

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
1.1	OZNAČENÍ STAVBY	2
1.2	STAVEBNÍK/OBJEDNATEL STAVBY, JEHO SÍDLO, KONTAKTNÍ ADRESA	2
1.3	PROJEKTANT/ZHOTOVITEL PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE, JEHO SÍDLO, KONTAKTNÍ ADRESA, ÚDAJE O ŽIVNOSTENSKÉM OPRAVNĚNÍ A AUTORIZACI OSOB, IČO A JEHO PODZHOTOVITELÉ S IDENTIFIKAČNÍMI ÚDAJI	2
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
2.1	STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE, VÝZNAM A UMÍSTĚNÍ	3
2.2	PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY:	3
2.3	VAZBY NA REGULAČNÍ PLÁNY, ÚZEMNÍ PLÁN, PŘÍPADNĚ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ INFORMACE A NA ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ, NEBO ÚZEMNÍ SOUHLAS VČETNĚ PLNĚNÍ JEHO PODMÍNEK (JE-LI VYDÁN)	4
2.4	STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ	4
2.5	VLIV TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY A JEJÍHO PROVOZU NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽIV. PROSTŘEDÍ	4
2.6	CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA DOTČENÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ	4
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	5
	VÝČET PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ POUŽITÝCH PRO VYPRACOVÁNÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	5
4	ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)	7
4.1	ZPŮSOB ČÍSLOVÁNÍ A ZNAČENÍ	7
4.2	URČENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY	7
4.3	ČLENĚNÍ STAVBY NA ČÁSTI STAVBY, NA STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY	7
5	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	7
5.1	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ	7
5.2	UVAŽOVANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY A ZAJIŠTĚNÍ JEJÍ PLYNULOSTI A KOORDINOVANOSTI	8
5.3	ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU	8
5.4	DOPRAVNÍ OMEZENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY	8
6	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	8
6.1	SEZNAM ZNÁMÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH PRÁVNICKÝCH A FYZICKÝCH OSOB, KTERÉ PŘEVEZMOU JEDNOTLIVÉ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY PO JEJICH UKONČENÍ DO VLASTNICTVÍ NEBO JE BUDOU SPRAVOVAT (PK, SÍTĚ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY, OPLOCENÍ APOD.)	8
6.2	ZPŮSOB UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ STAVBY	8
7	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	9
7.1	MOŽNOSTI (NÁVRH) POSTUPNÉHO PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY (ÚSEK, OBJEKT) DO UŽÍVÁNÍ	9
7.2	ZDŮVODNĚNÍ POTŘEB UŽÍVÁNÍ STAVBY PŘED DOKONČENÍM CELÉ STAVBY	9
8	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	9
8.1	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS	9
8.1.1	<i>Princip řešení</i>	9
8.2	TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ A JEJICH SOUČÁSTÍ STANOVÍ PRO:	9
8.2.1	<i>Pozemní komunikace</i>	9
8.2.2	<i>Mostní objekty a zdi</i>	11
8.2.3	<i>Odvodnění PK</i>	11
8.2.4	<i>Tunely, podzemní stavby a galerie</i>	12
8.2.5	<i>Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony</i>	12
8.2.6	<i>Vybavení PK</i>	12
8.2.7	<i>Objekty ostatních skupin objektů</i>	12
9	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	12
10	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	13
11	ZÁSADY STAVBY DO ÚZEMÍ	14
12	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	15
13	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	15
14	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	16
15	DALŠÍ POŽADAVKY	17

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1 Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Stavba	:	III/42117 Lednice - Nejdek
Místo stavby	:	území mezi obcí Lednice a místní částí Nejdek
Katastrální území	:	Lednice na Moravě, Nejdek u Lednice
Kraj	:	Jihomoravský kraj
Druh stavby	:	rekonstrukce silnice
Účel dokumentace	:	Dokumentace pro provedení stavby

