

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Obsah:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
1.1 Stavba.....	3
1.2 Investor, objednatel.....	3
1.3 Projektant	3
1.4 Podzhotovitelé	3
2. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY	4
2.7 Analýza současného stavebního uspořádání	5
3. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE	5
3.1 Přehled výchozích požadavků pro objekt pro vypracování DSP/PDPS	5
3.2 Výčet podkladů a průzkumů použitých k vypracování DSP/PDPS.....	5
3.3 Podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů a jejich plnění.....	6
4. ČLENĚNÍ STAVBY	6
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	6
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ.....	7
7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVEB.....	7
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	7
8.1 Souhrnný technický popis.....	7
8.2 Technický popis jednotlivých objektů	7
9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY	10
9.1 Dotčená ochranná pásma inženýrských sítí	10
9.2 Ochranná pásma silnic	10
9.3 Ostatní ochranná pásma	10
10. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	10
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	11
11.1 Bourací práce	11
11.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada.....	11
11.3 Rozsah zemních prací	11
11.4 Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace.....	11
11.5 Změna využití půdy	11
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	11
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	11

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	12
14.1 Zásady zajištění požární bezpečnosti	12
15. DALŠÍ POŽADAVKY	13
15.1 Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby	13

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Název stavby : II/422 Kyjov-Svatobořice-Mistřín
Místo stavby : silnice II/422
Kraj : Jihomoravský
Okres : Hodonín
Katastrální území : Kyjov (678431), Svatobořice (760099)
Charakter stavby : Rekonstrukce
Stupeň dokumentace : Dokumentace pro stavební povolení s náležitostmi dokumentace pro provedení stavby (DSP/PDPS)

1.2 Investor, objednatel

Investor, objednatel : Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje
Žerotínovo náměstí 449/3, Veverí, 602 00 Brno
Zástupce : Ing. Zdeněk Komůrka, ředitel

1.3 Projektant

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

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

1.4 Podzhotovitelé

Ing. Dan Balun, Česká 13, 664 31 Česká - F.3 IG průzkum
Ing. Petr Neuvald - F.4 Plán BOZP
Golik VH, s.r.o., Babice n. Svit. 162, 664 01 Babice n. Svit. - F.5 Hydrotechnický výpočet
GEODIS BRNO, spol. s.r.o., Lazaretní 11a, 615 00 Brno - F.6 Zaměření stavby
IMOS Brno, a.s., Olomoucká 174, 627 00 Brno - F.7 Diagnostika vozovka
HG PARTNER, s.r.o., pob. Letovice, Masarykovo nám. 1098/3a, 679 61 Letovice - SO 201 -
Návrh založení mostu

2. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

2.1 Základní údaje o stavbě

Předmětem akce je rekonstrukce komunikace II/422 mezi obcemi Kyjov a Svatobořice-Mistřín v celkové délce 1,131 30 km. S rekonstrukcí souvisí několik objektů zajišťujících propojení stavby s okolním terénem. Stávající most přes Sobůlský potok bude demolován a nahrazen novou konstrukcí. Stavba si vyžádá také úpravy komunikací v okolí, které budou na začátku stavby zesíleny nebo upraveny pro zajištění objízdných tras. Součástí stavby budou také vegetační úpravy, přesuny ornice, kácení dřevin (provede objednatel ve vlastní režii) a případná následná náhradní výsadba.

2.2 Význam a zdůvodnění stavby

Hlavním důvodem rekonstrukce je špatný stav mostu a nevhodné směrové a výškové vedení komunikace. Stavební stav mostu ev.č. 422-019 je klasifikován jako špatný - V. Směrové i výškové vedení komunikace není vhodné, obsahuje velké množství oblouků malých poloměrů, který v kombinaci s množstvím stromů vytváří nepřehledné řešení.

Rekonstrukcí silnice a výstavbou nového mostu dojde k významnému zlepšení situace. Nahrazení stávajícího mostu novou konstrukcí v kombinaci s velkorysími výškovými a směrovými oblouky povede na komfortní a bezpečné převedení dopravy.

