

A

PDPS

OBJEDNATEL:



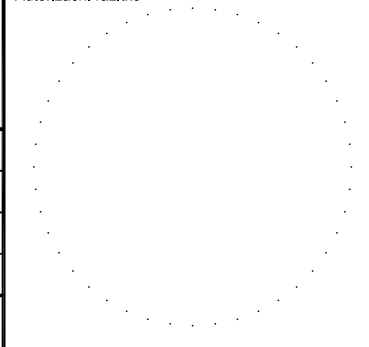
Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám.449/3, 602 00 Brno



Linio Plan, s.r.o.

Sochorova 23, 616 00 Brno

Autorizační razítko



Kraj : JIHOMORAVSKÝ

HIP	Ing. František Kokorský	<i>Kokorský</i>
Zodp. projektant	Ing. František Kokorský	<i>Kokorský</i>
Vypracoval	Ing. František Kokorský	<i>Kokorský</i>
Kontroloval	Ing. Tomáš Jakl	<i>Jakl</i>

Název stavby :

II/393 OSLAVANY I.stavba

Stavební objekt

SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY

Název dokumentu

Průvodní zpráva

Formát

Datum

ŘÍJEN 2017

Číslo střediska

AT. S2

Měřítko

Č. zakázky :

L-16-007-100

Č. objektu :

Stupeň:

ZDS

Členění :

A

Č. výkresu :

1

Č. paré :

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS)

na akci

II/393 Oslavany I.stavba

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
1.1 Název stavby	2
1.2 Katastrální území	2
1.3 Okres.....	2
1.4 Kraj	2
1.5 Objednatel.....	2
1.6 Projektant.....	2
2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	2
2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	2
2.2 Předpokládaný průběh stavby.....	5
2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí	5
2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití	5
2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí. 7	
2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	7
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	8
4. ČLENĚNÍ STAVBY	8
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	9
5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb.....	9
5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	10
5.3 Zajištění přístupu na stavbu.....	11
5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	12
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	13
7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	14
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS.....	14
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ.....	16
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	17
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	18
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	19
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	20
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	21
15. DALŠÍ POŽADAVKY	22

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1	Název stavby	II/393 Oslavany I.stavba, PDPS
1.2	Katastrální území	Oslavany 713180
1.3	Okres	Brno - venkov
1.4	Kraj	Jihomoravský
1.5	Objednatel	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno IČ 70932581 DIČ CZ70932581
1.6	Projektant	Linio Plan, s.r.o. Sochorova 23, 616 00 Brno IČ 27738809 DIČ CZ27738809
	HIP :	ing. František Kokorský, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
	Zodpovědný projektant :	ing. František Kokorský, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Silnice II/393 je důležitá silnice regionálního významu spojující silnice I. třídy - I/23 v obci Rapotice a II/152 v Ivančicích. Spojuje město Oslavany s Ivančicemi a Náměští nad Oslavou. Předmětná část II/393 dnes tvoří část průtahu města Oslavany na ulici Hybešova. Silnice II/393 v předmětné části rekonstrukce leží na území okresu Brno venkov.

Rekonstruovaná část komunikace v celkové délce 906,3m se nachází v části průtahu města Oslavany se začátkem úpravy v místě cca 27m před osou napojení první ulice Na Vyhlídce ve směru od Náměště nad Oslavou a koncem úpravy v místě konce opraveného úseku ve směru do centra města Oslavan a ve směru pasportního staničení. Úsek rekonstrukce silnice II/393 je dán provozním staničením km 9,784 50 – 10,690 80 v celkové délce 0,9603 km. Silnice II/393 vede v oblasti rekonstrukce obecně ve směru západ – východ. V současné době na úseku silnice II/393 v předmětném úseku nejsou žádné zálivy pro autobusové zastávky ani parkovací zálivy ve městě Oslavany.

Silnice II/393 z hlediska významu a zařazení komunikace do silniční sítě je zařazena jako silnice II.třídy, v zástavbě města Oslavany je zařazena jako komunikace funkční skupiny B, místní komunikace sběrná. V daném úseku průtahu města Oslavany je na silnici II/393 napojeno několik místních a účelových komunikací.

Z hlediska dopravní zátěže a počtu těžkých vozidel spadá komunikace v rámci sčítání dopravy v roce 2016 do úseku IV.třídy dopravního zatížení.

Sčítací úsek: silnice II/393, mezi hranicí okresu Třebíč/Brno-venkov a vyústěním III/3935 do Mohelna.

Číslo sčítacího úseku: 6-3789

TV (těžká motorová vozidla včetně přívěsů)	177
O (osobní a dodávkové automobily)	799
<u>M (jednostopá vozidla)</u>	<u>9</u>
S (součet všech motorových vozidel)	985 ... TNV = 138

Z hlediska dopravní zátěže a počtu těžkých vozidel spadá rekonstruovaný úsek komunikace do IV.třídy dopravního zatížení (do 500 vozidel) pro návrhovou úroveň porušení D1 (silnice II. třídy). Výhledově pak úsek spadá rovněž do IV.třídy dopravního zatížení tj. do 500 TNV/km/24hod.

Investorem připravované stavby je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, částečně se na ní bude finančně podílet město Oslavany (vybrané objekty).

Silnice II/393 v celém předmětném úseku průtahu města Oslavany sestává z původní živičné vozovky. Vozovka komunikace v prvním úseku (do km 0,130) vykazuje zejména příčné a podélné rozvětvené trhliny, mozaikové a nepravidelné trhliny místy překryté vysprávkami tvořící nepravidelné hrboly. Zjištěná únosnost je v průměru vyhovující s průměrnou zbytkovou životností 19 let. Od km 0,130 vykazuje vozovka zejména podél okrajů značné množství poruch: síťové trhliny, plošné deformace a opotřebované vysprávky, nepravidelné hrboly, podélné rozvětvené trhliny, místní poklesy a další poruchy související především se stářím komunikace a zjištěnou v průměru havarijní únosností s průměrnou zbytkovou životností 2 roky. Možnosti navýšení současné nivelety vozovky jsou velmi omezené vzhledem k množství napojení místních komunikací a sjezdů a úsekům v obrubách.

Silnice II/393 v předmětném úseku průtahu města Oslavany je v nevyhovujícím stavu ve všech parametrech. Nevyhovující je šířkové uspořádání a lokálně i klopení vozovky. Pěší doprava je vedena v převážném úseku po vozovce komunikace (chodníky zde chybí), ve zbývajících částech pak po jednostranném stávajícím chodníku.

Úprava silnice II/393 (SO101) má začátek úpravy v intravilánu města Oslavany v místě určeném zástupci města tj. na konci zástavby v místě napojení účelové komunikace U20 cca 27m před osou napojení první ulice Na Vyhlídce ve směru od Náměstí nad Oslavou (není to ale místo dopravního značení začátek/konec obce). Konec úpravy objektu je pak v km 0,90630 projektového staničení v intravilánu města v místě konce opraveného úseku ve směru do centra města Oslavan. Celková délka úpravy činí 0,9063 km.

Rekonstrukce vozovky komunikace spočívá v rozebrání stávající a zřízení nové konstrukce vozovky s obrubníkovou úpravou včetně drobných prostorových úprav vedení trasy a s homogenizací šířkového uspořádání a s vyřešením vazeb na okolní komunikace (úprava napojení místních a účelových komunikací v minimálním rozsahu s výjimkou napojení ulice V Oslavě, která je řešena velkoryseji). Součástí je zřízení dvou dlouhých a dvou kratších opěrných zdí v rozsahu úpravy komunikace a napojení MK ulice V Oslavě, zřízení zálivů autobusových zastávek a úpravy či přeložky dotčeného stávajícího oplocení a nízkých zídek u předzahrádek. Součástí je dále kompletní rekonstrukce odvodnění komunikace se zrušením souběžných příkopů povrchového odvodnění včetně propustků a stávajících vpustí a zřízením nové dešťové kanalizace a nových uličních vpustí a přípojek.

