

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro DSP/PDPS

na akci

III/49918 Hrubá Vrbka, průtah

OBSAH

| | |
|--|----|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY | 2 |
| 1.1 Název stavby | 2 |
| 1.2 Katastrální území | 2 |
| 1.3 Okres..... | 2 |
| 1.4 Kraj | 2 |
| 1.5 Objednatel..... | 2 |
| 1.6 Projektant..... | 2 |
| 2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ | 2 |
| 2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění | 2 |
| 2.2 Předpokládaný průběh stavby..... | 6 |
| 2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí | 6 |
| 2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití | 6 |
| 2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí. | 7 |
| 2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření | 8 |
| 3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ | 8 |
| 4. ČLENĚNÍ STAVBY | 9 |
| 5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY | 10 |
| 5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb..... | 10 |
| 5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti | 10 |
| 5.3 Zajištění přístupu na stavbu..... | 12 |
| 5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy | 12 |
| 6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ) | 13 |
| 7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ | 14 |
| 8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS..... | 14 |
| 9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ | 20 |
| 10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY | 21 |
| 11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ | 22 |
| 12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY | 24 |
| 13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 24 |
| 14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI..... | 25 |
| 15. DALŠÍ POŽADAVKY | 26 |

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

| | | |
|------------|--------------------------------|---|
| 1.1 | Název stavby | III/49918 Hrubá Vrbka, průtah, DSP/PDPS |
| 1.2 | Katastrální území | Hrubá Vrbka 648604 |
| 1.3 | Okres | Hodonín |
| 1.4 | Kraj | Jihomoravský |
| 1.5 | Objednatel | Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno IČ 70932581 DIČ CZ70932581 |
| 1.6 | Projektant | Linio Plan, s.r.o. Sochorova 23, 616 00 Brno IČ 27738809 DIČ CZ27738809 |
| | HIP : | ing. František Kokorský, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby |
| | Zodpovědný projektant : | ing. František Kokorský, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby |

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ**2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění**

Projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) v podrobnostech pro PDPS zpracovává souvislou úpravu daného úseku tří krajských silnic v průtahu obce Hrubá Vrbka a to: úsek silnice III/49912, úsek silnice III/49918 a úsek silnice III/49919 v rozsahu daném předcházejícím stupněm PD tj. dokumentací DÚR. Silnice III/49918 a III/49912 jsou součástí silničního tahu krajského významu a slouží pro propojení jednotlivých obcí a jejich komunikačního napojení na silnice vyššího významu (silnice I.třídy). Silnice III/49918 propojuje několik obcí – Tasov, Hrubou Vrbku a Kuželov s napojením na silnici I/71, silnice III/49912 propojuje obec Hrubou Vrbku s obcí Velká nad Veličkou opět s napojením na silnici I/71 a silnice III/49919 pak slouží pro napojení obce Malá Vrbka na komunikační systém okolních obcí, na který se napojuje v obci Hrubá Vrbka. Všechny silnice v předmětné části úpravy leží na území okresu Hodonín.

Úsek rekonstrukce silnice III/49912 v celkové délce 604,86m se nachází v části průtahu obce Hrubá Vrbka se začátkem úpravy v místě vjezdu do obce (dopravní značení začátek/konec obce) ve směru od Velké nad Veličkou. Konec úpravy je na hraně vozovky silnice III/49918. Rekonstruovaná část komunikace III/49918 se nachází v celém úseku v průtahu obce Hrubá Vrbka v celkové délce 1 631,48m se začátkem úpravy v místě příčné pracovní spáry již rekonstruovaného úseku silnice (dopravní značení začátek/konec obce) ve směru od Tasova a konec úpravy je u kapličky ve směru na Kuželov na hranici katastrálního

území obce Hrubá Vrbka/Kuželov. Úsek rekonstrukce silnice III/49919 v celkové délce 1 316,55m se nachází v části úseku v průtahu obce Hrubá Vrbka a částí v extravilánu. Začátek úpravy má na hraně vozovky silnice III/49918 v obci Hrubá Vrbka a konec pak v extravilánové části v místě začátku obce Malá Vrbka (dopravní značení začátek/konec obce) + přechodový úsek délky 22,01m v intravilánu obce Malá Vrbka. Silnice III/49918 vede v oblasti rekonstrukce ve směru jih – sever (dle pasportního staničení) a silnice III/49912 a III/49919 pak ve směru východ – západ. V současné době se na úseku všech tří komunikací nachází jeden nebo dva zálivy (nebo stání na vozovce) pro autobusovou zastávku a na silnici III/49918 i jeden záliv pro podélné parkování (ve směru na Kuželov).

Silnice III/49918 a III/49912 a III/49919 z hlediska významu a zařazení komunikace do silniční sítě jsou zařazeny jako silnice III.třídy, v zástavbě obce Hrubá Vrbka je zařazeny jako komunikace funkční skupiny B, místní komunikace sběrná. Z hlediska dopravní zátěže – na předmětném úseku není sčítací úsek a dopravní zatížení bylo provedeno odborným odhadem – V.třída (do 100 TNV_k voz./24hod), úroveň porušení D1. Výhledově pak úsek spadá rovněž do V.třídy dopravního zatížení tj. do 100 TNV_k voz./24hod. Na silnici III/49918 se v daném úseku průtahu obce Hrubá Vrbka napojují stykovou křižovatkou obě silnice III.třídy (III/49912 a III/49919). V úseku stavby v průtahu všech tří komunikací je na silnici napojeno několik místních komunikací a účelových komunikací.

Investorem připravované stavby je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje. Projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) v podrobnostech pro PDPS zpracovává souvislou úpravu daného úseku tří krajských silnic v průtahu obce Hrubá Vrbka a to: obecně rekonstrukci části konstrukce vozovky v daném rozsahu jednotlivých komunikací v šířce dvou jízdních pruhů s částečným zásahem do okolního dopravního prostoru a stávajících IG sítí včetně rekonstrukce tří stávajících mostů. Rozsah rekonstrukce vychází z poptávky investora a rozsahu předcházející zpracované Dokumentace pro územní řízení (DÚR).

Silnice III/49918 v daném úseku úpravy sestává z původní živičné vozovky – částečně se nachází kryt z nátěru na penetračním makadamu nebo kaleném štěrku či obalovaném kamenivu případně šterkodrti a částečně pak kryt z hutněných AB vrstev. Vozovka vykazuje prakticky po celé délce posuzovaného úseku téměř celoplošně výrazné konstrukční poruchy, jako jsou síťové trhliny a plošné deformace. Často se vyskytují vysprávkys tryskovou metodou tvořící nepravidelné hrboly. Zjištěná únosnost je v úseku s krytem z PM v průměru havarijní s průměrnou zbytkovou životností 4 roky, v úseku s krytem z AB je únosnost v průměru vyhovující s průměrnou zbytkovou životností 14 let. Možnosti navýšení současné nivelety vozovky jsou částečně možné.