2.3 Předpokládaný průběh stavby

Předpokládané zahájení stavby je v dubnu roku 2018, předpokládané dokončení stavby je v říjnu roku 2018. Předpokládaná doba výstavby je tedy 8 měsíců. Stavbě bude předcházet přípravná 0. etapa, dále bude členěna do dvou základních etap, které jsou podrobně popsány v části „E. - Zásady organizace výstavby“.

2.4 Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

S ohledem na územní plánování nedochází záměrem ke změně dosavadního konfigurace prostoru stavby. Stavba je plně v souladu s územními plány měst Kyjov a Svatobořice-Mistřín.

Tato dokumentace pro stavební povolení navazuje na dokumentaci pro územní rozhodnutí zpracovanou firmou Linio Plan, s.r.o. v září 2009.

2.5 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Na posuzované trase se nachází v současné době převážně pole. Terén posuzované lokality je z širšího pohledu svažité směrem k vodnímu toku. Z hlediska geomorfologického členění ČR spadá daná oblast do okrsku Stupavská niva a podcelku Dyjsko-moravská pahorkatina, které jsou součástí celku Dolnomoravský úval a oblasti Jihomoravská pánev.

Geologické podloží celé širší oblasti je tvořeno sedimenty z období neogénu. Jedná se zejména o jíly, prachovité jíly, prachy, ale i prachovce místy s polohami písků a štěrků. Dané podloží však nebylo při IG průzkumu zastiženo. Dá se tedy předpokládat, že se dané podloží bude vyskytovat výrazně hlouběji pod terénem.

Dané podloží je překryto mocnou vrstvou jemnozrnných kvartérních zemin převážně prachového, jílovitopísčitého a jílovitého charakteru a zajiťovaného písku. Z hlediska

klasifikace dle ČSN 73 1001 se jedná o třídu F5- ML, F4-CS, F6-CI a S5-SC resp. fsaSi, Si, saCI, sasiCI, CI a ciSa dle ČSN EN ISO 14688. Konzistence těchto zemin a jejich výplně je stanovena jako měkká až tuhá, tuhá, tuhá až pevná a pevná.

Svrchní pokryvná vrstva je tvořena v místě IG průzkumu vrstvou navážky do hloubky 1,4 m pod stávajícím terénem. Jedná se pravděpodobně o násyp tělesa komunikace. Mocnost této vrstvy může být v rámci posuzované plochy pravděpodobně proměnlivá.

2.6 Celkový dopad stavby a jejího provozu na dotčené území a navrhovaná opatření

Stavba je esteticky začleněna do okolí tak, aby byl v minimální míře narušen ráz okolní krajiny. Stavbou dojde k dočasným i trvalým záborům pozemků. Zábory jsou řešeny v příloze „F1. Záborový elaborát“.

V rámci akce dojde ke kácení zeleně i případné náhradní výsadbě.

Stavba mírně omezí, ale umožní přístup na všechny pozemky stavbou dotčené.

2.7 Analýza současného stavebního uspořádání

Současné řešení daného úseku je nevyhovující. Zásadním špatným předpokladem je nevhodné vedení v km 0,640. Dochází zde ke kombinaci směrového a vydutého výškového oblouku o malých poloměrech ($R_{\text{směr}}=150$ m a $R_{\text{výšk}}=2000$ m) společně s příčným sklonem 3%. Tento oblouk bude mírně odsunut dovnitř a niveleta bude prohloubena, dojde k zásadnímu zvětšení poloměrů ($R_{\text{směr}}=200$ m a $R_{\text{výšk}}=4160$ m) a příčný sklon bude zvětšen na největší přípustnou hodnotu 6%. Tímto postupem dojde k výraznému zlepšení situace, které umožní odstranit rychlostí omezení značkou B20a (70 km/h). Výhledově by bylo vhodné odstranit strom na levé straně komunikace v km 0,620. Po odstranění bude možno v celém oblouku vyměnit vodorovné dopravní značení uprostřed komunikace V3 za V2b.

