

OBJEDNATEL:

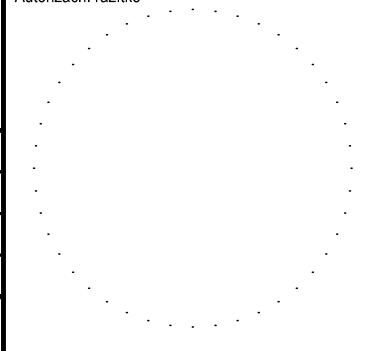


Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám.449/3, 602 00 Brno



Linio Plan, s.r.o.
Sochorova 23, 616 00 Brno

Autorizační razítko



Kraj : JIHOMORAVSKÝ

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

Název stavby :

III/49918 KŘÍŽOVATKA S I/71 - KUŽELOV

Stavební objekt

Formát

Datum

BŘEZEN 2018

Název dokumentu

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Číslo střediska

AT. S2

Měřítko

Č. zakázky :

L-17-104-000

Č. objektu :

Stupeň:

DSP

Členění :

A

Č. výkresu :

Č. paré :

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro DSP na akci

III/49918 křižovatka s I/71 - Kuželov

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.....	3
2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí	4
2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití	4
2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí. 5	
2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	5
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	5
4. ČLENĚNÍ STAVBY	5
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	6
5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb.....	6
5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	6
5.3 Zajištění přístupu na stavbu.....	7
5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	7
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	7
7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	8
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS.....	8
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ.....	9
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	10
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	11
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	11
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	12
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	12
15. DALŠÍ POŽADAVKY	13

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1	Název stavby	III/49918 křižovatka s I/71 - Kuželov, DSP
1.2	Katastrální území	Kuželov (678058), Javorník nad Veličkou (657905)
1.3	Okres	Hodonín
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. Jiří Hrnčíř, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovává souvislou rekonstrukci daného úseku silnice III/49918. Investorem připravované stavby je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje. Projektová dokumentace pro stavební povolení zpracovává rekonstrukci silnice III/49918 v úseku od křižovatky se silnicí I/71 po začátek obce Kuželov. Úsek rekonstrukce silnice je dán provozním staničením km 0,000 – 2,953 celkové délce 2,953 12 km. Silnice III/49918 vede v oblasti rekonstrukce obecně ve směru jihovýchod - severozápad.

Silnice III/49918 je součástí silničního tahu lokálního významu Jmk a slouží pro propojení jednotlivých obcí a jejich komunikačního napojení na silnice vyššího významu. Silnice III/49918 propojuje několik obcí – Tasov, Hrubou Vrbku a Kuželov s napojením na silnici I/71. Silnice leží na území okresu Hodonín.

Silnice III/49918 je z hlediska významu a zařazení komunikace zařazena do silniční sítě jako silnice III. třídy. Z hlediska dopravní zátěže – na předmětném úseku není sčítací úsek a dopravní zatížení bylo provedeno odborným odhadem – V.třída (do 100 TNV_k voz./24hod), úroveň porušení D1.

Stávající šířkové uspořádání je víceméně ucelené v celé délce trasy. Šířka zpevnění dosahuje hodnoty 5,0m. Z hlediska šířkových poměrů komunikace, směrového či výškového vedení jsou ve stávající trase silnice III/49918 nemalé závady. Jejich úprava by vyžadovala změny, které by vyvolaly zásah do cizích pozemků, což je vzhledem k zadání projektové

dokumentace nepřipustné. Z tohoto důvodu není žádný zásah do směrového a výškového vedení trasy navržen. Vozovka je lemována nepevnými krajnicemi proměnné šířky a souběžnými příkopy povrchového odvodnění. Na rekonstruovaném úseku silnice III/49918 se nenachází křižovatky, pouze sjezdy na polní nebo účelové komunikace. V trase rekonstrukce se nachází přílehlá zpevněná plocha u mlýna. Odvodnění silnice je realizováno pomocí podélného a příčného spádu komunikace. Voda je svedena do souběžných otevřených příkopů.

Stávající povrch vozovky je v rozsáhlých úsecích porušen konstrukčními poruchami, jako jsou síťové trhliny a plošné deformace (zejména podél okrajů) s četným výskytem vysprávek tryskovou metodou tvořící nepravidelné hrboly, v části pak mozaikové trhliny s vysprávkami. Do dokumentace byly zapracovány návrhy rekonstrukce krytu dle posouzení stavu investora a zjištění poruch z výsledků průzkumu stávajícího stavu komunikace. Návrhová tloušťka zesílení je 100 mm. Z konstrukčního hlediska se jedná o netuhou vozovku s krytem z nátěru na penetračním makadamu nebo kaleném štěrku či obalovaném kamenivu případně štěrkodrti a částečně pak kryt z hutněných AB vrstev.