Dále dobudování nových, předláždění či další úpravy stávajících chodníků a sjezdů k nemovitostem včetně zřízení zálivů pro podélná parkovací stání – objekty zálivů jsou minimální. Součástí stavby jsou i úpravy částečně dotčených okolních ploch pro veřejnou zeleň a nutné kácení vzrostlé (většinou náletové a méně nízké okrasné) zeleně nebo demolice domu č.p.76. Součástí obnovy vozovky komunikace je i zřízení dvou míst pro přecházení a drobné přeložky či úpravy stávajících inženýrských sítí v minimálním rozsahu (VO, trafostanice a nadzemního vedení NN, podzemního vedení sdělovacích kabelů, kabelů NN a MR či vedení stávajícího plynovodu a vodovodu) a nový objekt osvětlení míst pro přecházení.

Cílem rekonstrukce bude:

- zrušení příkopů povrchového odvodnění v první polovině trasy a nahrazení novým systémem odvodnění
- rekonstrukce vozovky včetně podkladních vrstev sil. II/393 v celém úseku (SO 101) v délce 906,3 m
- šířková úprava vozovky v celém úseku včetně rozšíření ve směrových obloucích v souladu s šířkovým uspořádáním zvolené kategorie dle ČSN 73 6110 a s drobnou korekcí prostorového vedení trasy silnice
- zřízení nových obrub kolem vozovky v celé délce úseku předmětného průtahu města Oslavany (s výjimkou krátkého úseku v ZÚ)
- zrušení stávajících a výstavba nových vpustí a přípojek sloužících pro odvedení dešťových vod ze silnice II/393 a přilehlé zástavby v celém úseku (napojení svodů ze střech přilehlých nemovitostí je uvažováno – samostatným objektem)
- prostorová úprava křižovatky s místní komunikací ulice „V Oslavě“, která v současnosti naprosto nevyhovuje bezpečnostním standardům dopravního provozu
- zřízení dvou nových opěrných zdí z důvodu rozšíření komunikace a dvou kratších spojených s úpravou napojení ulice „V Oslavě“
- zřízení nových parkovacích zálivů pro podélná stání podél komunikace v minimálním rozsahu
- zřízení nových jednostranných chodníků kolem vozovky v celé délce úseku předmětného průtahu města Oslavany (s výjimkou krátkého úseku v ZÚ) včetně rekonstrukce a úpravy stávajících
- výšková úprava napojení vjezdů na komunikaci v nejnutnější míře v celém úseku stavby
- zřízení dvou míst pro přecházení včetně vybavení a nasvětlení
- zřízení nového veřejného osvětlení ve střední části rekonstrukce komunikace, kde v současnosti chybí a obnova stávajícího
- úprava stávajících IG sítí vyvolané rekonstrukcí silnice II/393
- změna a doplnění dopravního značení v průtahu

Význam stavby spočívá ve zlepšení stávajícího technického stavu komunikace II.třídy, která nevyhovuje současným požadavkům silniční dopravy. Nový kryt vozovky bude mít příznivý vliv na snížení hluku i emisí v okolí komunikace v průtahu města. Dojde ke zvýšení plynulosti dopravy s celkovým efektem spočívajícím ve zvýšení bezpečnosti dopravy.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

Vzhledem k velkému rozsahu a typu stavby se nepředpokládá realizace v jednom časovém období.

Při současných dostupných informacích lze uvažovat s následujícími časovými termíny:

Vydání stavebního povolení	10/2017 (odhad)
Odevzdání dokumentace PDPS	11/2017
Výběrové řízení na zhotovitele	02/2018 (odhad)
Doba realizace	10 - 12 měsíců (předpoklad v roce 2018 - 2019)

Termíny realizace nejsou dané a budou se odvíjet v závislosti na zajištění finančních prostředků na výstavbu, zajištění stavebního povolení atd.

Realizace stavby bude probíhat při úplné uzavěře s předpokládaným odkloněním veškeré dopravy na objízdné trasy. Tranzitní doprava bude kompletně odkloněna, odkloněna bude i autobusová a místní veřejná doprava. Provádět práce za uzavřeného provozu je nutné vzhledem k omezeným šířkovým možnostem stávající komunikace i kvůli realizaci nových opěrných zdí, nové dešťové kanalizace a rekonstrukci stávající splaškové a vodovodu (přímo související stavba), dále je vhodné při pokládce nových vrstev vozovky (aby nevznikala podélná spára). Pouze je nutné vyřešit obslužnost přilehlé obytné zástavby, kterou je možné částečně obsluhovat vedením dopravy po okolních místních komunikacích.

Definitivní průběh realizace stavby včetně časového harmonogramu provádění prací a dopravních opatření si určí až zhotovitel stavby po dohodě s objednatelem a Policií ČR.

2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí

Stavba má charakter rekonstrukce stávající komunikace v intravilánu města bez dopadů na územně plánovací dokumentaci města Oslavany - město má schválený územní plán z února 2017. Dotčené plochy stavby se nacházejí ve stabilizovaných plochách s funkčním využitím „plochy silniční dopravy – DS“, „plochy veřejných prostranství – PV“ a „plochy bydlení v rodinných domech – BI“. Ve všech těchto plochách je přípustné využití umístění dopravní infrastruktury. Podkladem pro vypracování projektové dokumentace PDPS (část zadávací dokumentace stavby) byla dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovaná předmětnou firmou Linio Plan s.r.o. (12/2016) a změna PD v průběhu roku 2017. Stavební povolení na celou stavbu bylo vydáno koncem roku 2017.

2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Zájmové území stavby rekonstrukce silnice II/393 se nachází ve všech úsecích stavby v intravilánu města Oslavany na ulici Hybešova (průtah). Silnice II/393 vede v oblasti rekonstrukce obecně ve směru západ - východ (dle staničení stavby), její průběh je však velmi proměnlivý (prudce mění směr vzhledem k složité terénní konfiguraci).

Z hlediska morfologie území a spádových parametrů stávající komunikace ho lze charakterizovat jako pahorkovité, převážně zastavěné území s vzhledem k délce trasy výraznou výškovou změnou mezi nejvyšším a nejnižším místem trasy. Oblast upravované komunikace II/393 se nachází v území nadmořské výšky mezi 271.8 a 228.3 m, ve výškovém systému Bpv s výškovým rozdílem do 43.5 m. Nejnižší místo je na konci úseku v km 0,9063, nejvyšší pak hned na začátku trasy v km 0,000.

Z hlediska směrového a výškového vedení není ve stávající trase silnice II/393 nutné něco významně měnit a ani vzhledem k zadání projektové dokumentace to není přípustné. Z tohoto důvodu není žádný významný zásah do směrového a výškového vedení trasy navržen. Staveniště je prostorově omezeno stávající polohou vozovky komunikace a v části úseku i souběžnými chodníky, dále okolním dopravním prostorem, polohou stávající zástavby, konfigurací výškově složitěho terénu a křižovatkami s místními komunikacemi. Stávající souběžná zástavba se nachází mimo plánovaný rozsah staveniště většinou v odsazené poloze, místy pak v jeho blízkosti. V prvních cca 640m trasy prochází stavba územím jen částečně zastavěným (pouze místy nejprve na levé straně komunikace a poté na pravé). V úseku intravilánu bez okolní zástavby je staveniště prostorově omezeno stávající polohou vozovky komunikace a souběžnými příkopy podélného odvodnění na obou stranách vozovky anebo přilehlými ploty či plochami pro veřejnou zeleň.

Stavba je umístěna převážně několika pozemcích druhu „ostatní plocha“ s využitím jako silnice nebo ostatní komunikace. Okrajovými částmi je pak stavba umístěna na velkém počtu pozemků, převážně na pozemcích druhu „ostatní plocha“ s využitím jako jiná plocha či neplodná půda. V menší míře je umístěna na pozemcích druhu orná půda, zastavěná plocha – nádvoří, zahrada nebo trvalý travní porost.

