

Duševní a průmyslové vlastnictví

PIS PECHAL, s.r.o.

Veškerá práva vyhrazena
Postoupiti třetím osobám není dovoleno

ZMĚNA		DATUM		PROVEDL	PODPIS		
HIP	ZOD. PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLOVAL	PIS PECHAL, s.r.o. Projektové a inženýrské služby 602 00 BRNO, Lidická 42 tel: 731 482 865, 545 213 466, e-mail: pis@pechal.cz			
ING. JAN KRAKOVÍČ	ING. VOJTĚCH KONEČNÝ	ING. VOJTĚCH KONEČNÝ	ING. ANTONÍN PECHAL, CSc.				
							
OBJEDNATEL	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje			DATUM	LISTOPAD 2014	KRAJ	JIHOMORAVSKÝ
STAVBA	II/374 Adamov – Bílovice, most ev. č. 374–039			STUPEŇ	DSP/PDPS	OKRES	BRNO–VENKOV
				ČÍS.ZAK.	P2/005/24	OBEC	BABICE N. SVT.
PŘÍLOHA PRŮVODNÍ ZPRÁVA				MĚŘÍTKO	FORMÁT		
				ČÍS.PŘÍLOHY	ČÍS.PARÉ		
				A			

Obsah:

1.1	STAVBA.....	3
1.2	STAVEBNÍK, INVESTOR, OBJEDNATEL	3
1.3	PROJEKTANT	3
1.4	PODZHOTOVITELÉ	3
2	ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY	4
2.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	4
2.2	VÝZNAM A ZDŮVODNĚNÍ STAVBY	4
2.3	PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY	5
2.4	VÁZBY NA REGULAČNÍ PLÁNY, ÚZEMNÍ PLÁN, PŘÍPADNĚ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ INFORMACE A NA ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ, NEBO ÚZEMNÍ SOUHLAS VČETNĚ PLNĚNÍ JEHO PODMÍNEK	5
2.5	PŘEHLED STÁVAJÍCÍCH SPRÁVCŮ A UŽIVATELŮ	5
2.6	STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ	6
2.7	CELKOVÝ DOPAD STAVBY A JEJÍHO PROVOZU NA DOTČENÉ ÚZEMÍ	6
3	PODKLADY A PRŮZKUMY.....	7
3.1	PŘEHLED VÝCHOZÍCH POŽADAVKŮ NA VYPRACOVÁNÍ DSP/PDPS	7
3.2	VÝČET PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ POUŽITÝCH K VYPRACOVÁNÍ DSP A PDPS	7
3.3	PODMÍNKY ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZVLÁŠTNÍCH PŘEDPISŮ A JEJICH PLNĚNÍ	7
4	ČLENĚNÍ STAVBY	7
5	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY.....	8
5.1	SO 001 – PŘÍPRAVA ÚZEMÍ	8
5.2	SO 002 – DEMOLICE MOSTU EV.Č. 374 – 039	8
5.3	SO 101 – KOMUNIKACE	8
	ODVODNĚNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE	9
	VYBAVENÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE.....	9
5.4	SO 203 – PROPUSTEK NA SJEZDU PŘES POTOK SKOK	9
5.5	SO 201 - MOST EV.Č. 374 - 039	9
5.6	SO 301 - PŘELOŽKA KANALIZACE.....	10
5.7	SO 302 - PŘELOŽKA POTOKA SKOK	10
5.8	SO 401 - PŘELOŽKA SILOVÉHO VEDENÍ NN - PŘÍPOJKA VAS.....	10
5.9	SO 402 - PŘELOŽKA SILOVÉHO VEDENÍ NN - PŘÍPOJKA SDRUŽENÍ CHATAŘŮ.....	11
5.10	SO 701 – VČELÍN	11
5.11	SO 801 - ÚPRAVA ÚZEMÍ.....	11
5.12	SO 901 – DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	11
5.13	SO 902 – DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.	11
5.14	ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ OVLIVŇUJÍCÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY	12
6	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	12
7	DOTČENÉ CHRÁNĚNÉ PLOCHY A OBJEKTY, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ.....	12
7.1	OCHRANNÁ PÁSMA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	12
	ELEKTRICKÉ VEDENÍ.....	12
7.2	OCHRANNÁ PÁSMA SILNIC	13
7.3	OSTATNÍ OCHRANNÁ PÁSMA	13
8	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	13
8.1	BOURACÍ PRÁCE.....	13
8.2	KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ A JEJICH PŘÍPADNÁ NÁHRADA.....	13
8.3	ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ	13
8.4	ZÁSAH DO ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A PŘÍPADNĚ REKULTIVACE	14
8.5	ZMĚNA VYUŽITÍ PŮDY	14

9	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	14
9.1	BILANCE NÁROKŮ, MOŽNÉ ZDROJE, NAPOJOVACÍ MÍSTA	14
9.2	NAKLÁDÁNÍ S ODPADY	14
10	STAVENIŠTĚ A ORGANIZACE VÝSTAVBY	15
10.1	UVAŽOVANÝ PRŮBĚHU VÝSTAVBY A JEJÍ ORGANIZACE	15
10.2	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY	16
10.3	ZARÍZENÍ STAVENIŠTĚ	16
10.4	PODMÍNKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY	16
11	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ	17
12	ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY	17
13	PŘÍLOHY	18
	PŘÍLOHA Č.1 - PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ.....	19

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY**1.1 STAVBA**

Název stavby: II/374 Adamov – Bílovice nad Svitavou, most ev.č. 374-039
Místo stavby: Silnice II/374
Obec: Babice nad Svitavou
Okres: Brno - venkov
Katastrální území: Babice n. Svit. 600695, Bílovice n. Svit. 604551
Kraj: Jihomoravský
Charakter stavby: Rekonstrukce
Stupeň PD: DSP/PDPS – dokumentace pro stavební povolení / projektová dokumentace pro provádění stavby

1.2 STAVEBNÍK, INVESTOR, OBJEDNATEL

Stavebník: Jihomoravský kraj, IČ: 70888337
Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno
Objednatel, investor: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno
IČ:70932581

1.3 PROJEKTANT

Název a adresa provozovny: PIS PECHAL, s.r.o., Lidická 42, 602 00 Brno, IČ. 02365952
Hlavní inženýr projektu (HIP): Ing. Jan Krakovič - autorizace – AT - dopravní stavby, specializace nekolejová doprava, č. 1003472
Zodpovědný projektant Ing. Vojtěch Konečný – autorizace - AI – mosty a inženýrské konstrukce - č.1002664

