


- SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: **JTSK**

- VÝŠKOVÝ SYSTÉM: **B. p. v.**

Investor:	 Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
-----------	---

Odpovědný projektant	Vypracoval	Kontroloval	 KAP atelier	KAP ATELIER s.r.o. Prusikova 2577/16, 155 00 Praha 5 tel.: +420 241 400 056 website: www.kapatelier.cz	
Ing. Ondřej Svoboda	Josef Gabrhel				
<div>stavba:</div> <div>II/379 Kotvrdovice - Senetářov - Podomí</div> <div>most ev. č. 379-037</div>			formát	A4	
			číslo zakázky	18103_1	
			stupeň dokumentace	DSP / PDPS	
			datum	04 / 2019	
část PD: A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA			měřítko		
<div>obsah:</div> <div>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</div>			číslo výkresu: A.	výtisk číslo:	
název dig.souboru:	datum revize:	číslo revize:			

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	- 3 -
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	- 3 -
a) Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	- 3 -
b) Předpokládaný průběh stavby	- 4 -
c) Vazby na regulační plány, ÚP a na ÚR, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek	- 4 -
d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadního využití	- 4 -
e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a ŽP	- 5 -
f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	- 5 -
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	- 5 -
a) Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby	- 5 -
b) Regulační plány, územní plán, ÚPI	- 5 -
c) Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady	- 6 -
d) Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)	- 6 -
e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum	- 6 -
f) Diagnostický průzkum konstrukcí	- 6 -
g) Hydrometeorologické a hydrologické údaje	- 6 -
h) Klimatologické údaje	- 6 -
i) Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní pam., je v p. rezervaci nebo je v p. zóně	- 7 -
4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ)	- 7 -
a) Způsob číslování a značení	- 7 -
b) Určení jednotlivých částí stavby	- 7 -
c) Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory	- 7 -
5. PODMÍNKY REALIZACE VÝSTAVBY	- 8 -
a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	- 8 -
b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	- 8 -
c) Zajištění přístupu na stavbu	- 8 -
d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	- 8 -
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	- 8 -
a) Seznam známých nebo předpokládaných subjektů, které převezmou jednotlivé objekty po jejich dokončení do vlastnictví nebo je budou spravovat	- 8 -
b) Způsob užívání jednotlivých objektů stavby	- 8 -
7. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	- 9 -
a) Možnosti postupného předávání částí stavby do užívání	- 9 -
b) Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením stavby	- 9 -
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	- 9 -
1. Souhrnný technický popis	- 9 -
2. Technický popis jednotlivých objektů	- 9 -
2.1. Příprava staveniště	- 9 -
2.2. Pozemní komunikace	- 9 -
2.3. Mostní objekty a zdi	- 10 -
2.4. Odvodnění PK	- 11 -
2.5. Elektro a sdělovací objekty	- 11 -
2.6. Tunely, podzemní stavby a galerie	- 11 -
2.7. Úprava území	- 11 -
2.8. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové stěny	- 12 -
2.9. Vybavení pozemní komunikace	- 12 -
2.10. Objekty ostatních skupin objektů	- 14 -
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	- 14 -
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	- 16 -
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	- 20 -
a) Bourací práce	- 20 -
b) Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada	- 20 -
c) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu	- 21 -
d) Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch	- 21 -

e)	Zásah do ZPF a případné rekultivace	- 21 -
f)	Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa;	- 21 -
g)	Zásah do jiných pozemků	- 21 -
h)	Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků	- 21 -
12.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	- 22 -
a)	Všechny druhy energií	- 22 -
b)	Telekomunikace	- 22 -
c)	Vodní hospodářství	- 22 -
d)	Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování	- 22 -
e)	Možnost napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)	- 22 -
f)	Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími při užívání stavby	- 22 -
13.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	- 23 -
a)	Ochrana krajiny a přírody	- 23 -
b)	Hluk	- 23 -
c)	Emise dopravy	- 23 -
d)	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje	- 23 -
e)	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby	- 23 -
f)	Nakládání s odpady	- 24 -
14.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	- 25 -
a)	Mechanická odolnost a stabilita	- 25 -
b)	Požární bezpečnost	- 25 -
c)	Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí	- 25 -
d)	Ochrana proti hluku	- 25 -
e)	Bezpečnost při užívání	- 25 -
f)	Úspora energie a ochrana tepla	- 26 -
15.	DALŠÍ POŽADAVKY	- 26 -
a)	Užitné vlastnosti stavby	- 26 -
b)	Zajištění přístupu pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.	- 26 -
c)	Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí.	- 26 -
d)	Splnění požadavků dotčených orgánů	- 26 -

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název stavby: **II/379 Kotvrdovice – Senetářov – Podomí, most ev. č. 379-037**

Místo stavby: Stávající mostní objekt ev. č. 379-037 u obce Podomí.

Katastrální území: Senetářov [747432], okres Blansko
Podomí [673196], okres Vyškov

Stupeň PD: Dokumentace pro stavební povolení + pro provedení stavby (DSP + PDPS)

Investor: **SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC JIHOMORAVSKÉHO KRAJE**
příspěvková organizace
Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00
IČ: 70932581, DIČ: CZ70932581
ID DS: k3nk8e7

Datum: duben 2019

Projektant:

Generální projektant stavby:

KAP ATELIER s.r.o.

Prusíkova 2577/16, 155 00 Praha

IČ: 27338614, DIČ: CZ27338614

ID DS: qn9e24g

Zodpovědná osoba:

Ing. Ondřej Svoboda

Benešov u Semil 7 Benešov u Semil 51206

Obor: IM00; č. autorizace: 0501087

Vypracoval:

Ing. Ondřej Svoboda, Josef Gabrhel

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

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

Předmětem řešení této PD je mostní objekt ev. č. 379-037, který se nachází u obce Podomí. Navržená rekonstrukce mostu byla součástí samostatné projektové dokumentace „II/379 Kotvrdovice – Senetářov – Podomí“. S ohledem na stavebně-technický stav mostu však byl tento stavební objekt vyčleněn samostatně a bude projednán v rámci samostatného řízení.

Samotný most se nachází na rozhraní 2 katastrálních území – Senetářov [747432], okres Blansko a Podomí [673196], okres Vyškov. Stávající most bude kompletně vybourán a bude realizován nový mostní objekt.