1.2 Stavebník/objednatel stavby, jeho sídlo, kontaktní adresa

Název	:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje
Adresa	:	Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno
IČO	:	70932581
Jednatel	:	Ing. Jan Zouhar

1.3 Projektant/zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo, kontaktní adresa, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČO a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji

Název	:	Viadesigne, s.r.o.
Sídlo projektanta	:	Na Zahradách 1151/16 690 02 Břeclav
IČO	:	27696880
Zodpovědný projektant	:	Ing. Bořek Zvědělík autorizovaný inženýr pro dopravní stavby Registrační číslo ČKAIT: 1005110 tel.: +420 519 331 400 e-mail: zvedelik@viadesigne.eu
Vedoucí projektant	:	Ing. Bořek Zvědělík
Vypracoval	:	Ing. Petra Masaříková

Podzhotovitelé:

2 Základní údaje o stavbě

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

Jedná se o rekonstrukci silnice III/42117 v úseku mezi obcí Lednice a místní částí Nejdek. Celková délka řešeného úseku je 934,57 m.

Začátek řešeného úseku se nachází v intravilánu obce Lednice 100,0m od výjezdu z obce ve směru Bulhary, Nejdek. Začátek stavby se nachází 20,0m od místa pracovní spáry směrem do centra. Na začátku úseku 20,0m od pracovní spáry směrem do centra obce bude provedena výměna obrusné vrstvy, a dále bude za pracovní spárou provedena kompletní výměna konstrukčních vrstev a bude tak navazovat na v minulosti zrekonstruovaný průtah silnice III/42117 obcí Lednice. Trasa je vedena severozápadním směrem, v extravilánu převážně mezi poli s ornou půdou a oplocenými pozemky, ze kterých je na silnici napojeno velké množství sjezdů. Na konci trasy je řešený úsek napojen na další zrekonstruovaný úsek.

V celé trase je komunikace v havarijním stavu a vykazuje řadu závažných poruch. Nejvýznamnějším problémem jsou oba okraje vozovky, které jsou vinnou poškozených podkladních vrstev nejvíce poškozeny.

Technologie rekonstrukce byla stanovena na základě provedené diagnostiky. V první části řešeného úseku v intravilánu obce Lednice, který již byl v minulosti zrekonstruován v rámci průtahu silnice III/42117 obcí Lednice, bude provedena výměna obrusné vrstvy. V druhé části řešeného úseku v intravilánu obce Lednice bude provedena nová konstrukce vozovky v celé tloušťce včetně sanace podloží. V extravilánu bude provedeno zesílení vozovky pomocí dvou vrstev z asfaltového betonu a jedné vyrovnávací vrstvy z asfaltového betonu. V extravilánu budou provedeny sanace okrajů vozovky. Součástí projektové dokumentace je návrh dopravního značení, úprava zemního tělesa a napojení stávajících sjezdů.

2.2 Předpokládaný průběh stavby:

Stavba bude probíhat za úplné uzavírky, doprava bude odkloněna po objízdné trase. V průběhu stavby bude umožněn průjezd rekonstruovanou trasou vozidlům Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, vozidlům záchranných složek a dopravní obsluhy. Z tohoto důvodu bude výstavba probíhat po polovinách (sanace krajů a zesílení vozovky). Délka výstavby se předpokládá 2,5 měsíce.

- zahájení stavby : 2015 – 2016
- etapizace a uvádění do provozu : Výstavba bude probíhat v jedné etapě jako celek, průběh stavby je podrobněji popsán v příloze E. Zásady organizace výstavby
- dokončení stavby : 2015 – 2016

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

Stavba je v souladu s územním plánem obce Lednice. Požadavky dotčených organizací a správců sítí byly zapracovány do projektové dokumentace.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Jedná se o rekonstrukci silnice III/42117. Jedná se o silnici lokálního významu, slouží k propojení obce Lednice s místní částí Nejdek a s obcí Bulhary, dále vede přes obce Milovice, Pavlov a Dolní Věstonice.