Zájmové území se nachází hlavně na pozemcích vedených jako ostatní plochy; a to převážně ostatní plocha - silnice ve vlastnictví města Oslavany nebo ČR - ÚZSVM. Ve výrazně menší míře pak na okolních pozemcích vedených jako ostatní plocha – silnice nebo ostatní komunikace ve vlastnictví ČR-pozemkový fond a řady soukromých majitelů. V minimální míře stavba zasahuje pozemky vedené jako ostatní plocha – jiná plocha nebo zastavěná plocha a nádvoří ve vlastnictví soukromých majitelů. Dočasný zábor se na stavbě vyskytuje a v malé míře zasáhne i do pozemků města Oslavany a soukromých vlastníků. Stavba se bude realizovat jako rekonstrukce vozovky a stávajícího tělesa komunikace, vše na stávajících pozemcích pouze s šířkovými úpravami = rozšířením vozovky a zřízením zálivů AZ, nových chodníků, opěrných zdí a zálivů pro podélná parkovací stání. V zájmovém území rekonstruované silnice II/393 v úseku v zástavbě (průtah města) je vedena v souběhu s tělesem komunikace v odsazené poloze a v minimálních úsecích i pod vozovkou řada inženýrských sítí včetně několika křížení s tělesem komunikace např.: plynovod STL, vodovod, kanalizace jednotná a v malé míře i splašková či dešťová, podzemní vedení NN a místního rozhlasu, kabely ITSELF, podzemní kabely VO a také sdělovací vedení Cetin s podzemním i nadzemním vedením. Vzhledem k tomu, že v rámci stavby je zachována stávající trasa i těleso silnice, inženýrské sítě ovlivňují jen minimálním způsobem řešení stavby. Zvolený způsob rekonstrukce vozovky komunikace s mírnou úpravou jejího šířkového uspořádání a dobudováním části okolního dopravního prostoru a především zřízení opěrných zdí si vyžádá úpravu několika stávajících dotčených inženýrských sítí. Dotčené inženýrské sítě budou vytyčeny a po dobu stavby zajištěna jejich ochrana. Rekonstrukce některých IG sítí je vyvolána jejich špatným stavem. Zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu se vzhledem k rozsahu a charakteru stavby v malé míře vyskytuje. Na začátku trasy budou dotčeny plochy v OP lesa – nutno dodržet příslušné vyjádření (stanovisko) MÚ Židlochovice – OŽP.

Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území v převažující trase nemění, k mírné změně dochází jen minimálně.

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

Technickým řešením jsou stavební úpravy stávajícího průtahu silnice II/393 v zástavbě města prakticky v původní poloze bez negativních účinků na životní prostředí a okolní obytnou zástavbu. Výjimku tvoří demolice domu č.p. 76, který je v havarijním stavu a zároveň tvoří překážku rozhledovým parametrům komunikace. Částečná úprava tvaru křižovatky silnice II/393 s místní komunikací ulice V Oslavě včetně DZ zvýší bezpečnost této křižovatky. Stavba bude mít příznivý vliv na životní prostředí, neboť přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Zvýšení plynulosti dopravy, položení nového krytu vozovky a zklidnění dopravy přinese snížení hlukové a emisní zátěže ze silničního provozu v okolí komunikace.

Z hlediska životního prostředí se vzhledem k zachování polohy komunikace v původní trase (obecně v celé délce stavby) oproti současnému stavu nic nemění. Naopak zlepšení životního prostředí lze spatřovat ve snížení hlukové zátěže odstraněním četných nerovností vozovky a míst s poškozením a zvýšením plynulosti dopravy, což ve srovnání se současným stavem zejména s přihlédnutím k cca pětinovému podílu těžké dopravy při vedení trasy zástavbou je přínosem.

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

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Stavba nepředstavuje významný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci konstrukce vozovky stávající komunikace ve stávající trase a niveletě bez významnější změny směrového a výškového vedení trasy a s částečnou změnou šířkového uspořádání v části trasy. Částečný dopad na území bude mít zřízením nových opěrných zdí nebo rozšířením zemního tělesa komunikace kvůli homogenizaci šířkového uspořádání vozovky, větší úprava napojení MK ulice „V Oslavě“ a zřízení nového jednostranného chodníku. V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu v úseku délky 0,906 km a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při odstranění celé konstrukce stávající vozovky v průtahu nebo při stavbě kanalizace či opěrných zdí (zřízení pilot apod.).

Silnice II/393 v průtahu města Oslavany v upravovaném úseku je vedena částečně v zastavěném prostoru s odsazenou obytnou zástavbou a částečně v úseku bez zástavby a je na ni napojena řada místních komunikací, které zůstane zachováno. Kromě místních a účelových komunikací je na silnici II/393 v oblasti stavby napojena oboustranně řada sjezdů k okolním nemovitostem. Dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je vzhledem k celkovému velkému rozsahu stavby relativně malý. Realizace stavby bude probíhat za úplného vyloučení dopravy při odkloněné tranzitní i místní dopravě, což způsobí zvýšení silniční zátěže v okolních obcích, kterými povedou objízdné trasy. S ohledem na současné zatížení upravované komunikace je pravděpodobné jen velmi mírné poškození těchto komunikací II.tříd, v tuto chvíli se počítá s drobnými úpravami těchto komunikací po skončení stavby – případné větší úpravy budou řešeny samostatně s objednatelům stavby tj.

nebudou součástí předmětné stavby. S úpravou u místní či účelové komunikace využité pro objízdnou trasu pro místní dopravu a obsluhu území se nepočítá.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

1. Geodetické zaměření zpracované geodetickou firmou Geopen, s r.o., Brno v květnu 2016
2. Diagnostika vozovky a návrh technologie rekonstrukce ... vypracovaný společností IMOS Brno, a.s. v červnu 2016
3. Rekognoskace zájmového území - červen 2016
4. Fotodokumentace celé trasy stavby
5. Vyjádření o existenci správců jednotlivých inženýrských sítí
6. Dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovaná předmětnou firmou Linio Plan s.r.o. (2017) včetně souhlasných vyjádření DOSS.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je členěna na jednotlivé objekty, které řeší přípravu území (objekty řady 000), stavební úpravy komunikace (objekty řady 100), objekty opěrných zdí (objekty řady 200), úpravy či přeložky stávajících inženýrských sítí (objekty řady 300 – vodohospodářské objekty, objekty řady 400 – elektroobjekty a řady 600 - plynovody) a objekty ozelenění či oplocení (objekt řady 800).

Hlavním stavebním objektem jsou objekty SO 101 „Rekonstrukce silnice II/393 – 1.úsek“ v celkové délce 0,90630 km a dva objekty opěrných zdí a to: SO 251 „Opěrná zeď v km 0,378 – 0,570“ a SO 252 „Opěrná zeď v km 0,636 – 0,695“. Rekonstrukce komunikace bude realizována souběžně se souvisejícím objektem nové dešťové kanalizace a dalších objektů odvodnění a dále vybudování nových či rekonstrukci stávajících chodníků a s novými místy pro přecházení včetně jejich nasvětlení.

Seznam objektů stavby dle investora:

SÚS JMK:

- SO 020 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ
- SO 054 DEMOLICE DOMU HYBEŠOVA 76
- SO 101 REKONSTRUKCE SILNICE II/393 – 1.ÚSEK
- SO 121 ÚPRAVA NAPOJENÍ MK ULICE V OSLAVĚ
- SO 122 ÚPRAVA NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ
- SO 141 ÚPRAVA SJEZDŮ NA SILNICI II/393
- SO 181 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ
- SO 182 ÚPRAVA OBJÍZDNÝCH TRAS
- SO 251 OPĚRNÁ ZEĎ KM 0,380 – 0,570
- SO 252 OPĚRNÁ ZEĎ KM 0,636 – 0,693
- SO 253 GABIONOVÁ ZEĎ KM 0,693 – 0,695
- SO 254 OPĚRNÁ ZEĎ U SO 121
- SO 301 NOVÁ DEŠŤOVÁ KANALIZACE I.ÚSEK – procentuelní podíl
- SO 354 PŘELOŽKA VODOVODU V ULICI V OSLAVĚ
- SO 411 PŘELOŽKA PODZEMNÍHO VEDENÍ NN
- SO 451 PŘELOŽKA VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ
- SO 461 PŘELOŽKA KABELŮ CETIN

SO 464.1 PŘELOŽKA KABELŮ MÍSTNÍHO ROZHLASU
SO 481 PŘELOŽKA KABELŮ ITSELF
SO 601 PŘELOŽKA STL PLYNOVODU

Město Oslavany:

SO 131 PARKOVACÍ ZÁLIVY
SO 142 SJEZD U MK ULICE V OSLAVĚ
SO 151 CHODNÍKY
SO 270 SCHODIŠTĚ V KM 0,635
SO 301 NOVÁ DEŠŤOVÁ KANALIZACE I.ÚSEK – procentuelní podíl
SO 311 PŘÍPOJKY DEŠŤOVÉ KANALIZACE
SO 452 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ V KM 0,270 - 0,560
SO 453 OSVĚTLENÍ MÍST PRO PŘECHÁZENÍ
SO 464.2 PŘELOŽKA KABELŮ MÍSTNÍHO ROZHLASU - ÚPRAVY
SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY
SO 811 OPLOCENÍ – I.ÚSEK

Nezbytná úprava okolního terénu (zasypání příkopů, dorovnání terénu) je rovněž součástí SO101 či 121. Zřízení vodorovného dopravního značení a minimální doplnění stávajícího svislého bude součástí SO101 (i pro SO 121).

