








OBJEDNATEL	SÚS JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, PŘÍSPĚVKOVÁ ORGANIZACE KRAJE, ŽEROTÍNNOVO NÁMĚSTÍ 3/5, 601 82 BRNO	AKCE: II/602 OSTROVAČICE PRŮTAH																														
OBEC	OSTROVAČICE	2. STAVBA																														
KRAJ	JIHOMORAVSKÝ	OBJEKT:																														
DATUM	11.2013	PRŮVODNÍ ZPRÁVA																														
FORM. A4	1 x A4	PŘÍLOHA:																														
STUPEŇ	PDPS	PRŮVODNÍ ZPRÁVA																														
GENERALNÍ PROJEKTANT:		<table border="1"> <tr> <td>TECHNICKÝ ŘEDITEL:</td> <td>Ing. J. LANDA</td> <td></td> <td>KOPIE Č.:</td> <td>ČÁST:</td> <td>PŘÍLOHA Č.:</td> </tr> <tr> <td>VEDOUC205 STŘEDISKA:</td> <td>Ing. V. BARTOŠ</td> <td></td> <td rowspan="5"></td> <td rowspan="5">A</td> <td rowspan="5"></td> </tr> <tr> <td>VEDOUC205 PROJEKTU:</td> <td>Ing. V. BARTOŠ</td> <td></td> </tr> <tr> <td>VYPRACOVAL:</td> <td>Ing. M. APPELT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>KONTROLA:</td> <td>Ing. M. APPELT</td> <td></td> </tr> <tr> <td>MĚŘÍTKO:</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Č. ZAKÁZKY: 13 - 2 - 138</td> </tr> </table>					TECHNICKÝ ŘEDITEL:	Ing. J. LANDA		KOPIE Č.:	ČÁST:	PŘÍLOHA Č.:	VEDOUC205 STŘEDISKA:	Ing. V. BARTOŠ			A		VEDOUC205 PROJEKTU:	Ing. V. BARTOŠ		VYPRACOVAL:	Ing. M. APPELT		KONTROLA:	Ing. M. APPELT		MĚŘÍTKO:			Č. ZAKÁZKY: 13 - 2 - 138	
TECHNICKÝ ŘEDITEL:	Ing. J. LANDA		KOPIE Č.:	ČÁST:	PŘÍLOHA Č.:																											
VEDOUC205 STŘEDISKA:	Ing. V. BARTOŠ			A																												
VEDOUC205 PROJEKTU:	Ing. V. BARTOŠ																															
VYPRACOVAL:	Ing. M. APPELT																															
KONTROLA:	Ing. M. APPELT																															
MĚŘÍTKO:																																
Č. ZAKÁZKY: 13 - 2 - 138																																
 AF-CityPlan AF-CITYPLAN s.r.o. JINDŘIŠSKÁ 17, 110 00 PRAHA 1 tel.: +420 277 005 531 fax.: +420 224 922 072 www.af-cityplan.cz ČSN EN ISO 9001, ČSN EN ISO 14001																																
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. KOPÍROVÁNÍ A ROZMNOŽOVÁNÍ POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU AF-CITYPLAN s.r.o.																																

II/602 Ostrovačice průtah, 2. stavba

A - PRŮVODNÍ ZPRÁVA

(Projektová dokumentace pro provádění stavby)

Objednatel: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 3/5
601 82 Brno

Zastoupený: Ing. Jan Zouhar – ředitel
Ing. Břetislav Mutl – vedoucí technicko správního úseku

Zhotovitel: AF-CITYPLAN s.r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1

Zastoupený: Ing. Milan Komínek ve věcech smluvních, jednatel a generální ředitel

Ing. Vít Bartoš ve věcech technických, vedoucí Střediska dopravních projektů

Autorský kolektiv: Ing. Vít Bartoš, Bc. Aleš Karda, Renáta Hamplová

Kontrola: Ing. Vít Bartoš

Číslo zakázky zhotovitele: 13 – 2 – 138

Datum: 02. 2014

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	6
1.1	OZNAČENÍ STAVBY	6
1.2	OBJEDNATEL, INVESTOR, STAVEBNÍK	6
1.3	INVESTORSKO-INŽENÝRSKÁ ČINNOSTI	6
1.4	ZHOTOVITEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	6
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	7
2.1	STRUČNÝ POPIS STAVBY, JEJÍ FUNKCE, VÝZNAM A UMÍSTĚNÍ	7
2.2	PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY	7
2.3	VAZBA NA REGULAČNÍ PLÁN A ÚR	8
2.4	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ	8
2.5	VLIV TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽP	9
2.6	CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA DOTČENÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ	9
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	10
3.1	MAPOVÉ PODKLADY	10
3.2	DOPRAVNÍ PRŮZKUM	10
3.3	DIAGNOSTIKA VOZOVKY	10
3.4	ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘIČSKÝ A KATASTRÁLNÍ	10
3.5	VYJÁDRĚNÍ O EXISTENCI SÍTÍ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	10
3.6	DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM	10
3.7	HLUKOVÁ STUDIE	11
3.8	POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ STUDIE	11
4	ČLENĚNÍ STAVBY	11
5	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	12
5.1	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ	12
5.2	PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY, ZAJIŠTĚNÍ PLYNULOSTI A KOORDINACE	12
5.3	ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVENIŠTĚ	13
5.4	DOPRAVNÍ OMEZENÍ	13
6	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ	13
6.1	SEZNAM PŘEDPOKLÁDANÝCH BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ	13

6.2	ZPŮSOB UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ	13
7	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO PROVOZU	14
7.1	NÁVRH POSTUPU PŘEDÁVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ.....	14
7.2	ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY PŘED JEJÍM DOKONČENÍM.....	14
8	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	14
8.1	ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY	15
8.2	TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ	17
8.3	SO 001 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ	17
8.4	SO 101 SILNICE II/602, 2. STAVBA	17
8.5	SO 102 SILNICE II/386.....	21
8.6	SO 103 SILNICE III/3842.....	24
8.7	SO 106 AUTOBUSOVÉ ZÁLIVY II/602	27
8.8	SO 107 AUTOBUSOVÝ ZÁLIV II/602.....	28
8.9	SO 108 AUTOBUSOVÝ ZÁLIV II/386.....	30
8.10	SO 111 CHODNÍKY, PARKOVACÍ A ZELENÉ PLOCHY, KŘÍŽOVATKY MK.....	31
8.11	SO 112 CHODNÍKY ODDĚLENÉ ZELENÍ, SJEZDY K NEMOVITOSTEM	33
8.12	SO 301 DEŠŤOVÁ KANALIZACE.....	34
8.13	SO 351 PŘELOŽKA VODOVODU.....	35
8.14	SO 401 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE II/386, KM 0,120 00.....	35
8.15	SO 402 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE II/386, KM 0 ,120 00 A II/602, KM 1 ,115 00	35
8.16	SO 403 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE II/602, KM 0 ,785 00.....	36
8.17	SO 404 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE II/602, KM 0 ,595 00 A III/3842, KM 0,012 00	36
8.18	SO 405 OSVĚTLENÍ MÍSTA S MOŽNOSTÍ PŘECHÁZENÍ II/602, KM 0,507 00.....	37
8.19	SO 451 PŘELOŽKA KABELU TELEFONICA O2 II/386.....	37
8.20	SO 501 PŘELOŽKA PLYNOVODU.....	37
8.21	SO 701 NOVÉ OPLOCENÍ, ZDI	38
8.22	SO 901 DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ	38
9	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	38
10	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE A PAMÁTKOVÉ ZÓNY	39

10.1	ROZSAH DOTČENÍ	40
10.2	ZPŮSOB OCHRANY A ÚPRAV	40
11	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	41
11.1	BOURACÍ PRÁCE.....	41
11.2	KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ A JEJÍ PŘÍPADNÁ NÁHRADA	41
11.3	ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ A KONEČNÁ ÚPRAVA TERÉNU.....	41
11.4	OZELENĚNÍ A OSTATNÍ ÚPRAVY NEZASTAVĚNÝCH PLOCH	41
11.5	ZÁSAH DO ZPF, REKULTIVACE	41
11.6	ZÁSAH DO PUPFL	41
11.7	ZÁSAH DO JINÝCH POZEMKŮ.....	42
11.8	VYVOLANÉ ZMĚNY STAVEB DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY A VODNÍCH TOKŮ.....	42
12	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	42
12.1	VŠECHNY DRUHY ENERGIÍ	42
12.2	TELEKOMUNIKACE	42
12.3	VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ	42
12.4	PŘIPOJENÍ NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU A PARKOVÁNÍ	42
12.5	NAPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	42
12.6	DRUH. MNOŽSTVÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	43
13	VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	43
13.1	OCHRANA KRAJINY A PŘÍRODY.....	43
13.2	HLUK	43
13.3	EMISE	43
13.4	VLIV ZNEČIŠTĚNÍ NA VODNÍ TOKY A VODNÍ ZDROJE.....	43
13.5	OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI PRACOVNÍKŮ PŘI VÝSTAVBĚ A PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	44
13.6	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY.....	45
14	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	45
14.1	MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA	45
14.2	POŽÁRNÍ BEZPEČNOST	46
14.3	OCHRANA ZDRAVÍ, ZDRAVÝCH ŽIVOTNÍCH PODMÍNEK A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	46
14.4	OCHRANA PROTI HLUKU	46

14.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ	46
14.6	UŽITNÉ VLASTNOSTI STAVBY	46
14.7	ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU OSOB SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	46
14.8	OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	46
15	SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	47

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 OZNAČENÍ STAVBY

Název:	II/602 Ostrovačice průtah, 2. stavba
Kraj:	Jihomoravský
Katastrální území:	716103, Ostrovačice (okres Brno – venkov)
Obec:	Ostrovačice
Obecní úřad:	Městys Ostrovačice
Stavební úřad:	Městský úřad Rosice – Odbor stavební úřad
Charakter stavby:	Rekonstrukce
Stupeň dokumentace:	PDPS

1.2 OBJEDNATEL, INVESTOR, STAVEBNÍK

Název:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje
Sídlo:	Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno
IČ:	70932581

1.3 INVESTORSKO-INŽENÝRSKÁ ČINNOSTI

Název:	CityPlan spol. s r.o.
Sídlo:	Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
IČ:	47307218
Investorsko-inženýrská činnost:	Ing. Václava Macháčová, vedoucí oddělení inženýringu

1.4 ZHOTOVITEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Název:	CityPlan spol. s r.o.
Sídlo:	Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
IČ:	47307218
Zpracovatelský útvar:	Středisko dopravních projektů
Zastoupený:	Ing. Vít Bartoš – vedoucí střediska
Autorský kolektiv:	Ing. Vít Bartoš – vedoucí střediska
	Bc. Aleš Karda – projektant
	Renáta Hamplová – inženýrská činnost

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 STRUČNÝ POPIS STAVBY, JEJÍ FUNKCE, VÝZNAM A UMÍSTĚNÍ

Tento projekt řeší rekonstrukci komunikace II/602, konkrétně část silnice, která prochází obcí Ostrovačice. Délka rekonstruovaného úseku činí 1198,05 m. Společně s rekonstrukcí tohoto úseku je nutno rekonstruovat i části komunikací, které výše jmenovanou křižují. Konkrétně se jedná o komunikaci II/386, která si vyžádá rekonstrukci o délce 224,69 m a komunikaci III/3842, kde bude rekonstruovaný úsek o délce 33,59 m a dále pak části místních komunikací. Se stavbou je spojena i rekonstrukce, či stavba nových chodníků, zelených pásů a sjezdů k nemovitostem. Dále dojde k realizaci nových parkovacích stání v obci a k rekonstrukci stávajících autobusových zálivů, přičemž u některých bude změněna jejich dosavadní poloha v obci.

Komunikace II/602 je souběžnou tepnou s dálnicí D1 ve směru Praha – Brno. Silnice je hojně využívána osobní dopravou, a to i v době výluk a havárií na dálnici D1. V řešeném místě průtahu v Ostrovačicích navíc silnice plní zvýšené dopravní nároky v době konání velkých cen na nedalekém Masarykově okruhu. Také jsou zde vedeny autobusové linky IDS JmK. V současné době je silnice poškozena výtluky a širokými trhlinami. V některých úsecích jsou pak vyjeté koleje od těžké nákladní dopravy.