Technickým řešením je rekonstrukce současného stavu stávající komunikace s vyloučením zásahu do okolních pozemků a krajiny. Směrové a ani výškové vedení trasy SO 101 nebude rekonstrukcí povrchů silnice III/49918 dotčeno. Dojde pouze k nadvýšení nivelety o 100 mm a úpravě příčného klopení vozovky. Výškové vedení trasy co nejvíce vystihuje stávající stav nově navržené osy, bude pouze jednotně navýšeno o jednotnou výšku 0,10 m. Tato výška nadvýšení bude v průběhu nivelety mírně proměnná v souvislosti s vyrovnaním současných nerovností a poklesů. Při rekonstrukci povrchů komunikace nedojde k úpravě šířkového uspořádání. Výchozí šířkou šířkového uspořádání v extravilánu bude stávající zpevnění vozovky 5,00 m. Návrh předpokládá v celé délce objektu jednotnou rekonstrukci stávající vozovky metodou recyklace za studena na místě s novou obrusnou a ložnou vrstvou z AB (nadvýšení nivelety o 0,10 m). Napojení v začátku a konci úseku bude provedeno plynulým napojením.

Cílem rekonstrukce bude:

- zlepšení parametrů krytu vozovky resp. konstrukce vozovky v celkové délce 2,953 km
- reprofilace stáv. souběžných příkopů povrchového odvodnění a obnova jeho funkce
- výšková rekonstrukce napojení sjezdů na komunikaci v nejnútnejší míře v celém úseku stavby
- rekonstrukce stávajících propustků

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

2.2 Předpokládaný průběh stavby

Stavbu lze realizovat v jednom časovém období. Je doporučeno stavbu realizovat v dílčích etapách tvořenými ucelenými úseky – navrženy jsou dvě etapy realizace v závislosti

na zajištění provizorní dopravní obslužnosti Expozice hornáckého bydlení (větrný mlýn Kuželov).

Při současných dostupných informacích lze uvažovat s následujícími časovými termíny:

Odevzdání PD – DSP 03/2018

Vydání stavebního povolení 07/2018 (odhad)

Doba realizace 6 měsíců (předpoklad v roce 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 odkloněním dopravy na objízdné trasy. Tranzitní doprava je zde minimální a bude odkloněna. Provádět práce za uzavřeného provozu je nutné vzhledem k šířkovým možnostem stávající komunikace.

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

Projektová dokumentace řeší pouze plánovanou obnovu krytu, předchozí stupeň projektové dokumentace nebyl zpracován. Stavba má charakter rekonstrukce současné komunikace bez dopadů na územně plánovací dokumentace.

2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavba řeší rekonstrukci silnice III/49918 v úseku od křižovatky se silnicí I/71 po začátek obce Kuželov. Zájmové území lze z hlediska geografického charakterizovat jako pahorkovitě. Oblast rekonstruované komunikace se nachází v území nadmořské výšky mezi 350 a 400 m.n.m., ve výškovém systému Bpv.

Z hlediska směrového a výškového vedení nedojde ve stávající trase silnice III/49918 ke změnám a není to ani vzhledem k zadání projektové dokumentace přípustné. Z tohoto důvodu není žádný zásah do směrového vedení trasy navržen, u výškového vedení trasy je navrženo nadvýšení o danou hodnotu s mírnou úpravou drobných nerovností stávající nivelety. Staveniště je prostorově omezeno stávající polohou vozovky komunikace a souběžnými příkopy podélného odvodnění na obou stranách vozovky a částečně přilehlých ploch.

Stavba je umístěna pouze na třech pozemcích, dva z nich s využitím jako silnice, třetí s využitím koryto vodního toku (propustek). Pozemky jsou ve vlastnictví Jihomoravského kraje - SÚS JMK a České Republiky – Lesy ČR.