1.4 PODZHOTOVITELÉ

- **ZK-BRNO s.r.o.**, Marie Hubnerové 1704/58, 621 00, Brno; Ing. Patrik Merta - Výškopisné a polohopisné zaměření
- **Ing. Dan Balun**, Gromešova 3, 621 00 Brno-Řečkovice - IG průzkum

- **HG PARTNER, s.r.o.**, pob. Letovice, Masarykovo nám. 1098/3a, 679 61 Letovice; Ing. Bořek Procházka - Návrh založení mostů
- **Zahradní a krajinářská tvorba, spol. s r.o.**, Ponávka 2, 602 00 Brno; Ing. Jana Janíková - SO 001 příprava území a SO 801 úprava území
- **Ing. Jan Zářecký, Těšany 131 664 54 Těšany** – přeložky sil. Vedení NN – SO 401 a SO 402
- **PIS Pechal, s.r.o.** - Projektové a inženýrské služby (PIS), Lidická 42, 602 00 Brno; Ing. Petr Neuvald - Plán BOZP
- **Golik VH, s. r. o.**, Babice nad Svitavou 162, 664 01 – SO 301 – Přeložka kanalizace a SO 302 Přeložka potoka Skok

2 ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

2.1 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

V současné době je silniční provoz veden přes most 374-039, který bude nahrazen mostem novým situovaným v místě původního mostu zničeného v 2. světové válce.

Předmětem akce je výstavba nového mostu ev.č. 374 – 039 mezi obcemi Adamov a Bílovice nad Svitavou okres Brno – Venkov, který převádí silnici II/374 přes koryto řeky Svitavy. Začátek a konec úprav je na silnici II/374 v místech kde se odkloní/vrátí směrový motiv od/k stávající ose komunikace. Výstavbou nového mostu bude vyvolána potřeba dalších dílčích objektů. Nový most bude umístěn přibližně do stejné polohy jako původní obloukový most zničený během 2. světové války.

Stavba se nachází v extravilánu na silnici II/374. Začátek resp. konec úpravy silnice bude směrově i výškově plynule navazovat na stávající komunikaci.

Stávající silnice II/374 má v úseku před a za mostem nevhodné směrové řešení. Původní osa komunikace vedoucí přes původní most lépe kopírovala údolí řeky Svitavy. Stávající mostní objekt ev. č. 374 - 039 je ve špatném technickém stavu. Most ev.č 374 - 039 je zařazen do stavebního stavu V – špatný. Bude provedena demolice mostu. Nový mostní objekt je situován mimo osu stávající komunikace. Most je navržen jako ocelový trám s ocelobetonovou spřaženou mostovkou vyztužený ocelovým obloukem o rozpětí 27,0 m (levý nosník) a 27,057 m (pravý nosník). Směrové řešení nové komunikace částečně využívá silničního tělesa stávající komunikace. Šířkové uspořádání komunikace odpovídá kategorii S7,5.

Posun osy komunikace si vyžádá přeložku několika objektů (potok Skok, včelín, vedení NN, kanalizace), výstavbu jednoho propustku a 5-ti sjezdů.

Během stavby bude provoz zachován v největší možné míře na stávající komunikaci. Nicméně z důvodu kolize stávajícího tělesa s nově navrženým tělesem komunikace bude provedena kompletní uzavěra silnice a provoz veden po objízděné trase.

2.2 VÝZNAM A ZDŮVODNĚNÍ STAVBY

Hlavním důvodem pro předmětnou stavbu je špatný stavební stav mostu ev.č. 374 - 039 přes řeku Svitavu. Směrové řešení před a za mostem i příčné uspořádání na mostě je nevyhovující (jednosměrný provoz bez řádných zabezpečovacích prvků jako obruba, zábradelní svodidlo apod.). Most bude zdemolován a postaven most nový mimo jeho stávající osu v souladu se směrovým

vedením komunikace. Stavbou dojde k výraznému směrovému zlepšení vedení trasy a k odstranění omezené zatížitelnosti na standartní zatížitelnost dle ČSN 73 6222 ($V_n=32t$, $V_r=80t$, $V_{vyj}=180t$).

Úkolem projektu bylo vypracování dokumentace pro stavební povolení (DSP) a dokumentace pro provádění stavby (PDPS), ve shodě se Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací vydanou MD ČR z r.2007 a s příslušnými technickými a právními předpisy a normami. Bylo třeba respektovat hlediska na začlenění stavby do krajiny s požadavkem optimálního záboru půdy a minimálního nepříznivého účinku na životní prostředí s přihlédnutím na dodržení požadovaných parametrů a uživatelských požadavků.

2.3 PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY

Předpokládané zahájení stavby je začátek stavební sezóny tj. v březnu. Předpokládané dokončení stavby je v listopadu. Předpokládaná doba výstavby je tedy 8 měsíců. Rok výstavby bude ještě upřesněn dle průběhu stavebního řízení, výběru dodavatele a zajištění prostředků na realizaci stavby. Stavba bude členěna do dvou základních etap, které jsou podrobně popsány v části E. – Zásady organizace výsadby.

2.4 VAZBY NA REGULAČNÍ PLÁNY, ÚZEMNÍ PLÁN, PŘÍPADNĚ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ INFORMACE A NA ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ, NEBO ÚZEMNÍ SOUHLAS VČETNĚ PLNĚNÍ JEHO PODMÍNEK

Stavba je v souladu s územními plány jak Babic nad Svitavou, tak Bílovic nad Svitavou. Oba územní plány předpokládají návrat směrového motivu silnice do předválečného stavu.

Tato projektová dokumentace pro provádění stavby navazuje na investiční záměr, který vypracovala firma IM-Projekt, Vodní 1, 602 00, Brno s datem 11/2013 a dále na Technickou studii vypracovanou firmou PIS PECHAL, s.r.o., s datem červen 2014. Na základě této studie došlo ke změně koncepce, kdy betonový předpjatý polorám byl nahrazen obloukovým ocelovým mostem s dolní ocelobetonovou mostovkou.

