III/37433. Dle katastrální mapy se místo stavby nachází na kat. území Rájec nad Svitavou a Jestřebí.

Stavba je vyvolána špatným stavem mostu přes trať SŽDC, nevyhovující okružní křižovatkou a poruchami sil. II/377.

## **2.2. Stručný technický popis stavby**

Celá stavba je rozdělena na 5 úseků. Úsek č. 1 (hlavní a nejdelší trasa) začíná na sil. II/377 před mostem 377-008 přes koridor (SO 201) a končí před malou okružní křižovatkou (dále jen MOK). Od km 0,030 38 do km 0,168 52 tj. na dl. 138,14 m se nachází stávající rekonstruovaný most, který je výkazem výměr i výkresově předmětem SO 201 – Most ev. č. 377-008. Celková délka úpravy úseku 1 vč. mostu je 357,58 m, bez mostu je to 219,44 m. Úsek č. 2 je pokračováním úpravy na sil. II/377 za MOK směrem na Sloup, délka úpravy úseku 2 je 209,85 m. Úsek č. 3 je napojením nové MOK na sil. II/374 směr Blansko, délka úpravy úseku 3 je 22,89 m. Úsek č. 4 je napojením nové MOK na sil. III/37433 směr Rájec (ulice Spešovská), délka úpravy úseku 4 je 12,00 m od okraje MOK. Úsek č. 5 je nová MOK na křížení tří silnic II/377 (2 větve), II/374 a III/37433. Délka úpravy úseku 4 v ose jízdního pruhu MOK je 76,96 m. Poblíž mostu a kolem nové MOK včetně úseků 3 a 4 dojde k výměně celé skladby vozovky, na zbývající trase pouze k výměně krytu příp. k lokální vysprávce podkladní vrstvy.

Součástí SO 101 je vyvolaná přeložka oplocení u MOK.

Součástí stavby jsou kromě tohoto objektu také objekty rekonstrukce mostu, traťové výluky během rekonstrukce mostu, úpravy VO a VN poblíž MOK, DIO, dopravní zančení, příprava území a úprava území. Projekt nepředpokládá kácení vzrostlých dřevin, tudíž ani následnou novou výsadbu.

## **2.3. Směrové a výškové řešení komunikace**

Celková délka úpravy komunikace je  $357,58 + 209,85 + 22,89 + 12,00 + 76,96 = 679,28$  m. Na většině úpravy směrové i výškové řešení vychází (téměř ho kopíruje) ze stávajícího stavu. Nová MOK je navržena většího průměru a jiného příčného uspořádání.

Směrové řešení Ú1 je totožné se stávajícím stavem. Jsou zde navrženy kruhové oblouky poloměrů 235,00 m, 270,40 m (v tomto oblouku trasa překonává celý most), 280,00 m, 1800,00 m a 20000,00 m. Nejmenší z poloměrů při dostředném sklonu 3% odpovídá Vn 70 km/h dle ČSN 736110 (48,5 km/h dle ČSN 736101). Trasa Ú1 končí na vnějším okraji MOK.

Směrové řešení Ú2 je totožné se stávajícím stavem. Na začátku je přímá dl. 26,34 m, následuje směrový motiv složeného kružnicového oblouku o poloměrech 1868,46 m a 1450,00 m. Dostředný sklon vychází ze stávajícího a je 1,4-2,2%.

Směrové řešení Ú3 a Ú4 je pouhým navázáním na stávající větev.

Směrové řešení Ú5 řeší návrh nové MOK. Základní parametry vychází ze studie a jsou:

a) průměr středového ostrova je 14 m, šířka prstence 2,5 m a šířka okružního jízdního pásu 5,5 m, vnější průměr OK tedy 30 m, vnitřní průměr OK (průměr středového ostrova vč. prstence) je 19 m

b) středový ostrov je lemován betonovým silničním obrubníkem, finální úprava bude upřesněna ve stupni PDPS dle požadavku města

c) středový prstenec a zpevněné srpovité krajnice jsou tvořeny kamennou dlažbou 160/160 (se spárami cca 15 mm) uloženou do kam. drti 4/8, spáry budou zality zálivkou a spárovací vysokopevnostní polymercementovou maltou

d) menší dělicí „přejíždě“ ostrůvky jsou tvořeny kamennou dlažbou 100/100 (se spárami cca 15 mm) uloženou do kam. drti 4/8, spáry budou zality zálivkou a spárovací vysokopevnostní polymercementovou maltou

d) prstenec (i srpovité krajnice) je oddělen od okružního jízdního pásu zapuštěným obrubníkem výšky min 30 mm,

e) dělicí ochranný ostrůvek bude olemován silničním obrubníkem (nášlap 0,15 m) a vydlážděn zámkovou dlažbou

f) menší dělicí „přejížděné“ ostrůvky budou olemovány zapuštěným obrubníkem výšky min 30 mm,

f) chodník je navržen v místech dle stávajícího stavu - pouze vlevo ve směru z Rájce do Blanska (ke Keramickým závodům a Lesům města Brna).