Trasa je vedena převážně v extravilánu. Území je rovinaté, komunikace je lemována ornou půdou a soukromými oplocenými pozemky (zahrady, areál vysoké školy).

2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a živ. prostředí

Rekonstruovaná komunikace je vedena v trase stávající silnice III/42117, proto nemá negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Díky novému krytu vozovky bude snížena hladina hluku vzniklá dopravou, a díky novému krytu a rozšíření vozovky bude zlepšena bezpečnost provozu vozidel. Na konci trasy budou odstraněna nenormová svodidla a budou nahrazena novými svodidly.

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:

- **vztahy na dosavadní využití území:** vztahy budou zachovány ve stávajícím stavu.
- **vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území:** Stavba není vztažena na žádné plánované stavby v zájmovém okolí. Naopak navazuje z obou stran na zrekonstruované úseky.

- **změny staveb dotčených navrhovanou stavbou:** Součástí stavby je pouze samotná komunikace. Směrové a výškové řešení bude zachováno, bude rozšířena šířka vozovky a bude upraveno dopravní značení.

3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

- a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby**

Této projektové dokumentaci nepředcházela žádná stupeň projektové dokumentace.

- b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace**

Územní plán obce Lednice.

- c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady zaměření území**

- Základní mapa ČR 1 : 10 000
- Silniční mapa ČR 1 : 50 000
- Digitální katastrální mapa
- Celostátní sčítání dopravy z roku 2010
- Poloha a zaměření inženýrských sítí – data o existenci a průběhu inženýrských sítí byla poskytnuta jednotlivými správci na základě požadavku projektanta Viadesigne, s.r.o.
- Výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu – pro zpracování projektové dokumentace bylo v roce 2014 provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu zájmového území firmou Geos.
- Průzkum v terénu a průzkum inženýrských sítí
- Výrobní výbory
- Digitální model terénu – zpracoval projektant Viadesigne s.r.o. v programovém systému Inroads na základě podkladů zaměření území

d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

- Celostátní sčítání dopravy z roku 2010

e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Zájmové území je součástí geomorfologického celku Dolnomoravský úval, který je nejsevernějším výběžkem Vídeňské pánve, jež je součástí Panonské pánve. Začátek trasy se nachází v území ležící v nejnižší části úvalu – v údolní nivě řeky Dyje. Tato niva tvoří v existujícím členění reliéfu ČR (DEMEK a kol. 1987) podcelek Dyjskomoravská niva.

Reliéf zájmového území je plochý s nadmořskou výškou kolem 170 m.n.m. Jedná se o akumulární rovinu podél řeky Dyje a jejích ramen, tvořenou čtvrtohorními usazeninami, především písčitohlinitými říčními sedimenty místy s roztroušenými valouny. Druhá polovina trasy se nachází v oblasti s výskytem vápnitých jíílů, písků, štěrků a řasových vápenců.

Stávající stav především v místě okrajů vozovky lze označit jako havarijní. Okraje vozovky budou sanovány. V případě, že plán vozovky nevyhoví všem potřebným požadavkům, bude stávající podloží odstraněno a nahrazeno vrstvou štěrkodrti tloušťky 300 mm.

f) diagnostický průzkum konstrukcí

Pro danou stavbu byl zpracován diagnostický průzkum. Dle diagnostiky (zpráva č. 0821V155075) zpracované firmou Imos Brno, a.s. byla zvolena technologie rekonstrukce.

g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

Trasa se nachází v blízkosti chráněné oblasti přirozené akumulace vody. Na úseku se nachází jeden stávající trubní propustek, který zůstane zachován ve stávajícím stavu.