Vyznačení řešeného území:



b) Předpokládaný průběh stavby

Zahájení

Zahájení stavby je závislé od vydání stavebního povolení a následně výběru zhotovitele stavby.

Předpokládaný termín zahájení je nejdříve v létě roku 2019. Nejpozději však do 3Q roku 2019.

Etapizace a uvádění do provozu

Stavba bude realizována v rámci jediné etapy. Uvedena do provozu bude po dokončení všech stavebních prací.

Dokončení stavby

Projektem předpokládané dokončení stavby je max. do 4 měsíců.

Tato doba se však může měnit s ohledem na kapacitní možnosti zhotovitele. Do celkové doby realizace není započítána případná technologická přestávka během zimních měsíců.

c) Vazby na regulační plány, ÚP a na ÚR, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek

Projektová dokumentace pro stavební povolení (+ pro provedení stavby) je prvním stupněm projektové dokumentace. Na danou lokalitu není vydán regulační plán.

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci stávajícího mostního objektu, lze konstatovat, že stavba je v souladu s územním plánem obce Podomí. Most spadá do plochy DK – pozemní komunikace.

d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadního využití

Rozsah řešeného území je patrný z výkresové části, především ze situačních výkresů. Ve své podstatě je dán přechodovými oblastmi mostu. Vozovka bude opravena vždy cca 15 m před a za mostem.

Dané území je rovinaté, směrové i výškové řešení silnice II/379 je dáno stávajícím stavem. Využití je zřejmé – jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Silnice má především sběrnou funkci.

e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a ŽP

Připravovaná stavba zlepší dopravní obslužnost na trase Blansko – Vyškov. Budou odstraněny stávající poruchy, což zajistí bezpečnější užívání.

K navrženému technickému řešení bylo vydáno stanovisko Krajského úřadu JmK, že záměr svým charakterem a umístěním nevyvolá závažné ovlivnění ŽP a veřejného zdraví. Nenaplnuje tedy definici předmětu posuzování podle § 1 odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb. Není tedy nutné podrobit jej zjišťovacímu řízení podle § 7 zákona.

Stavba nemá vliv na hodnocení z hlediska šíření hluku a vibrací v řešeném území. Její realizací nedojde ke změně akustických parametrů v zájmové lokalitě. Zároveň stavba nepředstavuje zdravotní rizika.

Stavba nemá významný vliv na soustavu Natura 2000

f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Navržené řešení částečně naruší stávající vegetaci – a to ve smyslu rušení zelených ploch. Z tohoto důvodu je v projektové části řešena úprava území po dokončení stavebních prací (součást mostního objektu). V rámci této části bude provedeno dosypání ornice a osetí travním semenem.

Kácení dřevin se nepředpokládá, tudíž ani není navržena náhradní výsadba.

Vztahy na dosavadní využití území:

Dosavadní využití území nebude měněno. Stávající silniční síť bude zachována. Změna spočívá pouze v rekonstrukci mostu. Obslužnost území bude zachována.

Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území:

Projektantovi nejsou v tuto chvíli známi žádné plánované stavby v zájmovém území.

Změny staveb dokončených navrhovanou stavbou:

Netýká se. V rámci navržených stavebních úprav není uvažováno se změnou dokončených staveb.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace:

a) Dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby

Projektová dokumentace pro stavební povolení (+ pro provedení stavby) je prvním stupněm PD. Navržena je pouze rekonstrukce stávajícího mostu. Žádné stavby nebyly nově umisťovány, jedná se o stávající dopravní infrastrukturu.

b) Regulační plány, územní plán, ÚPI

Na dotčené území není vydán regulační plán. V obci Podomí je schválen územní plán z 25. 2. 2010, s účinností 16. 4. 2010 V Senetářově je pak schválen územní plán ze dne 31. 5. 2006 se změnou Se1 s účinností od 8. 12. 2009. Stavba je v souladu s výše uvedenými podmínkami územního plánování.

Územně plánovací informace nebyla řešena.

c) Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

- Digitální verze rozpracované původní projektové dokumentace, vypracoval DOSTING s.r.o. v únoru roku 2014. Pozn.: Tento podklad poskytl investor v rámci výběrového řízení na zpracování nové projektové dokumentace. Podklady slouží jako orientační.
- Digitální katastrální mapa (zdroj <http://services.cuzk.cz/dgn/ku/>),
- základní mapa (zdroj mapy.cz),
- geodetické zaměření (výškopis + polohopis), vypracoval ZK – BRNO s.r.o. v roce 2013.
 - o Pozn.: Geodetické zaměření poskytl investor v rámci výběrového řízení. V obdrženém podkladu nebyly identifikovány žádné významné chyby, ale přesnost zaměření nebyla dle požadavku investora ověřována.
- příslušné právní předpisy – zejména ČSN, TP, TKP, OTSKP atd. v aktuálním znění.

d) Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Údaje k intenzitě dopravy byly získány z celostátního sčítání dopravy z roku 2016.

Dopravní průzkum nebyl proveden, pro tuto stavbu není potřeba.

Na stavbu byl vypracován investiční záměr v roce 2013 společností DOSTING s.r.o. Závěry investičního záměru byly modifikovány dle aktuální obdržené diagnostiky vozovky.

e) Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Inženýrsko-geologický průzkum – obdržen jako podklad od investora; zpracovatel GEOSTAR s.r.o. v prosinci 2013. Jedná se o podklad pro založení mostu ev. č. 379-037.

Akustická studie – obdržena jako podklad pro investora; zpracovatel AKUSTING s.r.o. v únoru 2014.

Hydrogeologický průzkum nebyl proveden.

Základní korozní průzkum nebyl proveden.

f) Diagnostický průzkum konstrukcí

Diagnostika vozovky – objednatel KAP ATELIER s.r.o.; zpracovala firma PavEx Consulting s.r.o. v dubnu roku 2018.

Diagnostika vozovky – obdržena jako podklad od investora; zpracovala firma IMOS BRNO a.s. v červnu roku 2013.

g) Hydrometeorologické a hydrologické údaje

Hodnota i_n – čili intenzita 15 minutového deště je v této lokalitě 148 l/s*ha.

h) Klimatologické údaje

Stavba se nachází ve výšce cca 523 m n.m.

Charakteristický index mrazu $I_m = 701$ °C pro střední dobu návrhu 10 roků.

Stavba se nachází ještě v extravilánu před obcí Podomí. Mlha a přízemní mrazíky se vyskytují pouze v daná roční období a to v takové intenzitě, která nevyžaduje speciální opatření.