Komunikace II/386 slouží jako hlavní přivaděč z dálnice D1 do obce Ostrovačice a dále je hojně využívanou spojnicí na obce Veverská Bítýška a Kuřim. Také jsou zde vedeny autobusové linky IDS JmK. V současné době je obrusná vrstva vozovky v havarijním stavu a po téměř celé délce je potřeba výměna celé konstrukce vozovky.

Komunikace III/3842 slouží jako hlavní přivaděč z obce Ostrovačice na Masarykův okruh. Stejně jako v předešlém případě, i zde si rekonstrukce vyžádá výměnu celé konstrukce vozovky.

Tato rekonstrukce si vzhledem k úpravě šířkových uspořádání komunikací, změně poloh částí autobusových zálivů, a dalších úprav, vyžádá i přeložky inženýrských sítí.

2.2 PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY

Dle našeho odhadu je možno provést investiční záměr za 6 měsíců. Pokud bude nutno, vzhledem k nepřízní počasí, přerušit stavební práce (zimní technologická pauza), může dojít k prodloužení termínu. Výstavba se předpokládá za úplné uzavírky rekonstruovaného průtahu, přičemž tranzitní doprava bude odkloněna po určených objízdných trasách.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat především objízdným trasám pro autobusovou dopravu. Konkrétně se jedná o autobusové linky 153 a 402 v místě autobusové zastávky u hřbitova na komunikaci II/386 a linky 401 a 402, které využívají autobusové zastávky na náměstí Viléma Mrštíka v prostoru komunikace II/602. Vedení objízdných tras těchto linek bylo projednáno a následně odsouhlaseno

Kordisem a odborem dopravy KrÚ JmK. Přístup a zásobování nemovitostí v místě stavby bude omezen na nezbytně dlouhou dobu a bude řešen průběžně s dodavatelem stavby.

U této stavby se předpokládá etapizace, dále se předpokládá se zajištění finančních prostředků na celý rozsah stavby.

2.2.1 Zahájení

Při bezproblémovém průběhu stavebního a výběrového řízení se předpokládá zahájení stavebních prací v roce 2017.

2.2.2 Etapizace

U této stavby se předpokládá rozdělení do tří etap. První etapa zahrnuje úsek od napojení s 1. stavbou průtahu ke křižovatce s komunikací III/3842. Druhá etapa zahrnuje úsek od křižovatky II/602 a III/3842 po konec rekonstruovaného úseku, a dále rekonstrukci levé poloviny komunikace II/386 (ve směru staničení dle PD). Třetí etapa bude pak zahrnovat rekonstrukci pravé poloviny komunikace II/386. Etapizace je dána především možnostmi objízdných tras linkové veřejné dopravy.

2.2.3 Dokončení

Při bezproblémovém průběhu stavebních prací se dokončení stavby předpokládá 6 měsíců od jejího zahájení.

2.3 VAZBA NA REGULAČNÍ PLÁN A ÚR

Stavba není v rozporu s regulačním plánem a územním rozhodnutím.

2.4 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ

Stavba se nachází v zastavěné části obce Ostrovačice. Zástavba je tvořena jednotlivými domy rodinného typu. Samotná obec Ostrovačice se nachází 15 km západně od města Brna. V severním směru, těsně nad obcí, prochází dálnice D1, sjezd k obci je veden pomocí exitu na 178 km. Charakter území lze považovat za mírně zvlněný, nadmořská výška Ostrovačic pak činí v nejnižším místě 328,2 m.n.m a v nejvyšším místě 334,8 m.n.m. v současné době je v Ostrovačicích přihlášeno k trvalému pobytu 666 obyvatel. Vzhledem k charakteru stavby nebyly prováděny, kromě diagnostiky vozovky, podrobné geotechnické a hydrotechnické průzkumy.

2.5 VLIV TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽP

Realizací stavby dojde ke kácení dřevin v prostoru obce Ostrovačice, v místech rozšiřování silničního tělesa nebo doplněním nových chodníků, případně ploch parkoviště. Toto kácení bude zajišťovat městys Ostrovačice. Pokud bude vedena staveništní doprava v blízkosti stávajících dřevin, nebo bude v okolí stromů skladován při realizaci stavební materiál, budou kořeny stromů chráněny pojížděnými panely uloženými do písku. Při stavebních pracích budou především zajištěny výkopové práce v prostoru kořenů, které budou probíhat pouze v nejnútnejším rozsahu s maximální šetrností ke kořenům. Případná vzniklá poškození kořenů budou ihned ošetřena ostrým řezem a zatřením ochranným prostředkem. Tato ošetření bude provádět odborná firma se zkušenostmi v oboru ochrany dřevin. Práce budou probíhat pokud možno mimo vegetační období, nebo na jeho konci (září – březen).

Po dobu výstavby se předpokládá zvýšená hladina hluku a emisí od stavebních strojů. Po předání stavby do užívání nebude mít stavba, ani její užívání, negativní vliv na zdraví. Rekonstrukcí komunikace dojde ke zvýšení bezpečnosti daného úseku.

Stavba svým charakterem nepatří mezi stavby vyjmenované v příloze 1 zákona č.100/2001 Sb. „O posuzování vlivů na životní prostředí“, pro které záměr vždy podléhá posouzení nebo vyžaduje zjišťovací řízení a ani z územního řízení nevzešel požadavek na posuzování vlivu na životní prostředí.

2.6 CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA DOTČENÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

2.6.1 Vliv na dosavadní využití území

Stavba bude probíhat na následujících druzích pozemků:

- Ostatní plocha (trvalý zábor)
- Zastavěná plocha a nádvoří (trvalý zábor)
- Orná půda (dočasný zábor), bude dočasně uložena na mezideponii a následně uložena zpět na stávající místo
- Zahrada (dočasný zábor)

Stavba nevyvolá zásah do pozemků PUPFL (Pozemek určený k plnění funkcí lesa). Do pozemků ZPF (Zemědělský půdní fond) pak stavba vyvolá dočasný zábor.

2.6.2 Vliv na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Stavba plynule navazuje na rekonstrukci II/602 Ostrovačice průtah, 1. stavba. Tato stavba se nachází v extravilánu před obcí Ostrovačice, a řeší rekonstrukci úseku silnice II/602 o délce 1,615 km.

2.6.3 Změny dotčených staveb

Stávající komunikace II/602

Stávající komunikace II/386

Stávající komunikace III/3842

Přilehlé chodníky, zelené pásy, autobusové a parkovací zálivy v intravilánu.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Při zpracování dokumentace byly využity následující podklady:

3.1 MAPOVÉ PODKLADY

Výškopisné a polohopisné zaměření v měřítku 1:250.

3.2 DOPRAVNÍ PRŮZKUM

Informace o dopravním zatížení byly získány z celostátního sčítání dopravy v roce 2010.

3.3 DIAGNOSTIKA VOZOVKY

Diagnostický průzkum vozovky provedla a vyhodnotila firma IMOS Brno, a.s. dne 30.7.2013, včetně návrhu rekonstrukce vozovky.

3.4 ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘIČSKÝ A KATASTRÁLNÍ

Pro dokumentaci byly využity aktuální výpisy z katastrů nemovitostí.

3.5 VYJÁDŘENÍ O EXISTENCI SÍTÍ DOTČENÝCH ORGÁNŮ

Do projektové dokumentace byla orientačně zaznačena vedení inženýrských sítí, která byla poskytnuta jednotlivými správci.

3.6 DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Dendrologický průzkum byl proveden firmou ORDO a zahrnuje jak výpis a ocenění dřevin, tak i návrh jejich výměny.

3.7 HLUKOVÁ STUDIE

Hlukovou studii provedla a vyhodnotila firma Akustig dne 9.8.2013.

3.8 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ STUDIE

Stanovisko požární bezpečnosti stavby bylo vypracováno Ing. Jitkou Nerudovou.

4 ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba bude rozdělena do jednotlivých stavebních objektů dle příslušné specifikace.

Stavební objekty jsou označeny v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb. První arabské číslo značí objektovou řadu, druhé podskupinu podle druhu nebo budoucího správce, třetí je pořadové.

Objektové řady

- 000 Objekty přípravy staveniště
- 100 Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)
- 200 Mostní objekty a zdi
- 300 Vodohospodářské objekty
- 400 Elektro a sdělovací kabely
- 500 Objekty trubních vedení
- 600 Objekty podzemních staveb
- 650 Objekty drah
- 700 Objekty pozemních staveb
- 800 Objekty úpravy území
- 900 Volná řada objektů

Soupis stavebních objektů a budoucích vlastníků (správců) objektů

SO 001 – Přípravné práce	SÚS JMK
SO 101 – Silnice II/602, 2.etapa	SÚS JMK
SO 102 – Silnice II/386	SÚS JMK
SO 103 – Silnice III/3842	SÚS JMK

SO 106 – Autobusové zálivy II/602, km 0,730 a 0,840	SÚS JMK
SO 107 – Autobusový záliv II/602, km 1,140	SÚS JMK
SO 108 – Autobusový záliv II/386, km 0,180	SÚS JMK
SO 111 – Chodníky, parkovací a zelené plochy, křižovatky MK	Městys
SO 112 – Sjezdy k nemovitostem, chodníky oddělené zelení	Městys
SO 301 – Dešťová kanalizace	Městys
SO 351 – Přeložky vodovodu	Městys
SO 401 – Osvětlení přechodu pro chodce II/386, km 0,120	Městys
SO 402 – Osvětlení přechodu pro chodce II/386, km 0,020, II/602, km 1,115	Městys
SO 403 – Osvětlení přechodu pro chodce II/602, km 0,785	Městys
SO 404 – Osvětlení přechodu pro chodce II/602, km 0,595, III/3842, km 0,012	Městys
SO 405 – Osvětlení míst s možností přechodu II/602, km 0,507	Městys
SO 451 – Přeložka kabelu Telefonica O2 II/386	Telefonica O2
SO 501 – Přeložky plynovodu	RWE
SO 701 – Nové oplocení, zdi	Vlastník nemovitosti, Městys
SO 901 – Úprava objízdných tras	SÚS JMK

5 PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ

Stavba plynule navazuje na rekonstrukci II/602 Ostrovačice průtah, 1. stavba. Tato stavba se nachází v extravilánu před obcí Ostrovačice a řeší rekonstrukci úseku silnice II/602 o délce 1,615 km.

5.2 PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY, ZAJIŠTĚNÍ PLYNULOSTI A KOORDINACE

Dle našeho odhadu je možno provést investiční záměr za 6 měsíců. Pokud bude nutno, vzhledem k nepřízní počasí, přerušit stavební práce (zimní technologická pauza), může dojít k prodloužení termínu.

Výstavba se předpokládá za úplné uzavírky rekonstruovaného průtahu, přičemž tranzitní doprava bude odkloněna po určených objízdných trasách.

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat především objížděným trasám pro autobusovou dopravu. Konkrétně se jedná o autobusové linky 153 a 402 v místě autobusové zastávky u hřbitova na komunikaci II/386 a linky 401 a 402, které využívají autobusové zastávky na náměstí Viléma Mrštíka v prostoru komunikace II/602. Vedení objížděných tras těchto linek bylo projednáno a odsouhlaseno Kordisem a odborem dopravy KrÚ JmK.

Přístup a zásobování nemovitostí v místě stavby bude omezeno na nezbytně dlouhou dobu a bude řešeno průběžně s dodavatelem stavby. U této stavby se předpokládá etapizace, dále se předpokládá zajištění finančních prostředků na celý rozsah stavby. Jednotlivé objekty výstavby budou prováděny po logických etapách, které jsou dány především požadavky technologie a investora stavby s ohledem na uspořádání objížděných tras.

5.3 ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVENIŠTĚ

Staveniště je přístupné pomocí veřejně přístupných silnic II/602, II/386, III/3842 a místních komunikací obce Ostrovačice.