2.5 PŘEHLED STÁVAJÍCÍCH SPRÁVCŮ A UŽIVATELŮ

Objekt

Silnice II/374
Most ev.č. 374 – 039
Sjezdy z pozemní komunikace
Propustek na sjezdu ke stanici VAS
Řeka Svitava
Potok Skok
VN a NN vedení
Tlaková kanalizace
NN přípojka stanice VAS
NN přípojka sdružení chatařů

majitel/správce

JmK/SÚS JmK
JmK/SÚS JmK
dle majitele pozemku
Mendelova univerzita v Brně
ČR / Povodí Moravy st.p., závod Brno
Mendelova univerzita v Brně / Lesy ČR, st.p.
E.ON Česká republika, s.r.o.
Babice n/Svit. / VAS, a.s.
Babice n/Svit. / VAS, a.s.
Sdružení chatařů

2.6 **STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ**

Povrch zájmového území je zařezané údolí řeky Svitavy. Terén dané lokality je poměrně členitý a svažité. Z širšího hlediska je však terén svažité z obou stran směrem k řece. Z hlediska geomorfologického členění ČR spadá daná oblast do okrsku Soběšická vrchovina, podcelku Adamovská vrchovina, které jsou součástí celku Dražanská vrchovina a oblasti Brněnská vrchovina. Řeka protéká lokalitou v přírodním korytě.

Na území byly provedeny 2 geologické sondy, na základě kterých byl proveden posudek o podloží. Geologické podloží oblasti je tvořeno výhradně amfibol biotitickými granodiority z období neoproterozoika. Dané skalní podloží bylo zachyceno v obou sondách. Hloubka výskytu skalního podloží je však v rámci posuzované lokality proměnlivá. Z hlediska klasifikace dle ČSN 73 1001 řadíme zastížené skalní horniny do třídy R3 až R6. Nad skalním podložím se nachází svahové sedimenty. Jedná se o štěrkovité sedimenty třídy G2-GP a G4-GM, které spadají dle ČSN EN ISO 14688 do třídy saGr a sasiGr až hlinitopísčité zeminy třídy F3-MS, resp. saSi, ojediněle také F1-MG, resp. sagraSi. Svrchní pokryvná vrstva je tvořena v obou sondách navážkou, která v některých místech dosahuje poměrně velkých mocností. Jedná se o nehomogenní materiál, který mohl být součástí původní komunikace v těchto místech nebo který byl do těchto míst navezen v průběhu výstavby přečerpávací stanice splaškové kanalizace. Hladina podzemní vody byla zastížena v úrovni 6,7 m pod terénem. Hladina podzemní vody bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s hladinou vody v přilehlém vodním toku. Ze vzorku vody ze sond bylo zjištěno, že z hlediska chemického působení vody na beton podle normy ČSN EN 206-1 vykazuje tato voda neagresivní chemické prostředí. V daném případě tedy postačí primární ochrana betonových konstrukcí, které by mohly přijít do styku s podzemní vodou.

Staveniště se nachází v kraji Jihomoravském v okrese Brno-venkov, v extravilánu mezi obcemi Adamov a Bílovice nad Svitavou. Dle katastrální mapy se místo stavby nachází na kat. území Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou

V části, kde se nová komunikace nachází v ose stávající se využití území nemění. Tam kde je komunikace vedena v ose nové dojde ke změně z lesního pozemku a ostatní plochy na pozemní komunikaci. Stávající most přes Svitavu bude demolován a plocha navazujících komunikací dále nepoužívaných bude rekultivována.

2.7 **CELKOVÝ DOPAD STAVBY A JEJÍHO PROVOZU NA DOTČENÉ ÚZEMÍ**

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.

Zařízení staveniště je uvažováno v místě mezi korytem potoka Skok, stávající komunikací a sjezdem č. 2 na části zpevněné plochy o velikosti do 500 m². Jedná se o pozemek parc. č. 1199/1 v majetku Mendelovi univerzity v Brně. Tato plocha bude po dokončení stavby uvedena do původního stavu.

V rámci akce dojde ke kácení zeleně, což je řešeno v SO 001/ SO 801.

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

3 PODKLADY A PRŮZKUMY

3.1 PŘEHLED VÝCHOZÍCH POŽADAVKŮ NA VYPRACOVÁNÍ DSP/PDPS

- Most bude projektován na zatěžovací schémata dle ČSN EN 1991-2. Model LM1 je uvažován s regulačními součiniteli pro skupinu pozemních komunikací 1 dle národní přílohy – změna 3 – 10/2012. Zatěžovací schéma LM3 je uvažováno modelem 1800/200 tj. 9 náprav po 200 kN, tzn. souprava o celkové hmotnosti 1800 kN = 180 tun. Tato souprava bude přejíždět v ose mostu s max. příčnou odchylkou $\pm 0,5$ m max. rychlostí 70 km/h (dynam. souč. 1,25). Normální zatížitelnost mostu bude 32 tun, výhradní zatížitelnost 80 tun, výjimečná zatížitelnost 180 t.
- Šírkové uspořádání komunikace – S 7,5/40, zlepšit směrové vedení komunikace
- Most musí mít dostatečnou rezervu vůči Q_{100} , tj. 0,5 m v souladu s ČSN 73 6201 pro 2. kategorii komunikace a variační koef. 4,5.
- Zjištění celkového rozsahu a problematiky záborů pozemků a účinky stavby na životní prostředí.

3.2 VÝČET PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ POUŽITÝCH K VYPRACOVÁNÍ DSP A PDPS

- Investiční záměr zpracovaný firmou IM-Projekt 09/2013
- Výzva více zájemcům o veřejnou zakázku k podání nabídky
- SoD č.175/2014 s objednatelem – SÚS JmK
- Technická studie – PIS PECHAL, s.r.o., červen 2014
- Záznamy z VV č. 1 – 5.
- Územní plány obcí Babice nad Svitavou a Bílovice nad Svitavou
- Polohopisné a výškové zaměření mostu a jeho okolí včetně zakreslení hranic pozemků v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Balt p.v. provedla firma ZK-Brno, s.r.o.
- I-G průzkum - firma – Ing. Dan Balun.

3.3 PODMÍNKY ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZVLÁŠTNÍCH PŘEDPISŮ A JEJICH PLNĚNÍ

Projektová dokumentace je vypracována v souladu s podmínkami DOSS a správců IS. Písemná vyjádření jsou obsahem přílohy F.2 Doklady.

4 ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je dělena na tyto stavební objekty:

- SO 001 – Příprava území
- SO 002 – Demolice mostu ev.č. 374-039
- SO 101 – Komunikace II/374
- SO 201 – Most ev. č. 374-039

SO 203 – Propustek na sjezdu přes potok Skok
SO 301 – Přeložka kanalizace
SO 302 – Přeložka potoka Skok
SO 401 – Přeložka sil. vedení NN - přípojka VAS
SO 402 – Přeložka sil. vedení NN - přípojka sdružení chatařů
SO 701 – Včelín
SO 801 – Úprava území
SO 901 – Dopravní značení
SO 902 – DIO
Součástí stavby nejsou žádné provozní soubory.