Objekty rekonstrukce stávající splaškové kanalizace a vodovodu v druhé polovině trasy rekonstrukce průtahu v ulici Hybešova jsou součástí přímo související stavby a samostatné PD a v této PD (příloha „A3 Koordinační situace“) jsou uvedeny jen orientačně, protože se budou realizovat zároveň s předmětnou stavbou rekonstrukce průtahu.

Objekt na přípojky od svodů ze střech nemovitostí kolem silnice – SO 311 „Přípojky dešťové kanalizace“ bude uveden v předmětné PD, ale nebude součástí stavebního řízení stavby. Územní souhlas k tomuto objektu se zajišťuje samostatně, mimo rozsah stavebního povolení (stavebního řízení) této stavby.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb

V trase rekonstrukce kce vozovky komunikace II/393 v průtahu města Oslavany na ulici Hybešova se připravuje investiční akce stavby „Oslavany – obnova vodovodu a kanalizace v Hybešově ulici“, která je v současné době ve fázi projektování. Zadávatel této akce je Svazek vodovodů a kanalizací Ivančice a projekčně ho zpracovává firma PROJEKTY VODAM s.r.o. Tato stavba se bude realizovat současně se stavbou rekonstrukce předmětného průtahu ve vzájemné koordinaci výstavby.

Další připravená akce v blízkém okolí stavby je související stavba „Obnova kanalizace a vodovodu v lokalitě Oslavany Vyhličky (investor: Svazek vodovodů a kanalizací Ivančice)“ – která řeší i způsob odvodnění komunikace v úseku km 0,000 – 0,100 (projekčně je již PD připravena bez návaznosti na zpracovávanou PD rekonstrukci průtahu). Zástupce města Oslavany upřesnil časovou posloupnost obou staveb, z které vyplynulo, že realizace předmětné stavby bude předcházet realizaci související stavby „Obnova kanalizace...“ a proto se následně

stoka „D“ dešťové kanalizace ze související akce nebude realizovat (nahradí ji nová dešťová kanalizace ve vozovce komunikace z předmětné stavby).

Další připravované stavby v blízkém okolí stavby, které by nějakým způsobem podmínily či ovlivnily realizaci předmětné stavby rekonstrukce silnice, nejsou v současné době známy.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizaci stavebních úprav v části průtahu města Oslavany bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byl zajištěn alespoň provizorní přístup k jednotlivým nemovitostem, především k těm, které mají přístup pouze ze silnice II/393.

S ohledem na rozsah stavby a především stávající šířkové uspořádání komunikace se bude stavba provádět za úplného vyloučení dopravy s převedením na objízdné trasy společné pro tranzitní a částečně i autobusovou dopravu. Pro místní dopravu a záchranný integrovaný systém lze provizorně využít místní komunikace v okolí stavby, ale pouze pro obsluhu stavbou dotčené zástavby, nikoliv pro napojení okolních obcí (tj. obcí ve směru na Rapotice). Realizaci stavebních úprav bude nutno rozdělit do jednotlivých etap a provádět tak, aby po celou dobu výstavby dané etapy či úseku byla zajištěna alespoň provizorní dostupnost dotčené lokality pro místní obyvatele, pro hasiče, policii a zdravotní záchrannou pomoc. Místní doprava v průtahu města Oslavany bude zajištěna primárně po místních komunikacích obce v okolí stavby s nutností krátkého pěšího docházení k nemovitostem, případně částečného zpevnění některých stávajících nezpevněných komunikací využívaných v určité etapě výstavby. Dále je nutné zajistit alespoň provizorní průjezdnost křižovatky s místními komunikacemi ulic Čučická, Na Vyhlídce a V Hájků v km 0,182 pro místní dopravu po většinu doby stavby v tomto úseku. Předpokládá se realizace stavby po ucelených úsecích v dlouhodobém časovém období rozčleněném na jednotlivé etapy výstavby s určeným provizorním omezením dopravy.

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce stavby příslušné etapy výstavby – není nutné uzavírat celou komunikaci např. v počátku výstavby při realizaci opěrných zdí a rekonstrukci stávající splaškové kanalizace a vodovodu. Jako první v celém úseku stavby bude provedena příprava území a poté se provede demolice stávajícího domu č.p.76 včetně všech hospodářských budov a zahájí se přípravné práce na stavbu nových opěrných zdí. Stavba nových opěrných zdí včetně nutných přeložek či úprav IG sítí vyvolané objekty zdí bude probíhat v období před zahájením vlastní rekonstrukce vozovky komunikace. Po dokončení objektů zdí se budou realizovat objekty rekonstrukce splaškové kanalizace a vodovodu (přímo související stavba) a stavba nové dešťové kanalizace, která může být realizována postupně po etapách, aby se co nejméně omezila dostupnost přilehlé zástavby. Realizaci objektu dešťové kanalizace musí předcházet odstranění stávající vozovky v celé šířce a v tloušťce podle navrženého technologického postupu. Výkopová rýha po objektu kanalizace (je umístěna ve středu jízdního pruhu) se zasype až do úrovně pláně případně paraplane. Po dokončení hlavních stavebních prací na kanalizacích a vodovodu se bude realizovat rekonstrukce vozovky silnice v celé šířce a potřebné tloušťce podle navrženého technologického postupu. Souběžně budou provedeny výkopové práce pro nové či upravené stávající vpusti a přípojky od vpusti do dešťové kanalizace a vlastní realizace vpustí a přípojek. Nová konstrukce vozovky se bude realizovat jako součást objektu komunikace. Po dokončení hlavních prací na konstrukci vozovky silnice

II/393 se budou realizovat další práce hlavního objektu silnice a další objekty úprav místních komunikací včetně s tím souvisejících úprav či přeložek stávajících inženýrských sítí. Souběžně se mohou provádět dokončovací práce na objektech opěrných zdí. Dále budou provedeny práce na zřízení nových zálivů pro autobusové zastávky a podélná parkování, úpravy stávajících chodníků a realizace nových a nutné úpravy okolních dotčených ploch, stávajících příkopů či krajnic.

Pohyb chodců v průběhu výstavby jednotlivých částí stavby v průtahu města bude výrazně omezen, hlavně v úsecích, kde se nenacházejí stávající chodníky a chodci používají vozovku komunikace nebo budou stávající chodníky uzavřeny. Pro zajištění pěší dopravy budou využívány stávající chodníky, které mohou být v rámci stavby dotčeny a zúženy anebo stavba zajistí úpravy pro provizorní pěší trasy. Zcela bude zamezen pro pěší průchod v úseku km cca 0,400-0,530. Po dobu výstavby bude zajištěna funkce stávajícího veřejného osvětlení (v průtahu města) s výjimkou období, kdy bude realizována jeho přeložka.

V objektu rekonstrukce vozovky (s kompletní výměnou kce vozovky) se po odstranění případných stávajících obrub provede v každém dílčím úseku stavby vybourání stávající vozovky v tloušťce cca 47cm (dle tloušťky nové konstrukce) a bude odstraněn stávající systém odvodnění pláň vozovky (drenáže), pokud existuje. Po provedení výkopových prací budou vybudovány vpusti a přípojky od vpusti do nové dešťové kanalizace a případné další úpravy stávajících inženýrských sítí pod vozovkou silnice II/393 (pokud to bude nezbytně nutné). Provede se sanace podloží vozovky (nejprve se prověří její opodstatněnost) včetně separační geotextilie, podélné drenáže a pokládka a zhutnění spodní podkladní vrstvy v tloušťce 0,17m. Poté bude navazovat realizace konstrukce vozovky komunikace až po ložnou vrstvu živice vozovky (včetně), osazení obrub, vybudování s komunikací souvisejících objektů (chodníky, parkovací zálivy, zálivy AZ, objekty odvodnění, sjezdy či napojení místní komunikace ulice V Oslavě a dalších místních komunikací) a přeložky či úpravy inženýrských sítí v souběhu s komunikací včetně úpravy dotčených povrchových znaků stávajících inženýrských sítí (pokud již nebyly realizovány v předstihu). Po zhotoviteli stavby je požadováno minimalizovat dobu veřejného i staveništního provozu po nově vybudované vozovce před pokládkou horní, obrusné vrstvy živice.