Silnice III/49912 v daném úseku úpravy sestává z původní živičné vozovky – částečně se nachází kryt z nátěru na obalovaném kamenivu typu makadam a částečně pak kryt z hutněných AB vrstev. V části úseku vozovky silnice se vyskytují síťové trhliny a plošné deformace (zejména podél okrajů) s četným výskytem vysprávek tryskovou metodou tvořící nepravidelné hrboly, v části pak mozaikové trhliny s vysprávkami. Zjištěná únosnost je v úseku s krytem z PM v průměru havarijní s průměrnou zbytkovou životností 4 roky, v úseku s krytem z AB je únosnost v průměru vyhovující s průměrnou zbytkovou životností 19 let. Možnosti navýšení současné nivelety vozovky jsou možné.

Silnice III/49919 v daném úseku úpravy sestává z původní živičné vozovky – částečně se nachází kryt z nátěru na kaleném štěrku a částečně pak kryt z hutněných AB vrstev na

podkladu ze ŠD. V části úseku vozovky silnice se vyskytují mozaikové a příčné trhliny s četným výskytem vysprávek tryskovou metodou tvořící nepravidelné hrboly, lokálně se vyskytují také síťové trhliny s deformacemi, vyskytuje se i olamování okrajů vozovky. V části úseku vozovky silnice se pak vyskytují celoplošné konstrukční poruchy, jako jsou síťové trhliny a plošné deformace s četným výskytem vysprávek tryskovou metodou tvořící nepravidelné hrboly. Zjištěná únosnost je v úseku s krytem z AB v průměru vyhovující s průměrnou zbytkovou životností 19 let, v úseku s krytem z PM v průměru havarijní s průměrnou zbytkovou životností 1 rok. Možnost navýšení současné nivelety vozovky je možná.

Stav vozovky komunikací v průtahu obcí je obecně nevyhovující. Současný stav vozovky je popsán výše v textu a je rovněž ovlivněn nevyhovujícím odvodněním povrchu vozovky. Pláň vozovky není odvodněna, což při špatném podloží způsobuje zatlačování podkladních vrstev do podloží. Bez provedení rekonstrukce dojde k dalším deformacím většího rozsahu a poklesům vozovky a jejímu prolomení.

Silnice III/49912, III/49918 a III/49919 v průtahu obcí Hrubá Vrbka jsou v nevyhovujícím stavu ve všech parametrech. Nevyhovující je šířkové uspořádání a lokálně i výškové vedení. Pěší doprava je vedena po jednostranných nebo oboustranných stávajících chodnících.

Úprava silnice III/49918 (SO101) má začátek úpravy v intravilánu obce Hrubá Vrbka v místě příčné pracovní spáry již rekonstruovaného úseku silnice (dopravní značení začátek/konec obce) ve směru od Tasova v km ~5,612 provozního staničení. Konec úpravy objektu je pak v km ~3,981 provozního staničení v intravilánu obce u kapličky ve směru na Kuželov na hranici katastrálního území obce Hrubá Vrbka. Celková délka úpravy činí 1,63148 km. Začátek rekonstrukce vozovky silnice III/49912 (SO102) je v intravilánu obce Hrubá Vrbka tj. začátek úpravy objektu je ve směru od Velké nad Veličkou (dopravní značení začátek/konec obce) v km 2,842 provozního staničení. Konec úpravy pak v km 3,447 provozního staničení v místě konce silnice s napojením na silnici III/49918. Celková délka je 0,60485 km. Úprava silnice III/49919 (SO 103) je má začátek úpravy v km 0,004 provozního staničení v místě odpojení od silnice III/49918 v obci Hrubá Vrbka a konec pak v extravilánové části v km 1,29854 v místě začátku obce Malá Vrbka (dopravní značení začátek/konec obce) + přechodový úsek délky 22,01m (končí v km 1,32055), který je již umístěn v intravilánu obce Malá Vrbka. Celková délka úpravy včetně přechodového úseku činí 1,31655 km.

Rekonstrukce krytu vozovky zahrnuje obecně úpravu části konstrukce vozovky v daném rozsahu jednotlivých komunikací v šířce dvou jízdních pruhů a spočívá převážně v navýšení tloušťky stávající kce vozovky v lehce proměnné hodnotě dané úpravou nivelety výškou nadvýšení, s novou obrubníkovou úpravou včetně drobných prostorových úprav vedení trasy s homogenizací šířkového uspořádání na jednotnou kategorii (šířka zpevnění 6,0m) a s nevýznamnou úpravou příčného klopení vozovky, která je (kromě nadvýšení) nejvýraznější změnou v profilu komunikace a s vyřešením vazeb na okolní komunikace (úprava napojení silnice III. třídy, místních a účelových komunikací v minimálním rozsahu). Výjimkou je krátký úsek silnice III/49912, kde je navržena významná úprava nivelety. V menších úsecích pak zahrnuje rekonstrukci povrchu vozovky, která spočívá v rekonstrukci obrusné vrstvy stávající živičné vozovky silnic bez úpravy šířkového uspořádání a příčného klopení vozovky.

Součástí stavby je rekonstrukce stávajícího odvodnění komunikace se zrušením či přemístěním některých stávajících a zřízením nových uličních vpustí a přípojek do stávající kanalizace včetně zásypu nefunkčních mělkých příkopů v úseku intravilánu s novým osazením vozovky do ohrub. Dále PD zahrnuje v úsecích extravilánu (úseky bez ohrub) úpravu nezpevněné krajnice a případnou reprofilaci stávajících příkopů povrchového odvodnění komunikace. Dále PD zahrnuje rekonstrukci stávajících zálivů autobusových zastávek, prostorovou úpravu tří plošně rozlehlých křižovatek s místními komunikacemi a silnicí III/49919, dobudování nových, předláždění či další úpravy stávajících chodníků a sjezdů k nemovitostem včetně zřízení zálivů pro podélná parkovací stání. Součástí akce je rekonstrukce tří mostů v rozsahu úpravy komunikací: ev.č. 49912-2 přes Zábařinčový potok, ev.č. 49918-3 přes Kuželovský potok a ev.č. 49919-1 přes Malanský potok. Další součástí stavby a PD jsou drobné přeložky či úpravy stávajících inženýrských sítí (sloup VO, NN a nadzemního vedení MR, podzemního vedení sdělovacích kabelů či stávající kanalizace) a nový objekt osvětlení přechodu pro chodce, dále úpravy okolních dotčených ploch pro veřejnou zeleň či malé zásahy do vzrostlé zeleně (keře + stromy).