5 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

5.1 SO 001 – PŘÍPRAVA ÚZEMÍ

Tento objekt řeší přípravu vlastního území výstavby před započítím prací na hlavních stavebních objektech. Jeho součástí bude kácení stromů, smýcení náletových dřevin, odstranění ornice, demolice staré opěry původního mostu v místě nově navrženého mostu, demolice propustku na potoku Skok o délce 8,140m, odstranění závory na sjezdu k čerpací stanici OV.

5.2 SO 002 – DEMOLICE MOSTU EV.Č. 374 – 039

Tento objekt řeší demolici stávajícího mostního objektu. Součástí bude demolice mostního svršku, mostního vybavení, nosné konstrukce a celé spodní stavby včetně základů do úrovně dna koryta řeky. Po dokončení bude prostor koryta u levobřežní opěry upraven kamenným záhozem. Okolní povrch bude urovnán, ohumusován, a oset travním semenem. Demolice bude probíhat až po dokončení výstavby nového mostu 374–039.

5.3 SO 101 – KOMUNIKACE

Délka úpravy sil. II/374 je 201,0 m, dle staničení sil II/374 je úprava v km 41,418 61 – 41,616 24. Směrové řešení začíná na rovném úseku krátkou přímou dl. 2,55 m. Následuje dlouhý směrový motiv kružnicového oblouku o $R=90$ m ($v_n=40$ km/h dle ČSN 736101 při $p=5,5\%$) se symetrickými přechodnicemi s dl. $L_p=50$ m. Celý směrový motiv je dlouhý 183,66 m. Úprava končí opět přímou dl. 14,79 m a navazuje na stávající sil. II/374. Podrobně je směrové řešení vykresleno v příl. 02 Situace komunikace.

Návrh nové nivelety vozovky plynule navazuje na stávající sil. II/374 na začátku i konci úpravy. Začíná mírným stoupáním 0,60% a láme se na mostě v klesání 3,00%. Niveleta musí vystoupat nahoru s ohledem na Q100 pod mostem. Výškový lom na mostě je zaoblen vypuklým parabolickým obloukem 2. stupně s poloměrem oskulační kružnice $R=2000$ m (60 km/h dle ČSN 73 6101).

Nové uspořádání příčného řezu vychází z IZ. Navržená kategorie odpovídá S 7,5/50. Základní příčný sklon je jednostranný (pravostranný) 2,5 %, zemní plán má základní příčný sklon jednostranný min 3%. Maximální jednostranný příčný sklon (povrchu voz. i pláně) je navržen 5,5%.

Konstrukce vozovky je navržena dle Dodatku č. 1 TP 170 pro třídu dopravního zatížení V, což odpovídá průměrné denní intenzitě provozu těžkých nákladních vozidel (TNV_K) v obou směrech mezi 15 – 100 voz./24 hod. Návrhová úroveň porušení vozovky je D1. Navrženo je souvrství vozovek dle katalogového listu D1-N-1-PIII celkové tloušťky 450 mm. Dle výsledků sčítání dopravy z roku 2010 je průměrná denní intenzita všech vozidel 919 voz./24hod a těžkých nákladních vozidel $TNV = 33$ voz./24hod., což v přepočtu s výhledovým koeficientem nárůstu dopravy pro rok 2030 ($koef.TNV = 1,28$) činí $TNV = 43$ voz./24hod.

Součástí objektu je také vybudování pěti sjezdů, které budou plynule navazovat na stávající sjezdy. Souvrství bude živičné a na konci úpravy bude provedena návaznost ze ŠD.

Odvodnění pozemní komunikace

Srážková voda je díky příčnému sklonu vozovky svedena z obou jízdnic pruhů na okraj vozovky, odkud steče dolů z násypového tělesa a dojde k přirozenému vsáknutí příp. bude odvedena navrženými příkopy (v zářezu).

Plán komunikace vychází v naprosté většině nad přilehlý stávající terén. Na konci úseku vpravo, kde dochází k odřezu stávajícího svahu, je navržen nízký rigol s trativodem. Rigol se na KÚ napojí na stávající příkop směřující k horské vpusti s propustkem. Trativod bude na KÚ převeden pod vozovkou na druhou stranu a zakončen výtokovým objektem. Horní konec trativodu bude zaslepen zátkou.

Na začátku úpravy je stávající propustek DN 500, u kterého dojde v rámci stavby k úpravě. Podrobně viz čl. 2.12 této zprávy.

Vybavení pozemní komunikace

Svodidlo je navrženo jednak na mostě (součást SO 201 – Most) a jednak na předmostích v místech, kde je násyp vyšší než 3 m a jednak v souběhu s vodním tokem. Směrové sloupky jsou výkazem výměr součástí SO 901 – Dopravní značení. Jejich rozmístění je uvedeno v SO 101 - Komunikace příloze 03.a – Podélný profil hlavní trasy. Trvalé dopravní značení je součástí SO 901 - Dopravní značení, provizorní dopravní značení je součástí SO 902 – Dopravně inženýrská opatření. Na čelech propustku je navrženo dvojmadlové zábradlí, jež je součástí SO 203 – Propustek na sjezdu přes potok Skok.

5.4 SO 203 – PROPUSTEK NA SJEZDU PŘES POTOK SKOK

Tento objekt řeší výstavbu nového propustku, umístěného na sjezdu k čerpací stanici výtlačné kanalizace přes přeložený potok Skok. Propustek je navržen z železobetonových hrdlových trub DN 1200; C40/50. Propustek bude mít délku 15,39 m a bude proveden v podélném spádu 3%. Uložení trub bude provedeno na betonové sedla C12/15 Xo, podkladní betonové pražce a lože z betonu C 25/30 XF3. Pod betonovým ložem bude šterkodrt' fr. 0/63, šířky 2160 mm a výška 300 mm. Samotné trouby propustku budou obsypány šterkodrtí. Na vtoku i výtoku bude propustek ukončen šikmým čelem, zpevněným dlažbou do betonu ukončenou příčným prahem. Na obou koncích navazuje propustek na přeložku potoka Skok.