Extrémní teploty vzduchu se nepředpokládají.

i) Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní pam., je v p. rezervaci nebo je v p. zóně
Netýká se této stavby.

4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ)

a) Způsob číslování a značení

Způsob číslování a značení projektové dokumentace vychází z vyhlášky č. 146/2008 Sb. – příloha č. 8. Stejně tak odpovídá „Směrnici pro dokumentaci staveb PK“, kde je jasně definováno členění, řazení a číslování stavebních objektů a provozních souborů. Projektová dokumentace obsahuje:

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnné řešení stavby
- C. Stavební část
- D. *Technologická část (netýká se projektu)*
- E. Zásady organizace výstavby
- F. Doklady

Část D. Technologická část není v projektu (vzhledem k jeho charakteru) zahrnuta.

b) Určení jednotlivých částí stavby

- Objekty pozemních komunikací
- Mostní objekty a zdi

c) Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

Členění na stavební objekty odpovídá předchozímu stupni projektové dokumentace. Bylo stanoveno následovně:

Objekty řady 100 – Objekty pozemních komunikací

SO 191 DIO

Objekty řady 200 – mostní objekty

SO 201 Most ev. č. 379-037

5. PODMÍNKY REALIZACE VÝSTAVBY

- a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Během realizace projektové dokumentace není projektantovi známa žádná související investice.

Podmiňující investice nejsou.

- b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Staveniště se nachází výhradně v prostoru stávajícího mostu a stávající silnice; stavba však částečně zasahuje mimo silniční pozemek, na soukromé parcely.

Výstavba bude provedena za úplné uzávěry silnice II/379. Doprava bude vedena po objízdě trase.

Uvažovaná objízdě trasa je vedena přes Krásensko (silnice II/378, III/3786 a III/37924).

Stavba bude povinná umožnit přístup ke všem nemovitostem nacházejících se v realizovaném úseku, včas upozorňovat dotčené majitele nemovitostí na postup prací a zajistit řádnou informovanost o stavu a možnostech dopravní obslužnosti.

- c) Zajištění přístupu na stavbu

Primární přístup na stavbu je v rámci PD uvažován především po stávající silnici II/379 na trase Vyškov – Blansko a opačně.

- d) Dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy

Finální podoba objízdě trasy vzejde z jednání a po konzultaci s dopravním inspektorátem.

Koncepčně je DIO navrženo dle rozpracované projektové dokumentace, kterou jsme obdrželi od investora. Návrh provádění stavby předpokládá celkovou uzávěru sil. II/379 v úseku Senetářov – Podomí. Objízdě trasa je znázorněna v rámci samostatného stavebního objektu SO 191.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

- a) Seznam známých nebo předpokládaných subjektů, které převezmou jednotlivé objekty po jejich dokončení do vlastnictví nebo je budou spravovat

Jednotlivé objekty stavby a jejich předpokládaný správce:

SO 191 DIO

zhotovitel

SO 201 Most ev. č. 379-037

investor SÚS JmK

- b) Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Způsob užívání jednotlivých objektů stavby je dán jejich charakterem:

- most převádí automobilovou dopravu přes Podomský potok.

Žádné speciální požadavky na jejich užívání se v projektové dokumentaci nepředpokládá.

7. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

- a) Možnosti postupného předávání částí stavby do užívání

Postupné předávání dílčích úseků stavby není uvažováno. Stavba bude předána jako celek po dokončení všech stavebních prací.

- b) Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením stavby

Nejsou. Stavbu doporučujeme předat po dokončení jako celek.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

1. Souhrnný technický popis

Předmětem řešení této PD je rekonstrukce mostu ev. č. 379-037, který převádí silniční dopravu přes Podomský potok. Přes most je vedena silnice II/379, což je hlavní spojnice mezi Blanskem a Vyškovem, jedná se tedy o významnou regionální komunikaci.

V rámci rekonstrukce mostu jsou navrženy také stavební práce, které řeší povrch a konstrukční vrstvy komunikace a přilehlé dopravní značení – jak svislé, tak vodorovné.

Řešena je pouze rekonstrukce stávajícího stavu. Žádné nové stavby nejsou umísťovány. Zpracovaná projektová dokumentace splňuje podmínky OP, TKP a ZTKP a ČSN.

2. Technický popis jednotlivých objektů

2.1. Příprava staveniště

- a) Výčet a označení jednotlivých SO

- b) Základní charakteristika SO

V rámci přípravy staveniště nejsou řešeny žádné stavební objekty.

2.2. Pozemní komunikace

- a) Výčet a označení jednotlivých PK stavby

Předmětem řešení této PD je pouze 1 objekt řady 100:

SO 191 DIO

Ostatní objekty silničního charakteru (dopravní značení a silnice II/379) jsou s ohledem na malý rozsah stavebních prací řešeny v rámci SO 201.

b) Základní charakteristika příslušných PK

SO 191 DIO

Koncepčně je DIO navrženo dle rozpracované projektové dokumentace, kterou jsme obdrželi od investora. Návrh provádění stavby předpokládá celkovou uzávěru sil. II/379 v úseku Senetářov – Podomí. Objízdná trasa je navržena přes obec Krásenko.

2.3. Mostní objekty a zdia) Výčet a označení jednotlivých SO

SO 201 Most ev. č. 379-037

b) Základní charakteristika SO

Most leží v levotočivém oblouku silnice II/379, nachází se na začátku obce Podomí, překračuje Podomský potok. Součástí rekonstrukce mostu je rekonstrukce silnice II/379 před a za mostem v celkové délce 39,0 m. Průměrná šířka silnice II/379 v tomto úseku je 7,80 m, s jednostranným sklonem. Pasportní staničení začátku úseku je km 54,627 a konce úseku km 54,666. Pasportní staničení mostu je km 54,646.

Stávající konstrukce mostu je kombinovaná, rozšiřovaná. Pravou část tvoří desková konstrukce z betonových příhradových prefabrikátů Visintini, levou, rozšiřovanou část tvoří ocelové trubky. Most má vlivem dřívějších oprav vozovky zesílené konstrukční vrstvy vozovky, stavební výška na výtoku je 1,0 m. Na mostě je osazeno nenormové zábradlí. Volná šířka na mostě je 7,80 m, světlost mostu je 2,35 m, výška podhledu nad dnem je 0,90 m.