Cílem rekonstrukce bude:

- zlepšení parametrů krytu vozovky resp. konstrukce vozovky tří komunikací (SO 101, 102 a 103) v celkové délce 3,535 km (dle rozsahu stavby) se zapracováním stávajících živých vrstev obsahujících dehet
- úprava parametrů komunikace v průtahu obce v souladu s šířkovým uspořádáním zvolené kategorie dle ČSN 73 6110
- zrušení příkopů povrchového odvodnění v úsecích s vozovkou v ohrubách
- výšková i prostorová úprava křižovatek s místními komunikacemi v nejnutnější míře
- úprava stávajících a výstavba nových vpustí a přípojek sloužících pro odvedení dešťových vod ze silnice (napojení svodů ze střech přilehlých nemovitostí není uvažováno – je řešeno jinak)
- reprofilace stávajících souběžných příkopů povrchového odvodnění a obnova jeho funkce v úseku bez ohrub
- zřízení nových parkovacích zálivů pro podélná stání podél komunikace
- zřízení nových ohrub kolem vozovky v téměř celém úseku průtahu obce (dle rozsahu stavby) s výjimkou úseků v extravilánu (území bez zástavby)
- výšková úprava napojení sjezdů na komunikaci v nejnutnější míře v celém úseku stavby
- změna a doplnění dopravního značení v průtahu obce Hrubá Vrbka
- kompletní rekonstrukce tří stávajících mostů v rozsahu stavby – ev.č. 49912-2 přes Zábařinčový potok, ev.č. 49918-3 přes Kuželovský potok a ev.č. 49919-1 přes Malanský potok
- úprava stávajících IG sítí vyvolané rekonstrukcí jednotlivých komunikací a mostů
- zřízení přechodu pro chodce včetně nasvětlení

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

v průtahu obce. Dojde ke zvýšení plynulosti dopravy s celkovým efektem spočívajícím ve zvýšení bezpečnosti dopravy.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

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

Při současných dostupných informacích lze uvažovat s následujícími časovými termíny:

Odevzdání PD – DSP/PDPS 06/2016

Vydání stavebního povolení 02/2017 (odhad)

Doba realizace 14 měsíců (předpoklad v roce duben 2017 – srpen 2018

se zimní přestávkou délky tři měsíce)

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

Realizace stavby bude probíhat při úplné uzavěře s předpokládaným odkloněním dopravy na objízdné trasy. Tranzitní doprava je zde minimální a bude odkloněna. Provádět práce za uzavřeného provozu je nutné vzhledem k šířkovým možnostem stávajících komunikací, při realizaci rekonstrukce stávajících mostů a vhodné je při pokládce nových vrstev vozovky (aby nevznikala podélná spára). Pouze je nutné vyřešit obslužnost přilehlé obytné zástavby, kterou je možné částečně obsluhovat vedením dopravy po okolních místních komunikacích.

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

2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí

Stavba má charakter rekonstrukce či obnovy krytu stávajících komunikací v intravilánu obce a částečně i v extravilánu bez dopadů na územně plánovací dokumentaci obce Hrubá Vrbka - obec má schválený územní plán. Předcházejícím stupněm PD byla Dokumentace pro územní řízení (DÚR) zpracovaná předmětnou firmou Linio Plan s.r.o. v roce 2008. V červenci 2009 bylo na předmětnou stavbu vydáno „územní rozhodnutí“ vydané stavebním úřadem OÚ ve Velké nad Veličkou.

2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Zájmové území stavby úpravy vozovky silnice III/49918, III/49912 a III/49919 se nachází v celém úseku stavby v intravilánu obce Hrubá Vrbka. Pouze u silnice III/49919 se část úseku nachází v extravilánu (území bez zástavby). Silnice III/49918 vede v oblasti úpravy ve směru sever – jih (dle staničení stavby – obráceně než je pasportní staničení). Silnice III/49912 a III/49919 vede v oblasti úpravy ve směru východ – západ (dle staničení stavby – v souladu s pasportním staničením).

Z hlediska morfologie území a spádových parametrů stávající komunikace lze ho u všech předmětných komunikací charakterizovat jako pahorkovité či mírně pahorkovité, v rozsahu obce převážně zastavěné území s vzhledem k délce trasy méně výraznou výškovou změnou mezi nejvyšším a nejnižším místem trasy. Oblast upravované komunikace III/49918 se nachází v území nadmořské výšky mezi 252,2 a 283,3 m, ve výškovém systému Bpv s výškovým rozdílem do 31,1 m. Nejnižší místo je v km 0,180, nejvyšší pak na konci úseku. Oblast upravované komunikace III/49912 se nachází v území nadmořské výšky mezi 252,2 a

264,8 m, ve výškovém systému Bpv s výškovým rozdílem do 12,6 m. Nejvyšší místo je v km 0,484, nejnižší pak na začátku úseku. Oblast upravované komunikace III/49919 se nachází v území nadmořské výšky mezi 263,3 a 279,2 m, ve výškovém systému Bpv s výškovým rozdílem do 15,9 m. Nejnižší místo je na začátku úseku, nejvyšší pak na konci úseku.

Z hlediska směrového a výškového vedení není ve stávající trase silnice III/49918, III/49912 a III/49919 nutné něco měnit a ani vzhledem k zadání projektové dokumentace to není přípustné. Z tohoto důvodu není žádný zásah do směrového vedení trasy navržen, u výškového vedení trasy je navrženo nadvýšení o danou hodnotu s mírnou úpravou drobných nerovností stávající nivelety. Staveniště je prostorově omezeno stávající polohou vozovky komunikace a souběžnými chodníky většinou v odsazené poloze na obou stranách vozovky nebo přilehlými plochami a částečně křižovatkami s místními komunikacemi nebo obslužnými komunikacemi. Stávající souběžná zástavba se nachází mimo plánovaný rozsah staveniště v odsazené poloze proměnné délky, místy je okolí silnice jen s částečnou zástavbou. V úseku extravilánu nebo úseku intravilánu bez okolní zástavby je staveniště prostorově omezeno stávající polohou vozovky komunikace a souběžnými příkopy podélného odvodnění na obou stranách vozovky a částečně přilehlých ploch.

Stavba je umístěna na velkém počtu pozemků, převážně na pozemcích druhu „ostatní plocha“ s využitím jako silnice nebo ostatní komunikace či neplodná půda. V menší míře je umístěna na pozemcích druhu „ostatní plocha“ s využitím jako zeleň či hřbitov, dále na typu orná půda, vodní tok, zastavěná plocha – rodný dům, zahrada nebo travní porost.

V zájmovém území opravovaných silnic III.třídy v úseku v zástavbě (průtah obcí) je vedena v souběhu s tělesem komunikace v odsazené poloze a v minimálních úsecích i pod vozovkou řada inženýrských sítí včetně několika křížení s tělesem komunikace např.: plynovod STL a v minimálním rozsahu i VTL, vodovod, kanalizace jednotná a v malé míře i splašková či dešťová, nadzemní vedení NN a místního rozhlasu a minimálně i VN, kabely NN, podzemní sdělovací kabely Cetin a také VO s podzemním vedením. Vzhledem k tomu, že v rámci stavby je zachována stávající trasa i těleso silnice, inženýrské sítě ovlivňují jen minimálním způsobem řešení stavby. Zvolený způsob rekonstrukce vozovky komunikace s mírnou úpravou jejího šířkového uspořádání a dobudováním části okolního dopravního prostoru a především rekonstrukce mostů si vyžádá úpravu několika stávajících dotčených inženýrských sítí. Dotčené inženýrské sítě budou vytyčeny a po dobu stavby zajištěna jejich ochrana. Zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu se vzhledem k rozsahu a charakteru stavby ve velmi malé míře vyskytuje.