Podrobně je směrové řešení vykresleno v příl. 02 Situace komunikace.

Návrh nivelety na úsecích Ú1 – Ú4 je patrný z výkresové části a je navržen s ohledem na stávající niveletu vozovky.

Návrh nivelety na úseku Ú5 je proveden tak, aby nedošlo k podstatné změně nivelety stávajícího povrchu vozovky, což by vyvolalo nutnost překládky inženýrských sítí (jednotná kanalizace, vodovod, telekom. kabel) pod vozovkou. Niveleta Ú5 začíná klesáním 3,28%, v ose připojení Ú3 se láme na stoupání 2,30%. Dále stoupá až do osy připojení Ú2, kde se lomí na mírnější stoupání 0,70%. V km 0,071 58 je vrchol tečnového polygonu a niveleta se láme v klesání 3,28%, v němž se napojuje na ZÚ. V km 0,017 49 je nejnižší bod okraje MOK, zde předpokládáme odtok vody podél dělicího ostrůvku, na jehož konci směrem na Blansko uprostřed vozovky je navržena nová vpust s přípojkou do poslední šachty kanalizace směr Rájec. Nejvyšší bod okraje MOK je v km 0,068 34, odkud voda bez problémů oteče dolů z násypového tělesa. Výškové lomy jsou zaobleny parabolickými oblouky 2. stupně s poloměry oskulační kružnice 180, 250 a 500 m. Nejmenší z oblouků odpovídá  $V_n$  30 km/h dle ČSN 73 6110. Podrobnější informace ke směrovému a výškovému řešení trasy jsou patrné z přílohy 03 Podélný profil.

Snahou bylo navrhnout komunikaci na návrhovou rychlost alespoň 50 km/h, parametry na MOK odpovídají  $V_n=30$  km/h.

## **2.4. Příčné uspořádání**

Celá stavba je v intravilánu, má však charakter jakéhosi obchvatu, stávající povolená rychlost mimo křižovatku 80 km/h. Nové uspořádání příčného řezu vychází ze stávajícího stavu a je navrženo v netypické kategorii S 10,5/50, 60, 70. Základní příčný sklon vychází ze stávajícího stavu. Zemní plán má základní příčný sklon 3%.

Navržené příčné uspořádání i souvrství vozovky je patrné z přílohy 04 Vzorový příčný řez. Příloha č. „05 – Charakteristické příčné řezy“ obsahuje příčné řezy komunikace po max 25 m trasy.

Navržené šířkové uspořádání odpovídá kategorii S 10,5/50, 60, 70:

Základní šířka jízdního pruhu	3,50 m
Vodící proužek (nástřík)	0,25 m
Zpevněná krajnice	1,00 m
<u>Nezpevněná krajnice (na mostě zpevněná)</u>	<u>0,50 m</u>
Celkem	5,25 m
Z toho zpevněná část	4,75 m

## **2.5. Konstrukce vozovky**

Dle výsledků sčítání dopravy z roku 2010 je průměrná denní intenzita všech vozidel 5225 voz./24hod a těžkých nákladních vozidel  $TNV = 465$  voz./24hod., což v přepočtu s výhledovým koeficientem nárůstu dopravy  $TNV$  na sil. II. tř. pro rok 2030 ( $koef.TNV = 1,28$ ) činí  $TNV = 596$  voz./24hod.

Konstrukce vozovky je navržena dle výsledků diagnostického průzkumu a dle Dodatku č. 1 TP 170 pro třídu dopravního zatížení III, což odpovídá průměrné denní intenzitě provozu

těžkých nákladních vozidel (TNV<sub>K</sub>) v obou směrech mezi 501 – 1500 voz./24 hod. Návrhová úroveň porušení – NÚP vozovky je D1. Navrženo je souvrství vozovek dle katalogového listu D1-N-1-PIII celkové tloušťky 570 mm. Přesný návrh souvrství vozovky viz příloha č. „04 - Vzorové příčné řezy“.