Seznam pozemků, na kterých se nachází stavba:

p.č. 5110 k.ú. Kuželov, silnice, ostatní plocha, 36522 m²

p.č. 6915 k.ú. Javorník nad Veličkou, koryto vodního toku, vodní plocha, 2061 m²

p.č. 6919 k.ú. Javorník nad Veličkou, silnice, ostatní plocha, 5452 m²

Způsob a technologie rekonstrukce komunikace nevyžaduje nutnost přeložek či rekonstrukci žádných stávajících inženýrských sítí. V rozsahu předmětného objektu zůstanou dotčené stávající IG sítě bez úpravy včetně místa křížení.

Dotčené inženýrské sítě budou vytyčeny a po dobu stavby zajištěna jejich ochrana. Zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu se vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nevyskytuje.

Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území nemění.

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

Technickým řešením jsou stavební rekonstrukce stávající silnice III/49918 mimo zástavbu v původní poloze bez negativních účinků na životní prostředí. Stavba bude mít příznivý vliv na životní prostředí, neboť přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Zvýšení plynulosti dopravy, položení nového krytu vozovky 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 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 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 krytu povrchu vozovky stávající komunikace ve stávající trase a mírně upravené niveletě bez změny směrového a významnější změny výškového vedení trasy. V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při odstranění povrchu.

Silnice III/49918 je v rekonstruovaném úseku vedena mimo zástavbu a je na ni napojeno několik účelových komunikací (např. polní cesty) a řada sjezdů k okolním nemovitostem či areálům. Dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě se nepředpokládá. Realizace stavby bude probíhat za úplného vyloučení dopravy při odkloněné tranzitní i místní dopravy, což způsobí zvýšení silniční zátěže v okolních obcích, kterými povedou objízdné trasy.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

1. Rekognoskace zájmového území – prosinec 2017
2. Fotodokumentace celé trasy stavby
3. Vyjádření o existenci správců jednotlivých inženýrských sítí

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Rekonstrukce jsou zahrnuty v jednom hlavním objektu: SO 101 Silnice III/49918.

Seznam objektů stavby dle investora:SÚS JMK:

SO 101 Silnice III/49918

SO 901 Dopravní opatření

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb**

V trase rekonstrukce vozovky silnice III/49918 se nepřipravují žádné investiční akce, které by nějakým způsobem ovlivnily realizaci předmětné stavby. V nejbližším okolí je realizovaná rekonstrukce vozovek silnic III/49918, III/49912 a III/49919 v kompletním průtahu obce Hrubá Vrbka. Stavby je nutné koordinovat. Obec Hrubá Vrbka pak připravuje investiční akci na rekonstrukci stávajících komunikací pro pěší (chodníků) v rozsahu předmětné stavby (předpoklad je v nepříliš vzdáleném časovém období), tato akce však nijak neovlivní předmětnou akci, spíše se jí přizpůsobí.

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

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizaci rekonstrukce silnice III/49918 bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byl zajištěn alespoň provizorní přístup k jednotlivým nemovitostem, především k těm, které mají přístup pouze z rekonstruované silnice III. třídy.

S ohledem na rozsah stavby a především stávající šířkové uspořádání komunikací se bude stavba provádět za úplného vyloučení dopravy s převedením na objízdné trasy. Stavba bude realizována v dílčích etapách tvořenými ucelenými úseky – navrženy jsou dvě etapy realizace v závislosti na zajištění provizorní dopravní obslužnosti Expozice hornáckého bydlení (větrný mlýn Kuželov).

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce stavby úseku a provedena příprava území. Jako první se v dané etapě provede realizace objektů propustků. Po jejich dokončení se provede odstranění bezpečnostních zařízení a ostatní přípravné práce. Následovat bude rekonstrukce vozovek komunikace dle navržených technologických postupů, tj. rekonstrukce technologií recyklace za studena a novou obrusnou a ložnou vrstvou ve stávající šířce vozovky (zesílení kce vozovky o 10 cm). V souběhu s těmito pracemi lze provést nezbytné rekonstrukce sjezdů a napojení účelových komunikací. Dále vyčištění a reprofilace stávajících příkopů.

Po dokončení všech výše zmíněných prací v celé délce trasy dané etapy se zrealizuje pokládka obrusné vrstvy vozovky v celé šířce vozovky – nepočítá se s podélnou spárou. Po ukončení rekonstrukce všech ploch komunikací se odstraní přechodné dopravní značení a bude provedeno kompletní vodorovné dopravní značení. Stavba se nachází v extravilánu bez chodníků, není třeba navrhovat provizorní pěší trasy.