Dalším problematickým místem je na ZÚ vjezd do Kyjova. Množství stromů společně s vydutým výškovým obloukem vytváří nepřehledné řešení. Současné rychlostí omezení značkou B20a (70 km/h) bude ponecháno. Výhledově by bylo vhodné zvětšit poloměr popisovaného oblouku, případně alespoň provést vykácení stromů, které nejvíce zasahují do průjezdného průřezu.

Současný nevyhovující most, který má navíc pouze zábradlí bude nahrazen mostem o výrazně větším rozpětím, doplněný svodidlem, respektive zábradelním svodidlem. Oba stávající propustky jsou provedeny z kolmými čely. Konstrukce budou nahrazeny propustky s šikmými čely. Nový most a propustky výrazně přispějí ke zvýšení bezpečnosti.

3. PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

3.1 Přehled výchozích požadavků pro objekt pro vypracování DSP/PDPS

- Zabezpečení částečného provozu na stavbě
- Zabezpečení ostatní dopravy po objízdě trase

3.2 Výčet podkladů a průzkumů použitých k vypracování DSP/PDPS

- Smlouva o dílo na předmětnou akci č. S - P2/001/27
- Inženýrsko-geologický průzkum provedla firma BALUN geo, s.r.o.

- Polohopisné a výškové zaměření prostoru stavby včetně zakreslení hranic pozemků v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Balt p.v. provedla firma GEODIS BRNO, spol. s.r.o.
- Mostní list a poslední hlavní prohlídka mostu ev.č. 422-019
- Informace GIS a podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí (CETIN, a.s.; Itself, s.r.o.)
- Podmínky správce Sobůlského potoka (Povodí Moravy, s.p.)
- Jednotlivé výrobní výbory (VV1 ze dne 22.3.2017 a VV2 ze dne 31.8.2016)

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

Žádné podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů se na jednáních ani ve vyjádřeních neobjevily. Veškerá písemná vyjádření jsou obsahem přílohy „F.2 Záznamy a vyjádření“.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba bude členěna na tyto stavební objekty:

SO 001 - Demolice mostu ev.č. 422-019
SO 101 - Silnice II/422
SO 121 - Napojení účelových komunikací
SO 141 - Hospodářské sjezdy
SO 181 - DIO
SO 191 - Zesílení silnice III/43116 pro objízdnou trasu
SO 192 - Úprava účelové komunikace pro objízdnou trasu
SO 201 - Most ev.č. 422-019

Součástí stavby nejsou žádné provozní soubory.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

Stavební realizace bude provedena dle POV bez věcné a časové vazby na jinou akci v těchto předpokládaných termínech:

Stavební povolení	:	01/2018
Přípravy na stavbu – 0. Etapa	:	03/2018
Zahájení stavby, RDS	:	04/2018
Převedení provozu	:	10/2018
Ukončení stavby	:	11/2018

Stavba bude rozdělena celkově na tři etapy (0. etapa předcházející stavbě a pak dvě etapy samotné stavby). Rozsah jednotlivých etap je zřejmý z přílohy „E. Zásady organizace výstavby“. V průběhu stavby bude omezen průjezd stavbou - provoz bude sloužit pouze dopravní obsluze pozemků v prostoru stavby a vozidel IDSJMK a IZS, ostatní vozidla budou používat objízdnou trasu. Přístup na všechny okolní pozemky bude omezeně zajištěn po celou dobu budování stavby.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

- Komunikace II/422 (SO 101), most ev.č. 422-019 (SO 201)
SÚS JmK, p.o. kraje se sídlem Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno
- Sobůlský potok
Povodí Moravy st.p., Dřevařská 11, 602 00 Brno
- Sjezdy s pozemní komunikací (SO 121 a SO 141)
Vlastníci připojovaných pozemků

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVEB

Rekonstrukce proběhne za částečného uzavření provozu na komunikaci. Provoz bude sloužit pouze dopravní obsluze pozemků v prostoru stavby a vozidel IDSJMK a IZS, ostatní vozidla budou používat objízdnou trasu Proto budou jednotlivé části objektů předávány do částečného případně úplného užívání. Podrobně viz příloha „E. Zásady organizace výstavby“.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1 Souhrnný technický popis