Dle hlavní prohlídky z 07/2011 je stav mostu špatný (spodní stavba) až velmi špatný (nosná konstrukce). Betony nosné konstrukce a římsy jsou degradované. Stávající most není schopen řádně plnit svou funkci. Provést požadovaný průtok Q100 v hodnotě 8,3 m³/s je ve stávajícím profilu absolutně nemožné. Plocha stávajícího profilu je 1,84 m², plocha nového profilu bude 3,50 m². Rezerva nad hladinou Q100=522,028 m n. m. bude 0,45 m, dojde ale ke zvětšení plochy otvoru mostu o 90 %.

Konstrukce je rozumně neopravitelná. Zatížitelnost mostu je omezená (vyznačená DZ).

Vzhledem ke stavebnímu stavu se předpokládá úplná rekonstrukce.

V rámci stavby budou provedeny tyto práce:

- demolice stávajícího mostu,
- výstavba nové mostní konstrukce (monolitická železobetonová rámová konstrukce, hlubinné založení).

Z hlediska silnice je navržena následující skladba:

Konstrukce silnice II/379

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy s asfaltovým pojivem 50/70	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřík z asfalt. emulze v množství zbytkového asfaltu 0,30 kg/m ²	PS		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvu s asfaltovým pojivem 50/70	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací postřík z asfalt. emulze v množství zbytkového asfaltu 0,40 kg/m ²	PS		ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu s asfaltovým pojivem 50/70	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
Spojovací asfaltový infiltrační postřík v množství zbytkového asfaltu 0,80 kg/m ²	PI		ČSN 73 6129
Štěrkodrt' frakce 0/32 E _{def,2} 100 MPa	ŠDA	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt' frakce 0/63 E _{def,2} 70 MPa	ŠDB	150 mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1

Celkem	450 mm
Hutněná zemní pláš	E _{def,2} min. 45 MPa (doporučeno 60 MPa)
Aktivní zóna	tl. 500 mm, materiál dle ČSN 73 6133 (nenamrzavý, nesoudržný, hrubozrnný)

Celková skladba odpovídá katalogu vozovek TP 170: D1 – N – 2 – IV – P III

2.4. Odvodnění PK

c) Výčet a označení jednotlivých SO

d) Základní charakteristika SO

Netýká se.

2.5. Elektro a sdělovací objekty

a) Výčet a označení jednotlivých SO

b) Základní charakteristika SO

Netýká se.

2.6. Tunely, podzemní stavby a galerie

Netýká se projektu.

2.7. Úprava území

Dosypání ornice a osetí je řešeno v rámci mostního objektu.

2.8. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové stěny

Netýká se projektu.

2.9. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

Na obě římasy je osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní výšky 1,1 m.

b) Dopravní značení

Vodorovné dopravní značení

Navržené vodorovné dopravní značení odpovídá ustanovením ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 268/2015 Sb. a vyhlášce MD ČR č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Navržené provedení VDZ odpovídá ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení – Požadavky na dopravní značení, ČSN EN 1463-1 Vodorovné dopravní značení – Dopravní knoflíky – Část 1: Základní požadavky a funkční charakteristiky a je v souladu s TP 65, TP 133, TP 169, VL 6.2, Výkresy opakovaných řešení a dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Kvalita definitivního vodorovného dopravního značení a dopravních knoflíků musí splňovat všechny podmínky ČSN EN 1436 a ČSN EN 1463-1 a také podmínky uvedené v TKP a ZTKP.

Kvalitativní a technické podmínky pro vodorovné dopravní značení

Kvalita VDZ musí splňovat podmínky ČSN EN 1436, TKP, ZTKP vydané MD ČR. Technické a kvalitativní podmínky pro provedení VDZ a dopravních knoflíků jsou stanoveny v požadavcích na provedení a kvalitu vydanými pod názvem „PPK – VZ“ a dále ve „Výkresech opakovaných řešení“ tzv. R-plánech, ve kterých jsou uvedeny příklady a správná řešení. VDZ bude dále provedeno podle Vzorových listů staveb pozemních komunikací, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky a TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“.

Materiály užitý pro provedení VDZ musí být schváleny MD ČR a uvedeny v Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky platném pro daný rok.

Na vodorovné značení jednosložkovou barvou se požaduje záruční doba 1 rok, na značení dvousložkovým plastem se požaduje záruční doba 3 roky. Jednotlivé části dopravního značení musí být funkční po celou dobu záruční doby. Záruční doba začíná převzetím díla. Funkčnost je pro jednotlivé části značení specifikována v PPK-VZ. Měření retroreflexe položeného značení si zajistí dodavatel a při měření bude postupováno dle ČSN EN 1436. Vzor protokolu o měření viz PPK-VZ.

Svislé dopravní značení

Navržené svislé dopravní značení odpovídá ustanovením zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 268/2015 Sb. a vyhlášce MD ČR č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

Navržené provedení a umístění značek odpovídá ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky, včetně národní přílohy NA. Provedení a umístění SDZ je rovněž v souladu s TP 65, TP 66, TP 100, TP 169, VL 6.1, Výkresy opakovaných řešení (R-plány – ŘSD ČR) a dalšími souvisejícími předpisy a normami.

Kvalita stálých svislých dopravních značek a pevně osazených dopravních zařízení obdobné konstrukce musí splňovat všechny podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy NA. Současně musí splňovat podmínky uvedené v TKP a ZTKP.

Kvalitativní a technické podmínky pro svislé dopravní značení

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy a TKP. Svislé dopravní značky včetně svých nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR. Technické a kvalitativní podmínky pro provedení svislých dopravních značek jsou stanoveny v požadavcích na provedení a kvalitu vydanými pod názvem „PPK – SZ“ a dále ve „Výkresech opakovaných řešení“ tzv. R-plánech, ve kterých jsou uvedeny příklady a správná řešení. Navržené svislé dopravní značení je též navrženo podle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, TP 100 „Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích“

Činná plocha všech svislých dopravních značek musí odpovídat ČSN EN 12899-1 a ZTKP kap. 14 dle ŘSD ČR. Grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné ČSN EN 12899-1 a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací – VL 6.1 Svislé dopravní značky.