V závěru rekonstrukce se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice za vyloučeného provozu a budou provedeny dokončovací práce spočívající v nezbytné úpravě okolního dotčeného dopravního prostoru včetně dotčených ploch pro veřejnou zeleň a úpravy svislého dopravního značení.

Po ukončení rekonstrukce všech ploch komunikací se odstraní přechodné dopravní značení a bude provedeno kompletní vodorovné dopravní značení.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Hlavní přístup na stavbu bude zajištěn po stávající silnici II/393 ve směru od Ivančic (Brna) nebo Rapotic (Náměště nad Oslavou) a dále po vedlejší, ve městě Oslavany se napojující komunikaci silnice III/39410 od Padochova, zde především ve směru od silnice II/394 od Rosic. V menší míře pak po stávajících veřejných místních (případně obslužných) komunikacích, pokud to bude reálné.

5.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Stavební úpravy (intravilán) na silnici II/393 v průtahu města Oslavany budou prováděny obecně při vyloučení veškerého veřejného provozu s vedením dopravy po objízdnych trasách.

Úplná uzávěra je navržena především z důvodu nedostatečného šířkového uspořádání stávající vozovky silnice II/393 ve výškově složité konfiguraci terénu a zástavby, které neumožňuje realizaci po polovinách vozovky se zachováním vedení místní veřejné dopravy v jednom jízdním pruhu a dále kvůli realizaci nové dešťové kanalizace nebo rekonstrukci stávající splaškové kanalizace a vodovodu. Plná uzávěra je vhodná i pro použitou technologii rekonstrukce vozovky (kompletní výměna kce vozovky s úpravou podloží) s částečným rozšířením tj. změnou šířkového uspořádání a drobnou úpravou nivelety.

Objízdna trasa pro stávající tranzitní dopravu (trasa mezi I/23 ve směru od Náměště nad Oslavou a Ivančicemi je vedena přes Oslavany přes rekonstruovaný úsek silnice II/393) bude vedena po silnici I/23 od křižovatky s napojením silnice II/393 (od Oslavan) v Rapoticích do Zastávky u Brna a dál po silnici II/395 do obce Neslovice a odtud po silnici II/394 do Ivančic (platí pro oba směry) s případným závlekem do Oslavan.

V průběhu stavby je nutné řešit výlukovou trasu pravidelné linky č. 430 autobusové dopravy, která používá trasu silnice II/393 přes Oslavany. Navrženo je, že po dobu stavby bude tato autobusová linka používat objízdnu trasu od Rapotic (směr na Oslavany) po stávající trasu po silnici II/393 až k výjezdu lesní cesty (cyklotrasa č.5170) v lokalitě Milošov a dále po této lesní cestě do Oslavan s vyústěním na ulici V Gruntech a poté po ulici Široká s napojením na silnici II/393 v ulici Hybešova za koncem stavby. Zároveň bude linka prodloužena o závlek do obce Čučice, která by nebyla jinak veřejnou autobusovou dopravou obsloužena. Autobusová linka bude tuto výlukovou trasu používat pro oba směry.

Pro integrovaný záchranný systém a místní dopravu či obsluhu nemovitostí a areálů v opravovaném úseku průtahu lze využít místní komunikace v ulicích „V Hájku“ a „Čučická“ v okolí stavby a účelové komunikace podél řeky, které se pro tyto účely provizorně zpevní - především pro napojení ulice „V Oslavě“. Stavba v tomto úseku zajistí po co nejdelší dobu pro místní dopravu a integrovaný záchranný systém alespoň provizorní průjezd křižovatkou silnice III/393 s napojením místních komunikací ulice Čučická, V Hájku a Na Vyhlídce v km cca 0,182 projektového staničení, která umožní napojení sídelního celku kolem těchto ulic na centrum a zbývající část města.

Realizaci stavebních úprav celého úseku stavby (SO101, 301) bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byla zajištěna alespoň provizorní dostupnost okolních objektů a areálů pro místní dopravu, pro hasiče, policii a zdravotní záchrannou pomoc s případnou krátkou vzdáleností pro dojetí.

Stavba kompletní rekonstrukce silnice III/393 v ulici Hybešova (část ulice) se nachází v převážné délce trasy v zastavěném obytném území (s výjimkou středního úseku, kde je zástavba jen občasná). Pohyb chodců v průběhu výstavby je nutné řešit především v úsecích v zástavbě, kde bude částečně omezen. Vlastní propojení horní a spodní části města po silnici II/393 bude vyloučeno, možnost propojení sídelního celku kolem ulic V Hájku a Na Vyhlídce bude zajištěno vedením pěší dopravy po ulici Čučická. Pro zajištění pěší dopravy budou využívány stávající chodníky podél komunikace, které však budou v rámci stavby dotčeny. Průchozí prostor chodců u chodníku přímo souběžného s komunikací může být místy zúžen

hranicemi stavby a opatřeními pro zajištění bezpečnosti chodců nebo úplně vyloučen. V tomto případě stavba zajistí úpravy pro provizorní vedení pěší trasy. V úseku silnice, kde se nenacházejí stávající chodníky a chodci používají vozovku komunikace, musí stavba zajistit úpravy pro provizorní vedení pěší trasy.

Konečnou verzi pro stanovení objízdných tras si určí až zhotovitel stavby po dohodě s investorem a Policií ČR, DI a příslušným odborem dopravy. Podrobný harmonogram a rozsah dopravních omezení, objížděk či výluk dopravy si zajistí dodavatel stavby při její realizaci.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Stavba v intravilánu má v celém úseku charakter kompletní rekonstrukce vozovky a stávajícího tělesa komunikace včetně odvodnění komunikace silnice II/393 z částečným dopadem a změnou stávajících vlastnických vztahů, současné vlastnické vztahy se stavbou se mírně změní. Pozemky dotčenými rekonstrukcí silnice II/393, u kterých se změní současné vlastnické vztahy, jsou především ostatní plochy – silnice nebo ostatní komunikace ve vlastnictví města Oslavany nebo ČR - ÚZSVM a v několika případech i soukromého subjektu.

Přehled budoucích vlastníků podle stavebních objektů :

SO 020	PŘÍPRAVA ÚZEMÍ	(dočasný objekt)
SO 054	DEMOLICE DOMU HYBEŠOVA 76	město Oslavany
SO 101	REKONSTRUKCE SILNICE II/393 – 1.ÚSEK	SÚS JMK
SO 121	ÚPRAVA NAPOJENÍ MK ULICE V OSLAVĚ	město Oslavany
SO 122	ÚPRAVA NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ	město Oslavany
SO 131	PARKOVACÍ ZÁLIVY	město Oslavany
SO 141	ÚPRAVA SJEZDŮ NA SILNICI II/393	město Oslavany
SO 142	SJEZD U MK ULICE V OSLAVĚ	město Oslavany
SO 151	CHODNÍKY	město Oslavany
SO 181	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	(provizorní objekt)
SO 182	ÚPRAVA OBJÍZDNÝCH TRAS	SÚS JMK
SO 251	OPĚRNÁ ZEĎ KM 0,380 – 0,570	SÚS JMK
SO 252	OPĚRNÁ ZEĎ KM 0,636 – 0,693	SÚS JMK
SO 253	GABIONOVÁ ZEĎ KM 0,693 – 0,695	SÚS JMK
SO 254	OPĚRNÁ ZEĎ U SO 121	město Oslavany
SO 270	SCHODIŠTĚ V KM 0,635	město Oslavany
SO 301	NOVÁ DEŠŤOVÁ KANALIZACE I.ÚSEK	město Oslavany
SO 311	PŘÍPOJKY DEŠŤOVÉ KANALIZACE	město Oslavany
SO 354	PŘELOŽKA VODOVODU V ULICI V OSLAVĚ	VAS Brno-venkov
SO 411	PŘELOŽKA PODZEMNÍHO VEDENÍ NN	E-ON
SO 451	PŘELOŽKA VEŘEJNÉHO OSVĚTLENÍ	město Oslavany
SO 452	VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ V KM 0,270 - 0,560	město Oslavany
SO 453	OSVĚTLENÍ MÍST PRO PŘECHÁZENÍ	město Oslavany
SO 461	PŘELOŽKA KABELŮ CETIN	CETIN
SO 464.1	PŘELOŽKA KABELŮ MÍSTNÍHO ROZHLASU	město Oslavany
SO 464.2	PŘELOŽKA KABELŮ MÍSTNÍHO ROZHLASU-ÚPRAVY	město Oslavany
SO 481	PŘELOŽKA KABELŮ ITSELF	ITSELF