Předmětem akce je rekonstrukce silnice II/422 mezi městem Kyjov a obcí Svatobořice-Mistřín. Začátek úpravy v km 22,958 00, konec úpravy je v km 24,089 30, délka úpravy komunikace je 1,131 30 km. Šířkové uspořádání komunikace je kategorie S 7,5. Součástí stavby je i výstavba 3 sjezdů na obslužné komunikace respektive okolní pozemek. Bude provedena demolice mostu ev.č. 422-019, nový most bude situován na stejném místě s významně větším rozpětím 12,526 m. Bude se jednat o železobetonový rám s náběhy. Oba stávající propustky budou demolovány a nově vystavěny. Během stavby bude zachován částečný provoz na stávající komunikaci. Dojde k jistým omezením provozu, jež jsou patrné z objektu „SO 181 - Dopravně inženýrská opatření“. Součástí stavby je i kácení zeleně.

8.2 Technický popis jednotlivých objektů

8.2.1 Pozemní komunikace

SO 101 - Komunikace II/422 - Začátek úpravy je v km 22,958 00, konec úpravy je v km 24,089 30, délka úpravy komunikace je 1,131 30 km. Šířkové uspořádání komunikace je kategorie S 7,5. Směrovému řešení dominují dva levostranné oblouky, první je o poloměru R=200 m doplněný přechodnicemi, druhý je složen pouze z přechodnic. Motiv doplňují 3 oblouky velkého poloměru, které nevyžadují změnu příčného sklonu ani přechodnice.

Použité směrové řešení omezuje návrhovou rychlost na $v=70$ km/h, mimo směrového oblouku o R=200 m, kde návrhová rychlost lokálně klesá na $v=60$ km/h, vše posouzené dle ČSN 73 6101. Výškové vyduté (min R=1400 m) a výškové vypuklé (min R=2850 m) plně vyhovují dle ČSN 73 6101 návrhové rychlosti $v=70$ km/h, hodnoty minimálních poloměru jsou vypočítány dle přílohy H/G pro příslušné délky rozhledu. Směrové i výškové řešení je navrženo, tak aby bylo co nejvelkorysejší, nicméně dosah pozemků okolo komunikace a profil terénu v okolí komunikace za mostem neumožňuje komfortnější řešení

SO 121 - Napojení účelových komunikací - Objekt se skládá ze dvou samostatných napojení na obslužné komunikace. Jedno je v km 0,432 89 vpravo a druhé v km 1,063 26 vpravo. Délka obou napojení je poměrně krátká (28 m / 12 m). Směrové a výškové řešení vyhovuje rychlosti $v=30$ km/h / $v=20$ km/h. příčné uspořádání je P 7,0/30 / P 5,0/20.

SO 141 - Hospodářské sjezdy – Objekt se skládá z jednoho sjezdu na pole. Sjezd je v km 0,319 20. Délka napojení je 12m. Směrové a výškové řešení vyhovuje rychlosti $v=20$ km/h. příčné uspořádání je P 5,0/20.

SO 181 - Dopravně inženýrská opatření - Vzhledem k nutnosti zachování částečné průjezdnosti během stavby (zachování provozu IDSJMK) je třeba zřídit taková dopravní opatření, která zaručí průjezdnost komunikace. Tato dopravní opatření jsou patrná z výkresové části toho objektu a rozdělují výstavbu na etapy. Dopravní omezení je navrženo jako kombinace vedení dopravy po stávající komunikaci a objízdné trasy. V průběhu stavby bude omezen průjezd stavbou - provoz bude pouze pro vozidla s povolením stavby a vozidla IDSJMK a IZS. Provoz bude veden v jednom jízdním pruhu po pravé/levé straně komunikace, na druhé půli bude nutno zřídit výhybny po maximálně vzdálenosti 200 m, respektive na dohlednou vzdálenost.