5.4 DOPRAVNÍ OMEZENÍ

Vzhledem k charakteru a nedostatečné šířce rekonstruované komunikace nebude možné provedení rekonstrukce po polovinách a bude tak nutno realizovat celou rekonstrukci za úplné uzavírky. V průběhu výstavby musí být zajištěn přístup vozidel IZS k přilehlým nemovitostem a pozemkům. Ostatní vozidla budou využívat navrženou objížděnou trasu. Přístup na staveniště bude omezen způsobem, popsáním v části „Zásady organizace výstavby“.

6 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

6.1 SEZNAM PŘEDPOKLÁDANÝCH BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ

Jihomoravský kraj – Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje

Ostrovačice – Městys Ostrovačice

6.2 ZPŮSOB UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ

Objekty je nutno využívat způsobem, který je v souladu s jejich určením.

7 PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO PROVOZU

7.1 NÁVRH POSTUPU PŘEDÁVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

Části zrekonstruované komunikace budou předávány dle dohody investora se zhotovitelem tak, aby bylo možné uvedení do provozu logicky ucelených celků co nejdříve.

7.2 ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBY UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY PŘED JEJÍM DOKONČENÍM

Jednotlivé části stavby mohou být před jejím dokončením užívány stavební technikou. Případně po nich mohou být vedeny objízdné trasy, za účelem zkrácení tras pro hromadnou autobusovou dopravu.

8 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Směrové, výškové a šířkové uspořádání uvedené v grafické části dokumentace je zpracováno v podrobnosti, která odpovídá požadavkům na dokumentaci pro stavební povolení.

Účelem stavby je zajištění obnovy silniční sítě v Jihomoravském kraji. Komunikace II/602, která je vedena po celé délce obce Ostrovačice, je krajskou silnicí. V současné době tvoří doprovodnou komunikaci s dálnicí D1. Z tohoto důvodu jsou základní parametry silnice odpovídající spíše silnici I. třídy. Délka komunikace činí 115 km a vede z Brna – Štýřice do Pelhřimova. Šířkové uspořádání komunikace je dnes vedeno v kategorii MS2 16,5/8/50. V současné době je úsek komunikace v obci Ostrovačice ve špatném stavu, zejména obrusná vrstva, kde se nachází množství výtluků a trhlin. Trhliny jsou zejména příčného charakteru, dále se zde vyskytují síťové trhliny a deformace krytu. Na většině míst se nacházejí vyjeté koleje od těžké nákladní dopravy, jejichž hloubka se pohybuje v rozmezí 14 – 24 mm od horní hrany obrusné vrstvy. Dopravní zatížení na této komunikaci vychází z hodnot, stanovených při celostátním sčítání dopravy z roku 2010. V tomto případě činí počet všech motorových vozidel v daném úseku komunikace 4033 voz/24hod. Z tohoto počtu je těžkých nákladních vozidel 784 voz/24hod.

Komunikace II/386 dosahuje délky 21 km a spojuje obec Ostrovačice a silnici I/43 u Kuřimi. Šířkové uspořádání komunikace je dnes vedeno v kategorii MS2 16,5/7,5/50. V prostoru Ostrovačic je v současné době silnice ve špatném stavu, zejména obrusná vrstva, kde se nachází množství výtluků a trhlin. Trhliny jsou zejména příčného charakteru, dále se zde vyskytují síťové trhliny a deformace krytu. Dopravní zatížení na této komunikaci vychází z hodnot, stanovených při celostátním sčítání dopravy z roku 2010. V tomto případě činí počet všech motorových vozidel v daném úseku komunikace 4335 voz/24hod. Z tohoto počtu je těžkých nákladních vozidel 801 voz/24hod.

Krátký úsek komunikace III/3842, který se bude rekonstruovat, slouží v současné době jako hlavní přívaděč z obce Ostrovačice na nedaleký Masarykův okruh. Proto bylo nutno přihlédnout zejména

k průjezdnosti těžkých nákladních vozidel, jejichž zvýšený výskyt se dá očekávat při konání velkých cen na okruhu. Šířkové uspořádání komunikace je dnes vedeno v kategorii MS2 16,5/8/50.

Stávající šířka komunikací mezi obrubami se pohybuje mezi 6,5 – 7m. Tyto hodnoty je nutno zachovat vzhledem k přilehlým pozemkům a nemovitostem. Rozšíření v oblouku dle normy z důvodu přilehlé zástavby není možné stejně jako dodržení minimálních normových poloměrů. Rekonstruované komunikace budou vedeny ve stávající trase, se stávajícími směrovými parametry a průjezdnost vozidel bude zajištěna obalovými křivkami těžkých nákladních vozidel.

Součástí rekonstrukce bude déle obnova VDZ a SDZ. Dále bude zajištěna obnova funkčnosti odvodnění, pomocí nových uličních vpustí, které budou napojeny do stávající dešťové kanalizace, případně do nově budované dešťové kanalizace. Současně budou realizována nová parkovací místa a obnova stávajících autobusových zálivů, případně přesun stávajících autobusových zálivů do nové polohy.

8.1 ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY

Šířkové uspořádání komunikace II/602 je dnes vedeno v kategorii MS2 16,5/8/50. Navrhované šířkové uspořádání vychází z této kategorie a konkrétní hodnoty jsou:

2 x jízdní pruh šířky 3,25 m, 2 x vodící proužky 0,25 m, podélné parkovací pásy 2,20 m, chodníky pro pěší 1,50 – 2,00 m.

Ve staničení 0,000 – 0,100 je komunikace vedena v kategorii S7,5/60, která zůstane zachována. Konkrétní hodnoty tohoto uspořádání jsou:

Jízdní pruh 3,00 m, vodící proužky 0,25 m, nezpevněná krajnice 0,75 m.

Tyto hodnoty je nutno zachovat, vzhledem k přilehlým pozemkům a nemovitostem a návaznosti na 1. stavbu. Rozšíření v oblouku dle normy, z důvodu přilehlé zástavby není možné, stejně jako dodržení minimálních normových poloměrů. Rekonstruované komunikace budou vedeny ve stávající trase, se stávajícími směrovými parametry a průjezdnost vozidel bude zajištěna obalovými křivkami těžkých nákladních vozidel.

Šířkové uspořádání komunikace II/386 je dnes vedeno v kategorii MS2 16,5/7,5/50 a zůstane zachováno. Konkrétní hodnoty tohoto uspořádání jsou:

2 x jízdní pruh šířky 3,00 m, 2 x vodící proužky 0,25 m, chodníky pro pěší 1,50 – 2,00 m.

Šířkové uspořádání komunikace III/3842 dnes vedeno v kategorii MS2 16,5/8/50 a zůstane zachováno. Konkrétní hodnoty tohoto uspořádání jsou:

2 x jízdní pruh šířky 3,25 m, 2 x vodící proužky 0,25 m, podélné parkovací pásy 2,20 m, chodníky pro pěší 1,50 – 2,00 m.

Při návrhu nového stavu byly použity následující předpisy v platném znění:

ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 – projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací

ČSN 73 6425 – Zastávky MHD

TP 65 – Zásady pro svislé dopravní značení

TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení

8.1.1 Širší dopravní vztahy

Komunikace II/602 která je vedená po celé délce obce Ostrovačice, je krajskou silnicí. V současné době tvoří doprovodnou komunikaci s dálnicí D1. Z tohoto důvodu jsou základní parametry silnice odpovídající spíše silnici I. třídy. Délka komunikace činí 115 km a vede z Brna – Štýřice do Pelhřimova. Šířkové uspořádání komunikace je dnes vedeno v kategorii MS2 16,5/8/50. V současné době je úsek komunikace v obci Ostrovačice ve špatném stavu, zejména obrusná vrstva, kde se nachází množství výtluků, trhlin a vyjetých kolejí od těžké nákladní dopravy.

Komunikace II/386 dosahuje délky 21 km a spojuje obec Ostrovačice a silnici I/43 u Kuřimi. Šířkové uspořádání komunikace je dnes vedeno v kategorii MS2 16,5/7,5/50. Komunikace je v prostoru Ostrovačic ve špatném stavu, zejména obrusná vrstva, kde se nachází množství výtluků a trhlin.

Komunikace III/3842 slouží jako hlavní přivaděč z obce Ostrovačice na Masarykův okruh.

8.1.2 Rozsah a dispoziční uspořádání

Stavba má liniový charakter a nachází se v intravilánu. Součástí úpravy je, kromě vlastních komunikací, i rekonstrukce a případná úprava křižovatek, sjezdů k nemovitostem, parkovacích pásů a autobusových zálivů. Dále se počítá s rekonstrukcí chodníků a s přeložkami inženýrských sítí, které si rekonstrukce vyžádá.

Celková délka úprav rekonstruovaných tras činí 1,457 km.

8.1.3 Začlenění stavby

Stavba je včleněna do stávajícího prostředí a vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci, nijak zásadně ho nemění (naopak stávající prostředí zlepšuje).

8.1.4 Vztah trasy a krajiny

Trasa svým vedením kopíruje stávající trasu komunikace v Ostrovačicích. Charakter vedení není nijak narušen.

8.2 TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ

8.3 SO 001 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

V rámci objektu bude provedena demolice obrub, betonové přídlažby, revizních šachet a uličních vpustí.

8.4 SO 101 SILNICE II/602, 2. STAVBA

8.4.1 Popis stávajícího stavu

Úsek rekonstrukce začíná na km 0,003 50 začátek obce Ostrovačice a končí na km 1,201 55 na rozhraní obcí Ostrovačice a Říčany. Na začátku úseku se nachází množství příčných trhlin a podélné vyjeté koleje od těžké nákladní dopravy. Dále je poškození charakterizováno zejména příčnými trhlinami, ve spojení s výtluky, z důvodu nedostatečného spojení asfaltových vrstev. V rámci rekonstrukce bude nutno, kromě výměny konstrukčních vrstev vozovky, nebo krytových vrstev, rekonstruovat i stávající obruby a odvodňující prvky.

8.4.2 Návrh

Silnice II/602 bude realizována v kategorii MS2 16,5/8/50. Toto šířkové uspořádání kopíruje stávající stav a napojení na předpokládanou 1. stavbu. Vzhledem umístění stavby v intravilánu vyvstává nutnost, držet se stávajících parametrů, především směrového vedení trasy, z důvodu majetkoprávních vztahů k přilehlým pozemkům. To nedovoluje, držet se minimálních poloměrů směrových oblouků a jejich rozšíření tak jak nám stanovuje norma. Za tímto účelem je návrh podroben průjezdnosti vozidel pomocí obalových křivek.

Výškové řešení bude provedeno dle stávající nivelety, která byla získána podrobným zaměřením při vytyčovací pracích stávajícího stavu.

Příčný sklon vozovky bude upraven dle normových hodnot. Současný příčný sklon, ani klopení vozovky v obloucích nevyhovují normě. Nový návrh počítá se střechovitým sklonem 2,5% v přímém směru, v obloucích pak bude proveden dostředný sklon 2,5%

Návrh konstrukčních vrstev vozovky vychází z diagnostického posouzení vozovky, kde byl společně s pasportizací poruch na vozovce navržen i rozsah a způsob rekonstrukce. Konkrétně se jedná především o frézování a provedení nové ložné a obrusné vrstvy po celé délce rekonstruovaného úseku. Frézování bude provedeno v tloušťce 100 mm a nové vrstvy budou položeny v celkové tloušťce 100 mm v celém úseku

rekonstrukce. V úseku staničení km 13,310 – 13,650 (dle PD km 0,116 00 – 0,456 00) ve směru staničení vlevo bude nutno, z důvodu četného výskytu příčných trhlin, provést kompletní výměnu konstrukčních vrstev. Nové provedení konstrukčních vrstev bude realizováno i ve staničení km 13,400 – 13,760 (dle PD km 0,206 00 – 0,566 00) vpravo. V obou případech bude odstraněno stávající souvrství do celkové hloubky 700 mm a jeho nahrazení novou konstrukcí. Nová konstrukce bude provedena i v místech kde dochází k rozšiřování stávající komunikace a v místě křížení s ulicí Karla Želenského. V případě těchto rekonstrukčních prací se nepočítá s nadvýšením nebo snížením stávající nivelety. V úseku staničení km 14,200 – 14,300 (dle PD km 1,006 00 – 1,106 00 - okolí křižovatky s II/386) budou provedeny nové konstrukční vrstvy ve stejné skladbě jako v případě komunikace II/386. U zemní pláň je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{def,2}=80$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

Stavba je plynule napojena na 1. stavbu rekonstrukce průtahu, která se nachází v extravilánu a začíná napojením na komunikaci I/23. Šířkové uspořádání v místě napojení respektuje šířkové uspořádání 1. stavby, které je následující:

Návrhová kategorie **1. stavby**

Jízdní pruh (pravý)	3,25 m
Jízdní pruh (Levý)	3,00 m
Vodící proužky	0,25 m

Úsek 1. stavby, v místě napojení na 2. stavbu, je veden v přímém směru a tento směr je dodržen. Podélný sklon v tomto místě činí -1,21% a pokračuje druhou stavbou ve sklonu -1,12%. Příčný sklon je potom v místě napojení identický, tedy střežovitý v hodnotě 2,5%.