5.5 SO 201 - MOST EV.Č. 374 - 039

Jde o most přes řeku Svitavu o jednom mostním otvoru. Délka mostu je 37,25 m, délka přemostění je 25,695 m. Šikmost je levá 66,15° (opěra 1), 63,21° (opěra 2). Nová osa komunikace je

vedena mimo stávající most a nově vybudovaný most bude realizován na místě původního, německými vojsky zničeného, mostu. Nový most bude jednopolevý, obloukový, ocelový s dolní ocelobetonovou mostovkou. Hlavní nosná konstrukce bude tvořena trámem, který bude vyztužen obloukem, tzv. Langrův trám. Oblouk a trám budou propojeny pomocí tyčových závěsů. Trámy budou spojeny ocelovými příčníky, na něž bude vybetonována spřažená ocelobetonová deska mostovky. Šířkově je most navržen pro kategorii S7,5 s rozšířením v oblouku. Podélné a výškové proporce mostu výrazně zlepši situaci ve vztahu k průtočnému profilu řeky. Sklon vozovky na mostě je jednostranný 5,5%. Nosná konstrukce bude uložena na kalotová ložiska. Na každé opěře jsou tři ložiska – vždy pod hlavními nosníky a uprostřed pod koncovým příčником. Pevné uložení v podélném směru je navrženo na opěře 2. Opěry jsou masivní železobetonové. Založení bude hlubinné na vrtaných pilotách.

5.6 SO 301 - PŘELOŽKA KANALIZACE

Tento objekt řeší přeložky odlehčovací kanalizace a výtlačné kanalizace. Přeložka odlehčovací kanalizace DN 200 z PVC KG; SN8 je vynucená přeložkou potoka Skok a výstavbou nového sjezdu k čerpací stanici. Její délka je 12,2 m a součástí bude revizní šachta a vyústní objekt v potoku Skok. Přeložka výtlačné kanalizace DN 100 PE je vynucena přeložkou potoka Skok. Délka přeložky DN 100 PE bude 13,5 m. Součástí objektu budou výkopy pro pokládku potrubí, pokládka kanalizačního potrubí, obsyp pískem, pokládka ochranné fólie, zásyp zeminou a přepojení potrubí.

5.7 SO 302 - PŘELOŽKA POTOKA SKOK

Tento objekt řeší směrovou přeložku potoka Skok, který je situovaný u paty pozemní komunikace. Vzhledem k úpravě směrového motivu pozemní komunikace, je nutný jeho příčný přesun o vzdálenost až 21m. Přeložka potoka bude provedena v délce 77,61 m v podélném sklonu dna 1 až 35% Šířka dna bude 1m, sklony břehů budou 1:1,5 na levé straně a 1:2,5 na pravé straně (silniční těleso). Potok bude vyústěn do řeky Svitavy výškovým skluzem o výšce 4,12 m. Součástí objektu bude provizorní propustek pro zajištění příjezdu k čerpací stanici VAS, odtěžení zeminy v místě budoucího koryta, opevnění dna a části břehů kamenný zához s proštěrkováním a urovnáním lícem do výšky 0,750m.

5.8 SO 401 - PŘELOŽKA SILOVÉHO VEDENÍ NN - PŘÍPOJKA VAS

Tento objekt řeší přeložku silového kabelu nízkého napětí, který slouží k napájení blízké čerpací stanice výtlačné kanalizace. Stávající kabel je veden na povodní straně stáv. mostu v ocelové chráničce. Před mostem i za mostem kabel dál pokračuje v krajnici pozemní komunikace a u stávajícího propustku na potoku Skok odbočuje k čerpací stanici. Vzhledem k tomu, že dojde k demolici stávajícího mostu, přeložení potoka a výstavbě nového propustku, musí být silové vedení přeloženo. Délka přeložky bude 195 m. Přeložka bude provedena na dvě etapy. První etapa bude před zahájením stavby přeložky potoka/nového mostu a bude provedeno pouze provizorní napojení. Po stavbě mostu bude provedena finální pokládka kabelu, který povede od trafostanice v patě levého náspu, v které bude uložen až k mostní konstrukci. Zde bude uložen do chráničky a za mostem opět sejde do paty náspu silnice. Podejde potok Skok a sjezd 3 a dále povede až k přečerpávací stanici VAS. Součástí objektu budou výkopy pro pokládku kabelu, instalace kabelu NN, obsyp pískem, pokládka ochranné fólie, zásyp zeminou a přepojení kabelu na stávající vedení.

5.9 SO 402 - PŘELOŽKA SILOVÉHO VEDENÍ NN - PŘÍPOJKA SDRUŽENÍ CHATAŘŮ

Tento objekt řeší přeložku přípojky podzemního kabelu nízkého napětí, který je veden k dvanácti chatkám situovaných u řeky Svitavy. Stávající kabel je veden na povodní straně mostu v ocelové chráničce. Před mostem i za mostem kabel dál pokračuje v krajnici pozemní komunikace. Vzhledem k tomu, že dojde k demolici stávajícího mostu, musí být silové vedení přeloženo. Délka přeložky bude 280 m. Přeložka bude provedena na dvě etapy. První etapa bude před zahájením stavby přeložky potoka/nového mostu a bude provedeno pouze provizorní napojení. Po stavbě mostu bude provedena finální pokládka kabelu, který povede od trafostanice v patě levého náspu, v které bude uložen až k mostní konstrukci. Zde bude uložen do chráničky a za mostem opět sejde do paty náspu silnice. Podejde sjezdy 3, 2 a bude napojen na stávající vedení. Součástí objektu je i protlak pod komunikací směrem k přilehlé chatce. Součástí objektu budou dále výkopy pro pokládku kabelu, instalace kabelu NN, obsyp pískem, pokládka ochranné fólie, zásyp zeminou a přepojení kabelu na stávající vedení.

5.10 SO 701 – VČELÍN

Tento objekt řeší přesun stávajícího včelína, který je situovaný na louce přilehlé k pozemní komunikaci. Vzhledem k úpravě směrového motivu pozemní komunikace a přeložce potoka Skok, je nutný jeho přesun do vzdálenosti 25 m. V rámci objektu bude odstraněno oplocení, budou provedeny nové základy dvou částí včelína, proveden přesun včelína pomocí autojeřábu, odstraněny stávající základy a zřízeno nové oplocení okolo včelína v délce 37m.

5.11 SO 801 - ÚPRAVA ÚZEMÍ

Tento objekt řeší úpravu vlastního území výstavby po dokončení stavebních prací na hlavních stavebních objektech. Součástí objektu bude rozprostření humózní vrstvy, rozprostření ornice, osetí travním semenem a zřízení náhradní výsadby. Součástí je i rekultivace území. Technická rekultivace je navržena pouze dvoutletá v místech stávající vozovky, která nebude dále využívána.