Podzemní voda je vázána na propustné písčité a štěrkovité náplavové uloženiny, během průzkumných prací nebyla hloubka podzemní vody zjištěna.

h) klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)

Řešené území se nachází v klimatické oblasti T4 (teplý), který je teplý, mírně vlhký. Průměrné roční teploty se pohybují v rozmezí 7 – 9 °C a roční úhrn srážek se pohybuje v rozmezí 550 – 700 mm/rok.

4 Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

4.1 Způsob číslování a značení

Pro způsob číslování a značení stavebních objektů byl použit systém doporučený Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (únor 2007).

4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Určení jednotlivých částí stavby je shodné s předchozím stupněm projektové dokumentace pro stavební povolení.

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

Pro způsob číslování a značení stavebních objektů byl použit systém doporučený Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (únor 2007).

Objekty řady 100 – Pozemní komunikace

SO 101 – Komunikace

Objekty řady 900 – Objekty objízdných tras

SO 901 – Přejížděcí dopravní značení

5 Podmínky realizace stavby

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Stavba není vázána na jiné stavby.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Stavba bude provedena jako jeden celek. Vzhledem k nutnosti zachování provozu vozidel IDS Jmk bude stavba realizována po polovinách.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na staveniště bude umožněn po silnici III/42117.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavba bude probíhat za úplné uzavírky, doprava bude odkloněna po objízdné trase. V průběhu stavby bude umožněn průjezd rekonstruovanou trasou vozidlům Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, vozidlům záchranných složek a dopravní obsluhy.

6 Přehled budoucích vlastníků (správců)

6.1 Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat (PK, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje

Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno

6.2 Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

SOUPIS STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	PROJEKCE	INVESTOR	BUDOUCÍ SPRÁVCE
SO101 – Komunikace	ViaDesign	SÚS Jmk	SÚS Jmk
SO901 – Přejíždě dopravní značení	ViaDesign	SÚS Jmk	SÚS Jmk

7 Předávání částí stavby do užívání

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

Stavba bude předána do vlastnictví jednotlivých správců jako jeden celek.

7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Stavba bude užívána po jejím dokončení. Případné výjimky budou povolovat příslušné instituce.

8 Souhrnný technický popis stavby

8.1 Souhrnný technický popis

8.1.1 Princip řešení

Jedná se o rekonstrukci silnice III/42117 v úseku mezi obcí Lednice a místní částí Nejdek. Celková délka řešeného úseku je 934,57 m.

Technologie rekonstrukce byla stanovena na základě provedené diagnostiky společností Imos Brno, a.s. V první části řešeného úseku v intravilánu obce Lednice, který již byl v minulosti zrekonstruován v rámci průtahu silnice III/42117 obcí Lednice, bude provedena výměna obrusné vrstvy. V druhé části řešeného úseku v intravilánu obce Lednice bude provedena nová konstrukce vozovky v celé tloušťce včetně sanace podloží. V extravilánu bude provedeno zesílení vozovky pomocí dvou vrstev z asfaltového betonu a jedné vyrovnávací vrstvy z asfaltového betonu. V extravilánu budou provedeny sanace okrajů vozovky. Součástí projektové dokumentace je návrh dopravního značení, úprava zemního tělesa a napojení stávajících sjezdů.

8.2 Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanoví pro:

8.2.1 Pozemní komunikace:

a) výčet a označení jednotlivých PK stavby

SO 101 - Komunikace

b) základní charakteristiky příslušných PK:

V první části úseku v délce 135,0 m je komunikace vedena v intravilnu obce Lednice. Ve zbytku trasy v km 0,135 – 0,934 57 je komunikace vedena v extravilánu. V intravilánu je komunikace navržena v návrhové kategorii MS 7,0/50. Šířka vozovky je na začátku dle stávajícího stavu 7,0m a postupně je zúžena na 6,0 m a okraj vozovky je tvořen žulovým dvouřádkem, na začátku úseku je dle stávajícího stavu okraj tvořen žulovým trojřádkem. Dvouřádek bude položen na levé straně dle staničení bez obruby a na pravé straně společně se silniční obrubou na délce 80,4m. V extravilánu je silnice navržena v kategorii S 7,5/50 (bez vodícího proužku a koruna bude z obou stran zúžena o 0,25 m vyhrazených pro směrový sloupek).