Z hlediska rozsahu rekonstrukce vozovky lze celou stavbu rozdělit na části, kde dochází k výměně celé skladby vozovky a části, kde dochází pouze k výměně krytu vozovky.

Kompletní výměna konstrukčních vrstev vozovky (skladba 1) je navržena v:

Úsek 1:

- km 0,025 00 – 0,030 38 (začátek SO 201)
- km 0,168 52 (konec SO 201) – 0,195 00
- km 0,343 00 – 0,357 58 (konec Ú1)

Úsek 2:

- km 0,000 00 – 0,015 00

Úsek 3:

- km 0,000 00 – 0,022 89 ... celý Ú3

Úsek 4:

- km 0,000 00 – 0,012 00 ... celý Ú4

Úsek 5:

- km 0,000 00 – 0,076 96 ... celý Ú5

**Skladba „1“ - nová kompletní skladba vozovky:**

asfaltový beton pro obrusné vr.	ACO 11S	40 mm
postřik spojovací 0,20 kg/m <sup>2</sup>	PS EK	
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
postřik spojovací 0,40 kg/m <sup>2</sup>	PS EK	
asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm
postřik infiltrační 0,80 kg/m <sup>2</sup>	PI EK	
mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32 Ga	170 mm
šterkodrt'	ŠDA 0/32	min. 250 mm
		min. 570 mm
<u>Výměna aktivní zóny</u>	<u>ŠDB 0/63</u>	<u>400 mm</u>
<u>Celkem</u>		<u>970 mm</u>

Dle diagnostického průzkumu tvoří podkladní vrstvy vozovky nevhodné nebezpečně namrzavé zeminy. Navržena je *výměna zemní pláně* v místech navržené skladby „1“ vozovky. Výměna bude provedena v tl. 400 mm použitým materiálem bude šterkodrt'.

Výměna krytu vozovky (skladba 2) je navržena v:

Úsek 1:

- km 0,000 00 – 0,025 00
- km 0,195 00 – 0,343 00

Úsek 2:

- km 0,015 00 – 0,209 85 (konec Ú2)

**Skladba „2“ – výměna krytu vozovky (po odfrézování stáv. krytu):**

asfaltový beton pro obrusné vr.	ACO 11S	40 mm
---------------------------------	---------	-------

postřík spojovací 0,20 kg/m <sup>2</sup>	PS EK	
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
postřík spojovací 0,40 kg/m <sup>2</sup>	PS EK	
Celkem		100 mm

Lokálně (vyrovnávací vrstva):

asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	± 65 mm
postřík infiltrační 0,80 kg/m <sup>2</sup>	PI EK	
Celkem		± 65 mm

**Skladba „3“ – prstenec a srpovité krajnice v prostoru MOK:**

Kamenná dlažba velká	DL 160/160	160 mm
ložní vrstva dlažby kam. drť	L 4/8	40 mm
mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/45 Ga	200 mm
štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub> 0/32	min. 200 mm
Celkem		600 mm
Výměna aktivní zóny	ŠD <sub>B</sub> 0/63	400 mm
Celkem		1000 mm

**Skladba „4“ – dopravní ostrůvky (přejíždě):**

Kamenná dlažba malá	DL 100/100	100 mm
ložní vrstva dlažby kam. drť	L 4/8	40 mm
mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/45 Ga	200 mm
štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub> 0/32	min. 200 mm
Celkem		540 mm
Výměna aktivní zóny	ŠD <sub>B</sub> 0/63	400 mm
Celkem		940 mm

**Skladba „5“ – nový chodník a ostrůvek s přechodem (zvýšený):**

Zámková dlažba 20/10	DL 60	60 mm
ložní vrstva dlažby kam. drť	L 4/8	40 mm
štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 200 mm
Celkem		300 mm
Výměna aktivní zóny	ŠD <sub>B</sub> 0/63	400 mm
Celkem		700 mm

Skladba nového chodníku je navržena dle Dodatku č. 1 TP 170 pro třídu dopravního zatížení O, což jsou konstrukce komunikací vyhrazených pro osobní vozidla, kde není trvalým fyzickým opatřením znemožněn vjezd TNV. Návrhová úroveň porušení chodníku je D2. Navrženo je souvrství chodníku dle upraveného katalogového listu D2-D-1-PIII celkové tloušťky min 300 mm. Kryt ze zámkové dlažby je navržen s ohledem na plánovanou rekonstrukci stávajících (navazujících) asfaltových chodníků. Přesný návrh souvrství vozovky viz příloha č. „04 - Vzorové příčné řezy“.