SO 601 PŘELOŽKA STL PLYNOVODU
SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY
SO 811 OPLOCENÍ – I.ÚSEK

RWE Distribuční služby
město Oslavany
město Oslavany

7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Rekonstrukce komunikace v intravilánu bude probíhat v rozsahu stavby po dílčích úsecích při úplném vyloučení veřejného provozu. Jednotlivé úseky stavby tak budou zprovozněny (dány do předčasného užívání) po dokončení stavebních prací v celé délce úseku objektu aspoň pro dopravní obsluhu a pro místní dopravu. Ostatní drobné objekty stavby budou předávány k užívání po skončení prováděných prací a ve vzájemné časové koordinaci s rekonstrukcí bezprostředně související komunikace silnice II/393, opěrných zdí a dešťové kanalizace.

Pro veškerou (i tranzitní) dopravu bude komunikace předána do užívání jako celek bezprostředně po dokončení všech jejích částí.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projektová dokumentace řeší kompletní rekonstrukci silnice II/393 v části průtahu města Oslavany tj. na ulici Hybešova. V celém úseku průtahu (SO101) dokumentace řeší kompletní rekonstrukci stávající komunikace v šířce dvou jízdních pruhů ve stávajícím nebo mírně rozšířeném šířkovém uspořádání, upraveném příčném klopení a upravené stávající niveletě včetně výměny konstrukce vozovky a sanace podloží dle návrhu opravy z diagnostiky. Rekonstrukce komunikace II/393 zahrnuje homogenizaci šířkového uspořádání se zachováním napojení místních komunikací ve stávajících křižovatkách a vybudování nových zálivů pro autobusové zastávky. Výjimkou je větší úprava napojení místní komunikace ulice V Oslavě. Součástí akce je zřízení dvou rozsáhlých nových opěrných zdí a dvou zdí menšího rozsahu v rozsahu úpravy komunikace a úpravy či přeložky dotčeného stávajícího oplocení a nízkých zídek. Součástí je dále kompletní rekonstrukce odvodnění komunikace se zrušením souběžných příkopů a stávajících vpustí a zřízením nové dešťové kanalizace a nových uličních vpustí a přípojek. Dále úprava spočívá v dobudování nových, předláždění či dalších úpravách stávajících chodníků a sjezdů k nemovitostem včetně zřízení zálivů pro podélná parkovací stání – objekty zálivů jsou minimální. Rekonstrukce části průtahu je určena čtyřmi hlavními objekty zahrnujícími rekonstrukci vozovky silnice II/393, dva objekty opěrných zdí a objekt nové dešťové kanalizace. Součástí stavby a PD je objekt kácení vzrostlé zeleně (většinou náletová a nízká okrasná zeleň a keře).

Projektová dokumentace zahrnuje obecně v rozsahu silnice II/393 (SO 101) souvislou a kompletní rekonstrukci stávající vozovky komunikace včetně drobných prostorových úprav vedení trasy a výraznější změny šířkového uspořádání (spojené s homogenizací šířkového uspořádání) s vyřešením vazeb na okolní komunikace (úprava napojení místních komunikací v minimálním nutném rozsahu), dále s úpravou podloží a s kompletní obnovou stávajícího odvodnění komunikace (nová dešťová kanalizace v celém úseku) se zřízením nových uličních vpustí včetně přípojek do nové kanalizace, vybudování drobných objektů odvodnění vozovky (horské vpustí apod.) a zásypu nefunkčních příkopů, dále se zřízením silničních obrub v celé délce trasy v zástavbě i tam, kde se v současnosti nenacházejí. Úprava přípojek od svodů ze

střech jednotlivých nemovitostí v okolí je uvažována s napojením do nové dešťové kanalizace. Rekonstrukce silnice II/393 si v tomto úseku vyžádá zřízení dvou významných objektů opěrných zdí a přeložky či úpravy stávajících inženýrských sítí.

Součástí stavby je i dopravní značení (vodorovné i svislé) včetně POV (omezení dopravy během stavby, provizorní dopravní značení, apod.) a ozelenění stavbou dotčených ploch pro veřejnou zeleň. Součástí stavby a PD naopak nejsou žádné objekty výsadeb zeleně.

Princip rekonstrukce silnice II/393 v celém úseku (SO 101) spočívá v kompletní výměně konstrukce vozovky v celém úseku stavby a to: rozebráním stávající konstrukce vozovky nebo provedení výkopu v potřebné tloušťce, provedené sanaci podloží, úpravně pláně a vybudování podkladních vrstev ze ŠD, zřízení případných drenáží, zbudování zbývajících živičných vrstev nové konstrukce vozovky s homogenizací šířkového uspořádání včetně mírné směrové i výškové úpravy vedení trasy s obrubníkovou úpravou a odvodněním do uličních vpustí. Stávající konstrukce vozovky bude rozebrána po vrstvách, s frézováním se zde neuvažuje. V rámci obnovy krytu vozovky silnice II/393 dojde ke zničení stávajícího vodorovného dopravního značení. To se obnoví minimálně v původním rozsahu s drobným doplněním. Svislé dopravní značení se bude upravovat jen mírně. Podél upravené komunikace budou zřízeny nové zálivy pro autobusové zastávky, podélná parkovací stání v minimálním rozsahu a souběžné chodníky.

Křižovatka s místní komunikací ulice „V Oslavě“ se významně upraví - směrově, výškově i šířkově, protože stávající stav připojení na průběžnou silnici II/393 je dopravně naprosto nevyhovující. Řešení úpravy je významně ovlivněno nesouhlasem majitele pozemku č.p.1132 s jakýmkoliv zábořem. Ostatní navazující vedlejší místní komunikace budou upraveny v místě napojení v minimálním rozsahu vyvolaném rekonstrukcí průběžné silnice II/393, stejně jako napojení stávajících zpevněných či nezpevněných účelových komunikací a sjezdů vyústěných na silnici II/393. Způsob a technologie úpravy konstrukce vozovky bude stejná jako průběžné silnice II/393 s rozdíly v detailech.

Podrobný technický popis je uveden v příslušné textové části ke každému stavebnímu objektu.

Z hlediska dopravního zatížení i ve vztahu k výhledu (pro návrhové období roku 2042) vyhoví kapacitně pro předpokládané dopravní zatížení stávající dvoupruhová obousměrná komunikace.

Základní technické parametry:

Silnice II/393 – základní návrhová kategorie v rozsahu obj.101 se mírně změní na MS2 8,0/50 v obrubách, ve velmi krátkém úseku na začátku úpravy pak bude stávající MS2k 8,0/50 s nezpevněnou krajnicí.

Na rekonstruovaném úseku (úsek obj.101) silnice II/393 se nachází celkem 7x křižovatka a napojení MK v průtahu a 1x další napojení významného sjezdu na účelovou komunikaci.

Součástí stavby je i objekt přípojek od svodů ze střech okolních nemovitostí se zaústěním do nové dešťové kanalizace (SO311), který je uveden v koordinační situaci a doložen v předmětné PD, ale nebyl součástí stavebního řízení - nepotřebuje stavební povolení (pouze územní souhlas).

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro zpracování projektové dokumentace pro stavební povolení bylo provedeno nové zaměření trasy v rozsahu rekonstruované komunikace.

Ověření existence a polohy inženýrských sítí

Průzkum inženýrských sítí v rozsahu stavby byl proveden firmou Linio Plan, s.r.o. Poloha inženýrských sítí byla znovu ověřena u jednotlivých správců sítí. Před zahájením stavebních prací je nutné vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí, pokud budou stavbou přímo dotčeny (jedná se především o křížení podzemních sítí s komunikací a sítě vyskytující se v bezprostřední blízkosti rekonstruované komunikace a stavby dešťové kanalizace a opěrných zdí). Během stavebních prací je nutné dotčené stávající inženýrské sítě ochránit.