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

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

Technickým řešením jsou stavební úpravy stávajícího průtahu silnice III/49918, III/49912 a III/49919 v úseku v zástavbě obce a částečně i mimo zástavbu v původní poloze bez negativních účinků na životní prostředí a okolní obytnou zástavbu. Drobná úprava rozsahu dvou křižovatek silnice III/49918 s místní komunikací zvýší bezpečnost těchto křižovatek. Stavba bude mít příznivý vliv na životní prostředí, neboť přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Zvýšení plynulosti dopravy, položení nového krytu vozovky

a zklidnění dopravy přinese snížení hlukové a emisní zátěže ze silničního provozu v okolí komunikace.

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

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

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Stavba nepředstavuje významný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci krytu povrchu vozovky stávající komunikace ve stávající trase a mírně upravené niveletě bez změny směrového a významnější změny výškového vedení trasy (s výjimkou krátkého úseku silnice III/49912). V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu v úseku délky celkem 3,535 km - stavba bude ale prováděna po etapách (délka omezení tak nebude nikdy přesahovat 1,5km) a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při odstranění povrchu nebo celé konstrukce stávající vozovky v průtahu.

Silnice III/49912 v upravovaném úseku je vedena částečně v zastavěném prostoru s odsazenou obytnou zástavbou a částečně v úseku bez zástavby a je na ni napojeno několik sjezdů k okolním nemovitostem či areálům. Silnice III/49918 v upravovaném úseku je vedena v zastavěném prostoru s odsazenou obytnou zástavbou. Připojení současných místních a účelových komunikací na tuto silnici včetně napojení silnice III/49912 a III/49919 zůstane zachováno. Kromě místních a účelových komunikací v průtahu obce je na silnici v oblasti stavby napojena velká řada sjezdů k okolním nemovitostem či areálům. Silnice III/49919 v upravovaném úseku je vedena převážně v extravilánu (volná krajina) a částečně v intravilánu - zastavěném prostoru se zástavbou a je na ni napojeno několik účelových komunikací (např. polní cesty) a řada sjezdů k okolním nemovitostem či areálům. Dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je oproti k celkovému velkému rozsahu stavby minimální. Realizace stavby bude probíhat za úplného vyloučení dopravy při odkloněné tranzitní i místní dopravě, což způsobí zvýšení silniční zátěže v okolních obcích, kterými povedou objízdné trasy.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

1. Dokumentace pro územní řízení (DÚR) vypracovaná předmětnou firmou Linio Plan, s.r.o. v září 2008 (územní rozhodnutí vydané 22.7.2009)
2. Geodetické zaměření zpracované geodetickou firmou SURGEO spol s.r.o., Hodonín v lednu 2016
3. Diagnostika vozovky a návrh technologie rekonstrukce ... vypracovaný společností IMOS Brno, a.s. v lednu 2016
4. Rekognoskace zájmového území - listopad 2015

5. Fotodokumentace celé trasy stavby
6. Vyjádření o existenci správců jednotlivých inženýrských sítí

4. ČLENĚNÍ STAVBY

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

Hlavními stavebními objekty jsou objekt SO 101 „Rekonstrukce silnice III/49918“ v celkové délce 1,63148 km, SO 102 „Rekonstrukce silnice III/49912“ v celkové délce 0,60486 km a SO 103 „Rekonstrukce silnice III/49919“ v celkové délce 1,31655 km. Dále pak mostní objekty SO 202 „Most ev.č. 49918-3 přes Kuželovský potok“, SO 203 „Most ev.č. 49912-2 přes Zábařinčový potok“ a SO 204 „Most ev.č. 49919-1 přes Malanský potok“.

Seznam objektů stavby dle investora:

SÚS JMK:

SO 002 DEMOLICE MOSTU ev.č.49918-3
SO 003 DEMOLICE MOSTU ev.č.49912-2
SO 020 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ
SO 101 REKONSTRUKCE SILNICE III/49918
SO 102 REKONSTRUKCE SILNICE III/49912
SO 103 REKONSTRUKCE SILNICE III/49919
SO 151 ÚPRAVA SJEZDŮ NA SILNICI III/49918
SO 152 ÚPRAVA SJEZDŮ NA SILNICI III/49912
SO 153 ÚPRAVA SJEZDŮ NA SILNICI III/49919
SO 161 ÚPRAVA NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOM. NA SILNICI III/49918
SO 162 ÚPRAVA NAPOJENÍ POLNÍCH CEST NA SILNICI III/49912
SO 163 ÚPRAVA NAPOJENÍ POLNÍCH CEST NA SILNICI III/49919
SO 181 ÚPRAVA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ
SO 191 PROVIZORNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
SO 202 MOST ev.č.49918-3 PŘES KUŽELOVSKÝ POTOK
SO 203 MOST ev.č.49912-2 PŘES ZÁBAŘINČOVÝ POTOK
SO 204 MOST ev.č.49919-1 PŘES MALANSKÝ POTOK
SO 301 PŘELOŽKA KANALIZACE
SO 305 ÚPRAVA KANALIZAČNÍCH ŠACHET
SO 432 PŘELOŽKA VEDENÍ NN (U MOSTU SO 202)
SO 441 PŘELOŽKA NADZEMNÍHO EL. VEDENÍ NN
SO 452 PŘELOŽKA KABELŮ V.O. (U MOSTU SO 202)
SO 454 PŘELOŽKA V.O.
SO 461 PŘELOŽKA TEL. KABELU CETIN (U MOSTU SO 204)
SO 462.1 PŘELOŽKA TEL. KABELŮ CETIN
SO 471 PŘELOŽKA MÍSTNÍHO ROZHLASU
SO 502 PŘELOŽKA STL PLYNOVODU V KM 0,400

Obec Hrubá Vrbka:

SO 141 CHODNÍK (SIL. III/49912)
SO 142 CHODNÍK (SIL. III/49918)
SO 144 CHODNÍK (SIL. III/49919)
SO 171 PARKOVACÍ STÁNÍ (SIL. III/49918)
SO 453 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE (V KM 0,853 SO 101)
SO 462.2 PŘELOŽKA TEL. KABELŮ CETIN (U SIL.III/49918)
SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

Nutná úprava (výšková či šířková – předláždění) stávajících chodníků je součástí objektů SO101, 102 a 103.

Zřízení vodorovného dopravního značení a minimální doplnění stávajícího svislého bude součástí SO101, 102 a 103.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb

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

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

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizaci stavebních úprav jednotlivých komunikací a mostů v průtahu obce Hrubá Vrbka bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byl zajištěn alespoň provizorní přístup k jednotlivým nemovitostem, především k těm, které mají přístup pouze z rekonstruovaných silnic III.tříd. Bude nutné rovněž zajistit provizorní dopravní dostupnost obce Malá Vrbka, která je přístupná pouze ze silnice III/49919, pro veškerou dopravu.