V objektu rekonstrukce vozovky (s technologií recyklace za studena a jejím zesílením o nové asfaltové vrstvy) bude nejprve provedeno očištění povrchu (stržení zemní krajnice). Poté bude navazovat realizace vrstvy recyklace za studena v celé šířce vozovky a následně konstrukčních vrstev vozovky komunikace až po ložnou vrstvu živice vozovky (včetně) a

vybudování s komunikací souvisejících objektů (sjezdy k nemovitostem a napojení účelových komunikací). Po zhotoviteli stavby je požadováno minimalizovat dobu staveništního a případného veřejného provozu po nově vybudované vozovce před pokládkou horní, obrusné asfaltové vrstvy.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Stavba se nachází v území extravilánu při obci Kuželov. Hlavní přístup na stavbu bude zajištěn po stávající silnici I/71 ve směru od Velké nad Veličkou nebo po stávající silnici III/49918 od Kuželova (Tasov, Lipov, Louka). Mimo výše uvedené není v celé trase stavby žádné další napojení silnice III. třídy a vyšší.

5.4 Dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy

Realizaci rekonstrukce bude nutno provádět při vyloučení veškerého veřejného provozu s vedením dopravy po objízděné trase s využitím okolních silnic I. nebo III. třídy. Úplná uzávěra je navržena především z důvodu nedostatečného šířkového uspořádání stávající vozovky silnice III/49918, která neumožňuje realizaci po polovinách vozovky se zachováním vedení místní veřejné dopravy v jednom jízdním pruhu. Dalším argumentem je nízká třída dopravního zatížení komunikace v extravilánu (V.třída - na předmětném úseku není sčítací úsek a dopravní zatížení bylo provedeno odborným odhadem) s nízkým podílem těžkých motorových vozidel a reálná možnost zřízení dostupných objízděných tras v okolí stavby. Plná uzávěra je vhodná pro použitou technologii rekonstrukce vozovky (úprava nivelety nadvýšením s použitím vrstvy recyklace za studena na místě).

Objízděná trasa pro tranzitní dopravu (trasa mezi I/71 a Tasovem přes Kuželov) bude vedena ve směru od Slovenských hranic (Myjavy) po silnici I/71 se začátkem u křižovatky s napojením silnice III/49918 (od Kuželova) do Velké nad Veličkou a dál po silnici III/49912 do obce Hrubá Vrbka a odtud po silnici III/49918 do Tasova a dál na Strážnici (platí pro oba směry – od Slovenska i od Strážnice). Tato trasa bude během stavby vyznačena provizorním dopravním značením.

Dostupnost obce pro linkovou autobusovou dopravu se navrženou dopravní uzavírkou nemění. Řešený úsek silnice III/49918 není pro linkovou autobusovou dopravu využíván. Provozovatelé jednotlivých linek autobusové dopravy musí být dostatečně v předstihu informováni o průběhu omezení dopravy.

Stavba se nachází v extravilánu bez chodníků, není třeba navrhovat provizorní pěší trasy.

Konečnou verzi pro stanovení objízděných 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 před její realizací.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Stavba má charakter rekonstrukce stávající konstrukce vozovky silnice III/49918 bez dopadu a změn stávajících vlastnických vztahů. Pozemky dotčenými rekonstrukcí silnice jsou popsány v kapitole 2.4.

Přehled budoucích vlastníků podle stavebních objektů :

SO 101 SILNICE III/49918
SO 191 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

SÚS JMK
(provizorní objekt)

7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Rekonstrukce komunikace bude probíhat v rozsahu stavby po etapách a případně i dílčích úsecích (v jednotlivé etapě) při úplném vyloučení veřejného provozu. Po skončení ucelené etapy výstavby budou objekty zprovozněny a mohou být využity pro případné objízdné trasy dalších uzavřených úseků. Ostatní drobné objekty stavby budou předávány k užívání po skončení prováděných prací a ve vzájemné časové koordinaci s rekonstrukcí bezprostředně souvisejících komunikací a ostatních objektů.

Pro veškerou dopravu budou komunikace předány do užívání jako celek bezprostředně po dokončení všech jejích částí.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci vozovky silnice III/49918 v daném rozsahu bez úpravy směrového vedení trasy, ve stávajícím šířkovém uspořádání, upraveném příčném klopení a upravené stávající niveletě s nadvýšením. Výškové řešení je navrženo nově a bude přibližně kopírovat průběh stávající nivelety s nadvýšením a s drobnými vysprávkami stávajících poklesů a křivosti. Rekonstrukce zahrnuje zachování napojení účelových komunikací a sjezdů.