Objíždka pro ostatní vozidla bude vedena po komunikacích II/432 (úsek Kyjov - Milotice), III/43116 (úsek Milotice - křižovatka se silnicí II/431) a II/431 (křižovatka se silnicí III/43116 - Svatobořice-Mistřín

SO 191 Zesílení silnice III/43116 pro objízdnou trasu - Objízdná trasa pro vozidla mimo vozidel IDSJMK a IZS povede také po výše uvedené silnici. Na části trasy byla nedávno provedena obnova povrchu. S ohledem na zvýšený provoz bude nutno přistoupit k zesílení povrchu mezi km 1,201-3,086, který je v dezolátním stavu a zvýšený provoz by vedl k vážným defektům, které by nepříznivě ovlivnily již tak omezený provoz na objízdné trase. Povrch bude zesílen celkově o 90 mm asfaltovými vrstvami včetně krajnice.

SO 192 Úprava účelové komunikace pro objízdnou trasu - Pro zajištění dopravy během stavby bude využito účelové komunikace mezi silnicemi II/422 a I/54. Komunikace je na mnoha místech lokálně porušena výmoly a hlubokými kavernami. Proto je nutné v předstihu přistoupit k úpravě povrchu. Dále bude nutno s ohledem na malou šířku komunikace přidat na dobu stavby 3 výhybny pro vyhýbání vozidel.

8.2.2 Propustky

SO 101 - Komunikace II/422 - propustek v km 0,43 - jde o náhradu stávajícího propustku (stávající propustek v km 0,446 58 bude nově v km 0,437 82 pod násypem komunikace II/422. Propustek je šikmý (86°) s šikmými monolitickými čely. Propustek je z prefabrikovaných železobetonových trub DN 800. Délka propustku je 17,242 m, podélný sklon je 2,00%. Likvidace stávajícího propustku i výstavba nového propustku bude probíhat po polovinách.

SO 101 - Komunikace II/422 - propustek v km 0,73 jde o náhradu stávajícího propustku pod násypem komunikace II/422. Přesné staničení propustku je v km 0,732 53. Propustek je kolmý s šikmými monolitickými čely. Propustek je z prefabrikovaných železobetonových trub DN 600. Délka propustku je 10,195 m, podélný sklon je 2,00%. S ohledem na nízkou výšku

nadloží bude provedeno obetonování trub, které bude mít v příčném směru tvar dvojitého klínu, tak aby byla zaručena postupná změna tuhosti. Likvidace stávajícího propustku i výstavba nového propustku bude probíhat po polovinách.

8.2.3 Mostní objekty

SO 201 - Most ev. č. 422-019 - Nový most je jednopolový o rozpětí 12,526 m. Most je situován v místě současného mostu. Most je šikmý (38,6°), tvořený jednopolovým, železobetonovým, přímo pojížděným otevřeným rámem. Stěny mají konstantní tloušťku, deska je v podélném směru náběhovaná. Uspořádání mostu respektuje trasu překračovaného potoka.

Nosná konstrukce je navržena jako monolitická. Stěny jsou do základu vetknuté. Základová konstrukce je tvořena základovým pasem spojeným s pilotami. Přechodový prvek mezi konstrukcí mostu a násypem převáděné komunikace tvoří přechodový klín uložený na lepenku na konzolách na rubové straně opěr.

Šířkové uspořádání na mostě odpovídá návrhové kategorii S 7,5/90 (7,5 m mezi svodidly) Základní příčný střešovitý sklon je 2,5%. Na mostu nejsou zřízeny chodníky.

8.2.4 Odvodnění pozemní komunikace

Srážková voda je díky příčnému sklonu vozovky svedena z obou jízdních pásů na okraj vozovky, odkud voda steče dolů z násypového tělesa do přílehlých příkopů/rigolů respektive do trativodu. S ohledem na co nejmenší zábor je v maximální míře využit stávajících nezpevněných příkopů, který je v místech nízké hloubky doplněn trativodem pro odvodnění pláň.

Od začátku úseku až po km 0,300 je komunikace v mírném zářezu. Odvodnění je provedeno pomocí oboustranného rigolu, který je vyveden v následujícím úseku do okolního terénu. V následujícím úsek mezi km 0,300-0,440 se komunikace zvedá do násypu a přechází přes most. Voda je svedena po svazích násypu na okolní terén. V dalším úseku se komunikace opět vrací do mírného zářezu, odvodnění je provedeno v maximální míře do stávajících příkopů doplněné trativody, které jsou vyústěny do příkopu v km 0,500 a dále do Sobůlského potoka v místě mostu, respektive jsou vyvedeny na okolní terén v místě propustku.