Všechny standardní značky se provedou s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek o $d = 60$ mm s předúpravou povrchu Be dle TKP kap. 19. Všechny sloupky SDZ budou osazeny do demontovatelných kotevních patek. Kotevní patky mají základ z prostého betonu třídy min. C16/20-XF2. Rozměry základových patek jsou minimálně 50/50/70 cm (šířka/délka/hloubka) pro jeden sloupek se standardní značkou. V případě užití dvousloupkové konstrukce je vzájemná rozeť sloupků v rozmezí 30 – 45 cm. Tomu je přizpůsobena i šířka základu 90x50x70 cm.

Činná plocha všech dopravních značek, které jsou součástí sil. I/35, bude provedena z fólie nejméně třídy 2.

Rozměry a konstrukce základů se provedou dle ZTKP kap. 14 dle ŘSD ČR, typových projektů nebo statických výpočtů. Pro kvalitu a provedení základů platí TKP kap. 18. Betonové základy velkoplošných značek musí být z betonu min. třídy C 20/25 – XF 2.

Na svislé dopravní značky je požadována záruční doba 5 let. Funkční životnost folie třídy 1 musí být nejméně 7 let, životnost folie třídy 2 a 3 musí být nejméně 10 let. Funkční životnost celé konstrukce svislých značek včetně upevňovacích prvků musí být nejméně 15 let a životnost povrchové ochrany všech částí nejméně 10 let.

Jednotlivé výrobky musí být funkční nejméně po celou dobu záruční doby. Záruční doba začíná převzetím díla. Záruka se vztahuje na celou značku, tj. činnou plochu, štít, nosnou konstrukci, upevňovací prvky, základy.

Značka nebo dopravní zařízení je funkční, pokud nedojde ke ztrátě retroreflexe nebo kolority folie, uvolňování či oddělování jednotlivých částí, trvalé deformaci, korozi, rozpadu základu atd. pod minimální hodnoty stanovené v ČSN EN 12 899-1 a její národní příloze, TKP kap. 18 a 19.

c) Veřejné osvětlení

Není řešeno.

d) Ochrana proti vniku volně žijících živočichů na komunikace

Netýká se této projektové dokumentace.

e) Clony a sítě proti oslnění nejsou navrženy

Netýká se této projektové dokumentace.

2.10. Objekty ostatních skupin objektů

Netýká se stavby.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Bylo provedeno geodetické zaměření dané lokality (výškopis, polohopis), které sloužilo pro navržení směrového a výškového vedení. Toto zaměření obdržel projektant jako podklad od investora (zaměření k původní rozpracované projektové dokumentaci). Projektant nedetekoval v zaměření žádné závažné chyby, avšak nebylo možné podrobně ověřit přesnost tohoto zaměření. Dále bylo provedeno místní šetření.

Jako podklad pro vypracování této PD sloužila také fotodokumentace a původní rozpracovaná projektová dokumentace.

Dále byla zjištěna existence stávajících sítí technické infrastruktury – byla zjištěna kolizní místa a následně navržena případná ochrana sítě.

Dopravní průzkum nebyl proveden, avšak byly získány výsledky z celostátního sčítání dopravy z roku 2016, které sloužily jako jeden z podkladů pro stanovení třídy dopravního zatížení a návrhu konstrukce vozovky.

Inženýrsko-geologický průzkum

IGP zjistil ve vrtech V1 a V2 navážky do hloubky 1,3 m (GT 0) tvořené ve vrchní části konstrukčními vrstvami vozovky – šterkodrtí a ve spodní části jílovitými a jílovito-písčitými zeminami. Od hloubky 1,3 m do hloubek 4,4 m a 4,7 m bylo uloženo fluviální souvrství nepravidelně se střídajících jílu (GT 1.1 a GT 1.2), písčitých jílu (GT 1.3) a jílovitých písků (GT 1.4), přičemž konzistence těchto zemin byla zjištěna v rozpětí od měkké po pevnou. Ve vrtu V2 byla ještě v hloubce 3,6 m až 4,3 m zastížena vrstva šterku písčito-jílovitého (GT 1.5). Od hloubek 4,4 a 4,7 m až na báze obou vrtů v hloubce 6 m byly uloženy již nepřerušené vrstvy fluviálních šterků s písčito-jílovitou výplní, které byly cca od 5,0 m ulehle (GT 1.5). Podzemní voda je s povrchovou vodou v přímé hydraulické spojitosti. Z hlediska chemického působení podzemní vody na beton se jedná o neagresivní chemické prostředí podle normy ČSN EN 206-1.

Pro založení mostu jsou vhodné zeminy geotechnického podtypu GT 1.5, vyskytující se od hloubky 4,4 m v místě vrtu V1 a od hloubky 4,7 m v místě vrtu V2. Vzhledem k nepravidelnému průběhu zastížených vrstev zemin doporučujeme přebírku základové spáry inženýrským geologem nebo geotechnikem. Při realizaci stavby bude nutné počítat s čerpáním vody z dočasných stavebních jam.

Diagnostický průzkum vozovky

Na základě písemné objednávky firmy KAP ATELIER s.r.o. byla provedena diagnostika vozovky silnice II/379 v úseku Kotvrdovice – Senetářov – Podomí.

Cílem diagnostických prací bylo zjištění stavu porušení povrchu vozovky a posouzení stavu únosnosti konstrukce vozovky i podloží tak, aby v závěru zprávy mohla být navržena technicky optimální oprava vozovky, popřípadě také variantní řešení. Podklady o konstrukčním složení vozovky byly převzaty z předchozí diagnostiky prováděné na předmětném úseku v roce 2013 firmou IMOS BRNO, a.s. (Zpráva č. 0821 V135049).

Předmětem diagnostiky je vozovka silnice II/379 v celé délce uzlových úseků č. 34 – 35 – 36.

Začátek úseku (ZÚ) s provozním staničením KM 49.780 je v uzlovém bodě 2441A009, tj. v křižovatce se silnicí III/37362.

Konec úseku (KÚ) s provozním staničením KM 54.641 je v uzlovém bodě 2441B003, tj. na hranici okresů Blansko a Vyškov a zároveň v úrovni SDZ IS12a (začátek obce „Podomí“).

Celková délka předmětného úseku je 4 861 m.

Na předmětném úseku se vyskytuje jeden mostní objekt ev. č. 379-037 (km 54,631).

Uzlová lokalizace a podrobná specifikace předmětného úseku je uvedena v tabulce níže, graficky je úsek vyznačen v mapovém podkladu přílohy 1.