8.4.3 Odvodnění

Odvodnění vozovky bude řešeno s ohledem na rekonstrukci v intravilánu, do uličních vpustí. Tyto uliční vpusti budou provedeny nově jako kombinované vpusti pod obrubníkem a ve vozovce, nebo jako silniční vpusti, a budou tak nahrazovat stávající uliční vpusti, které budou zrušeny. V místech s nedostatečným podélným sklonem, který se vyskytuje ve staničení km 0,100 00 – 0,266 89 a 0,552 91 – 0,646 55 (staničení dle PD) bude nutno provést přídlažbu z betonových nebo kamenných kostek s příčným sklonem 10,0%. To zajistí lepší odtok povrchové vody z vozovky. V místech kde bude provedena celá nová konstrukce vozovky, bude provedena i podélná drenáž, zaústěná do přípojek uličních vpustí a sloužící k lepšímu odvodnění zemní pláň.

8.4.4 Návrhové prvky

Návrhová kategorie **MS 16,5/8/50**

Jízdní pruh	3,25 m
Vodící proužky	0,25 m
Podélné parkovací pásy	2,20 m
Chodníky pro pěší	2,00 m

Návrhová kategorie km 0,000 00 – 0,100 00 vlevo **S 7,5/60**

Jízdní pruh	3,00 m
Vodící proužky	0,25 m
Nezpevněná krajnice	0,75 m

8.4.5 Stávající inženýrské sítě v prostoru stavby

Průběhy sítí jsou orientační, přeneseny z podkladů získaných od jejich správců. Před započítáním stavby je nutné nechat všechny sítě vytyčit, popřípadě vypípat.

V souběhu s rekonstruovanou komunikací v zeleném pásu, nebo chodníku se nachází následující sítě:

- Nadzemní vedení přenosové soustavy 400 kW – ČEPS, a.s.
- Nadzemní vedení VVN 110 kW, NN, VN, podzemní vedení VN – E.ON
- Kabel TRK – NOEL
- Sítě elektronických komunikací – Telefonica O2
- Plynárenská vedení – RWE
- Vodovod, dešťová kanalizace, televizní kabelový rozvod – Městys Ostrovačice
- Splašková kanalizace – svazek obcí Říčany a Ostrovačice

V prostoru rekonstruované komunikace se nacházejí, případně ji kříží následující sítě:

- Nadzemní vedení přenosové soustavy 400 kW – ČEPS, a.s.

- Nadzemní vedení VVN 110 kW, NN, VN, podzemní vedení VN – E.ON
- Sítě elektronických komunikací – Telefonica O2
- Plynárenská vedení – RWE
- Vodovod, dešťová kanalizace, televizní kabelový rozvod – Městys Ostrovačice
- Splašková kanalizace – svazek obcí Říčany a Ostrovačice

8.4.6 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a bude součástí místopisu této dokumentace. Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce na veřejných komunikacích bude provedeno strukturovaným plastem bílou, případně žlutou barvou.

8.4.7 Konstrukce vozovek

Návrh konstrukčních vrstev vozovky vychází z diagnostického posouzení vozovky, kde byl společně s pasportizací poruch na vozovce navržen i rozsah a způsob rekonstrukce. Konkrétně se jedná především o frézování a provedení nové ložné a ohrubné vrstvy po celé délce rekonstruovaného úseku. Frézování bude provedeno v tloušťce 100 mm a nové vrstvy budou položeny v celkové tloušťce 100 mm.

Frézování		-100 mm
<u>Nová konstrukce vozovky</u>		
Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Postřik spojovací emulzí	PS-E	0,2 kg/m ²
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Postřik spojovací emulzí	PS-E	0,4 kg/m ²
CELKEM		100 mm

V úseku staničení km 13,310 – 13,650 (dle PD km 0,116 00 – 0,456 00) ve směru staničení vlevo bude nutno z důvodu četného výskytu příčných trhlin, provést kompletní výměnu konstrukčních vrstev a sanaci podloží. Nové provedení konstrukčních vrstev a sanace podloží bude realizováno i ve staničení km 13,400 – 13,760 (dle PD km 0,206 00 – 0,566 00) vpravo.

Dále v úseku staničení km 14,200 – 14,300 (dle PD km 1,006 00 – 1,106 00 - okolí křižovatky s II/386) budou provedeny nové konstrukční vrstvy ve stejné skladbě jako v případě komunikace II/386 z důvodu zabezpečení dostatečného napojení konstrukce komunikací v křižovatce – tedy výměna konstrukčních vrstev se sanací podložní zeminy.

V místech, kde bude docházet k rozšíření komunikace, je třeba provést kompletní konstrukční souvrství. Vzhledem ke skutečnosti, že rozšíření bude na úkor ploch, kde v současné době neprobíhá žádné dopravní zatížení, bude nutno zlepšit podkladní zeminu, a proto bude provedeno rozšíření o stejné skladbě, jako v případě sanačních prací, což zahrnuje konstrukční vrstvy a výměnu stávající podložní zeminy do hloubky min.250mm. Jedná se o úsek v oblouku před křižovatkou se silnicí III/3842 ve směru staničení vpravo, Úsek kde se napojuje ulice Karla Želenského ve směru staničení vlevo, úsek mezi dvěma autobusovými zálivy (staničení 0,790 00) a úsek ve staničení 0,855 00 až 0,990 00 ve směru staničení vlevo.

Nová konstrukce vozovky

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Postřik spojovací emulzí	PS-E	0,2 kg/m ²
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Postřik infiltrační emulzí	PI-E	0,5 kg/m ²
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{8/10} ; fr. 0/32	130 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	220 mm
Separace geotextilie		270g/m ³

CELKEM		min. 450 mm
---------------	--	--------------------

Sanace podloží - Štěrkodrt'	ŠD _B	250 mm
-----------------------------	-----------------	--------

CELKOVÁ SKLADBA V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ SANACE		min. 700 mm
---	--	--------------------

Po odfrézování horní vrstvy konstrukce nutno očistit komunikaci.

8.5 SO 102 SILNICE II/386

8.5.1 Popis stávajícího stavu

Rekonstrukce úseku začíná na km 0,005 04, v prostoru křižovatky s komunikací II/602 v obci Ostrovačice (staničení dle PD) a končí na km 0,229 73 na konci obce Ostrovačice, v úrovni křížení s přípojovací rampou na dálnici D1, ve směru na Brno. Poškození je charakterizováno zejména příčnými trhlinami, ve spojení s výtluky z důvodu nedostatečného spojení asfaltových vrstev. Dále je vozovka poškozena překopy inženýrských sítí, které zde dříve probíhaly. V rámci rekonstrukce bude nutno, kromě výměny konstrukčních vrstev vozovky, nebo krytových vrstev, rekonstruovat i stávající obruby a odvodňující prvky.

8.5.2 Návrh

Komunikace II/386 bude realizována v kategorii MS2 16,5/7,5/50. Toto šířkové uspořádání kopíruje stávající stav. Vzhledem umístění stavby v intravilánu vyvstává nutnost, držet se stávajících parametrů, především směrového vedení trasy z důvodu majetkoprávních vztahů k přilehlým pozemkům.

Výškové řešení bude provedeno dle stávající nivelety, která byla získána podrobným zaměřením při vytyčovacích pracích stávajícího stavu.

Příčný sklon vozovky bude upraven dle normových hodnot. Současný příčný sklon, ani klopení vozovky v obloucích nevyhovují normě. Nový návrh počítá se střechovitým sklonem 2,5% v přímém směru, v obloucích pak bude proveden dostředný sklon 2,5%

Návrh konstrukčních vrstev vozovky vychází z diagnostického posouzení vozovky, kde byl společně s pasportizací poruch na vozovce navržen i rozsah a způsob rekonstrukce. Konkrétně se jedná především o frézování a provedení nové ložné a obrusné vrstvy po celé délce rekonstruovaného úseku. V úseku staničení km 0,000 00 – 0,165 00 (staničení dle PD) bude nutno, z důvodu četného výskytu příčných trhlin, provést kompletní výměnu konstrukčních vrstev. Stávající souvrství bude vyfrézováno do celkové hloubky 700 mm a nahrazeno novou konstrukcí. U zemní plně je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{def,2}=80$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

8.5.3 Odvodnění

Odvodnění vozovky bude řešeno, s ohledem na rekonstrukci v intravilánu, do uličních vpustí. Tyto uliční vpusti budou provedeny nově jako kombinované vpusti pod obrubníkem a ve vozovce, nebo jako silniční vpusti, a budou tak nahrazovat stávající uliční vpusti, které budou zrušeny. V místech s nedostatečným podélným sklonem, který se vyskytuje ve staničení km 0,000 00 – 0,076 08 (staničení dle PD) bude nutno provést přídlažbu z betonových nebo kamenných kostek s příčným sklonem 10,0%. To zajistí lepší odtok povrchové vody z vozovky. V místech, kde bude provedena celá nová konstrukce vozovky, bude provedena i podélná drenáž, zaústěná do přípojek uličních vpustí a sloužící k lepšímu odvodnění zemní plně.

8.5.4 Návrhové prvky

Návrhová kategorie **MS 16,5/7,5/50**

Jízdní pruh	3,00 m
Vodící proužky	0,25 m
Chodníky pro pěší	2,00 – 1,70 m

8.5.5 Stávající inženýrské sítě v prostoru stavby

Průběhy sítí jsou orientační, přeneseny z podkladů získaných od jejich správců. Před započítáním stavby je nutné nechat všechny sítě vytyčit, popřípadě vypípat.

V souběhu s rekonstruovanou komunikací v zeleném pásu, nebo chodníku se nachází následující sítě:

- Nadzemní vedení přenosové soustavy 400 kW – ČEPS, a.s.
- Nadzemní vedení VVN 110 kW, NN, VN, podzemní vedení VN – E.ON
- Kabel TRK – NOEL
- Sítě elektronických komunikací – Telefonica O2
- Plynárenská vedení – RWE
- Vodovod, dešťová kanalizace, televizní kabelový rozvod – Městys Ostrovačice
- Splašková kanalizace – svazek obcí Říčany a Ostrovačice

V prostoru rekonstruované komunikace se nacházejí, případně ji kříží následující sítě:

- Nadzemní vedení přenosové soustavy 400 kW – ČEPS, a.s.
- Nadzemní vedení VVN 110 kW, NN, VN, podzemní vedení VN – E.ON
- Sítě elektronických komunikací – Telefonica O2
- Vodovod – Městys Ostrovačice
- Splašková kanalizace – svazek obcí Říčany a Ostrovačice

8.5.6 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a bude součástí místopisu této dokumentace. Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce na veřejných komunikacích bude provedeno strukturovaným plastem bílou, případně žlutou barvou.

8.5.7 Konstrukce vozovek

Návrh konstrukčních vrstev vozovky vychází z diagnostického posouzení vozovky, kde byl společně s pasportizací poruch na vozovce navržen i rozsah a způsob rekonstrukce. Konkrétně se jedná především o frézování a provedení nové ložné a obrusné vrstvy po celé délce rekonstruovaného úseku. Frézování bude provedeno v tloušťce 100 mm a nové vrstvy budou položeny v celkové tloušťce 100 mm.