*Krajnice* jsou navrženy nezpevněné z R-materiálu získaného frézováním stávajících živichých vrstev.

## **2.6. Odvodnění**

Srážková voda je díky příčnému sklonu vozovky svedena z obou jízdnicích pásů na okraj vozovky a dále vsakem do podzemí. Na MOK je navržen odstředný příčný sklon 2,5%. Voda steče na okraj MOK. Větve Ú1 a Ú2 směrem od MOK stoupají, větve Ú3 a Ú4 jsou od MOK v klesání, tudíž voda poteče do těchto připojení. Na Ú4 je funkční stávající uliční vpust (dále jen UV). Na Ú3 je stávající UV ve vlastnictví i správě SÚS, která bude odstraněna. Navržena je nová vpust napojená do koncové revizní stávající šachty. Odtok z UV je navržen kameninovým potrubím DN 150 dl. 39 m.

Po průzkumu koncové revizní šachty byl zjištěn její špatný technický stav, proto je navržena její kompletní rekonstrukce.

Plán komunikace vychází v naprosté většině nad přilehlý stávající terén, nejsou proto navrženy trativody. Pouze v km 0,010 – 0,055 na Ú5 tj. část okružní křižovatky, kde navazuje chodník, je navržen trativod vpravo. Napojen bude do uliční vpusti v km 0,016 Ú5.

V km 0,004 50 Ú2 vpravo se nachází stávající vtokový objekt napojený na koncovou šachtu jednotné kanalizace. V tomto místě je navržen nový chodník, proto je nutné odsunout tento objekt. Bude přidána trouba DN 300 a navržen nový vtokový objekt viz příloha 06 – Vtokové zařízení.

## **2.7. Zemní a bourací práce**

Zemní práce v tomto objektu spočívají zejména v odkopávce zemní pláně a uložení do násypů. Do násypů bude použit materiál z vybouraných konstrukčních vrstev zpevněných ploch. Vegetační úpravy jsou součástí SO 801.

Bourací práce budou spočívat v částečném a kompletním odstranění stávajících konstrukčních vrstev zpevněných ploch. Stávající živice vrstvy vozovky budou odfrézovány v tl. až 300 mm.

## **2.8. Vybavení komunikace**

Na celé délce úpravy budou odstraněna stávající svodidla a nahrazena novými. V místech bez svodidel budou osazeny směrové sloupky. Vybavení komunikace (směrové sloupky a trvalé dopravní značení) je součástí SO 902 – Dopravní značení, provizorní dopravní opatření řeší SO 901 – DIO (Dopravně inženýrská opatření).

## **2.9. Inženýrské sítě**

Tohoto SO se týkají inženýrské sítě poblíž MOK. Přímo pod stávající MOK je koncová šachta jednotné kanalizace, vodovodní řad a telekomunikační kabel – tyto IS nebudou dotčeny. Výměnou aktivní zóny se dostáváme cca -1m pod terén.

Dle informací správce sdělovacích kabelů není nutné řešit přeložky kabelů O2 CR. V místech, kde stavba zasahuje do trasy kabelů O2, jsou kabely uloženy ve stávajících chráničkách v hl. 0,9-1,2 m. Při stavbě je nutné dodržet všeobecné podmínky ochrany SEK uvedené ve vyjádření o existenci sítě (vyj. č. 3 a 12). Pokud by přesto došlo k obnažení chrániček, je třeba chráničku výškově snést. Pokud by bylo nutno použít chráničku novou, požaduje správce půlenou min 110 mm.

Realizací stavby dojde k nutnosti provedení úprav stávajících IS, které jsou součástí samostatných SO:

SO 401 Úprava VO

SO 403 Úprava VN

## **2.10. Vytýčení komunikace**

Příloha č. 02 – Situace komunikace obsahuje vytýčení osy komunikace ve všech důležitých bodech a bodech vykreslených charakteristických příčných řezů.

Geodetické práce jsou provedeny v souřadnicovém systému JTSK a výškovém systému Bpv.