5.12 SO 901 – DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Tento stavební objekt řeší úpravu stávajícího dopravního značení a návrh nového trvalého dopravního značení (svislého a vodorovného).

5.13 SO 902 – DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.

V současnosti je doprava vedena po stávající komunikaci II/374. V úseku Adamov – Bílovice nad Svitavou je doprava vedena mimo jiné přes stávající mostní objekt ev. č. 374 – 039, který bude po dokončení stavby spolu se stávající komunikací odstraněn. Vzhledem k nemožnosti zachování průjezdnosti během celé stavby je třeba zřídit taková dopravní omezení, která zaručí dopravní obslužnost místo uzavřené komunikace. Tato dopravní omezení jsou patrná z části tohoto objektu, jež jsou objíždna a obchůzná trasa. Trasa bude uzavřena na cca 1,5 měsíce.

5.14 ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ OVLIVŇUJÍCÍ UMÍSTĚNÍ STAVBY

Délka úpravy sil. II/374 je 201,0 m. Navržená úprava začíná v místě stávajícího propustku pod komunikací a končí 18,5 m za sjezdem č.5. Hlavním směrovým motivem je oblouk o poloměru $R = 90$ m, kterým se komunikace odchyluje od stávajícího směrového řešení. V počáteční části komunikace jsou sjezdy 1 (vpravo na soukr. pozemek) a 2 (vlevo na lesní cestu). Dále následuje sjezd 3 k přečerpávací stanici. Pod tímto sjezdem se nachází propustek potoka Skok, který je přeložen do nové polohy vlevo od nového mostu. Dále následuje mostní objekt přes Svitavu, který se nachází vlevo od mostu stávajícího, který bude po stavbě demolován. Za mostem se nachází sjezd 4 (vpravo na lesní cestu k chatě) a 5 (vlevo na cestu k přilehlým chatám a trafostanici).

U mostu přes Svitavu je u opěr a pod mostem zpevněno koryto kamennou dlažbou do betonu, která je olemována betonovými prahy. Prahy jsou navíc chráněny kamennými záhozy vyjma místa, kde navazuje přeložka potoka Skok.

Co se týče barevného řešení hlavního mostního objektu SO201 pro vrchní nátěr nosné ocelové konstrukce bude použit odstín RAL 7035 (světle šedá), pouze táhla a zábradlí budou opatřena vrchním nátěrem v odstínu RAL 5002 (tmavě modrá). Toto barevné řešení bylo realizováno na několika mostech s podobnou konstrukcí a jeví se jako esteticky vhodné. Zábradlí na propustku SO 203 bude provedeno rovněž v odstínu RAL 5002 (tmavě modrá).

Stávající mostní objekt bude kompletně demolován.

Násypy navazující na stáv. most přes Svratku budou rekultivány viz SO 801.

V rámci akce dojde ke kácení zeleně a náhradní výsadbě viz SO 001/SO801.

6 VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Viz příloha č. F. Dodklady.

V rámci příprav na vypracování DSP/PDPS byl proveden I-G průzkum. V lokalitě byly zastiženy geologické poměry. Závěrem tohoto průzkumu je konstatování, že dle ČSN 73 1001 jde o základové poměry složité. Autor I-G průzkumu doporučuje provedení založení hlubinné na skalní podloží. Lokalita jako celek je stabilní a nehrozí zde nebezpečí pohybu zemního tělesa, který by mohl mít za následek poruchy stavby. Vzhledem k proměnlivosti základových poměrů, především potom výskytu skalního podloží, doporučuje provádět v průběhu zemních a základových prací dozor statika a geologa, kterým by byly vyloučeny, případně na místě řešeny anomálie základových podmínek.

7 DOTČENÉ CHRÁNĚNÉ PLOCHY A OBJEKTY, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

7.1 OCHRANNÁ PÁSMA INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

ELEKTRICKÉ VEDENÍ

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV

7 m – vodiče bez izolace

2 m – vodiče s izolací

1 m – závěsná kabelová vedení

Nadzemní vedení o napětí od 35 kV do 110 kV

12 m - pro vodiče bez izolace
5 m - pro vodiče s izolací základní

KANALIZACE A VODOVOD DO DN 500

1,5 m – od vnějšího líce stěny potrubí

7.2 OCHRANNÁ PÁSKA 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.

7.3 OSTATNÍ OCHRANNÁ PÁSKA

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 se nachází významné krajinné prvky (dále jen VKP) vodní toky (řeka Svitava a potok Skok) a jejich nivy. Bude nutné požádat o souhlas OŽP MěÚ Šlapanice se zásahem do VKP.

Na základě stanoviska KÚ OŽP č.j. JMK 93976/2014 nemůže mít stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Záměr svou věcnou povahou nemá potenciál způsobit vlivy na rozlohu, celistvost a stávající stav předmětů ochrany zdejší EVL Údolí Svitavy ani jiné lokality Natura 2000.

8 ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

8.1 BOURACÍ PRÁCE

Po převedení provozu do nové trasy na nový most bude stávající mostní objekt kompletně demolován – viz SO 002. Svahy břehů toků budou v těchto místech zpěvněny kamenným záhozem.

Násypy komunikace navazující na stáv. most přes Svitavu budou částečně odstraněny a rekultivány viz SO 801.

8.2 KÁCENÍ MIMOLESNÍ ZELENĚ A JEJICH PŘÍPADNÁ NÁHRADA

Vlivem rekonstrukce dojde ke kácení vzrostlých stromů a keřů. Kácení bude provedeno v době vegetačního klidu od října do března. V rámci stavby dojde dále k provedení náhradní výsadby. Nicméně s ohledem k nevhodnosti území pro umístění náhradní výsadby za stromy kácené dle „SO 001 – Příprava území“ bude náhradní výsadba realizovaná na místě a v rozsahu určeném obecními úřady Bílovice nad Svitavou a Babice nad Svitavou v rámci povolení kácení.

8.3 ROZSAH ZEMNÍCH PRACÍ

Zemní práce spočívají zejména v rozšíření a částečně vytvoření nového násypového tělesa v celé délce silnice mimo most včetně sjezdů 1 - 5. Do násypového tělesa komunikace je počítáno s nakupovaným materiálem dle ČSN 73 6133. Je možné použít též materiál z podkladů stávajících vozovek, ale jen v místech, kde to bude s ohledem na harmonogram prací možné. Dále dojde k vytvoření nového koryta potoka Skok. V místech, kde je nová vozovka navržena na stávající, dojde k odstranění starých vrstev vozovky a položení nových. Odstranění stávající vozovky vč. násypového tělesa v místech, kde nebude dále využívána. Další podstatnou částí zemních prací budou výkopy a zásypy v souvislosti s provedením spodní stavby mostního objektu SO 201, který bude 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.