Projektová dokumentace zahrnuje obecně v rozsahu silnice III/49918 souvislou rekonstrukci stávající vozovky silnice s použitím technologie recyklace za studena a se zesílením tloušťky kce (zesílení 0,10 m) s novými živými vrstvami, úpravou příčného klopení vozovky a vyrovnaním deformací nivelety. V celé délce objektu je rekonstrukce navržena s vyřešením vazeb na napojující se komunikace (rekonstrukce napojení účelových komunikací v minimálním nutném rozsahu) a s rekonstrukcí nepevněných krajnic a obnovou funkce povrchového odvodnění komunikace otevřenými příkopy s obnovením spádů - včetně vyčištění propustků převádějících příkopy pod navazujícími hospodářskými sjezdy a účelovými komunikacemi a případné zřízení nových jednoduchých propustků (hospodářských přejezdů) pod účelovými komunikacemi a sjezdy.

Princip rekonstrukce vozovky s vrstvou recyklace za studena spočívá v očištění stávajícího povrchu živé vozovky, navedení vrstvy doplňkového kameniva frakce 0/32 do úrovně budoucí vrstvy pro recyklaci dle upravené nivelety v tl. 0 – 50 mm (proměnné dle výšky nadvýšení, úpravy nivelety a příčného sklonu), rozfrézování vozovky v původní šířce stávající konstrukce a navedenou vrstvou do hloubky 180 mm, provedení recyklace za studena na místě s použitím cementu a asfaltového pojiva (na místě) v celé šířce upravené vozovky včetně rozšířené části a realizaci nových asfaltových vrstev v tl. 100mm (ložné a obrusné + postříky). Příčné klopení vozovky se změní a upraví na jednotnou hodnotu 2,5% nebo vyšší dle směrového oblouku.

V řešeném úseku se nenacházejí křižovatky. Výšková rekonstrukce napojení účelových komunikací a hospodářských sjezdů bude provedena v nejnutnější míře dané rekonstrukcí

průběžné komunikace. Rekonstrukce bude provedena kamenivem, např. ŠD 0/32 v tl. 200 mm. Stávající propustek sjezdu se zachová a pročistí.

V rámci stavby budou rekonstruovány stávající propustky. Odvodnění vozovky pravé i levé strany je řešeno odvedením vody přes nezpevněnou krajnici do stávajících souběžných příkopů, které budou vyústěny stávajícím způsobem. Příkopy jsou v současnosti částečně funkční – v rámci stavby budou pročištěny a obnoví se funkce spádu. V rámci stavby budou vyčištěny stávající propustky (hospodářské přejezdy) pod hospodářskými sjezdy či napojení účelových komunikací.

Součástí stavby je i dopravní značení (vodorovné i svislé) včetně POV (omezení dopravy během stavby, provizorní dopravní značení, apod.).

Podrobný technický popis je uveden v příslušné technické zprávě ke každému stavebnímu objektu.

Z hlediska dopravního zatížení i ve vztahu k výhledu (pro návrhové období roku 2041) vyhoví kapacitně pro předpokládané dopravní zatížení stávající dvoupruhová obousměrná komunikace.

Inženýrské sítě:

Způsob a technologie rekonstrukce komunikace nevyžaduje nutnost přeložek či rekonstrukci žádných stávajících inženýrských sítí. V rozsahu předmětného objektu zůstanou dotčené stávající IG sítě bez úpravy včetně místa křížení.

Základní průzkum inženýrských sítí v rozsahu stavby byl proveden firmou Linio Plan, s.r.o. v rámci předprojektové přípravy a zpracování mapy stávajícího stavu. Poloha inženýrských sítí byla ověřena u jednotlivých správců sítí. Je možné, že některé sítě nejsou uloženy v předepsaných (normových) hloubkách. **Před zahájením stavebních prací je proto nutno vytyčit (především v místě křížení) a viditelně označit polohu jednotlivých dotčených inženýrských sítí. Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.**

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

V rozsahu stavby byl proveden průzkum inženýrských sítí firmou Linio Plan, s.r.o. Poloha inženýrských sítí byla 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 mostů). Během stavebních prací je nutné dotčené stávající inženýrské sítě ochránit.

V rámci projektové dokumentace nebyly zpracovány žádné další průzkumy.

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

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

Stavba se nachází mimo zástavbu (extravilán) bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter rekonstrukce současného stavu a nezasahuje přímo žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parky. Zátopových území (nad Q100) se stavba nedotýká.