Frézování -100 mm

Nová konstrukce vozovky

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Postřík spojovací emulzí	PS-E	0,2 kg/m ²
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Postřík spojovací emulzí	PS-E	0,4 kg/m ²

CELKEM 100 mm

V úseku staničení km 0,000 – 0,165 (od napojení na komunikaci II/602) budou provedeny nové konstrukční vrstvy a sanováno podloží.

Nová konstrukce vozovky

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Postřík spojovací emulzí	PS-E	0,2 kg/m ²
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Postřík infiltrační emulzí	PI-E	0,5 kg/m ²
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C ₈ /10; fr. 0/32	130 mm
Štěrkodrt	ŠD _A	220 mm
Separace geotextilie		270g/m ³

CELKEM min. 450 mm

Sanace podloží – Štěrkodrt	ŠD _B	250 mm
----------------------------	-----------------	--------

CELKOVÁ SKLADBA V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ SANACE min. 700 mm

8.6 SO 103 SILNICE III/3842

8.6.1 Popis stávajícího stavu

Rekonstrukce úseku začíná na km 0,005 28, v prostoru křižovatky s komunikací II/602 v obci Ostrovačice (staničení dle PD) a končí na km 0,038 87 v obci Ostrovačice. Tato komunikace složí jako hlavní přívaděč z obce Ostrovačice na Masarykův okruh. V rámci rekonstrukce bude nutno kromě výměny konstrukčních vrstev vozovky nebo krytových vrstev rekonstruovat i stávající obruby a odvodňující prvky.

8.6.2 Návrh

Silnice III/3842 bude realizována v kategorii MS2 16,5/8/50. Toto šířkové uspořádání kopíruje stávající stav. Vzhledem umístění stavby v intravilánu vyvstává nutnost držet se stávajících parametrů, především směrového vedení trasy z důvodu majetkoprávních vztahů k přilehlým pozemkům. Součástí řešení je i provedení nového přechodu pro chodce a s tím spojené vybudování středního dělicího ostrůvku, který zvýší

bezpečnost chodců na přechodu v prostoru křižovatky. Dále byly upraveny rozměry křižovatky tak, aby byl zvětšen prostor zelené plochy, která se nachází před místní samoobsluhou. Tyto změny byly podrobeny průjezdnosti těžkých nákladních vozidel pomocí obalových křivek. Zvýšený výskyt těchto vozidel lze očekávat zejména v období konání velkých cen na nedalekém Masarykově okruhu.

Výškové řešení bude provedeno dle stávající nivelety, která byla získána podrobným zaměřením při vytyčovací pracích stávajícího stavu.

Příčný sklon vozovky bude upraven dle normových hodnot. Současný příčný sklon ani klopení vozovky v obloucích nevyhovují normě. Nový návrh počítá se střechovitým sklonem 2,5% v přímém směru, v obloucích pak bude proveden dostředný sklon 2,5%

Návrh rozsahu rekonstrukce vozovky vychází z předešlého stupně dokumentace, kde byla navržena sanace podloží s kompletní výměnou konstrukčních vrstev vozovky. Skladba vozovkového souvrství bude zachovávat návrh z diagnostického průzkumu. V celém úseku komunikace bude vybouráno stávající souvrství a provedeny nové konstrukční vrstvy. Dále bude provedena sanace podložní zeminy do hloubky min. 250mm. V případě těchto rekonstrukčních prací se nepočítá s nadvýšením nebo snížením stávající nivelety. U zemní pláně je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{def,2}=80$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

8.6.3 Odvodnění

Odvodnění vozovky bude řešeno, s ohledem na rekonstrukci v intravilánu, do uličních vpustí. Tyto uliční vpusti budou provedeny nově jako kombinované vpusti pod obrubníkem a ve vozovce, nebo jako silniční vpusti, a budou tak nahrazovat stávající uliční vpusti, které budou zrušeny. V místech s nedostatečným podélným sklonem, který se vyskytuje po celé délce staničení (staničení dle PD) bude nutno provést přídlažbu z betonových nebo kamenných kostek s příčným sklonem 10,0%. To zajistí lepší odtok povrchové vody z vozovky. V místech, kde bude provedena celá nová konstrukce vozovky, bude provedena i podélná drenáž, zaústěná do přípojek uličních vpustí a sloužící k lepšímu odvodnění zemní pláně.

8.6.4 Návrhové prvky

Návrhová kategorie **MS 16,5/8/50**

Jízdní pruh	3,00 m
Vodící proužky	0,25 m
Chodníky pro pěší	2,00 m

8.6.5 Stávající inženýrské sítě v prostoru stavby

Průběhy sítí jsou orientační, přeneseny z podkladů získaných od jejich správců. Před započítáním stavby je nutné nechat všechny sítě vytyčit, popřípadě vypípat.

V souběhu s rekonstruovanou komunikací v zeleném pásu, nebo chodníku se nachází následující sítě:

- Nadzemní vedení přenosové soustavy 400 kW – ČEPS, a.s.
- Nadzemní vedení VVN 110 kW, NN, VN, podzemní vedení VN – E.ON
- Kabel TRK – NOEL
- Sítě elektronických komunikací – Telefonica O2
- Plynárenská vedení – RWE
- Vodovod, dešťová kanalizace, televizní kabelový rozvod – Městys Ostrovačice
- Splašková kanalizace – svazek obcí Říčany a Ostrovačice

V prostoru rekonstruované komunikace se nacházejí, případně ji kříží následující sítě:

- Nadzemní vedení přenosové soustavy 400 kW – ČEPS, a.s.
- Nadzemní vedení VVN 110 kW, NN, VN, podzemní vedení VN – E.ON
- Splašková kanalizace – svazek obcí Říčany a Ostrovačice

8.6.6 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a bude součástí místopisu této dokumentace. Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce na veřejných komunikacích bude provedeno strukturovaným plastem bílou, případně žlutou barvou.

8.6.7 Konstrukce vozovek

Návrh rozsahu rekonstrukce vozovky vychází z předešlého stupně dokumentace, kde byla navržena sanace podloží s kompletní výměnou konstrukčních vrstev vozovky. Frézování bude provedeno v tloušťce 700 mm a nové vrstvy včetně sanace podložní zeminy budou provedeny v celkové tloušťce 700 mm.

Nová konstrukce vozovky

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Postřik spojovací emulzí	PS-E	0,2 kg/m ²
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Postřik infiltrační emulzí	PI-E	0,5 kg/m ²
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 0/32; C _{8/10}	130 mm
Štěrkodrt	ŠD _A	220 mm
Separace geotextilie		270g/m ³
CELKEM		min. 450 mm
Sanace podloží – Štěrkodrt	ŠD _B	250 mm
CELKOVÁ SKLADBA V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ SANACE		min. 700 mm

8.7 SO 106 AUTOBUSOVÉ ZÁLIVY II/602

8.7.1 Popis stávajícího stavu

Autobusové zálivy se v současné době nacházejí na staničení km 0,730 00 a km 0,840 00 (staničení dle PD). Mezi zastávkami je situován přechod pro chodce. Autobusové zálivy mají dostatečné rozměry a jejich povrch je tvořen dlažebními kostkami. Chybí zde však jakékoliv vodorovné dopravní značení, viditelné oddělení od přilehlého jízdního pruhu je poznat pouze rozdílností povrchu zastávky vůči vozovce. Také nástupní hrana neodpovídá normovým předpisům, v současné době je tvořena pouze silniční obrubou.

8.7.2 Návrh

Stávající poloha autobusových zálivů se měnit nebude, pouze budou upraveny rozměry zařazovacího a vyřazovacího úseku, dále pak délka nástupní hrany. V případě těchto zastávek bude délka nástupní hrany činit 15 m, délka vyřazovacího úseku 16 m a délka zařazovacího úseku 13 m. S touto úpravou rozměrů se pojí i osazení nových obrub podél nástupní hrany. Ta bude tvořena Kasselskými obrubníky, které budou umístěny ve výšce 16 cm nad pojezdovou hranu autobusového zálivu. Tato výška odpovídá světovým výškám v současnosti vyráběným autobusům.

Výškové řešení bude provedeno dle podélného sklonu přilehlého jízdního pruhu. Příčný sklon u autobusového zálivu, který je umístěn ve směru staničení vpravo činí 2,00% směrem k přilehlému jízdnímu pruhu. Příčný sklon autobusového zálivu ve směru staničení vlevo je 2,00% směrem k nástupní hraně.

Rekonstrukce autobusového zálivu si vyžádá nové provedení konstrukčních vrstev. Ty budou mít celkovou tloušťku 580 mm s pojezdovou plochou tvořenou dlažbou. U zemní plně je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{def,2}=80$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

8.7.3 Odvodnění

Odvodnění autobusových zálivů bude provedeno pomocí podélných a příčných sklonů do přilehlých uličních vpustí.

8.7.4 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a bude součástí místopisu této dokumentace. Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce na veřejných komunikacích bude provedeno strukturovaným plastem bílou, případně žlutou barvou.

8.7.5 Konstrukce zálivů

Rekonstrukce autobusového zálivu si vyžádá nové provedení konstrukčních vrstev. Ty budou mít celkovou tloušťku 580 mm s jezdovou plochou tvořenou dlažbou.

Nová konstrukce vozovky zálivu

Kostka dlažební	120/120	120 mm
Lože z cementové malty	MC10	40 mm
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{8/10}	220 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	200 mm
Separální geotextílie		270g/m ³
CELKEM		min. 580 mm
Sanace podloží - Štěrkodrt'	ŠD _B	300 mm
CELKOVÁ SKLADBA V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ SANACE		min. 880 mm

8.8 SO 107 AUTOBUSOVÝ ZÁLIV II/602

8.8.1 Popis stávajícího stavu

Stávající autobusový záliv je v současné době nevhodně umístěn v prostoru křižovatky komunikace II/602 s II/386. Chybí zde vodorovné dopravní značení, viditelné oddělení od prostoru křižovatky je poznat pouze rozdílností povrchu zastávky vůči vozovce. Také nástupní hrana neodpovídá normovým předpisům, v současné době je tvořena pouze silniční obrubou.

8.8.2 Návrh

Stávající poloha autobusového zálivu bude změněna. Nově se autobusový záliv bude nacházet na komunikaci II/602 ve staničení km 1,140. V případě tohoto zálivu bude délka nástupní hrany činit 15 m, délka vyřazovacího úseku 16 m a délka zařazovacího úseku 13 m. S touto úpravou rozměrů se pojí i osazení nových obrub podél nástupní hrany. Ta bude tvořena Kasselskými obrubníky, které budou umístěny ve II/602 Ostrovačice průtah, 2. stavba

výšce 16 cm nad pojezdovou hranu autobusového zálivu. Tato výška odpovídá světlym výškám v současnosti vyráběným autobusům. Vzhledem ke stísněným podmínkám prostoru, z důvodu přilehlých soukromých pozemků, se navrhuje s vybudováním přístřešku pro cestující.

Výškové řešení bude provedeno dle podélného sklonu přilehlého jízdního pruhu. Příčný sklon autobusového zálivu bude činit 2,00% směrem k nástupní hraně.

Rekonstrukce autobusového zálivu si vyžádá nové provedení konstrukčních vrstev. Ty budou mít celkovou tloušťku 580 mm s pojezdovou plochou tvořenou dlažbou. U zemní plně je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrku požadujeme $E_{def,2}=80$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

8.8.3 Odvodnění

Odvodnění autobusových zálivů bude provedeno pomocí podélných a příčných sklonů do přilehlých uličních vpustí.

8.8.4 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a bude součástí místopisu této dokumentace. Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce na veřejných komunikacích bude provedeno strukturovaným plastem bílou, případně žlutou barvou.

8.8.5 Konstrukce zálivů

Rekonstrukce autobusového zálivu si vyžádá nové provedení konstrukčních vrstev. Ty budou mít celkovou tloušťku 580 mm s pojezdovou plochou tvořenou dlažbou.