Diagnostika vozovky

V zájmovém území rekonstrukce silnice II/393 byla v červnu roku 2016 firmou IMOS Brno, a.s. provedena diagnostika a návrh technologie rekonstrukce vozovky spočívající ve vizuální prohlídce s grafickým záznamem a fotodokumentací poruch, měření průhybů a posouzení únosnosti vozovky, jádrových vývrtech, vrtaných a kopaných sondách a rozborech asfaltové směsi a podložní zeminy.

Dle závěrů a doporučení diagnostiky byla navržena rekonstrukce vozovky s odstraněním stávajících konstrukčních vrstev, výměnou podložní zeminy a vybudování nové kce vozovky. V prvním úseku – cca 130m byla navržena obnova obrusné a ložné vrstvy vozovky v tloušťce 110 cm s lokálními opravami trhlin či jiných poruch odfrézované vozovky, se zachováním nivelety (bez nadvýšení).

Pyrotechnický průzkum

Na silnici II/393 v rekonstruovaném úseku byl proveden firmou GEODRILL s.r.o. (červenec 2016) pyrotechnický průzkum pro účely zjištění možné přítomnosti kovových předmětů charakteru munice v prostoru určeném dle informací města Oslavany. Po vyhodnocení průzkumu bylo konstatováno, že v uvedené ploše se předměty muničního charakteru nenachází a lze provádět zadané průzkumné práce do potřebné hloubky.

Inženýrsko - geologický průzkum

Na silnici II/393 v rekonstruovaném úseku byl proveden firmou GEODRILL s.r.o. (srpen 2016) geotechnický průzkum pro účely vlastní komunikace a dvou souvisejících objektů opěrných zdí. V zájmovém území bylo provedeno z důvodu posouzení stávajících geologických poměrů pro stavbu nových objektů opěrných zdí a pro ověření stavu a únosnosti podloží komunikace včetně skladby a tloušťek stávajících vrstev vozovky silnice II/393 celkem 11 vrtaných sond do hloubky 2,0 – 12,0m. Kromě jedné byly všechny umístěny v komunikaci.

Akustická studie

V rámci předprojektové přípravy byla vypracována firmou INVEK s.r.o. (červenec 2016) akustická studie, jejímž cílem je dokladovat způsob řešení hlukové problematiky a dokázat, že je zajištěn reálný předpoklad nepřekročení hygienických limitů hluku z provozu a výstavby záměru a navrhnou příslušná technická nebo organizační opatření pro zajištění

dodržení hygienických limitů (pokud to bude nutné). Tato akustická studie byla v srpnu 2017 aktualizována dle požadavku KHS.

Průzkum inženýrských sítí

Průzkum inženýrských sítí v rozsahu stavby byl proveden firmou PZO GROU, s.r.o. Poloha inženýrských sítí byla znovu ověřena celkem 4x ruční kopanou sondou a dodáním fotodokumentace jednotlivých sond.

V rámci zpracování předmětné zadávací dokumentace již nebyly zpracovány žádné další průzkumy.

Dále byly do dokumentace zapracovány připomínky z projednání s dotčenými orgány státní správy a správců sítí.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba se nachází v intravilánu (zástavbě) města Oslavany a jen malou částí v úseku bez zástavby bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter rekonstrukce současného stavu a nezasahuje přímo žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parky ani území prvků soustavy Natura 2000. Zátopových území (nad Q100) se stavba nedotýká.

Stavba bude probíhat mimo památkové zóny a nemá dopad na žádné kulturní památky nebo památkově chráněné objekty. Úsek rekonstrukce se nachází v území bez archeologických nálezů.

Ochranné pásmo u silnice II.třídy je 15 m od osy komunikace na obě strany. U místní komunikace II.třídy pak 15 m. U místních komunikací III.třídy se ochranné pásmo nestanovuje.

Stavba se nachází v ochranném pásmu podzemních vedení stávajících inženýrských sítí v intravilánu (dochází zde k překryvu jednotlivých ochranných pásem). Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v ochranných pásmech, se řídí příslušnými zákony a předpisy a může být prováděna pouze se souhlasem správce zařízení, ke kterému ochranné pásmo přísluší. Stavbou dotčená ochranná pásma stávajících inženýrských sítí jsou následující:

Ochranná pásma elektrických vedení

OP kabelových vedení NN	1 m
OP kabelových vedení VN, VVN	1 m
OP venkovních vedení VVN	12 m
OP venkovních vedení VN	7 m
OP venkovních vedení NN	se nestanovuje

Ochranná pásma se měří od krajního vodiče vedení na každou stranu. Pásmo je vymezeno svíslou rovinou. U nadzemních vedení VN a VVN jsou ochranná pásma stanovena pro zařízení realizovaná po roce 1995.

Ochranná pásma plynovodů

OP plynovodů a přípojek NTL a STL a VTL (bez rozlišení)	4 m
V zastavěném území obce/města NTL a STL (bez rozlišení)	1 m

OP jsou vymezena ve vodorovné vzdálenosti měřené po obou stranách kolmo na plynovod nebo plynovodní přípojku. Stavební činnost a úpravy terénu v ochranném pásmu lze provádět za dodržení podmínek provozovatele příslušného plynárenského zařízení.

Ochranná pásma vodovodů

OP do průměru 500mm 1,5 m od okraje potrubí

Ochranná pásma kanalizace

OP do průměru 500mm 1,5 m od okraje potrubí

OP nad průměr 500mm 2,5 m od okraje potrubí

Ochranná pásma podzemních kabelů sítí elektronických komunikací (SEK) O2

OP kabel O2 1,5 m po stranách krajního vedení

OP kabel E.ON 1,5 m po stranách krajního vedení

11. ZÁSADY STAVBY DO ÚZEMÍ

Stavba v intravilánu města (zástavba i úsek mimo zástavbu) nepředstavuje výrazný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci stávající komunikace II/393 beze změny směrového a výškového vedení trasy II/393 a pouze s mírnou úpravnou šířkového uspořádání. V napojení MK ulice „V Oslavě“ se upraví výrazněji směrové i šířkového uspořádání komunikace (napojení MK na silnici II/393 se rozšíří). Částečně se v celé trase silnice II/393 upraví systém povrchové odvodnění (povrchové odvodnění v části se souběžnými otevřenými příkopy bude zrušeno).

Terénní úpravy vzhledem k celkovému rozsahu stavby budou přiměřené.

a) Odstranění staveb (demolice)

Součástí stavby je demolice obytného domu č.p. 76 i s hospodářským zázemím stavby. Dále demolice stávající kce vozovky v celém úseku stavby včetně několika úseků obrub a pak demolice všech kusů stávajících nevyužitých dešťových vpustí a stávajících propustků v průtahu obce, které v novém návrhu již nebudou použity.

b) Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

Stromy podél komunikace v zástavbě i mimo zástavbu budou stavbou dotčeny a bude v rámci stavby nutné kácet několik stromů a několik jich bude nutné chránit. V rámci stavby budou odstraněny některé stromy především v úvodní části trasy stavby a pak stromy v ploše nového řešení napojení MK ulice V Oslavě. Některé kácené stromy budou vyžadovat povolení ke kácení a náhradní výsadby. Dále pak v dalších několika úsecích stavby (především celý střední úsek) budou skáceny dřeviny na svazích stávajícího zemního tělesa komunikace – jedná se převážně o vzrostlé náletové dřeviny a drobné stromky či keře, tedy zeleň bez nutnosti náhradních výsadeb. Odstraní se i části tvarovaného živého plotu před několika nemovitostmi a jiné případně dotčené okrasné nízké keře bez nutnosti náhradní výsadby. Celková plocha keřů a jejich skupin určených ke kácení bude vyčíslena v příslušném objektu.

c) Rozsah zemních prací a terénní úpravy

Jedná se o kompletní rekonstrukci stávající komunikace II/393 v části beze změny a v části s mírnou změnou směrového, výškového vedení trasy a šířkového uspořádání. Zemní práce se přesto budou vyskytovat v nezanedbatelném množství, ale vzhledem k celkovému rozsahu stavby nebudou převažujícími pracemi. Hlavní položkou budou výkopy v krátkých úsecích pro zářez a násyp (rozšíření vozovky a nový chodník) a pro zřízení nových opěrných zdí, nové kce vozovky a dešťové kanalizace, v menší míře pak pro zřízení nových silničních obrub a několika uličních vpustí a jejich přípojek do kanalizace a zasypání části stávajících otevřených příkopů povrchového odvodnění podél komunikace. Terénní úpravy kolem komunikace vzhledem k charakteru stavby budou minimální (zasypání části nefunkčních příkopů v prvním úseku či drobné zásypy krajnice za novými silničními obrubami).

d) Zásah do pozemků, ozelenění a úpravy nezastavěných ploch

Stavba nepředstavuje nový výraznější zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci vozovky stávající komunikace II/393 ve stávající poloze víceméně jen s nevýraznými změnami. Stavbou budou výrazněji dotčeny pouze pozemky v souvislosti s úpravou napojení MK ulice „V Oslavě“, kde budou ve větší míře zasaženy pozemky soukromých subjektů a pozemky hospodářsky využívané. Stavbou budou v drtivé většině pozemky využívané v současnosti pro účely pozemních komunikací a s nimi spojené plochy dopravního prostoru.