## **2.11. Vegetační úpravy**

Stavbou nedojde k nutnosti kácení vzrostlých stromů. Vegetační úpravy jsou součástí SO 801.

## **2.12. Přeložka oplocení u MOK**

Součástí tohoto SO je přeložka oplocení ve třech „rozích“ MOK, kde dochází k trvalému záboru soukromých pozemků viz F.1 Záborový elaborát. Vždy dojde k odstranění stávajícího oplocení a provedení plotu nového.

V případě Lesů MB (mezi větvemi Ú1 a Ú3) se jedná o dřevěný laťový plot délky 16 m včetně branky. U fy. Woodstock, spol. s r.o. (mezi Ú1 a Ú4) jde o klasické drátěné pletivo s ocelovými sloupky dl. 1 m. U fy. Seeif Ceramic, a.s. (mezi Ú2 a Ú3) jde částečně o klasické drátěné pletivo s ocelovými sloupky s podezdívkou dl. 13 m a částečně o oplocení z betonových prefabrikátů dl. 5 m. Detail oplocení viz příloha č. 6 této zprávy.

# **3. VYHODNOCENÍ PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

## **3.1. Výčet podkladů a průzkumů použitých k vypracování již předchozího stupně DSP**

- Diagnostický průzkum vozovky zpracovaný fou. IMOS Brno, a.s. Divize silniční vývoj, Olomoucká 174, 627 00 – Ing. Jindřich Melcher (září 2014).
- Výškopisné a polohopisné zaměření zpracované fou. Aditis, s.r.o., Rokytova 2667/20, Brno 615 00 – p. Merta.

## **3.2. Výsledky a závěry z výchozích podkladů a průzkumů**

Provedený **Diagnostický průzkum vozovky** konstatuje následující poruchy vozovky - mozaikové trhliny, příčné rozvětvené a široké trhliny, lokálně (zejm. poblíž okružní křiž.) se vyskytují mírné deformace nebo se začínají vyjíždět koleje.

Zjištěná únosnost je v průměru dobrá s průměrnou zbytkovou životností 22 let a průměrným požadovaným zesílením 15 mm. Návrhová tloušťka zesílení je 70 mm. Na úseku byl zjištěn jeden lokální extrém v km 0,190 ( $Y1 = 0,404$  a zesílení 135 mm). Je to před okružní křižovatkou. V tomto místě byl zjištěn velmi nízký modul pružnosti nestmelených vrstev a podélné hrby. Po vyloučení tohoto lokálního extrému je únosnost výborná.



Konstrukce vozovky se skládá z hutněných asfaltových vrstev na podkladu z penetračního makadamu a šterkodrti. Tloušťka HAV je proměnlivá 170 až 330 mm je dostatečná, nebylo prokázáno nespojení ani rozpad vrstev. Celková tloušťka konstrukce vozovky zjištěná z provedených sond je vyhovující.

Z rozborů asfaltových směsí z ohrusné i ložní vrstvy vyplývá, že směsi nevyhovují v parametru mezerovitosti a v jednom případě v parametru zrnitosti.

Zjištěné podložní zeminy (jíl písčité a jíl s nízkou plasticitou) jsou nebezpečně namrzavé a poskytují materiálově málo vhodné podloží, avšak celková tloušťka konstrukce vozovky je dostatečná.

#### Návrh rekonstrukce:

Obnova krytových vrstev, lokální úpravy po frézování (zachování stávající nivelety)

*Technologický postup:*

- Frézování do hloubky 100 mm s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- Očištění povrchu;
- Odborná kontrola stavu povrchu po frézování a upřesnění ploch k lokálním úpravám;
- Lokální úpravy trhlin podle TP115 a jiných poruch, max. výměna horní podkladní vrstvy –předpokládá se v km 0,180 – 0,195 P v místě s podélnými hrboly před okružní křižovatkou;
- Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro ložní vrstvy ACL 16+ tl. 60 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,2 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka ohrusné vrstvy z asfaltového betonu pro ohrusné vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

Součástí bude rekonstrukce nefunkčního odvodnění, úprava nezpevněných krajnic, případně další úpravy součástí a příslušenství silnice podle požadavků správce.

Zdůvodnění návrhu rekonstrukce. Při obnově krytových vrstev budou staré nevyhovující a porušené vrstvy nahrazeny novým dvouvrstevným krytem, v rámci lokálních oprav dojde k řádnému ošetření příčných trhlin tak, aby se předešlo riziku jejich prokopírování do nového krytu a místo s havarijní únosností bude odstraněno v rámci budování nové okružní křižovatky.