S ohledem na rozsah stavby a především stávající šířkové uspořádání komunikací se bude stavba provádět za úplného vyloučení dopravy s převedením na objízdné trasy společné pro tranzitní a částečně autobusovou dopravu. Pro místní dopravu, autobusovou dopravu a záchranný integrovaný systém lze využít místní komunikace v okolí stavby. Realizaci stavebních úprav bude nutno rozdělit do jednotlivých etap a provádět tak, aby po celou dobu výstavby dané etapy či úseku byla zajištěna alespoň provizorní dostupnost dotčené lokality pro místní obyvatele, pro hasiče, policii a zdravotní záchrannou pomoc. Místní doprava v průtahu obce Hrubá Vrbka bude zajištěna primárně po místních komunikacích obce v okolí stavby s nutností částečného zpevnění některých stávajících nezpevněných komunikací využívaných v určité etapě výstavby. Předpokládá se realizace stavby po ucelených úsecích

v dlouhodobém časovém období rozčleněném na jednotlivé etapy výstavby s určeným provizorním omezením dopravy.

V počátku výstavby každé jednotlivé etapy bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce stavby určeného úseku. Jako první v celém úseku stavby bude provedena příprava území a poté se provede demolice stávajícího mostu (pokud zde bude) a zahájí se přípravné práce na rekonstrukci stávající kce vozovky v určených úsecích. Stavba nového mostu nebo jeho rekonstrukce včetně nutných přeložek či úprav IG sítí vyvolané objektem mostu bude probíhat v období před zahájením vlastní rekonstrukce vozovky komunikace, která tak může být realizována až po dokončení hlavních stavebních prací na objektu mostu. Po jejich dokončení se bude realizovat rekonstrukce vozovky silnice v celé šířce a potřebné tloušťce podle navrženého technologického postupu. Po jejím dokončení se budou realizovat další práce hlavního objektu silnice a další objekty komunikací včetně úprav či přeložek stávajících inženýrských sítí. Souběžně se mohou provádět dokončovací práce na objektu mostu. Nová konstrukce vozovky se bude realizovat jako součást objektu komunikace s výjimkou úseku kolem mostu. Dále budou provedeny práce na zřízení nových a úpravě stávajících zálivů pro podélná parkování a obnova zálivů autobusové zastávky, úpravy stávajících chodníků a realizace nových a nutné úpravy okolních dotčených ploch, stávajících příkopů či krajnic.

Pohyb chodců v průběhu výstavby jednotlivých částí stavby v průtahu obce bude částečně omezen, hlavně v úsecích, kde se nenacházejí stávající chodníky a chodci používají vozovku komunikace nebo budou stávající chodníky uzavřeny. Pro zajištění pěší dopravy budou využívány stávající chodníky, které mohou být v rámci stavby dotčeny a zúženy anebo stavba zajistí úpravy pro provizorní pěší trasy. Pro překonání Kuželovského potoka bude při realizaci stavby mostu (SO202) zřízena provizorní lávka. Po dobu výstavby bude zajištěna funkce stávajícího veřejného osvětlení (v průtahu obce).

V objektu rekonstrukce vozovky (s technologií recyklace za studena a jejím zesílením o nové živičné vrstvy) bude po očištění povrchu nejprve navazovat realizace rozšíření vozovky (výkop, výměna podloží, podkladní vrstva ŠD a doplnění další vrstvy do úrovně povrchu budoucí vrstvy recyklace za studena) a zřízení nových a úpravy stávajících vpustí a přípojek od vpustí do stávající jednotné kanalizace a přeložky stávajících inženýrských sítí pod vozovkou silnice III/49918 (pro objekt nasvětlení přechodu). Poté bude navazovat realizace vrstvy recyklace za studena v celé šířce vozovky a následně konstrukčních vrstev vozovky komunikace až po ložnou vrstvu živice vozovky (včetně), osazení obrub a vybudování s komunikací souvisejících objektů (chodníky, parkovací zálivy, zálivy AZ, sjezdy k nemovitostem a napojení místních a účelových komunikací) a přeložky či úpravy inženýrských sítí v souběhu s komunikací včetně úpravy dotčených povrchových znaků stávajících inženýrských sítí. Po zhotoviteli stavby je požadováno minimalizovat dobu staveništního a případného veřejného provozu po nově vybudované vozovce před pokládkou horní, obrusné vrstvy živice.

V objektu rekonstrukce vozovky (s kompletní výměnou kce vozovky) se odstraní živičné vrstvy obsahující dehty uloží na stávající vozovce pro následné zapracování v nové kci. Provede se výkop v potřebné tloušťce, případná výměna podloží a zřízení nových a úpravy stávajících vpustí a přípojek od vpustí do stávající jednotné kanalizace, dále se provede podkladní vrstva ze ŠD a následně dosypání vrstvy doplňkového kameniva a

stávajícího materiálu z odstraněné kce vozovky s obsahem dehtu do úrovně povrchu budoucí vrstvy pro recyklaci, provedení vrstvy recyklace za studena a zbudování zbývajících živičných vrstev nové konstrukce vozovky včetně obrub.

V závěru rekonstrukce tj. po dokončení objektu mostů a vozovek se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní ohrusná vrstva živice za vyloučení provozu a budou provedeny dokončovací práce spočívající v nezbytné úpravě okolního dotčeného dopravního prostoru a úpravy svislého dopravního značení.

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

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Hlavní přístup na stavbu bude zajištěn po stávající silnici III/49912 ve směru od Velké nad Veličkou (silnice I/71) nebo po stávající silnici III/49918 od Kuželova (silnice I/71), případně od Tasova (Lipov, Louka). V menší míře pak po stávajících veřejných místních (případně obslužných) komunikacích v části průtahu obce Hrubá Vrbka, pokud to bude reálné.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavební úpravy všech objektů v průtahu obce Hrubá Vrbka (intravilán) i extravilánu budou prováděny při vyloučení veškerého veřejného provozu s vedením dopravy po objízdňích trasách s výjimkou krátkého úseku na začátku rekonstrukce SO101 (III/49918), kde nelze úplně vyloučit provoz především kvůli autobusové dopravě - tento úsek mezi vjezdem do obce a křižovatkou s místní komunikací (délka 181m) se bude realizovat po polovinách vozovky při zachování veřejného provozu (pouze pro integrovaný záchranný systém, místní a autobusovou dopravu) s vedením dopravy v jednom jízdním pruhu s dopravním omezením a řízením mobilní světelnou signalizací.

Úplná uzávěra je navržena především z důvodu nedostatečného šířkového uspořádání stávající vozovky silnice III/49918, III/49912 a III/49919, které neumožňují realizaci po polovinách vozovky se zachováním vedení místní veřejné dopravy v jednom jízdním pruhu a kvůli realizaci kompletní výměny dvou stávajících mostů nebo rekonstrukci mostu na III/49919. Dále vzhledem k nižší hodnotě dopravního zatížení komunikací a reálné možnosti zřízení objízdňích tras v okolí stavby při vhodné etapovitosti výstavby. Plná uzávěra je vhodná i pro použitou technologii rekonstrukce vozovky (úprava nivelety nadvýšením s použitím vrstvy recyklace za studena na místě) a s částečným rozšířením.