K zásahu do pozemků zemědělského půdního fondu dochází, ale v míře, která vzhledem k velkému rozsahu stavby není rozhodující.

V rámci rekonstrukce vozovky silnice II/393 nevyužité stávající zpevněné plochy komunikace budou vybourány a dosypány beze změny vlastníka pozemku. Konečnou úpravu ploch určených pro veřejnou zeleň si zajistí město Oslavany. Vzhledem k dostatečnému množství sejmuté ornice nebo humózního horizontu přímo na stavbě, nebude nutno zajišťovat materiál na ohumusování upravovaných ploch pro veřejnou zeleň. Přebytek množství materiálu z humózního horizontu se nabídne zhotoviteli k odkoupení (kubatura ornice se spotřebuje celá na stavbě).

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Vzhledem k umístění celého úseku stavby v intravilánu zástavby města Oslavany je pro stavbu připojení na veškeré druhy energií, telekomunikace a vodního hospodářství reálné. Veškeré druhy energií, telekomunikace a vodního hospodářství nacházejí v její blízkosti, stejně jako možnosti připojení na dopravní infrastrukturu a parkování. Připojení stavby na potřebné sítě v okolí stavby bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

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

Rekonstrukce komunikace vyžaduje potřebu humózní zeminy v téměř celém úseku stavby (násypy, zářezy, zasypání stávajících příkopů, rekultivace území po demolici domu). Tuto kubaturu tím pádem bude nutno zajistit zhotovitelem stavby, část bude použita z materiálu získaného na stavbě.

Bilance zemních prací je uvedena v části „A“ příloze č.5.

Odpady budou vznikat v souvislosti s přípravou území (demolice stávajících kcí vozovek, propustků, zpevnění příkopů, vpustí či obrub atd.). Na stavbě jinde využitelné materiály (především podkladní nezpevněné vrstvy stávající vozovky, zemina z výkopů a méně i odfrézovaný materiál z živičné vrstvy stávající vozovky, apod.) budou opětovně použity pro zpětné využití na stavbě nebo uloženy pro použití na jiných stavbách. Sejmuté živičné vrstvy (převážně frézováním) budou odvezeny ze stavby v režii zhotovitele, na stavbě nemají využití. Stavební odpady a nevyužitelná část materiálů vzniklých na stavbě budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny v okolí stavby. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel stavby.

Při výstavbě budou v místě stavby vznikat zejména odpady související s hlavními stavebními pracemi, jejichž množství bude minimalizováno požadavkem na ekonomickou efektivnost stavby. Nakládání s odpady je zpracováno na základě dokumentace pro provádění stavby (PDPS), seznam očekávaných odpadů a jejich očekávané množství je stanoveno v části „A“ příloze č.5 a v soupisu prací (část SP). Přesné množství těchto odpadů bude známo až při vlastním provádění stavby.

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

Stavba nepředstavuje nový zásah do životního prostředí území, neboť se jedná o rekonstrukci vozovky stávající silnice II/393 vedené pouze v intravilánu (zástavbou a v části úseku s částečnou zástavbou) se všemi negativními důsledky vlivů veřejného provozu. V současném stavu je povrch komunikace plný nerovností vzniklých při poruchách vozovky, což způsobuje zvýšení hladiny hluku. Území průchodu trasy zástavbou je ovlivněné oboustrannou (místy občasnou) přilehlou zástavbou, jen velmi mírně pak i podzemními vedeními inženýrských sítí, které se většinou nacházejí podél vozovky v souběhu s jejím okrajem v odsazené poloze, maximálně ji kříží. Území s částečnou zástavbou je pak ovlivněné hlavně stávajícím zemním tělesem komunikace a souběžnými příkopy podélného odvodnění.

Během výstavby dojde ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hlučnosti z důvodu stavebních prací (zdrojem hluku v období výstavby budou zejména práce spočívající v realizaci pilot opěrných zdí, odstranění stávajícího krytu vozovek - frézování, bourání konstrukčních vrstev, stávajících propustků či zpevnění příkopů apod.) a provizornímu vedení dopravní obsluhy v okolí staveniště, ale bude to zvýšení krátkodobé, v jednotlivých úsecích stavby rozdílně silné. Stavbou nebudou negativně změněny podmínky pro posouzení účinků vyvolaných hlukem ze silniční dopravy. Realizace nového krytu vozovky naopak přinese dlouhodobé zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu a nový kryt vozovky s živičnou úpravou povede ke snížení hluku a množství emisí.

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

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

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Navržená stavba splňuje veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

Zákonem č. 13/1997 v platném znění o pozemních komunikacích

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Dosažení požadovaných užitných a funkčních vlastností je podmíněno dodržením platných EN, ČSN, technických kvalitativních podmínek, technických podmínek, vzorových listů a oborového třídníku stavebních konstrukcí staveb pozemních komunikací.

Požární bezpečnostní řešení

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Stavba je provedena z materiálů, které nevyžadují požární zabezpečení.

Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 08 02 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Přístup vozidel HZS do dané lokality bude nadále zajišťován ze silnice II/393.

- Zpevněné plochy komunikací nebudou ohrožovat trasy kabelů ochrany obyvatelstva

- Oprava i celková rekonstrukce vozovky komunikace nepředstavuje zásah do stávajících požárních a protipožárních objektů. Vlivem stavby nebudou dotčeny žádné požární hydranty v dané lokalitě, a to nejen změnou polohy, ale ani změnou povrchu nad těmito objekty. Tyto hydranty tak nemusí být upraveny tak, aby byla zajištěna účinnost podzemních hydrantů.

- V průběhu výstavby posuzovaných objektů musí být zajištěn příjezd požární mobilní techniky k stávajícím stavebním objektům umístěných kolem posuzovaných objektů. Realizací předmětných stavebních úprav nedojde rovněž ke změně přístupu při požárním zásahu.

- Dopravní omezení a uzavírky budou hlášeny v předstihu na Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje.

BOZP

Zákon 309/2006 Sb. nařizuje investorům povinnost zajistit činnost koordinátora BOZP na stavbách, na nichž se zároveň pohybují pracovníci více než jednoho zhotovitele, což se u této stavby předpokládá. Koordinátor BOZP je kvalifikovaná osoba, jejímž úkolem je zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při přípravě a realizaci stavby, navrhopvat a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci.

Z hlediska bezpečnosti, požadavků civilní obrany a požární ochrany nedojde opravou silnice k podstatným změnám oproti současnému stavu. Součástí PD je „Plán BOZP“, který bude součástí části „A“ přílohy č.6.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

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

Projektová dokumentace respektuje veškeré požadavky správců inženýrských sítí (technické infrastruktury), DOSS a města Oslavany. Je nutné dodržet stanovené podmínky pro realizaci dle vyjádření jednotlivých DOSS k dokumentaci pro stavební povolení.

Projektová dokumentace je zpracovaná v souladu s vyhláškou č.146/2008 sb a Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací (2007). Dokumentace respektuje obecné technické požadavky na komunikaci, definované v části páté vyhlášky č. 104/1997 sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a v ní citovaných technických norem.

V Brně, září 2017

Ing. František Kokorský