V intravilánu (km 0,000 00 – 0,020 00) bude položena nová obrusná vrstva z asfaltového betonu ACO 11+, s tím že se nejdříve provede odfrézování stávajícího krytu na tloušťku 4cm. V intravilánu (km 0,020 00 – 0,135 00) bude položena nová konstrukce vozovky v celé tloušťce včetně sanace podloží. V extravilánu (km 0,135 00 – 0,934 57) budou sanovány oba okraje vozovky, stávající vozovka bude rozšířena. Poté budou položeny jednotlivé vrstvy z asfaltového betonu v celé šířce vozovky.

Nejprve bude odfrézován stávající kryt v intravilánu ve staničení km 0,020 – 0,115 v tloušťce 10 cm. Poté bude odstraněna konstrukce stávající vozovky v celé tloušťce po úroveň navržené zemní pláně. V intravilánu budou provedeny podélné drenáže. Stávající podloží bude odstraněno a nahrazeno vrstvou štěrkodrti tloušťky 300 mm. Po upravení pláně na $E_{\text{def},2} \geq 45$ MPa bude položena ochranná vrstva ze štěrkodrti tloušťky 150 – 160 mm. V intravilánu bude na ochrannou vrstvu položen dvouřádek z betonových kostek uložený do betonového lože s opěrou. Následně bude položena podkladní vrstva ze štěrkodrti tloušťky 150 mm. Na vrstvu štěrkodrti bude položen modifikovaný asfaltový beton podkladní tloušťky 50 mm. Dále budou položeny dvě vrstvy z modifikovaného asfaltového betonu, ložná vrstva z ACL 16+ tloušťky 60 mm a obrusná vrstva z ACO 11+ tloušťky 40 mm.

Dále bude frézování provedeno na konci trasy v délce 38 m v tloušťce 0 – 10 cm (niveleta vozovky je postupně snižována o 10 cm) a ve staničení km 0,270 – 0,400 a km 0,770 – 810 z důvodu úpravy příčného sklonu vozovky. V extravilánu (km 0,135 00 – 0,934 57) budou odstraněny okraje vozovky (vymezeny jsou vzdáleností 2,0 m od osy vozovky), které jsou v nevyhovujícím stavu.

Nejdříve budou v extravilánu provedeny sanace okrajů vozovky. Stávající podloží bude odstraněno a nahrazeno vrstvou štěrkodrti tloušťky 300 mm. Po úpravě pláně na $E_{def,2} \geq 45$ MPa bude položena ochranná vrstva ze štěrkodrti tloušťky 150 – 160 mm. Následně bude položena podkladní vrstva ze štěrkodrti tloušťky 150 mm. Na vrstvu štěrkodrti bude položen modifikovaný podkladní asfaltový beton tloušťky 50 mm, v místě zachované stávající vozovky bude tato vrstva plnit funkci vyrovnávací vrstvy proměnné tloušťky 0 – 80 mm (v místě, kde bude tloušťka dosahovat nulových hodnot, bude zvýšena tloušťka následné ložné vrstvy ACL, která v těchto místech nahradí vrstvu ACP). Nakonec budou položeny dvě vrstvy z modifikovaného asfaltového betonu. Ložná vrstva bude z ACL16+ tloušťky 60 mm, obrusná vrstva bude z ACO11+ tloušťky 40 mm.

V místě autobusového zálivu bude provedena nová konstrukce vozovky stejně jako na okrajích vozovky a plocha autobusového zálivu bude upravena.