Lokalizace jevů:

Pro lokalizaci neproměnných i proměnných parametrů vozovky, tedy i poruch, bodů měření únosnosti, vývrtů a sond, je z důvodu jednoznačné identifikace výskytů jevů a záznamů používán „uzlový lokalizační systém“.

Staničení výskytu porušení, měřených míst únosnosti a odběrů vzorků z jádrových vývrtů a hloubkových vrtaných sond vychází z údajů zjištěných při vlastním měření. Tato jsou u většiny diagnostických činností zaznamenávána automaticky měřicími zařízeními použitými při diagnostice, tj. sběrovým vozidlem pro záznam poruch a deflektometrem (FWD) pro měření parametrů únosnosti. Lokalizace měřených míst únosnosti vozovky jsou doplněny GPS souřadnicemi, tato data nejsou ve zprávě prezentována, mohou však být na vyžádání poskytnuta.

Lokalizace odběrných míst jádrových vývrtů a hloubkových sond (IMOS, 2013) byla převedena do aktuálně platného uzlového i provozního staničení.

Diagnostický průzkum vozovky silnice II/379 v úseku provozního staničení KM 49.780 – 54.641 podrobně detekoval stav porušení povrchu vozovky, dále bylo provedeno měření únosnosti vozovky rázovým zařízením (FWD). Informace o konstrukčním složení vozovky byly převzaty z předchozí diagnostiky provedené v roce 2013 firmou IMOS BRNO, a.s.

Veškeré dílčí činnosti diagnostického průzkumu přispěly k tomu, aby na jednotlivých úsecích mohly být navrženy technicky správné a zároveň ekonomické opravy s dlouhodobou životností.

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

V dané lokalitě se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě, které mají svá ochranná pásma. Tato ochranná pásma jsou respektována, nově navrhované objekty jej maximálně křížují. Při souběhu stávající a nové inženýrské sítě bude dodržena norma ČSN 73 6005. Při provádění prací je nutné dodržet platné předpisy bezpečnosti práce a ochrany zdraví. Kolizní místa s inženýrskými sítěmi nejsou evidována. Inženýrské sítě je nutné před zahájením výstavby vytýčit – jejich zakres je pouze orientační.

Silniční ochranná pásma

Silniční ochranná pásma jsou určena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v § 30.

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy,
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Souvisle zastavěným územím obce (dále jen "území") je pro účely určení silničního ochranného pásma podle tohoto zákona území, které splňuje tyto podmínky:

- na území je postaveno pět a více budov odlišných vlastníků, kterým bylo přiděleno popisné nebo evidenční číslo a které jsou evidovány v katastru nemovitostí,
- mezi jednotlivými budovami, jejichž půdorys se pro tyto účely zvětší po celém obvodu o 5 m, nebude spojnice delší než 75 m. Spojnice tvoří rohy zvětšeného půdorysu jednotlivých budov (u oblouků se použijí tečny). Spojnice mezi zvětšenými půdorysy budov, spolu se stranami upravených půdorysů budov, tvoří území.

Ochranné pásmo může být zřízeno s ohledem na stanovené podmínky pouze po jedné straně dálnice, silnice nebo místní komunikace I. a II. třídy.

Stavba je přímo dotčena ochranným silničním pásmem – jedná se o opravu silnice II/379.

Ochranná pásma dráhy

Ochranná pásma dráhy jsou určena zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách v § 8.

Ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje.

Stavba nezasahuje do OP dráhy.

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou určena zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) v § 23.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5 m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně nebo nad průměr 500 mm od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Dle orientačního zákresu jednotlivých správců IS, stavba zasahuje do OP kanalizační stoky a vodovodu. Podmínky pro ochranu vedení budou dodrženy.

Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 68.

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany od půdorysu,
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- u technologických objektů 4 m od půdorysu.

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 69 a příloze k zákonu. Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

- Regulační stanice vysokotlaké do tlaku 40 barů včetně 10 m
- Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně
do DN 100 včetně 10 m
nad DN 100 do DN 300 včetně 20 m

nad DN 300 do DN 500 včetně	30 m
nad DN 500 do DN 700 včetně	45 m
nad DN 700	65 m
- Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů	
do DN 100 včetně	80 m
nad DN 100 do DN 500 včetně	120 m
nad DN 500	160 m

Dle orientačního zákresu správců IS stavba zasahuje do OP plynárenského zařízení (STL). Podmínky pro ochranu vedení budou dodrženy.

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy

Dle zákona č. 458/2000 Sb., požívá ochranných pásem pouze zařízení distribuční a přenosové sítě energetiky, což se na SO 401.1, SO 402 a SO 431 nevztahuje. Pro stávající sítě jsou ochranná pásma distribuční a přenosové sítě energetiky, jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:
 - o pro vodiče bez izolace 7 m,
 - o pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - o pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně:
 - o pro vodiče bez izolace 12 m,
 - o pro vodiče s izolací základní 5 m,
- u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně 15 m,
- u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně 20 m,
- u napětí nad 400 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

Dle orientačního zákresu správců IS stavba zasahuje do OP zařízení elektrizační soustavy. Podmínky pro ochranu vedení budou dodrženy.

Ochranná pásma telekomunikačních vedení

Ochranná pásma telekomunikačních vedení jsou určena zákonem č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) v § 102, § 103.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Dle orientačního zákresu správců IS stavba nezasahuje do OP telekomunikačních vedení.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny jsou určena zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v § 37, § 46.

Netýká se stavby.

Zátopová území

Netýká se; stavba nezasahuje do zátopového území.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

a) Bourací práce

Stávající mostní objekt ev. č. 379-037 bude kompletně odstraněn.

b) Kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Kácení není navrženo.

Dřeviny v blízkosti stavby, které nebudou vykáceny, je nutné chránit před poškozením po celou dobu provádění stavebních prací. Při provádění stavebních činností je nutno dodržovat normu ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Stromy na staveništi se musí chránit proti mechanickému poškození (např. pohmoždění a potrhání kůry kmene, větví a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciálními stavebními postupy, a to oplocením nejméně 1,8 m vysokým, s bočním odstupem 1,5 m od kraje plochy. Plot má chránit celou kořenovou zónu (plocha půdy pod korunou stromů ohraničená okapovou linií koruny).“ Pokud z důvodu nedostatku místa není možné ochránit celou kořenovou zónu, je nutné alespoň obednit kmen do výšky nejméně 2,0 m Ochranné zařízení se musí připevnit bez poškození stromu a vůči kmenu vypolštářovat. Nesmí být nasazeno přímo na kořenové náběhy. Korunu je nutné chránit před poškozením, ohrožené větve se musí vyvázat nahoru a místa úvazků vypodložit vhodným materiálem.