8.2.5 Vybavení pozemní komunikace

Svodidlo (zábradelní svodidlo) je navrženo v místě mostu (km 0,375-0,454) komunikace II/422. To je vykázáno v objektech mostů. Směrové sloupky (i červené/modré barvy na oddělení sjezdů/okolí mostů) jsou navrženy na celou délku trasy. Dále je navrženo vodorovné i svislé dopravní značení.

8.2.6 Objekty ostatních skupin objektů

SO 001 - Demolice mostu ev.č. 422-019 - Po převedení provozu na objízdné trasy dojde k demolici mostu stávajícího. První budou demontována zábradlí, pak budou demolovány obě římsy, následně se odstraní celá vrchní a spodní stavba. Vybourané části stavby budou odvezeny. Na stejném místě bude vystavěn nový most, úpravy okolo mostu jsou součástí výstavby mostní konstrukce (SO 201).

9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY, PAMÁTKOVÉ REZERVACE, PAMÁTKOVÉ ZÓNY

9.1 Dotčená ochranná pásma inženýrských sítí

Telekomunikace podzemní telekomunikační vedení

1,5 m - po stranách krajního vedení

Po obou stranách jsou po celé trase položeny v souběhu s komunikací II/422 optické kabely, v jednom místě kříží komunikaci, (km 0,470).

Nadzemní vedení NN/VN

1,0 m / 7,0 m- po stranách krajního vedení

Ochranné pásmo by nemělo být dotčeno

Podzemní plynovod VTL

Bezpečnostní pásmo 20/10 m – po stranách plynovodu – DN 200/DN 100

Ochranné pásmo 4 m – po stranách plynovodu

Bezpečnostní pásmo je těsně dotčeno na několika místech stavby, ochranné pásmo není dotčeno.

9.2 Ochranná pásma silnic

Ochranná pásma silnic, dálnic a místních komunikací jsou popsána zákonem č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 30, platí pro dálnice, silnice a místní komunikace; mimo souvislé zastavění obcí. Rozumí se tím prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy nebo přilehlého jízdního pásu - pro silnice II. a III. třídy.

9.3 Ostatní ochranná pásma

Ostatní ochranná pásma - rekonstruovaná silnice neprochází ani se nedotýká žádného zvláště chráněného území ani objektu, žádné kulturní památky ani památkové rezervace či zóny. Území není součástí evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

V zájmovém území jsou významné krajinné prvky (dále jen VKP) vodní tok Sobůlský potok.

10. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

V rámci příprav dokumentace DSP byl proveden IG průzkum (viz příloha F.3 IG průzkum). V lokalitě byly zastiženy geologické poměry viz kap. 2.5. Závěrem tohoto průzkumu je konstatování, že dle ČSN 73 1001 jde o základové poměry složité.

Byl proveden také Hydrotechnický posudek (viz příloha F.5 Hydrotechnický posudek) který určil výšku Q_{100} u Sobůlského potoka. Tato výška má přímý vliv na rozměry mostního otvoru objektu SO 201.

Dále bylo provedeno zaměření prostoru stavby (viz příloha F.6 Zaměření stavby). Na základě zaměření byla navržena celá stavba.

Pro vhodný návrh rekonstrukce komunikace byla provedena diagnostika vozovky (viz příloha F.7 Diagnostika vozovky).

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1 Bourací práce

Stávající konstrukce mostu ev. č. 422-019 bude kompletně zdemolována (SO 001). Dále budou zlikvidovány 2 propustky pod komunikací (km 0,447 a 0,733; SO 101). Most i propustky budou nahrazeny novými konstrukcemi.