8.2.2 Mostní objekty a zdi

NEOBSAZENO

8.2.3 Odvodnění PK

V intravilánu obce Lednice v km 0,000 – 0,135 bude povrchová voda odvedena příčným sklonem ke kraji vozovky a přes žulový dvouřádek bude po levé straně dle staničení odvedena do přilehlé zatravněné plochy, kde se nachází rigol, který bude pročištěn. Po pravé straně dle staničení bude voda odvedena příčným sklonem ke kraji vozovky a přes žulový dvouřádek do zatravněné plochy. V intravilánu bude voda vsakována do navržených podélných drenáží s perforovaným potrubím DN100 mm po obou stranách komunikace, které budou sloužit i pro odvodnění pláně. Drenážní potrubí je vedeno zasakovací rýhou (hrubé drcené kamenivo frakce 8/16mm) o rozměrech cca 0,5 x 0,75 m obalenou separační geotextilií. Potrubí bude sloužit pouze pro rovnoměrné rozložení vody v rámci navrženého zasakovacího trativodu, tzn. nebude nikam vyvedeno.

V extravilánu je zachováno stávající odvodnění přes nezpevněnou krajnici do okolního terénu. V úsecích, kde nebylo možné odvést vodu z pláně příčným sklonem do okolního terénu, byly navrženy vsakovací podélné příkopy. Svahy budou ve sklonu 1:1,5 a výška dna příkopu bude v rovině s navrženou plání.

Na konci trasy ve staničení km 0,919 53 se nachází stávající trubní propustek, který bude zachován ve stávajícím stavu. Tento propustek je již zrekonstruován a bude zde pouze vyměněno bezpečnostní záchytné zařízení.

8.2.4 Tunely, podzemní stavby a galerie

NEOBSAZENO

8.2.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

NEOBSAZENO

8.2.6 Vybavení PK

Na konci trasy jsou v místě stávajícího trubního propustku navržena na obou stranách komunikace ocelová svodidla. Stávající ocelová svodidla budou odstraněna a nahrazena novými ocelovými jednostrannými svodidly s úrovní zadržení H2. Délka navržených svodidel v obou směrech je 44 m, náběhy jsou dlouhé 12 m. Svodidla jsou navržena v km 0,874 – 0,942. Při osazování svodidel je třeba dbát zvýšené pozornosti, protože se zde nachází (vpravo ve směru staničení) kanalizační potrubí PE 110.

Dále jsou v extravilánu navrženy kovové směrové sloupky.

8.2.7 Objekty ostatních skupin objektů

SO901 – Přejíždě dopravní značení

Stavba bude po dobu výstavby uzavřena a pomocí přechodného dopravního značení bude doprava vedena po objíždě trase

9 Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření:

Na podkladu polohopisného a výškopisného zaměření byl proveden podrobný průzkum trasy a jejího umístění.

10 Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky:

Navrženou stavbou komunikace budou dotčena ochranná pásma stávajících inženýrských sítí.

- Ochranné pásmo u vodovodních řadů do průměru 500 mm včetně činí 1,5 m půdorysně od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu.
- U vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se výše uvedené vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.
- Ochranné pásmo u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce činí 1,0 m na obě strany od půdorysu; u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek činí 4,0 m na obě strany od půdorysu.
- Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1,0 m po obou stranách krajního kabelu.
- Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.
- Ochranné pásmo nadzemního elektrického vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:
 - pro vodiče bez izolace 7 m (resp. 10m u zařízení postaveného do 31.12.1997)
 - pro vodiče s izolací základní 2 m
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m
- Při stavbě je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí dle příslušných norem, zákonů, vyhlášek, případně údajů správců.

Vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí se nachází v příloze **G. Doklady**.

Jedná se o tyto správce inženýrských sítí:

- E.ON Česká republika s.r.o.
- RWE - Jihomoravská plynárenská, a.s
- Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.
- Telefónica O2 Czech Republic, a.s.