Objízdňá trasa pro případnou tranzitní dopravu (trasa mezi I/71 a Tasovem přes Hrubou Vrbku) bude vedena po silnici I/71 od křižovatkы s napojením silnice III/49918 (od Hrubé Vrbky) do Velké nad Veličkou a dál po silnici I/71 do obce Louka a odtud buď opět po silnici I/71 ve směru na Blatnici pod sv. Antonínkem, anebo po silnici III/4992 do Tasova (platí pro oba směry).

Pro integrovaný záchranný systém, linkovou autobusovou dopravu a místní dopravu či obsluhu nemovitostí a areálů v upravovaném úseku průtahu lze využít silnice III/49918, III/49912 a III/49919, které budou zavírány po etapách, dle navrženého harmonogramu prací a návrhu řešení provizorní dopravy v Hrubé Vrbce a okolí, částečně budou využívány (v

určité etapě výstavby) i místní a účelové komunikace v okolí stavby, které se pro tyto účely provizorně zpevní.

Realizaci stavebních úprav celého úseku stavby (SO101 – 103, 202 - 204) bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byla zajištěna provizorní dostupnost okolních objektů a areálů a také obce Malá Vrbka pro místní dopravu, pro hasiče, policii a zdravotní záchranou pomoc.

Stavba úpravy vozovky silnice III/49918 je v převážné délce trasy v zastavěném obytném území (zástavba je v odsazené poloze), silnice III/49912 a III/49919 jsou v kratším úseku v zastavěném obytném území (zástavba je v odsazené poloze). Pohyb chodců v průběhu výstavby je nutné řešit především v úseku silnice III/49918 se souběžnými chodníky a kolem objektu mostu přes Kuželovský potok, kde bude částečně omezen. V ostatních úsecích v zástavbě v rozsahu průtahu obce nebude stavbou omezen. Pro zajištění pěší dopravy v intravilánu obce budou primárně využívány stávající chodníky podél komunikace v odsazené poloze, které nebudou v rámci stavby dotčeny. U s vozovkou souběžných chodníků může být průchozí prostor chodců v rámci stavby zúžen hranicemi stavby a opatřeními pro zajištění bezpečnosti chodců nebo úplně vyloučen. V tomto případě stavba zajistí úpravy pro provizorní vedení pěší trasy. Pro překonání Kuželovského potoka bude při realizaci stavby mostu (SO202) zřízena provizorní lávka. V úseku extravilánu silnice III/49912, kde se nenacházejí stávající chodníky a chodci používají vozovku komunikace, musí stavba zajistit úpravy pro provizorní vedení pěší trasy.

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

6. PŘEHLED BUDOUČÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Stavba v intravilánu a částečně i v extravilánu má charakter rekonstrukce stávající konstrukce vozovky silnice III/49918, III/49912 a III/49919 bez výrazného dopadu a změn stávajících vlastnických vztahů, současné vlastnické vztahy se stavbou změní jen minimálně. Pozemky dotčenými úpravou všech tří silnic jsou popsány v kapitole 2.4.

Přehled budoucích vlastníků podle stavebních objektů :

| | | |
|--------|------------------------------------|------------------|
| SO 002 | DEMOLICE MOSTU ev.č.49918-3 | (dočasný objekt) |
| SO 003 | DEMOLICE MOSTU ev.č.49912-2 | (dočasný objekt) |
| SO 020 | PŘÍPRAVA ÚZEMÍ | (dočasný objekt) |
| SO 101 | REKONSTRUKCE SILNICE III/49918 | SÚS JMK |
| SO 102 | REKONSTRUKCE SILNICE III/49912 | SÚS JMK |
| SO 103 | REKONSTRUKCE SILNICE III/49919 | SÚS JMK |
| SO 141 | CHODNÍK (SIL. III/49912) | obec Hrubá Vrbka |
| SO 142 | CHODNÍK (SIL. III/49918) | obec Hrubá Vrbka |
| SO 144 | CHODNÍK (SIL. III/49919) | obec Hrubá Vrbka |
| SO 151 | ÚPRAVA SJEZDŮ NA SILNICI III/49918 | obec Hrubá Vrbka |
| SO 152 | ÚPRAVA SJEZDŮ NA SILNICI III/49912 | obec Hrubá Vrbka |

| | | |
|----------|---|------------------------|
| SO 153 | ÚPRAVA SJEZDŮ NA SILNICI III/49919 | obec Hrubá Vrbka |
| SO 161 | ÚPRAVA NAPOJENÍ MÍST. KOM. NA SILNICI III/49918 | obec Hrubá Vrbka |
| SO 162 | ÚPRAVA NAPOJENÍ POL. CEST NA SILNICI III/49912 | obec Hrubá Vrbka |
| SO 163 | ÚPRAVA NAPOJENÍ POL. CEST NA SILNICI III/49919 | obec Hrubá Vrbka |
| SO 171 | PARKOVACÍ STÁNÍ (SIL. III/49918) | obec Hrubá Vrbka |
| SO 181 | ÚPRAVA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ | obec Hrubá Vrbka |
| SO 191 | PROVIZORNÍ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ | (provizorní objekt) |
| SO 202 | MOST ev.č.49918-3 PŘES KUŽELOVSKÝ POTOK | SÚS JMK |
| SO 203 | MOST ev.č.49912-2 PŘES ZÁBAŘINČOVÝ POTOK | SÚS JMK |
| SO 204 | MOST ev.č.49919-1 PŘES MALANSKÝ POTOK | SÚS JMK |
| SO 301 | PŘELOŽKA KANALIZACE | VAK Hodonín |
| SO 305 | ÚPRAVA KANALIZAČNÍCH ŠACHET | VAK Hodonín |
| SO 432 | PŘELOŽKA VEDENÍ NN (U MOSTU SO 202) | E-ON |
| SO 441 | PŘELOŽKA NADZEMNÍHO EL. VEDENÍ NN | E-ON |
| SO 452 | PŘELOŽKA KABELŮ V.O. (U MOSTU SO 202) | obec Hrubá Vrbka |
| SO 453 | OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE (V KM 0,853) | obec Hrubá Vrbka |
| SO 454 | PŘELOŽKA V.O. | obec Hrubá Vrbka |
| SO 461 | PŘELOŽKA TEL. KABELU CETIN (U MOSTU SO 204) | CETIN |
| SO 462.1 | PŘELOŽKA TEL. KABELŮ CETIN | CETIN |
| SO 462.2 | PŘELOŽKA TEL. KABELŮ CETIN (U SIL. III/49918) | CETIN |
| SO 471 | PŘELOŽKA MÍSTNÍHO ROZHLASU | obec Hrubá Vrbka |
| SO 502 | PŘELOŽKA STL PLYNOVODU V KM 0,400 | RWE Distribuční služby |
| SO 801 | VEGETAČNÍ ÚPRAVY | obec Hrubá Vrbka |

7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Rekonstrukce komunikací a mostů v intravilánu i extravilánu bude probíhat v rozsahu stavby po etapách a případně i dílčích úsecích (v jednotlivé etapě) při úplném vyloučení veřejného provozu. Jednotlivé úseky stavby tak budou zprovozněny (dány do předčasného užívání) po dokončení stavebních prací v celé délce úseku objektu aspoň pro dopravní obsluhu a pro místní dopravu. Po skončení ucelené etapy výstavby budou objekty předány do předčasného užívání pro veškerou dopravu a mohou být využity pro případné objízdné trasy dalších uzavřených úseků. Ostatní drobné objekty stavby budou předávány k užívání po skončení prováděných prací a ve vzájemné časové koordinaci s rekonstrukcí bezprostředně souvisejících komunikací a mostů.