11.2 Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Vlivem rekonstrukce dojde ke kácení 8 ks vzrostlých stromů. Kácení bude provedeno v době vegetačního klidu od října do března. V rámci povolení stavby respektive povolení kácení bude definována případná náhradní výsadba

11.3 Rozsah zemních prací

Zemní práce spočívají zejména v úpravách stávajícího komunikace tělesa, výkopy trativodů, vytvoření vrstev v místě posunu oblouku mezi km 1,030-1,090 a vytvoření nového násypového tělesa mezi km 0,320-0,540.

Další podstatnou částí zemních prací budou výkopy a zásypy v souvislosti s provedením spodní stavby mostního objektu SO 201, který je založen na vrtaných pilotách.

Provádění zemních prací musí odpovídat požadavkům stanoveným v ČSN 73 6133 - Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a míře zhutnění zemin v tělese komunikace.

11.4 Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

V rámci stavby dojde k vyjmutí některých částí pozemků ze ZPF. Podrobně viz příloha „F1. Záborový elaborát“.

11.5 Změna využití půdy

Viz předchozí odstavec a příloha „F1. Záborový elaborát“.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Jako zdroj energie bude dodavatel stavby využívat vlastní mobilní prostředek. Zdroje vody a energií si zajistí zhotovitel stavby. Místo napojení na elektrickou síť si zajistí zhotovitel nebo bude zajištěna vlastní mobilní elektrocentrálou. Beton bude dovážěn z betonárky.

Nakládání s odpady je řešeno v příloze „E - Zásady organizace výstavby“.

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

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy a podmínky uvedené ve stavebním povolení a v závazném posudku hygienika.

Při provádění stavby dojde ke zhoršení životního prostředí zejména hlukem a prachem. Je třeba dbát na to, aby nedošlo k dalšímu zhoršení životního prostředí např. únikem ropných produktů. Při realizaci je nutné, aby dodavatel využíval veškerá zařízení jen pro ty účely, pro které jsou navržena, a dodržoval zásady určené v této dokumentaci. **Součástí dokumentace je rovněž plán BOZP, zařazený jako příloha „F.4 Plán BOZP“.** Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a respektovat zejména:

- a) Ochranu proti hluku a vibracím. Dodavatel stavebních prací je povinen používat především stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu a jejich hlučnost nesmí překračovat hodnoty stanovené v technickém osvědčení.
- b) Ochranu proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem. Dodavatel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím vyhlášce č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- c) Ochranu proti znečištění komunikací a nadměrné prašnosti. Vozidla vyjíždějící ze staveniště musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejné silniční sítě. Případné znečišťování musí být pravidelně odstraňováno.
- d) Ochranu proti znečištění povrchových i podzemních vod. Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění povrchových vod odtékajících do kanalizace.
- e) Ochrana stávající zeleně.

Dodavatel stavby bude dodržovat „Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“. Dodavatel stavby bude postupovat při provádění stavby dle uvedených směrnic a norem. Autorský dozor (dále AD) bude zajišťován objednatelem na základě smlouvy s AD. Případné nejasnosti budou řešeny za přítomnosti AD.

V případě jakýchkoli nejasností, které se vyskytnou během provádění stavby, se bude dodavatel bezodkladně obracet v rámci autorského dozoru na projektanta.

Nakládání s odpady je řešeno v příloze „E - Zásady organizace výstavby“.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

14.1 Zásady zajištění požární bezpečnosti

Vzhledem k tomu, že se jedná o silniční stavbu a vzhledem k použitým stavebním materiálům (zemina, kamenivo, beton, asphalt, ...) nevyžaduje stavba sama o sobě z hlediska požární ochrany žádná zvláštní požárně bezpečnostní opatření dle vyhlášky MV o stanovení podmínek bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru č. 246/2001 Sb., § 41.

Navržený most a komunikace splňují požadavky pro pojezd požárními vozidly. Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území, pro zásah požárních vozidel nebude stavba překážkou a stávající koncepce požární bezpečnosti nebude narušena.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

15.1 Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby

Jedná se o silnici II. třídy v extravilánu, na předmětném úseku se nenachází žádné prvky, které by bylo nutné uzpůsobovat návrhu potřebám osob s omezenou schopností a pohybu. V ostatních ohledech stavba splňuje standartní podmínky.

Brno, Červen 2017

Ing. Miroslav Loučka