Oblast spadá pod správu CHKO Pálava (35). Trasa je vedena územím památkové zóny lednicko-valtického areálu, která je zapsána v seznamu UNESCO.

11 Zásah stavby do území

11.1 Bourací práce:

- V rámci rekonstrukce bude odstraněna stávající konstrukce vozovky stávajících komunikací, svodidla, dopravní značky aj.

11.2 Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada:

- v rámci projektové dokumentace nebude kácena mimolesní zeleň.

11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu:

- Zemní práce obsahují bourací práce, výkopy, zásyp a zatravnění. Veškeré materiály z bouracích prací (asfalt a beton) budou odvezeny na řízenou skládku. Zemina z výkopů a přebytečná ornice budou uloženy na řízenou skládku. Odstraněné svislé dopravní značení bude odvezeno na skládku investora (SÚS JmK. Břeclav).

11.4 Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace:

- Stavba nezasahuje do pozemků s ochranou ZPF.

11.5 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa:

- V rámci projektu stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa.

11.6 Zásah do jiných pozemků:

- Stavba se nachází na pozemcích více vlastníků, jejichž soupis je podrobně sepsán v příloze C.8. Soupis dotčených pozemků.

11.7 Vyvolané změny staveb dopravní a technické infrastruktury a vodních toků:

- V rámci stavby bude rekonstruována a rozšířena vozovka silnice III/42117 v řešeném úseku.

12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Elektrická energie bude na stavbě zajištěna pomocí mobilních generátorů zhotovitele. Zdroje vody na stavbu budou zajištěny pomocí cisteren s vodou. Nákladní automobily a stroje budou mít přístup na stavbu ze silnice III/42117.

Stavba prochází územím s výskytem inženýrských sítí. Většina sítí nezasahuje do obvodu stavby místní komunikace, ale jsou napojeny jednotlivými navrženými inženýrskými sítěmi. Vyskytuje se zde například kanalizace (VaK Břeclav), podzemní vedení NN, vzdušné vedení VN (E.ON ČR), podzemní optický kabel a telekomunikační kabel (Telefonica O2), STL a VTL plynovod (Jmp).

Vzhledem k tomu, že se jedná o nevýrobní stavbu, produkce odpadů se nepředpokládá. Odpady vzniklé provozem a údržbou komunikace budou odstraňovány správcem komunikace.

13 Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí

13.1 Ochrana krajiny a přírody

Stavba komunikace nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

13.2 Hluk

Rekonstrukcí vozovky dojde ke snížení hladiny hluku.

13.3 Emise z dopravy

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, emise zůstanou zachovány ve stejném množství.

13.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Návrh zachovává stávající stav, tzn. odvedení povrchové vody do okolního terénu.

13.5 Ochrana zdraví

Při provádění stavebních činností je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními opatřeními, zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce v části páté - „Bezpečnost a ochrana zdraví při

práci“, hlava I – Předcházení ohrožení života a zdraví při práci se zaměřením na § 102 odst. 1 – přijímání opatření k přecházení rizikům v návaznosti na odst. 3 – povinnosti zaměstnavatele

- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a v zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy

- nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Z hlediska dopravy je nutno stavbu řádně zajistit schválenou objízdou trasou.

13.6 Nakládání s odpady

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 a souvisejícími předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 381/2001 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Veškeré zeminy a materiál z bouracích prací bude odvezen na řízenou skládku. Frézovaný materiál bude využitý do nezpevněných krajnic a sjezdů, přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku. Odstraněné svislé dopravní značení bude odvezeno na skládku investora. Zhotovitel musí doložit potvrzení a likvidaci odstraněných svodidel.

14 Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti

14.1 Mechanická odolnost a stabilita

Návrh konstrukce vozovky vychází z TP 170 a je v souladu s předpokládaným zatížením navrhované komunikace.