Stavba bude probíhat mimo památkové zóny a nemá dopad na žádné kulturní památky nebo památkově chráněné objekty. Vzhledem k charakteru plánovaných prací se nepředpokládá možnost výskytu archeologických nálezů.

Ochranné pásmo u silnice III.třídy je 15 m od osy komunikace na obě strany.

Stavba se nachází v ochranném pásmu podzemních vedení stávajících inženýrských sítí (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 předpokládaná 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) CETIN

OP kabel O2	1,5 m po stranách krajního vedení
OP kabel E.ON	1,5 m po stranách krajního vedení

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Stavba v extravilánu nepředstavuje výrazný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci stávající silnice beze změny směrového a šířkového uspořádání. V případě výškového řešení dojde pouze k nadvýšení nivelety o 10 cm.

Terénní úpravy vzhledem k celkovému rozsahu stavby budou minimální (při stavbě propustků, reprofilaci příkopů v extravilánu, atd.).

a) Odstranění staveb (demolice)

Součástí stavby jsou rekonstrukce či rekonstrukce propustků. Nevyhovující konstrukce budou rozebrány.

b) Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

V rozsahu stavby není potřeba kácení stromů.

c) Rozsah zemních prací a terénní úpravy

Jedná se o rekonstrukci vozovky stávající komunikace beze změny směrového a šířkového uspořádání. Rozsah zemních prací proto nebude velký. Terénní úpravy kolem komunikace budou vzhledem k charakteru stavby minimální (dorovnání terénu či drobné zásypy krajnice). Dojde k reprofilaci příkopů (čištění stávajících otevřených příkopů povrchového odvodnění podél komunikace s obnovením jejich funkce). Větší zemní práce budou obsaženy pouze u stavby propustků.

d) Zásah do pozemků, ozelenění a úpravy nezastavěných ploch

Stavba nepředstavuje nový zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci vozovky stávající komunikace III/49918 ve stávající poloze.

Zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu se vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nevyskytuje. K zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa nedochází.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Vzhledem k umístění stavby v blízkosti zástavby obce Kuželov se 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.

Na stavbě bude snímán humózní horizont na velmi malé ploše a proto není nutné uvažovat s plochou pro meziskládku na tento materiál. Na ohumusování nových svahů, případně terénu se využije humus sejmutý na stavbě a zbytek ornice či podornice si dodavatel zajistí na své náklady (ve spolupráci s investorem či obcí Kuželov). Na stavbě nebude nedostatek násypového materiálu pro zásypy a dosypávky.

Odpady budou vznikat v souvislosti s přípravou území (zfrézování stávajících keí vozovek, demolice propustků, atd.). Na stavbě jinde využitelné materiály (pouze zemina)

budou opětovně použity pro zpětné využití na stavbě. Sejmuté živičné vrstvy obsahující dehet budou při vybourání uloženy na meziskládku na silničním tělese (na vozovce) a kompletně zpětně zpracovány při realizaci vrstvy recyklace za studena. Odfrézovaná horní ohrusná vrstva (dehet neobsahuje) bude odvezena na meziskládku, protože má na stavbě využití. Ostatní 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 stavební povolení (DSP), jejich očekávané množství je stanoveno v soupisu prací. 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 III/49918 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 mimo zástavbu (extravilán) je ovlivněno 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 demolici stávajících objektů propustků, v odfrézování stávajícího krytu vozovek - frézování, bourání plochy betonových vozovek apod.) a provizornímu vedení dopravní obsluhy v okolí staveniště, ale bude to zvýšení krátkodobé, v jednotlivých úsecích stavby rozdílně silné. V úseku mimo zástavbu nebude mít stavba na okolí příliš velký vliv. 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.

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

vyhláškou č.398/2009 o obecných technických požadavcích na bezbariérové užívání staveb

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.

Požárně 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 III/49918.

- Zpevněné plochy komunikací se nemění a nebudou ohrožovat trasy kabelů ochrany obyvatelstva

- Rekonstrukce 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 rekonstrukcí 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 rekonstrukcí silnice či propustků k podstatným změnám oproti současnemu stavu.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

Aby nedocházelo k oslabení popř. destrukci zbývajících vrstev po odfrézování, je požadováno po zhotoviteli stavby minimalizovat dobu provozu po odfrézované vozovce.

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 obce Kuželov.

Projektová dokumentace je zpracovaná v souladu s vyhláškou č.146/2008 sb. 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, březen 2018

Ing. Jiří Hrnčír