Pro veškerou (i tranzitní a autobusovou) dopravu budou komunikace předány do užívání jako celek bezprostředně po dokončení všech jejích částí.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projektová dokumentace řeší kompletní rekonstrukci tří ze čtyř stávajících mostů nacházejících se na trase rekonstruovaných silnic III/49918, III/49912 a III/49919 v rozsahu stavby. Čtvrtý most ev.č.49918-2 přes Kuželovský potok (SO201 dle DÚR) byl již realizován v minulých letech. Most na trase silnice III/49918 přes Kuželovský potok ev.č. 49918-3 bude demolován (SO002) a postaven nový (SO202). Nosnou konstrukci mostu tvoří monolitický

železobetonový rám o jednom poli. Do rámu jsou vetknutá rovnoběžná zavěšená křídla. Součástí objektu mostu je i kompletní výměna kce vozovky v km 0,75040 - 0,76710. Most na trase silnice III/49912 přes Zábařinčový potok ev.č. 49912-2 bude rovněž demolován (SO003) a postaven nový (SO203). Nosnou konstrukci mostu tvoří monolitický železobetonový rám o jednom poli. Do rámu jsou vetknutá rovnoběžná zavěšená křídla. Na návodní straně mostu je navržena opěrná zeď, která plynule navazuje na podezdívku stávajícího oplocení. Součástí objektu mostu je i kompletní výměna kce vozovky v km 0,00000 - 0,02785. Most na trase silnice III/49919 přes Malanský potok ev.č. 49919-1 bude zachován a rekonstruován (SO204). Stávající most je prefabrikovaný, nosná kce je tvořena prefabrikáty ŽMP. Proveďte se výměna mostního svršku včetně izolace a sanace spodní stavby. Součástí objektu mostu je i kompletní výměna kce vozovky v km 0,62595 - 0,65600.

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci vozovky tří krajských silnic v průtahu obce Hrubá Vrbka a to: úsek silnice III/49912, úsek silnice III/49918 a úsek silnice III/49919 (v průtahu obce a extravilánové části mezi Hrubou Vrbkou a obcí Malá Vrbka) dle návrhu rekonstrukce z diagnostiky s primárním požadavkem na zapracování stávajících živičných vrstev obsahujících dehty v navržené technologii rekonstrukce - tj. obecně rekonstrukci části konstrukce vozovky (případně celé ve vytypovaných úsecích) v daném rozsahu jednotlivých komunikací bez úpravy směrového vedení trasy, v šířce dvou jízdních pruhů ve stávajícím nebo mírně rozšířeném šířkovém uspořádání, upraveném příčném klopení a upravené stávající niveletě s nadvýšením (proměnným dle jednotlivých úseků). Výškové řešení je navrženo nově a bude přibližně kopírovat průběh stávající nivelety s převažujícími úseky s nadvýšením a s drobnými úpravami stávajících poklesů a křivostí. Rekonstrukce jednotlivých komunikací zahrnuje homogenizaci šířkového uspořádání se zachováním napojení místních a účelových komunikací ve stávajících křižovatkách, rekonstrukci zálivů AZ a vybudování nových zálivů pro podélná parkovací stání. Dále zajištění odvodnění komunikace novými a upravenými stávajícími vpustmi do stávající jednotné kanalizace. Rekonstrukce celého průtahu je určena třemi hlavními objekty zahrnujícími rekonstrukci vozovky silnice III/49912, III/49918 a III/49919.

Projektová dokumentace zahrnuje obecně v rozsahu silnice III/49918 (SO 101) souvislou rekonstrukci stávající vozovky silnice dvěma základními typy úpravy v celé délce objektu: *první* s použitím technologie recyklace za studena a se zesílením tloušťky kce (zesílení je proměnné 0,10 – 0,15m) s novými živičnými vrstvami (v převažujícím úseku stavby) včetně drobných prostorových úprav vedení trasy tj. s mírnou úpravou šířkového uspořádání (rozšíření spojené s homogenizací šířkového uspořádání a rozšířením ve směrových obloucích), úpravou příčného klopení vozovky, s proměnným nadvýšením (konstantním v ucelených úsecích) a vyrovnaním deformací nivelety, *druhý* pak představuje zesílení obrusné vrstvy vozovky se sanací trhlin a lokálních poruch po odfrézování se zachováním stávající nivelety, šířkového uspořádání i příčných sklonů. Tloušťka frézování stávající vozovky je obecně jednotná, ale lze ji místně upravit (snížit) dle upravené nivelety. Ve vytypovaných úsecích, kde při vyrovnaní nově navržené nivelety není možné dodržet danou hodnotu nadvýšení (zesílení) vozovky nebo v přechodových úsecích mezi stávající niveletou a úseky s nadvýšením bude navržena kompletní výměna kce vozovky s použitím vrstvy recyklace za studena (pro zpracování živičných materiálů obsahující dehty). V celé délce objektu je rekonstrukce navržena s vyřešením vazeb na napojující se komunikace (úprava

nápojení místních a účelových komunikací v minimálním nutném rozsahu) a okolní terén včetně záspy nefunkčních příkopů, dále se zřízením silničních obrub v celé délce trasy v zástavbě, kde se v současnosti nenacházejí.

Projektová dokumentace zahrnuje obecně v rozsahu silnice III/49912 (SO 102) souvislou rekonstrukci stávající vozovky silnice dvěma základními typy úpravy v celé délce objektu: *první* s použitím technologie recyklace za studena se zesílením tloušťky kce (zesílení je jednotné 0,15m) s novými živičnými vrstvami (v převažujícím úseku stavby) včetně drobných prostorových úprav vedení trasy tj. s mírnou úpravou šířkového uspořádání (rozšíření spojené s homogenizací šířkového uspořádání a rozšířením ve směrových obloucích), úpravou příčného klopení vozovky, s jednotným nadvýšením a vyrovnaním deformací nivelety, *druhý* pak představuje výměnu pouze obrusné vrstvy vozovky se sanací trhlin a lokálních poruch po odfrézování se zachováním stávající nivelety, šířkového uspořádání i příčných sklonů. Tloušťka frézování stávající vozovky je jednotná. V jednom úseku, kde stávající vrcholový oblouk nivelety nedosahuje hodnot umožňujících rozhled pro zastavení na $V_n=50\text{km/h}$, je navržena výrazná úprava nivelety (vrcholového oblouku) pro zajištění požadovaného rozhledu. V tomto úseku vozovky je navržena kompletní výměna kce vozovky s použitím vrstvy recyklace za studena (pro zpracování živičných materiálů obsahující dehty). V celé délce objektu je rekonstrukce navržena s vyřešením vazeb na napojující se komunikace (úprava nápojení účelových komunikací v minimálním nutném rozsahu) a okolní terén se zřízením silničních obrub v části délky trasy (v zástavbě), kde se v současnosti nenacházejí (s výjimkou jednoho úseku pravé strany) a s úpravou nebezpečných krajnic a obnovou funkce povrchového odvodnění komunikace otevřenými příkopy (v úseku bez obrub v extravilánové části), včetně vyčištění propustků převádějících příkopy pod navazujícími hospodářskými sjezdy a účelovými komunikacemi a případné zřízení nových jednoduchých propustků (hospodářských přejezdů) pod účelovými komunikacemi a sjezdy.