Nová konstrukce vozovky zálivu

Kostka dlažební	120/120	120 mm
Lože z cementové malty	MC10	40 mm
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{8/10}	220 mm
Štěrkostr	ŠD _A	200 mm
Separční geotextilie		270g/m ³
CELKEM		min. 580 mm
Sanace podloží - Štěrkostr	ŠD _B	300 mm
CELKOVÁ SKLADBA V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ SANACE		min. 880 mm

8.9 SO 108 AUTOBUSOVÝ ZÁLIV II/386

8.9.1 Popis stávajícího stavu

Stávající autobusový záliv je v současné době nevhodně umístěn v prostoru vjezdu do areálu soukromé společnosti ve staničení km 0,110 00 (staničení dle PD). Chybí zde vodorovné dopravní značení, viditelné oddělení od prostoru křižovatky je poznat pouze rozdílností povrchu zastávky vůči vozovce. Vzhledem k umístění autobusového zálivu na vjezdu, se zde nevyskytuje žádná nástupní hrana.

8.9.2 Návrh

Stávající poloha autobusového zálivu bude změněna. Nově se autobusový záliv bude nacházet na komunikaci II/386 ve staničení km 0,180 00. V případě tohoto zálivu bude délka nástupní hrany činit 15 m, délka vyřazovacího úseku 16 m a délka zařazovacího úseku 13 m. S touto úpravou rozměrů se pojí i osazení nových obrub podél nástupní hrany. Ta bude tvořena Kasselskými obrubníky, které budou umístěny ve výšce 16 cm nad pojezdovou hranu autobusového zálivu. Tato výška odpovídá světovým výškám v současnosti vyráběným autobusům.

Výškové řešení bude provedeno dle podélného sklonu přilehlého jízdního pruhu. Příčný sklon autobusového zálivu bude činit 2,00% směrem k přilehlému jízdnímu pruhu.

Rekonstrukce autobusového zálivu si vyžádá nové provedení konstrukčních vrstev. Ty budou mít celkovou tloušťku 560 mm s pojezdovou plochou tvořenou dlažbou. U zemní pláň je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{\text{def},2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{\text{def},2}=80$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{\text{def},2}/E_{\text{def},1}$ menší nebo roven 2,5.

8.9.3 Odvodnění

Odvodnění autobusových zálivů bude provedeno pomocí podélných a příčných sklonů do přilehlých uličních vpustí.

8.9.4 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a bude součástí místopisu této dokumentace. Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce na veřejných komunikacích bude provedeno strukturovaným plastem bílou, případně žlutou barvou.

8.9.5 Konstrukce zálivů

Rekonstrukce autobusového zálivu si vyžádá nové provedení konstrukčních vrstev. Ty budou mít celkovou tloušťku 580 mm s pojezdovou plochou tvořenou dlažbou.

Nová konstrukce vozovky zálivu

Kostka dlažební	120/120	120 mm
Lože z cementové malty	MC10	40 mm
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{8/10}	220 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A	200 mm
Separční geotextílie		270g/m ³
CELKEM		min. 580 mm
Sanace podloží - Štěrkodrt'	ŠD _B	300 mm
CELKOVÁ SKLADBA V MÍSTĚ PROVÁDĚNÍ SANACE		min. 880 mm

8.10 SO 111 CHODNÍKY, PARKOVACÍ A ZELENÉ PLOCHY, KŘÍŽOVATKY MK

8.10.1 Popis stávajícího stavu

V současné době jsou chodníky a parkovací stání provedeny z dlažby, v některých místech byly v nedávné době jak chodníky pro pěší, tak i parkovací stání, nově provedeny, či zrekonstruovány. Tato místa, s ohledem na jejich současný stav, nebude potřeba znovu rekonstruovat.

8.10.2 Návrh

Návrh chodníků pro pěší uvažuje s normovým sklonem 2,00 % směrem ke komunikaci. V prostoru nástupní plochy, která přiléhá k autobusovému zálivu na komunikaci II/602 ve staničení km 0,730 00, bude provedena betonová palisáda z prefabrikovaných dílců. Tato palisáda bude také provedena po stranách chodníků ve staničení km 1,092 00 – 1,120 00. V místě chodníků, kde se nachází autobusový záliv ve staničení km 1,140 00, bude nutno z důvodu špatných terénních poměrů využít také opěrné palisády. Tato palisáda bude provedena z prefabrikovaných betonových tvarovek a bude usazena do betonového základu. Všechny nově rekonstruované chodníky budou vybaveny signálními a varovnými pásy. Nově budou osazeny betonové obruby 150/300, které budou osazeny 15 cm nad hranu obrusné vrstvy komunikace. Konstrukční vrstvy chodníků pro pěší budou mít celkovou tloušťku 250 mm. U zemní pláň je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{def,2}=75$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

Parkovací plochy budou provedeny s příčným sklonem 3,00% směrem do komunikace. Sklon 3,00% směrem k obrubě bude proveden na parkovacích stáních v prostoru komunikace II/602, ve staničení km 0,920 00 a 1,040 00. Všechna parkovací místa jsou navržena jako podélná parkovací stání. Vzhledem k počtu nových parkovacích míst bude jedno místo uvažováno jako parkovací místo pro osoby ZTP. Tyto plochy budou od komunikace odděleny betonovou obrubou 150/150, které budou osazeny 2 cm nad hranu obrusné vrstvy komunikace. Konstrukční vrstvy parkovacích zálivů budou mít celkovou tloušťku 420 mm. U zemní pláň je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{def,2}=75$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

Křižovatky MK zahrnují ulice Paděličky, Sokolská, Říšova, Drekonty, Helenčina a Kníničská. V jejich prostoru bude konstrukce vybourána a provedeny nové konstrukční vrstvy o celkové tloušťce 450 mm.

8.10.3 Odvodnění

Odvodnění chodníků a parkovacích ploch bude řešeno pomocí podélných a příčných sklonů do přilehlých uličních vpustí.

8.10.4 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a bude součástí místopisu této dokumentace. Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce na veřejných komunikacích bude provedeno strukturovaným plastem bílou, případně žlutou barvou.

8.10.5 Konstrukce chodníků, parkovacích zálivů a křižovatek MK

Konstrukční vrstvy chodníků pro pěší

Dlažba CB zámková I	DL	60 mm
Lože z kameniva drceného 4/6	L	40 mm
Štěrkoдрť	ŠD _B	150 mm
CELKEM		250 mm

Konstrukční vrstvy parkovacích zálivů

Zámková dlažba	ZB	80 mm
Lože z kameniva drceného 4/6	L	40 mm
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{8/10}	150 mm
Štěrkoдрť	ŠD _A	150 mm
CELKEM		420 mm

Konstrukční vrstvy MK

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm
Postřik spojovací emulzí	PS-E	0,5 kg/m ²
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
Postřik infiltrační emulzí	PI-E	0,7 kg/m ²
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK	150 mm
Štěrkoдрť	ŠD _A	200 mm

Seperační geotextílie

270g/m³**CELKEM****450 mm**

8.11 SO 112 CHODNÍKY ODDĚLENÉ ZELENÍ, SJEZDY K NEMOVITOSTEM

8.11.1 Popis stávajícího stavu

V místech kde se budou provádět chodníky oddělené zelení je v současné době pouze posyp štěrkodrtí. U stávajících sjezdů k nemovitostem zůstane zachována jejich současná poloha.

8.11.2 Návrh

Návrh chodníků pro pěší oddělené zelení uvažuje s normovým sklonem 2,00 % směrem ke komunikaci. Všechny nově provedené chodníky budou vybaveny signálními a varovnými pásy. Chodníky pro pěší budou po obou stranách odděleny od přilehlé zeleně betonovou obrubou o rozměrech 20/4 s výškou obruby 6 cm nad pochozí hranou chodníku. Konstrukční vrstvy chodníků pro pěší budou mít celkovou tloušťku 250 mm. U zemní pláně je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{def,2}=75$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

Sjezdy k nemovitostem budou nově zrekonstruovány, avšak nebude se měnit jejich poloha. Rekonstrukce se však dotkne jejich konstrukčních vrstev a podélných sklonů. Příčné směry sjezdů budou stejné, jako podélný směr přilehlé komunikace. Dále budou sjezdy odděleny od přilehlé komunikace betonovou obrubou o rozměrech 150/150, umístěnou ve výšce 2 cm nad hranu obrusné vrstvy komunikace. V případě vysokých podélných sklonů sjezdů bude betonová obruba umístěna ve výšce 5 cm. U zemní pláně je požadováno dosažení parametru míry zhutnění $E_{def,2}=45$ MPa. V případě vrstvy ze štěrkodrti požadujeme $E_{def,2}=75$ MPa. U té požadujeme poměr $E_{def,2}/E_{def,1}$ menší nebo roven 2,5.

8.11.3 Odvodnění

Odvodnění chodníků bude řešeno pomocí podélných a příčných sklonů přilehlých zelených ploch. Sjezdy k nemovitostem budou odvodněny směrem do komunikace nebo v případě opačného sklonu do odvodňovacích žlabů.

8.11.4 Dopravní značení

Navržené dopravní značení bude provedeno dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“ a bude součástí místopisu této dokumentace. Definitivní vodorovné dopravní značení na živičné vozovce na veřejných komunikacích bude provedeno strukturovaným plastem bílou, případně žlutou barvou.

8.11.5 Konstrukce chodníků oddělených zelení a sjezdů k nemovitostem

Konstrukční vrstvy chodníků pro pěší

Dlažba CB zámková I	DL	60 mm
Lože z kameniva drceného 4/6	L	40 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	150 mm
CELKEM		250 mm

Konstrukční vrstvy sjezdů k nemovitostem

Zámková dlažba	ZB	80 mm
Lože z kameniva drceného 4/6	L	40 mm
Vrstva ze směsi stmelené cementem	SC C _{8/10}	150 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B	150 mm
CELKEM		420 mm

8.12 SO 301 DEŠŤOVÁ KANALIZACE

8.12.1 Popis stávajícího stavu

V prostoru komunikace II/386 se nachází oddílná dešťová kanalizace, která odvodňuje větší část území. V místech absence této kanalizace se vyskytují i silniční příkopy. Střechy přilehlých nemovitostí jsou odvedeny na terén nebo do stávající dešťové kanalizace.

8.12.2 Návrh

Nový řad v tomto prostoru je veden v komunikaci II/386 a bude napojen na stávající dešťovou kanalizaci DN 500 v místě křižovatky komunikace II/386 s ulicí Kníničská v šachtě ŠD1. Navrhované řady budou provedeny z plastových trub a tvarovek z PVC, min SN8 o světlosti DN 250. Na tomto řadu budou provedeny typové vstupní šachty. Tyto šachty budou z prefabrikovaných betonových dílců, zakryté přechodovou skruží. Pro odvodnění rekonstruované komunikace jsou navrženy uliční vpusti, kombinované z poloviny zapuštěné pod obrubou a z poloviny ve vozovce. Uliční vpusti budou typové, s mříží třídy D400, sestavené z prefabrikovaných dílců a budou opatřeny kalovým košem. Přípojky uličních vpustí z PVC o světlosti DN150 nebo DN200 budou napojeny na stoku do předem připravených odboček či do vstupních šachet.

Kanalizační potrubí bude uloženo v pažené rýze na pískovém loži a bude obsypáno štěrkopískem. Zásyp poté bude proveden z původního materiálu a bude hutněn po vrstvách. Povrchy budou upraveny při realizaci komunikace.

**SILNICE II/386
– NOVÝ ŘAD**
PLOCHA - ODVODŇOVANÁ

CHODNÍK	DLAŽBA	215.062 m2	31.45 %
VOZOVKA	ŽIVICE	468.675 m2	68.55 %
SUMA		683.737 m2	

8.13 SO 351 PŘELOŽKA VODOVODU
8.13.1 Popis stávajícího stavu

Zásobování vodou zajišťují stávající veřejné vodovodní řady.

8.13.2 Návrh

V řešeném území je třeba realizovat jednu přeložku stávajícího vodovodního řadu DN 100. Toto místo se nachází v prostoru autobusového zálivu v místě komunikace II/602 ve staničení km 1,140 00 je přeložka vyvolána realizací opěrné zdi.