### **3.3. Podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů a jejich plnění**

Stavba je navržena v souladu s podmínkami dotčených orgánů státní správy (DOSS) a správců inž. sítí (SIS). Veškerá písemná vyjádření jsou obsahem přílohy F.2 Záznamy a vyjádření.

## **4. VZTAHY POZ. KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM**

Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům řeší jednotlivé stavební objekty.

Seznam všech stavebních objektů:

SO 001 – Příprava území  
SO 101 – Komunikace

SO 201 – Most ev. č. 377-008  
SO 401 – Úprava VO  
SO 403 – Úprava VN  
SO 651 – Traťové výluky SŽDC  
SO 801 – Úprava území  
SO 901 – DIO  
SO 902 – Dopravní značení

## **5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

Viz odstavec 2.5. Konstrukce vozovky.

## **6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODPOVRCHOVÝCH VOD**

Odvod povrchové dešťové vody viz odstavec 2.6. Odvodnění. Podzemní vody projekt neřeší.

## **7. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ NA KOMUNIKACI**

Dopravní opatření během stavby a návrh provizorního dopravní značení je předmětem SO 901 – DIO. Trvalé dopravní značení svislé i vodorovné je předmětem SO 902 – Dopravní značení.

## **8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

Stavební práce budou prováděny při částečné a úplné uzavírcce silnic – viz. SO 901-DIO.

Při výstavbě komunikace je nutné kontrolovat ta zařízení na používané technice, jež by mohla způsobit únik ropných látek. Stavbou nesmí dojít k poškození a ohrožení přilehlých nemovitostí.

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy (vyhláška 363/2005 Sb.) a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika.

Při provádění stavby dojde dočasně ke zhoršení životního prostředí zejména hlukem a prachem. Dále je třeba dbát na to, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí např. únikem ropných produktů.

Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškerá zařízení jen pro ty účely, pro které jsou určena, a dodržoval zásady určené v této části dokumentace. Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména:

- a) Ochranu proti hluku a vibracím. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nesmí překračovat hodnoty stanovené v technickém osvědčení.
- b) Ochranu proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím zákonu č. 361/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích.

- c) 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.
- d) 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 podzemních vod. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.
- e) Ochrana stávající zeleně. Kmeny stromů v blízkosti stavby budou chráněny bedněním. Práce v blízkosti všech stromů je třeba provádět s maximální opatrností, aby nedošlo k jejich poškození.

### **8.1. Režim a ochrana povrchových a podzemních vod**

Při stavbě je nutno věnovat zvýšenou péči kontrole vozidel z hlediska možnosti úniku ropných látek z mechanismů.

## **9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Součástí stavby není žádné zvláštní technologické vybavení.

## **10. NÁVAZNOST NA OKOLNÍ KOMUNIKACE, PŘÍSTUP NA POZEMKY**

Stavební práce budou prováděny při částečné i úplné uzavírci silnic – viz. SO 901 - DIO. Po dobu výstavby bude přerušen provoz na celé délce úpravy sil. II/377 a návaznost MOK na II/374 a III/37433.

V zájmových úsecích rekonstruovaných silnic nejsou v současné době situovány sjezdy na přilehlé pozemky – stavbou nedojde k omezení příjezdu na přilehlé pozemky.

Součástí stavby je rekonstrukce pěších ploch. Pěší provoz bude po dobu rekonstrukce chodníku převeden provizorně na komunikaci viz SO 901 - DIO.

### **10.1. Sjezdy a křižovatky**

V rámci rekonstrukce komunikace nejsou navrženy žádné nové sjezdy ani napojení.

## **11. ZABEZPEČENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ STAVBY OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Stávající a nevyhovující chodník podél III/37433 a dále podél II/374 bude nahrazen novým zcela bezbariérovým. Poblíž přechodu pro chodce jsou navrženy úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace viz příloha 1 této zprávy.

## **12. Přílohy**

1. Detail úpravy v místě přechodu pro chodce
2. Přejízdné ostrůvky
3. Vzorová uliční vpust
4. Vzorový příčný řez rýhou přípojky vpusti
5. Vzorová šachta
6. Detail oplocení u MOK

Brno, leden 2016

Vypracoval: Ing. Jan Krakovič