Vegetační plochy nesmějí být znečištěny látkami škodlivými pro rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, solemi, barvami, cementem nebo jinými pojivy.

Ohniště a jiné tepelné zdroje smějí být zřizovány nebo umísťovány ve vzdálenosti nejméně 5,0m od okapové linie koruny stromů a keřů (okapová linie je obvod půdorysného průmětu koruny vyznačený kapající dešťovou vodou z listů dřeviny).

Kořenové prostory stromů nesmějí být nadměrně zamokřeny nebo zaplaveny v důsledku stavebních činností.

c) Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce jsou navrženy v minimální rozsahu. Odstraněné konstrukční vrstvy stávajících komunikací budou odvezeny na skládku. Z hlediska zemních prací se jedná pouze o dosypání ornice.

d) Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

V rámci stavby bude doplněna ornice kolem hran silnice a tento prostor bude oset travním semenem. Rekultivace nejsou navrženy; žádné plochy se trvale neodstraňují.

e) Zásah do ZPF a případné rekultivace

Netýká se. Stavba se nenachází na pozemcích ZPF.

f) Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa;

Netýká se.

g) Zásah do jiných pozemků

Jiné pozemky než vyjmenované, nebudou stavbou dotčeny.

V zájmovém území stavby se nacházejí převážně pozemky s charakterem ostatních ploch s využitím pro komunikace, jiné plochy a zeleň, včetně vodní plochy.

Dočasné zábory jsou řešeny v minimálním nutném rozsahu a jsou určeny zejména pro snadnou manipulaci zhotovitele, ochranu inženýrských sítí, zařízení staveniště, deponii ornice a úpravu stávajících asfaltových ploch. Jsou uvažovány jako krátkodobé, s délkou trvání max. 1 rok (včetně zpětného uvedení do původního stavu).

Dočasné zábory s délkou trvání nad 1 rok nejsou v projektu uvažovány.

V rámci stavby nejsou navrhovány samostatné plochy pro zařízení staveniště nebo dočasnou deponii ornice. V případě, že dodavatel stavby rozhodne jinak, lze pro zařízení staveniště použít zpevněné a nezpevněné plochy v blízkosti stavby, ne však plochy ZPF.

h) Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Netýká se.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

a) Všechny druhy energií

Stavba nebude mít žádné nároky na energie. Pro potřeby stavby bude elektřina odebírána z benzínového agregátu.

b) Telekomunikace

Napojení na telekomunikace není požadováno. Komunikace na stavbě bude během realizace zajištěna mobilními telefony.

c) Vodní hospodářství

Napojení na vodní hospodářství není v PD řešeno.

Předpokladem projektové dokumentace je, že zhotovitel bude vodu převážně dovážet (cisterny). Voda může být v určité kapacitě odebírána ze stávajících vodovodních řadů, po domluvě se správcem. Připojení musí být opatřeno uzávěrem vody a měřicí sestavou pro potřeby staveništního odběru. Smlouvu o odběru staveništní vody si zajistí před začátkem realizace zhotovitel stavby na vlastní náklady.

d) Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Napojení na DI bylo popsáno v odstavcích výše. Parkování není řešeno.

e) Možnost napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Projektovou dokumentací není uvažováno, že bude zhotovitel vyžadovat napojení na stávající TI. Pokud zhotovitel vyhodnotí, že bude během realizovat potřebovat připojení na TI, musí s daným správcem inženýrské sítě uzavřít smlouvu o odběru (zajistí zhotovitel před začátkem realizace stavby na vlastní náklady).

f) Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími při užívání stavby

Během provozu na komunikaci může docházet ke vzniku odpadů při těchto činnostech:

- úklid vozovky,
- sekání trávy na zatravněných plochách,
- údržba dřevin,
- údržba sjízdnosti silnice,
- čištění stok a dešťových vpustí,
- drobné opravy vozovky,
- odstraňování znečištění z komunikace,
- havarovaných vozidel,
- a dalších odpadů vzniklých provozem vozidel po silnici.

Veškerou výše uvedenou údržbu bude zajišťovat správce silnice II/379 (SÚS JmK).

Většinu uvedených odpadů lze recyklovat, kompostovat, popř. uložit na skládku. U případných úniků ropných látek se jedná o nebezpečné odpady, u nichž bude zajištěno zneškodnění osobou oprávněnou nakládat s nebezpečným odpadem podle zákona č. 185/2001 Sb.

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

a) Ochrana krajiny a přírody

V rámci předmětné stavby budou před realizací, během realizace a po realizaci dodrženy podmínky stanovené Krajským úřadem, Odbor životního prostředí. Dále pak budou dodrženy požadavky MěÚ, odbor životního prostředí.

Budou dodrženy veškeré podmínky jednotlivých stanovisek DOSS.

Stavba do daného území nepřináší další dopravní zátěž, která by měla mít vliv na okolní území. V rámci stavby dojde k opravě stávajících ploch a obnově vegetace porušené v rámci stavby.

Ochrana krajiny a přírody není dotčena.

b) Hluk

Stavba bude zdrojem hluku, avšak povrch vozovky a povolená rychlost negativně neovlivní stávající úroveň hluku. Stavba nemá vliv na hodnocení z hlediska šíření hluku a vibrací. Její realizací nedojde ke změně akustických parametrů v zájmové oblasti. Pouze během výstavby může dojít ke zvýšené hladině hluku vlivem provozu mechanizace. Stavba bude prováděna pouze v denních hodinách.

c) Emise dopravy

Stavba do daného území nepřináší další dopravní zátěž, která by měla mít vliv na okolní území.

Emise z dopravy nebudou zásadním způsobem navýšeny. Hlavním zdrojem emisí je pro stavby přilehlá silniční síť.

d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Netýká se.

e) Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Dodavatel stavby musí zajistit dodržování BOZP při výstavbě.

Na staveništi nebudou prováděny práce a činnosti vystavující fyzickou osobou zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví podle NV č. 591/2006 Sb. Přílohy č. 5, ve znění pozdějších předpisů.