Přeložka bude provedena z potrubí o světlosti DN 100. Potrubí bude odpovídat původnímu materiálu. Toto potrubí bude uloženo v pažené rýze na pískovém loži a bude obsypáno štěrkopískem. Nad potrubím bude položena výstražná folie

8.14 SO 401 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE II/386, KM 0,120 00
8.14.1 Popis stávajícího stavu

V současné době zde není proveden žádný přechod pro chodce a s tím spojené osvětlení.

8.14.2 Návrh

Z důvodu realizace nedalekého autobusového zálivu vyvstává nutnost v tomto místě provést přechod pro chodce. Ten bude osvětlen dvojicí nových lamp, které budou napojeny na stávající vrchní rozvod VO.

8.15 SO 402 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE II/386, KM 0,120 00 A II/602, KM 1,115 00
8.15.1 Popis stávajícího stavu

V současné době je proveden přechod pro chodce na komunikaci II/386 spolu s osvětlením přechodu.

8.15.2 Návrh

Na přechodu pro chodce na komunikaci II/386 bude po demontáži a rekonstrukci chodníků znovu použito stávající osvětlení přechodu. Nové osvětlení bude použito na nově realizovaném přechodu pro chodce, který se bude nacházet na komunikaci II/602. Osvětlení bude napájeno napojením na stávající vrchní rozvod VO

8.16 SO 403 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE II/602, KM 0 ,785 00

8.16.1 Popis stávajícího stavu

V současné době se přechod nachází mezi autobusovými zálivy spolu s osvětlením přechodu.

8.16.2 Návrh

Poloha stávajícího přechodu pro chodce bude zachována. Stávající osvětlení přechodu bude po demontáži a rekonstrukci přilehlých konstrukcí opětovně využito. V místě přechodu pro chodce bude nově realizován středový dělicí ostrůvek, pro zajištění vyšší bezpečnosti chodců. Společně s osvětlením přechodů bude osvětleno i svislé dopravní značení umístěné na koncích středového ostrůvku. Toto osvětlení bude provedeno v úrovni horní plochy ostrůvku. Současně budou obruby v místě přechodů osazeny reflexními čočkami. Osvětlení bude napájeno stávajícími kabely, které budou zasmyčkovány do nového přechodového stožáru.

8.17 SO 404 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE II/602, KM 0 ,595 00 A III/3842, KM 0,012 00

8.17.1 Popis stávajícího stavu

V současné době zde není realizován přechod pro chodce ani osvětlení přechodů.

8.17.2 Návrh

Rekonstrukce křižovatky silnic II/602 a III/3842 si vyžádá realizaci přechodů pro chodce společně se středovými dělicími ostrůvky pro zvýšení bezpečnosti chodců. Osvětlení přechodů bude provedeno nově, společně s osvětlením svislého dopravního značení, které bude umístěno na koncích středových ostrůvků. Toto osvětlení bude provedeno v úrovni horní plochy ostrůvku. Současně budou obruby v místě přechodů osazeny reflexními čočkami. Osvětlení bude napájeno napojením na stávající vrchní rozvod VO.

8.18 SO 405 OSVĚTLENÍ MÍSTA S MOŽNOSTÍ PŘECHÁZENÍ II/602, KM 0,507 00

8.18.1 Popis stávajícího stavu

V současné době je zde realizován přechod pro chodce bez osvětlení.

8.18.2 Návrh

Vzhledem k realizaci přechodů pro chodce na nedaleké křižovatce komunikací II/602 a III/3842 bude stávající přechod zrušen a prostor bude uvažován jako místo s možností přecházení. Vzhledem k přítomnosti hospody a restaurace, se zde dá očekávat zvýšený výskyt osob, zejména v nočních hodinách. Proto bude místo s možností přecházení pro větší bezpečnost vybaveno osvětlením. Nové osvětlení bude napájeno napojením na stávající vrchní rozvod VO.

8.19 SO 451 PŘELOŽKA KABELU TELEFONICA O2 II/386

8.19.1 Popis stávajícího stavu

V obci Ostrovačice se nacházejí rozvody sítí Telefonica O2.

8.19.2 Návrh

Kabel Telefonica O2 zasahuje v prostoru komunikace II/386 pod nově prováděným autobusovým zálivem. To si vyžádá přeložku kabelu o délce 30 m. Tato přeložka bude osazena plastovou chráničkou.

8.20 SO 501 PŘELOŽKA PLYNOVODU

8.20.1 Popis stávajícího stavu

Zásobování zemním plynem v řešeném území zajišťují stávající veřejné NTL plynovodní řady.

8.20.2 Návrh

V řešeném území je třeba realizovat tři přeložky stávajících NTL plynovodních řádů DN 100. Jedná se o místa, kde dochází díky rekonstrukci vozovky ke kolizi s nově navrhovanými vpustmi dešťové kanalizace, nebo je přeložka vyvolána změnou polohy obrubníku vozovky.

Přeložky budou provedeny z potrubí o světlosti DN 100, které odpovídá původnímu materiálu. Potrubí bude uloženo v pažené rýze na pískovém loži a bude obsypáno štěrkopískem. Nad potrubím bude položena výstražná folie.

8.21 SO 701 NOVÉ OPLOCENÍ, ZDI

8.21.1 Popis stávajícího stavu

Změny se dotknou části zdi místního hřbitova a oplocení. Obě se nacházejí podél komunikace II/386.

8.21.2 Návrh

Úprava oplocení je vyvolána rozšířením krytu vozovky komunikace II/386 na levé straně, ve směru staničení. Stávající plechové oplocení bude rozebráno a výškově upraveno. Úroveň zvýšené podezdívky bude přizpůsobena niveletě nové obruby. Sousední parcely budou po nezbytně dlouhou dobu úpravy dotčeny dočasným zábořem pozemku. Součástí úpravy bude i úprava 2 ks vjezdových bran. Celková délka úpravy včetně vjezdových bran bude činit 48 m.

Stávající hřbitovní zeď bude upravena z důvodu realizace chodníku pro pěší. V délce 39,17 m bude zeď rozebrána a následně postavena v nové poloze. Charakter zdi bude stejný jako stávající, tj. z vápenopískových cihel na betonové podezdívce. Úprava si nevyžádá zásah do stávajících hrobů.

8.22 SO 901 DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ OPATŘENÍ

V průběhu realizace bude dle jednotlivých etap tranzitní a autobusová doprava svedena do určených objízdných tras. Zesilování objízdných tras nebude prováděno.

9 VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Dle požadavků investora byly provedeny, případně aktualizovány, průzkumy současného stavu.

Dopravní průzkum:

Na základě dopravního zatížení, které bylo určeno z podkladů celostátního sčítání dopravy v roce 2010, bylo ponecháno stávající šířkové uspořádání nově navržených komunikací dle předchozího stupně dokumentace.

Diagnostický průzkum:

Diagnostický průzkum byl proveden 30.7.2013 firmou IMOS Brno, a.s. Průzkum se skládal ze zjištění stavu vozovky, rázových zatěžovacích zkoušek, a dále laboratorní rozbor provedených sond a vývrtů. Na jejich základě bylo zjištěno že:

„Na úseku na silnici II/602 se vyskytují všechny druhy trhlin – příčné, podélné, mozaikové, rozvětvené, místy ošetřené vysprávkami tryskovou metodou tvořící nepravidelné hrboly. Vyskytují se také vyjeté koleje

a lokálně se vyskytují i konstrukční poruchy, jako jsou síťové trhliny, zejména u okrajů vozovky a mezi šachtami, místy i s mírnou plošnou deformací.“

„Zjištěná únosnost na úseku na silnici II/602 je v průměru dobrá s průměrnou zbytkovou životností 22 let a průměrným požadovaným zesílením 13 mm.“

„Na úseku na silnici II/386 se vyskytují prakticky celoplošné konstrukční poruchy – síťové trhliny, plošné deformace, rozvětvené trhliny, poklesy. „

„Zjištěná únosnost na úseku na silnici II/386 je v průměru havarijní s průměrnou zbytkovou životností 4 roky a s průměrným požadovaným zesílením 108 mm.“

Hluková studie:

Hluková studie byla provedena firmou AKUSTING, spol. s.r.o., dne 9.8.2013. Na základě intenzit dopravy dle celostátního sčítání dopravy v roce 2010, a materiálu ze kterého bude provedena obrusná vrstva, bylo zjištěno že:

„Rozsah rekonstrukce průtahu II/602 nebude mít vliv na hlukovou situaci ve sledované lokalitě, neboť nedojde ke změně směrového nebo výškového vedení komunikace. Rekonstrukcí se nezvýší hluková zátěž chráněných objektů v porovnání se stávajícím stavem.“

„Obecně lze říci, že například v současnosti používaný gumoasfalt funguje snížením hluku zejména v extravilánu při vyšších rychlostech vozidel. V intravilánu při rychlosti 50 km/h je jeho celková účinnost podstatně nižší. Rovněž není ověřena životnost této úpravy, která je závislá na udržení poréznosti horní vozovkové vrstvy.“

10 DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE A PAMÁTKOVÉ ZÓNY

Projektant si není vědom, že by stavbou byla dotčena jakákoliv chráněná území, zátopové oblasti či kulturní památky, památkové rezervace nebo památkové zóny

Dotčeny budou ochranná pásma vedení inženýrských sítí:

- Nadzemní vedení přenosové soustavy 400 kW – ČEPS, a.s.
- Nadzemní vedení VVN 110 kW, NN, VN, podzemní vedení VN – E.ON
- Kabel TRK – NOEL
- Sítě elektronických komunikací – Telefonica O2

- Plynárenská vedení – RWE
- Vodovod, dešťová kanalizace, televizní kabelový rozvod – Městys Ostrovačice
- Splašková kanalizace – svazek obcí Říčany a Ostrovačice

10.1 ROZSAH DOTČENÍ

Vzhledem k rozsahu rekonstrukce průtahu a jejímu umístění v intravilánu je nutné, provést přeložky vodovodního vedení, plynovodního vedení a telekomunikačního vedení. Během výstavby je nutné v těchto místech provádět veškeré zemní práce v celém rozsahu ochranného pásma zásadně ručně.

Ochranné pásmo nadzemního vedení elektrické energie dle napětí od krajního vodiče na obě strany:

Nad 1 kV do 35 kV včetně	1 – 7 m dle izolace
Nad 35 kV do 110 kV včetně	12 m dle izolace
Nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m dle izolace
Nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m dle izolace
Nad 400 kV	30 m dle izolace
Závěsné kabelové vedení 110 kV	2 m dle izolace
Zřízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení. Ochranné pásmo kanalizace je 1,5 m na obě strany. Ochranné pásmo NTL plynovodu v zastavěném území je 1 m na obě strany. Pro vodovod pak činí ochranné pásmo u průměru do DN 500 1,5 m na obě strany. Nad DN 500 je ochranné pásmo na obě strany 2,5 m.

10.2 ZPŮSOB OCHRANY A ÚPRAV

Během výstavby je nutné v těchto místech provádět veškeré zemní práce v celém rozsahu ochranného pásma zásadně ručně. Povrchové úpravy komunikace v rozsahu ochranného pásma plynovodu se nesmí provádět vibrační technikou. Déle se nesmí v ochranném pásmu sítí skladovat žádný stavební, ani jiný materiál. Po dobu rekonstrukce je nutno NTL plynovod a vodovod zabezpečit proti mechanickému poškození vhodným způsobem

11 ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1 BOURACÍ PRÁCE

Společně s frézováním, nebo vybouráním stávající konstrukce rekonstruovaných komunikací, budou vybourány i stávající obruby a vybavení (svislé dopravní značení) a rekonstruované chodníky. To se týká i všech rekonstruovaných vjezdů k nemovitostem

11.2 KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ A JEJÍ PŘÍPADNÁ NÁHRADA

V prostoru stavby vymezeném trvalým zábořem pozemků dojde k odstranění náletové zeleně a křovin, které nepodléhají rozhodnutí o kácení stromů. Vzrostlé stromy v okolí budou vykáceny a nahrazeny, jejich vykácení a novou výsadbu společně s konzultací s příslušnými orgány zajistí městyš Ostrovačice.