8.4 ZÁSADY DO ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A PŘÍPADNÉ REKULTIVACE

V rámci stavby dojde k vyjmutí části jednoho pozemku ze ZPF. Jde o pozemek č.1197 k.ú. Babice nad Svitavou.

Dále dojde k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkce lesa. Jde o pozemky č. 1127 a 1128/1 k.ú. Bílovice nad Svitavou a pozemky č. 1172 a 1200 k.ú. Babice nad Svitavou.

8.5 ZMĚNA VYUŽITÍ PŮDY

Viz předchozí odstavec a příloha F1. Záborový elaborát.

9 NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

9.1 BILANCE NÁROKŮ, MOŽNÉ ZDROJE, NAPOJOVACÍ MÍSTA

Zdroje vody a energií si zajistí zhotovitel stavby. Beton bude dovážěn z betonárky. Vzhledem k možnostem použití mobilního telefonu není uvažováno se zřízením telefonní přípojky.

Zemník pro dovoz materiálu do násypu vozovky i ornice - vzd. 12 km.

9.2 NAKLÁDÁNÍ S ODPADY

Veškeré odpady budou uloženy na skládky určené pro daný druh odpadu v souladu s předpisy odpadového hospodářství. Odtěžená zemina bude částečně použita na různé zásypy/vyrovnávky v rámci nepojížděných ploch. Využití bude v poměru cca 90/10[%] – odvoz na skládku/zásyp.

V rámci stavby se uvažuje uložení odpadů následovně:

- | | |
|-------------------------------|------------|
| - zemina | vzd. 18 km |
| - stavební suť a běžné odpady | vzd. 17 km |
| - ocel* | vzd. 17 km |
| - frézovaná živičná směs** | vzd. 19 km |

*Stávající ocelové nosníky budou uloženy na skládku bez poplatku (areál SÚS, Komenského 2, Blansko).

** přebytek frézované živičné směsi bude uložen na skládku bez poplatku (areál SÚS, Jedovnice)

10 STAVENIŠTĚ A ORGANIZACE VÝSTAVBY

10.1 UVAŽOVANÝ PRŮBĚHU VÝSTAVBY A JEJÍ ORGANIZACE

1. Etapa – výstavby

- Předání staveniště, zaměření a vytýčení inženýrských sítí, zábor ploch, vybudování zázemí, zařízení staveniště – viz *B.2 – Koordinační situace stavby*
- Dopravně inženýrská opatření pro 1. etapu – viz *SO 902 – DIO*
- Kácení zeleně (mimo vegetační období) – viz *SO 001*
- Odhumusování – viz *SO 001*
- Přeložka včelína - *SO 701* - nutno zajistit vypnutí VN během manipulace s jeřáby v ochranném pásmu
- Přeložky NN *SO 401* a *SO 402* (bude muset být realizováno na dvakrát – ve finální pozici bude v chrániče v levé římse nového mostu)
- Odstranění a uskladnění brány na sjezdu k čerpací stanici VAS
- Přeložka kanalizace *SO 301*
- Vybudování provizorního propustku a komunikace k čerpací stanici VAS
- Vybudování propustku *SO 203*
- Přeložka potoka Skok – viz *SO 302*
- Vybudování sjezdu č. 3 a jeho provizorní napojení na stávající komunikaci
- Likvidace provizorního propustku a komunikace k čerpací stanici VAS
- Vybourání staré původní opěry původního mostu – viz *SO 001*
- Výkopy pro novou spodní stavbu
- Vybudování sjezdů pro vrtnou soupravu na obou březích řeky
- Vybudování nové spodní stavby mostu ev.č. 374 – 039

Nutno zajistit vypnutí VN během provádění pilot v ochranném pásmu

- Vybudování nové vrchní stavby mostu ev.č. 374 – 039

Nutno zajistit vypnutí VN během montáže OK v ochranném pásmu

- Přeložky NN *SO 401* a *SO 402* – druhá část
- Vybudování předpolí nového mostu
- Svahové kužely na povodní straně nového mostu a jejich napojení (vyústění potoka Skok)
- Odláždění svahů pod mostem (lze realizovat i později)
- Vybudování sjezdu 1 a 2 – lze i v 2. etapě

Předpokládaná doba výstavby 5 měsíců.

2. Etapa – výstavby

- Úplná uzávěra komunikace v délce cca 1,5 měsíce – objízdná trasa viz *SO 902*
- Odstranění vrchních vrstev stávající komunikace – viz *SO 001*

- Úprava vtoku a výtoku propustku na začátku upravovaného úseku – SO 101
- Nová komunikace včetně sjezdů a napojení na nový most – viz SO 101
- Nové dopravní značení – SO 901
- Převedení dopravy na nový most
- Demolice starého mostu – viz SO 002
- Dokončení odláždění svahů pod novým mostem, vybudování obslužného schodiště u OP1, dokončení terénních úprav pod mostem a v okolí mostu
- Úprava území – viz SO 801

Předpokládaná doba výstavby 3 měsíce.

Podrobné postupy výstavby jednotlivých stavebních objektů jsou obsaženy v jejich technických zprávách.

10.2 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY

Stavební realizace bude provedena dle ZOV bez věcné a časové vazby na jinou akci v těchto předpokládaných termínech během jednoho roku:

Zahájení stavby	:	březen
Převedení provozu	:	srpen
Ukončení stavby	:	listopad

Rok výstavby bude ještě upřesněn dle průběhu stavebního řízení, výběru dodavatele a zajištění prostředků na realizaci stavby.

10.3 ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ

Plocha pro stálé zařízení staveniště a stavební materiál bude na ploše mezi sjezdy 2,3 a potokem Skok. Zařízení staveniště nesmí znemožňovat provoz po stávající ani provizorní trase sil. II/374 ani na přilehlé lesní cestě.

10.4 PODMÍNKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY

Během realizace stavebních prací je třeba dodržovat všechny platné bezpečnostní předpisy (vyhláška 363/2005 Sb.) 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 části dokumentace. 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. 361/2001 Sb.. o podmínkách provozu 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 vodního toku řeky Svitavy. Jedná se zejména o vhodný způsob odvádění dešťových vod z provozních, výrobních a skladovacích ploch staveniště.

e) Ochrana stávající zeleně. Kmeny stromů v blízkosti stavby budou chráněny bedněním. Práce v blízkosti všech stromů je třeba provádět s maximální opatrností, aby nedošlo k jejich poškození.