Během stavby bude zajištěn bezpečný pohyb obyvatel provizorními opatřeními např. lávky, oplocení apod.

f) Nakládání s odpady

Stavební odpad bude členěn na nebezpečný a ostatní. Pro zařízení staveniště (sklad materiálu apod.) bude využíván pozemek stavebníka. Odpady budou pravidelně odvázeny. Kontejner na stavební odpad musí být svým rozměrem a objemem přiměřený množství a charakteru stavebního odpadu a bude umístěn na nezbytně nutnou dobu na místě, které je pro toto umístění vhodné vzhledem k místu vzniku stavebního odpadu. Pokud není stavební odpad odkládán do kontejneru na stavební odpad, musí být průběžně odvážen.

Obaly od nového stavebního materiálu a hmot a nezpracované zbytky stavebního materiálu budou roztríděné uskladňovány na stavbě a následně odvázeny do nejbližšího sběrného dvora k recyklaci nebo na smluvně zajištěnou skládku.

Dle § 16 odst. 1 písm. e) zákona o odpadech je původce odpadů povinen shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií. Z uvedeného vyplývá, že po čas provádění stavby se budou všechny odpady třídit a odděleně shromažďovat a předávat takto roztríděné oprávněným osobám.

V případě vzniku odpadů bude s nimi nakládáno v souladu s § 12 zákona o odpadech a s vyhláškou č. 93/2016 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. Původce odpadů nemusí mít udělen souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady; přeprava nebezpečných odpadů již souhlasu nepodléhá.

Odpady vytríděné podle jednotlivých druhů a kategorií (vyhláška č. 93/2016 Sb., Katalog odpadů) budou dále zneškodňovány pouze prostřednictvím fyzických osob oprávněných k podnikání nebo právnických osob a výhradně v zařízeních k tomu určených dle § 10 a 12 zákona o odpadech a v souladu s vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu.

Po dokončení stavby budou předloženy doklady o zneškodnění (popř. o dalším využití) všech odpadů vzniklých při této akci.

Předpokládaná tvorba odpadů během výstavby v členění podle kategorizace dle Katalogu odpadů dle Vyhlášky 93/2016 Sb.:

030105	piliny, hobliny, odřezky, dřevěná deska, dřevotříska, dýha
150101	papírový a/nebo lepenkový obal
150102	plastový obal
150103	dřevěný obal
150104	kovový obal
150110	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly znečištěné neb. látkami
150202	sorbent, upotřebená čistící tkanina, filtrační materiál, ochranná tkanina

170101	beton
170201	dřevo
170203	plast
170204	sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo znečištěné neb. látkami
170405	železo nebo ocel
170407	směsné kovy
170411	kabely
170802	sádrová stavební hmota
200201	biologicky rozložitelný (kompostovatelný) odpad
200301	směsný komunální odpad
200304	kal ze septiků nebo žump, odpad z chemických toalet

Odpady, které budou ze stavby odváženy, budou předány zodpovědné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech. Původcem odpadu bude osoba, při jejíž činnosti odpad skutečně vznikl.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

a) Mechanická odolnost a stabilita

Jednotlivé stavební objekty stavby jsou navrženy z materiálů, jež plní požadavky na mechanickou odolnost a stabilitu.

b) Požární bezpečnost

Stavba nezahrnuje žádné objekty vyžadující požární ochranu, řeší rekonstrukci silnice a přidružené inženýrské sítě. Realizací stavby se zajištění požární ochrany stávajících objektů podél stavby (v bezprostřední blízkosti) nezmění. Napojení všech přístupových komunikací zůstává zachováno.

Stavba splňuje podmínky ČSN 73 0802 odst. 12 a slouží jako **přístupová komunikace pro protipožární zásah**. Konstrukce komunikace a nástupních ploch je navržena tak, že její únosnost při jednorázovém použití vyhoví zatížení na nápravu 100 kN.

c) Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Stavba nebude mít negativní vliv na ochranu zdraví a životního prostředí.

Je nutné dodržet podmínky stanovené ve stavebním povolení stavby.

d) Ochrana proti hluku

Netýká se.

e) Bezpečnost při užívání

Celá stavba je navržena v souladu s platnými právními předpisy:

- ČSN 73 6101 – Projektování pozemních komunikací,
- ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací,

- ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na pozemních komunikacích,
- platnými TP a TKP.

Bezpečnost je zajištěna zařazením komunikace do funkční skupiny C, respektive D. Dále bude bezpečnost dodržena navrženým dopravním značením a pravidly silničního provozu.

f) Úspora energie a ochrana tepla

Toto se projektu přímo netýká. Hospodárnost provozu je plně v kompetenci zhotovitele.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

a) Užitné vlastnosti stavby

Dokumentace stavby je zpracována v souladu s technicko – kvalitativními podmínkami (TKP) staveb pozemních komunikací vydaných ministerstvem dopravy ČR a které musí být v průběhu stavby dodržovány.

Obecně technické požadavky na výstavbu ve smyslu stavebního zákona č. 183/2006 Sb. v posledním znění včetně souvisejících předpisů jsou v dokumentaci dodrženy.

Navržené kategorie komunikací, pěších tras mají dostatečnou kapacitu pro předpokládaný běžný provoz i včetně nárůstu intenzity dopravy. Ve stavbě nejsou použity materiály ani výrobky vyžadující zvýšenou nebo náročnou údržbu. Pravidelnou běžnou údržbu budou vyžadovat použité technologie, veřejné osvětlení, zpevněné a zelené plochy. Údržbu jednotlivých částí stavby budou zajišťovat jejich správci a majitelé.

Kapacita komunikace splňuje požadavky ČSN 73 6110. Materiály použité na stavbě musí splňovat vyhlášku č. 63/2002 Sb. a musí být doloženy prohlášením o shodě. Komunikace bude udržována běžnými mechanizmy. Životnost stavby při běžné údržbě je předpokládána 25 let. Podrobně viz zpracovaná diagnostika vozovky.

b) Zajištění přístupu pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Zpevněné plochy jsou navrženy v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. V návrhu stavby jsou dodrženy požadavky této vyhlášky, zejména § 4.

c) Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí.

Stavba není vystavena zvláštním vlivům prostředí.

d) Splnění požadavků dotčených orgánů

Veškeré požadavky jsou projektovou dokumentací respektovány. Viz F. Doklady.

Vypracoval: Josef Gabrhel, KAP ATELIER s.r.o.

duben 2019