11.3 ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ A KONEČNÁ ÚPRAVA TERÉNU

Stavba bude vyžadovat zemní práce při rekonstrukci vrstev vozovky, rekonstrukci nebo realizaci nových chodníků pro pěší. Déle pak budou vyžadovány zemní práce při rekonstrukci autobusových a parkovacích zálivů, sjezdů k nemovitostem a při provádění přeložek inženýrských sítí. V místech, kde během stavby dojde k zásahu do okolní zeleně, budou tato místa uvedena do původního stavu.

11.4 OZELENĚNÍ A OSTATNÍ ÚPRAVY NEZASTAVĚNÝCH PLOCH

Nově vzniklé nezpevněné plochy budou ohumusovány v tloušťce 100 mm a osety travním semenem.

11.5 ZÁSAH DO ZPF, REKULTIVACE

Během výstavby dojde k zásahům do ZPF pozemků.

č. dle graf. přílohy	č. parc. dle KN	LV dle KN	výměra dle KN	pozemek využití druh	kód BPEJ	výměra BPEJ	vlastník právo hospodařit	zábor v m ²		poznámka
								trvalý	dočasný	
	152	665	335	zahrada	21000	335	Veselá Veronika, Říčanská 84, 66481 Ostrovačice		15	ZPF
	151/1	573	1127	orná půda	21000	1127	Bartoš Jan, Zemědělská 414, 66482 Říčany		46	ZPF

V případě dočasného záboru se vynětí ze ZPF neprovádí. Je však nutno po dokončení realizace stavby dočasně zabrané plochy uvést do původního stavu.

11.6 ZÁSAH DO PUPFL

Během výstavby nedojde k zásahům do PUPFL pozemků.

11.7 ZÁSAH DO JINÝCH POZEMKŮ

Stavba se nachází na pozemcích Městyse Ostrovačice, Jihomoravského kraje, a Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Dočasnými zábory jsou dotčeny pozemky soukromých vlastníků. U jednoho pozemku soukromého vlastníka vyvstane v důsledku rekonstrukce trvalý zábor. Konkrétně se jedná parcelu č 929/1 (dle KN).

11.8 VYVOLANÉ ZMĚNY STAVEB DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY A VODNÍCH TOKŮ

Stavba nevyvolá žádné změny staveb dopravní a technické infrastruktury ani vodních toků.

12 NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

12.1 VŠECHNY DRUHY ENERGIÍ

Stavba ke svému provozu vyžaduje elektrickou energii po dobu výstavby, na provoz a osvětlení staveniště, což si zajistí vybraný dodavatel stavby. Po dokončení stavby vyžaduje elektrickou energii pro provoz staveb veřejného osvětlení (SO 401 – SO 405).

12.2 TELEKOMUNIKACE

Stavba nevyžaduje napojení na telekomunikace

12.3 VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

Realizace stavby vyžaduje ke svému provozu vodu na mytí vozovek a pro technologické postupy. Tento požadavek bude řešen mobilními cisternami.

12.4 PŘIPOJENÍ NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU A PARKOVÁNÍ

Stavba je realizována na stávající komunikaci. Stavba vytváří další parkovací místa v obci Ostrovačice včetně místa pro osoby ZTP.

12.5 NAPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Kromě výše uvedeného stavby nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

12.6 DRUH. MNOŽSTVÍ A NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Jako hlavní druh odpadu bude inertní materiál z konstrukcí vozovek, chodníků a sjezdů k nemovitostem, který bude odvezen na vhodnou skládku nebo meziskládku. Bude se jednat hlavně o živičné vrstvy a podkladní materiál konstrukce vozovky, případně betonová dlažba z povrchu chodníků. V případě odpadů se dají využít skládky v rozvozné vzdálenosti 15 km s přihlédnutím k využití vhodných komunikací. Dlažební kostky ze stávajících autobusových zálivů budou trvale uloženy na SUS JMK. Část odpadu z živičných vrstev bude využita pro nezpevněnou krajnici v místě rekonstrukce silnice II/602. Jedna se o místo ve staničení km 0 000,00 až km 0 100,00 na levé straně ve směru staničení.

Přesné množství odpadu je součástí dokumentace G – Celkové náklady stavby.

Během stavby bude vedena samostatná evidence, v rozsahu vyhlášky 383/2001 Sb., o podrobnosti nakládání s odpady v platném znění. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o nezávadném odstranění odpadů. Užíváním stavby nevznikají žádné odpady.

13 VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

13.1 OCHRANA KRAJINY A PŘÍRODY

V zájmové oblasti nejsou vyhlášeny chráněné oblasti, přírodní rezervace ani národní parky. Současně se v zájmovém území nenachází žádná kulturní dominanta krajiny. Stavbou se nezmění původní podmínky v místě stavby a ve vztahu k životnímu prostředí.

13.2 HLUK

Po dobu realizace je nutné počítat s běžným hlukem vyvolaným stavebními pracemi. Při realizaci je třeba respektovat nařízení vlády č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 22:00 a 06:00 při stavbě.

13.3 EMISE

Po dokončení výstavby se předpokládá stejný stupeň dopravního zatížení průtahu, proto lze konstatovat, že imisní situace se v území nezhorší.

13.4 VLIV ZNEČIŠTĚNÍ NA VODNÍ TOKY A VODNÍ ZDROJE

Během výstavby nedojde k znečištění vodních toků.

13.5 OCHRANA ZDRAVÍ A BEZPEČNOSTI PRACOVNÍKŮ PŘI VÝSTAVBĚ A PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Bezpečnost práce při výstavbě je zakotvena v Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Účinnost zákona od 1.1.2007.

§ 3 Zhotovitel zajistí, aby

- a) při provozu a používání strojů a technických zařízení (dále jen "stroje"), nářadí a dopravních prostředků na staveništi byly kromě požadavků zvláštních právních předpisů (6) dodržovány bližší minimální požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci stanovené v příloze č. 2 k tomuto nařízení
- b) byly splněny požadavky na organizaci práce a pracovní postupy stanovené v příloze č. 3 k tomuto nařízení, jestliže se na staveništi plánují nebo provádějí
 1. práce spojené s rozpojováním a přemísťováním zeminy, včetně jejího zhutňování nebo jiného zpevňování, nebo spojené s jinými úpravami souvisejícími s těmito pracemi, které jsou prováděny při zakládání staveb nebo terénních úpravách za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem (7) a které zahrnují vytýčení tras technické infrastruktury (8) (dále jen "zemní práce"),
 2. práce spojené s prováděním a demontáží bednění a jeho podpěrných konstrukcí, výrobou, přepravou a ukládáním ocelové výztuže a betonové směsi, včetně jejího zhutňování (dále jen "betonářské práce"),
 3. práce spojené se zděním a úpravami konstrukcí ze zdicího materiálu, jakými jsou cihly, tvárnice, bloky, tvarovky nebo kámen, včetně osazování prefabrikátů ve zděných konstrukcích, omítání stěn a stropů, spárování zdiva, zhotovování podlah, mazanin nebo dlažeb, úpravy povrchu stěn například sekáním nebo dlabáním (dále jen "zednické práce"),
 4. práce spojené s montáží a spojováním, jakož i demontáží a rozebíráním ocelových, dřevěných, betonových, železobetonových, popřípadě jiných prvků různého tvaru a funkce, například tyčových, plošných nebo prostorových, do stavebních objektů nebo technologických konstrukcí o požadovaném tvaru a provedení (dále jen "montážní práce"),
 5. práce spojené s rozrušením, rozpojením, popřípadě demontáží konstrukce stavby nebo její části, které jsou prováděny při odstraňování, popřípadě změně stavby za podmínek stanovených zvláštním právním předpisem (9), (dále jen "bourací práce"),
 6. svařování a nahřívání živic v tavných nádobách podle zvláštního právního předpisu (10)
 7. lepení krytin na podlahy, stěny, stropy nebo jiné konstrukce
 8. práce při údržbě stavby (11) a jejího technického vybavení a zařízení, jakými jsou například malířské a natěračské práce, mytí a čištění oken, fasád nebo okapů, dále prohlídky, zkoušky, kontroly, revize a opravy technického vybavení a zařízení, jakož i montáž a demontáž jejich částí v rozsahu potřebném pro provedení těchto prohlídek, zkoušek, kontrol, revizí nebo oprav (dále jen "udržovací práce"),
 9. sklenářské práce,
 10. práce spojené se skladováním a manipulací s materiálem, popřípadě výroby,
 11. potápěčské práce a práce prováděné ve zvýšeném tlaku vzduchu,
 12. práce nad vodou nebo v její těsné blízkosti spojené s nebezpečím utonutí,

13. práce spojené s využitím letadla podle zvláštního právního předpisu (12)

Vysvětlivky:

- (6) Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- (7) stavební zákon
- (8) § 2 odst. 1 písm. k) bod 2 a § 153 odst. 1 stavebního zákona, § 128 a 130 stavebního zákona
- (10) Vyhláška č. 87/2000 Sb., kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách
- (11) § 3 odst. 4 stavebního zákona
- (12) Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů

Další platné předpisy, týkající se bezpečnosti práce:

- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky Nařízení vlády č. 178/2001 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci, ve znění nařízení vlády č. 523/2002 Sb. a nařízení vlády č. 441/2004 Sb.

Pracovníci, kteří budou provádět práce v tělese komunikace, musí být oděni do reflexních oděvů

13.6 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Během stavby bude vedena samostatná evidence v rozsahu vyhlášky 383/2001 Sb., o podrobnosti nakládání s odpady v platném znění. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o nezávadném odstranění odpadů.

14 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

14.1 MECHANICKÁ ODOLNOST A STABILITA

Stavba je navržena dle platných ČSN. Návrhu předcházela prohlídka staveniště. Všechny materiály a hmoty na stavbě použité musí splňovat podmínky TKP a materiálových listů dle certifikace ve shodě se Zákonem č. 22/1997 Sb. (o technických požadavcích na výrobky), Zákonem č. 71/2000 Sb. (změna zákona o technických požadavcích na výrobky) a nařízením vlády č. 81/1999 Sb. Zkoušky materiálů musí být prováděny a výsledky posuzovány ve shodě s příslušnými ČSN.

14.2 POŽÁRNÍ BEZPEČNOST

Stavba nemá vliv na civilní obranu a požární ochranu. V zájmovém území se nenachází žádné objekty, které má ve správě civilní a požární ochrana. Po dobu stavby musí být zajištěn příjezd vozidel HZS k objektům.

14.3 OCHRANA ZDRAVÍ, ZDRAVÝCH ŽIVOTNÍCH PODMÍNEK A ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba nemá vliv na životní prostředí.

14.4 OCHRANA PROTI HLUKU

V rámci rekonstrukce křižovatky a přilehlých komunikací nejsou navržena žádná protihluková opatření. Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 22:00 a 06:00 při stavbě.

14.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ

Na užívání stavby nejsou kladena žádná zvláštní opatření.

14.6 UŽITNÉ VLASTNOSTI STAVBY

Stavba je navržena tak, aby zlepšila dopravní obslužnost a zároveň zvýšila bezpečnost na komunikacích.

14.7 ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU OSOB SE SNÍŽENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE

Stavební řešení musí svým provedením umožnit samostatný, bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých, vybavených dlouhou bílou holí, a osob imobilních na vozíčku.

Podmínkou je bezpečná identifikace důležitých míst a odstranění zbytných překážek.

Konkrétní řešení v prostoru rekonstruovaných ulic je následující:

- Bezbariérový přístup rampou na všechny chodníky
- Detailní provedení v souladu s požadavky zákona a Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých
- Vodící linie.

14.8 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

V návrhu stavby není uvažováno žádné speciální opatření.

15 SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ

V rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení (DPS), byly osloveny DOSS a správci inženýrských sítí. Jejich požadavky byly zpracovány do této projektové dokumentace.

V Praze, únor 2014

Bc. Aleš Karda

Ing. Vít Bartoš