14.2 Požární bezpečnost

Uzavírky v rámci stavby budou předem hlášeny centrále IZS. V době stavby bude doprava odkloněna po vyznačených objízdových trasách, které budou vyznačeny pomocí přechodného dopravního značení. Během stavby bude umožněn průjezd vozidel integrovaného dopravního systému, složek integrovaného záchranného systému a vozidel dopravní obsluhy řešenou trasou. Při stavbě bude zajištěn průjezd vozidel hasičského záchranného sboru ke všem objektům, jejichž přístup dotčené komunikace zajišťují. Jedná se především o objekty nacházející se v obci Lednice.

Projektová dokumentace je v souladu s ČSN 730802 část 12.4.

14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Rekonstrukcí silnice nedojde ke zhoršení obtěžování okolí hlukem a prachem. Ze stavby se nepředpokládá uvolňování emisí nebezpečných záření a nepředpokládají se nepříznivé účinky elektromagnetického záření.

14.4 Ochrana proti hluku

Nejsou navržena žádná opatření snižující zatížení okolí hlukem.

14.5 Bezpečnost při užívání

Bezpečnostní zařízení a dopravní značení na komunikacích jsou navržena dle platné legislativy.

14.6 Úspora energie a ochrana tepla

Vzhledem k charakteru stavby není součástí dokumentace.

15 Další požadavky

15.1 Obecné technické požadavky na výstavbu a výrobky

Návrh byl proveden v souladu s platnou legislativou. Technický návrh je proveden v souladu s platnými technickými normami a technickými podmínkami.

Objekty zařízení staveniště (kanceláře, ubytovny, betonárka, obalovna atp.) nejsou v dokumentaci řešeny. Jejich lokalizace a detailní technické řešení je ponecháno na vybraného zhotovitele stavby.

Podmínky ochrany po dobu výstavby:

- nesmí dojít k znečištění vod ropnými látkami a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění úkapům či únikům ropných látek,
- závadné látky a lehce odplavitelný materiál nesmí být skladovány v blízkosti vodních toků,

- provádění stavby nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě, je nutné dřeviny a porosty nacházející se v těsné blízkosti stavby chránit vhodnými opatřeními před jejich poškozením,
- je nutné zajistit vhodný způsob čištění dopravních prostředků stavby před jejich výjezdem na veřejné komunikace tak, aby bylo zamezeno znečištění veřejných komunikací.
- všechny odpady musí být uloženy, zabezpečeny a přepravovány tak, aby neznečišťovaly staveniště a okolí

Na vozovce i v její blízkosti se předpokládá zimní ošetřování chemickými rozmrazovacími látkami. Některé vnější části konstrukcí mohou být přímo ostříknuty projíždějícími vozidly, jiné části se dostanou do styku s vodou stékající z vozovky a tudíž splavující tyto látky. Proto musí všechny prefabrikované i monolitické betonové konstrukce povrchového odvodňovacího systému, které přijdou uvedenými způsoby do kontaktu s chemickými rozmrazovacími látkami vyhovět stupni agresivity prostředí XF2 (respektive XF4).

15.2 Zajištění přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

V rámci stavby nejsou řešeny plochy určené pro pohyb chodců a tudíž zde není řešeno zajištění přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

15.3.1 Povodně

Tato oblast se nachází v blízkosti chráněné oblasti přirozené akumulace vody.

15.3.2 Agresivní podzemní voda

Agresivita podzemní vody nebyla zjištěna.

15.3.3 Bludné proudy

Korozní průzkum nebyl proveden.

15.3.4 Poddolování

V prostoru stavby se nenachází chráněné ložiskové území, ložiska černého uhlí ani zemního plynu. Stavba tedy nevyžaduje provedení zvláštních opatření proti účinkům poddolování.

15.3.5 Povětrnostní vlivy

S ohledem na charakter stavby nebyly povětrnostní vlivy zkoumány.

V Břeclavi, srpen 2015

Ing. Petra Masaříková