Dodavatel stavby bude dodržovat „Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací“ schváleny MD ČR platných k datu, kdy bude vydáno stavební povolení včetně všech jejich novel. Dodavatel stavby bude postupovat při provádění stavby dle uvedených směrnic a norem. Dodavatel stavby bude projektanta průběžně informovat o postupu jednotlivých prací, tak aby projektant mohl zajišťovat autorský dozor na stavbě.

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

11 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ

Objekt	majitel/správce
Silnice II/374	JmK/SÚS JmK
Most ev.č. 374 – 039	JmK/SÚS JmK
Sjezdy s pozemní komunikace	Vlastníci připojovaných pozemků
Propustek na sjezdu ke stanici VAS	Mendelova univerzita v Brně
Potok Skok	Mendelova univerzita v Brně / Lesy ČR, st.p. přeložená část potoka JmK/SÚS JmK
Tlaková kanalizace	Babice n/Svit. / VAS, a.s.
NN přípojka stanice VAS	Babice n/Svit. / VAS, a.s.
NN přípojka sdružení chatařů	Sdružení chatařů

12 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY

Vzhledem k tomu, že se jedná o silniční stavbu a vzhledem k použitým stavebním materiálům (zemina, kamenivo, beton, asfalt, ...) 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.

Navržené mosty a komunikace splňují požadavky pro pojezd požárními vozidly. Po dobu provádění stavby bude neustále umožněn průjezd pohotovostních vozidel přes staveniště. Vyjma doby úplné uzavírky z důvodů stavby mostní konstrukce a nové komunikace. V této době bude příjezd možný pouze na jednotlivých stranách začátku a konce upravované komunikace 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.

13 PŘÍLOHY

1. Průzkum inženýrských sítí

Brno, listopad 2014 Vypracoval: Ing. Vojtěch Konečný, Ing. Jan Krakovič, Ing. Miroslav Loučka

PŘÍLOHA Č.1 - PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ



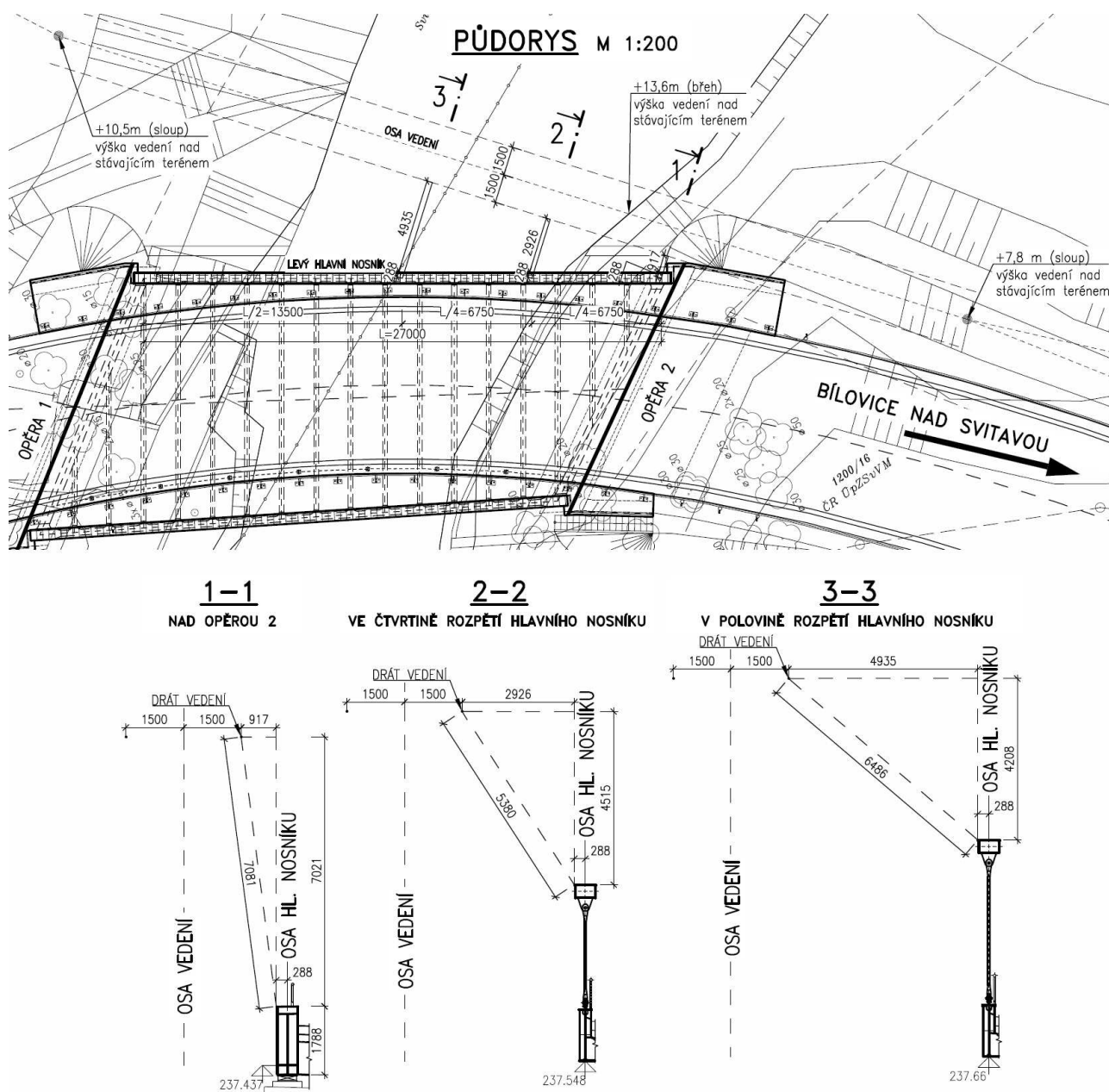
Pohled na obnaženou část el. přípojky sdružení chatařů (SO402) na začátku úseku



Detail obnažené části el. přípojky sdružení chatařů (SO402) na začátku úseku



Pohled na chráničky el. přípojek čerpací stanice VAS (SO401) a sdružení chatařů (SO402) na stávající mostní konstrukci.



Rozvržení budoucích vzdáleností mezi ocelovou konstrukcí a vzdušným vedením.