Projektová dokumentace zahrnuje obecně v rozsahu silnice III/49919 (SO 103) souvislou rekonstrukci stávající vozovky silnice dvěma základními typy úpravy v celé délce objektu: *první* s použitím technologie recyklace za studena a se zesílením tloušťky kce (zesílení je proměnné 0,10 – 0,20m) s novými živičnými vrstvami (v převažujícím úseku stavby) včetně drobných prostorových úprav vedení trasy tj. s mírnou úpravou šířkového uspořádání (rozšíření spojené s homogenizací šířkového uspořádání), úpravou příčného klopení vozovky, s proměnným nadvýšením (konstantním v ucelených úsecích) a vyrovnaním deformací nivelety, *druhý* pak představuje výměnu pouze obrusné vrstvy vozovky se sanací trhlin a lokálních poruch po odfrézování se zachováním stávající nivelety, šířkového uspořádání i příčných sklonů. Tloušťka frézování stávající vozovky je jednotná, ale lze ji místně upravit (snížit) dle upravené nivelety. V jednom úseku, kde při vyrovnání nově navržené nivelety není možné dodržet danou hodnotu nadvýšení (zesílení) vozovky je navržena kompletní výměna kce vozovky s použitím vrstvy recyklace za studena (pro zpracování živičných materiálů obsahující dehty). V celé délce objektu je rekonstrukce navržena s vyřešením vazeb na napojující se komunikace (úprava nápojení účelových komunikací v minimálním nutném rozsahu) a okolní terén se zřízením silničních obrub v části délky trasy (v zástavbě, intravilánu), kde se v současnosti nenacházejí a s úpravou nebezpečných krajnic (v úseku bez obrub v extravilánové části) a obnovou funkce povrchového odvodnění komunikace otevřenými příkopy s obnovením spádů – v úseku minimálního spádu či nemožnosti vyústění

příkopů jsou navrženy vsakovací příkopy - včetně vyčištění propustků převádějících příkopy pod navazujícími hospodářskými sjezdy a účelovými komunikacemi a případné zřízení nových jednoduchých propustků (hospodářských přejezdů) pod účelovými komunikacemi a sjezdy.

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

V úseku s kompletní výměnou kce vozovky nebo v části rozšíření vozovky spočívá princip rekonstrukce v odstranění stávající konstrukce vozovky nebo výkopu v potřebné tloušťce, provedené případné sanaci podloží, vybudování podkladní vrstvy ze ŠD, dosypání vrstvy doplňkového kameniva frakce 0/32 a stávajícího materiálu z odstraněné kce vozovky s obsahem dehtu do úrovně povrchu budoucí vrstvy pro recyklaci a dále pak následuje provedení vrstvy recyklace za studena a zbudování zbývajících živičných vrstev konstrukce vozovky – postup stejný jako výše v textu (v úseku s vrstvou recyklace za studena) – navrženo z důvodů sjednocení konstrukce vozovky a zapracování stávajících vybouraných materiálů s obsahem dehtu do nové kce.

Princip rekonstrukce vozovky v úseku s výměnou jen horní obrusné vrstvy konstrukce vozovky v celé šířce komunikace bez navýšení nivelety (s výjimkou drobných úprav při vyrovnání lokálních poklesů) spočívá v odfrézování stávajícího povrchu živičné vozovky v tloušťce 50mm, očištění povrchu a odborné kontrole stavu po frézování – vizuální prohlídka vyfrézovaného povrchu za účelem posouzení vyskytujících se případných trhlin a jiných lokálních poruch, sanaci trhlin a jejich ošetření resp. sanaci z hlediska jejich stavu dle zásad TP 115 nebo v plošné sanaci výměnou ložné vrstvy vozovky v ploše sanace a realizaci nových živičných vrstev v tl. min. 50mm (vyrovnávací a obrusné + postřiky). Příčné klopení vozovky se zachová stávající, případně se mírně upraví na jednotnou hodnotu 2,5% nebo vyšší dle směrového oblouku.

V rámci stavby všech tří komunikací III.třídy dojde v úseku v obrubách (v zástavbě – intravilán) ke kompletní obnově stávajícího odvodnění komunikace se zřízením uličních vpustí včetně přípojek do stávající kanalizace (stávající kanalizace je jednotná, úprava přípojek od svodů ze střech jednotlivých nemovitostí v okolí není uvažována) a vybudování drobných objektů odvodnění vozovky komunikace (horské vpusti apod.). Dále PD obsahuje obecně pro všechny tři komunikace dobudování okolního dopravního prostoru zahrnující nové parkovací zálivy, úpravu stávajících zálivů AZ a nástupišť, plošnou úpravu několika křižovatek s místními komunikacemi, úpravu napojení místních, účelových komunikací a sjezdů k nemovitostem v nezbytně nutném rozsahu (vyvolaném nadvýšením nivelety) a

zřízení nového přechodu pro chodce s ním spojené úpravy chodníků, nové úseky chodníků a nástupišť AZ (nové parkovací zálivy pro podélná stání, nové chodníky, nová nástupiště a zřízení přechodu pro chodce budou realizovány na náklady obce Hrubá Vrbka). Rekonstrukce silnice a mostů si vyžádá i krátké přeložky či úpravy stávajících inženýrských sítí. Součástí stavby a PD jsou i úpravy částečně dotčených okolních ploch pro veřejnou zeleň a nutné smýcení vzrostlé zeleně (nízké okrasné i několika stromů).

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

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

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

Základní technické parametry:

Silnice III/49918 – základní návrhová kategorie v rozsahu obj.101 se mírně změní na MS2 7,0/50 v obrubách, ve velmi krátkém úseku na začátku úpravy pak bude stávající MS2k 7,0/50 s jednostrannou nezpevněnou krajnicí.

Silnice III/49912 – základní návrhová kategorie v rozsahu obj.102 se mírně změní a je proměnná v průběhu trasy dle stávajícího šířkového uspořádání tj. ve velmi krátkém úseku na začátku úpravy MS2 7,0/50 v obrubách, pak bude stávající MS2/MS2k 6,5/50 s pravostrannou nezpevněnou krajnicí a levostrannou obrubou, dále v trase MS2k 6,5/50 a na konci úseku bude MS2 7,0/50 v obrubách.

Silnice III/49919 – základní návrhová kategorie v rozsahu obj.103 se mírně změní a je proměnná v průběhu trasy dle stávajícího šířkového uspořádání tj. v úseku intravilánu od začátku úpravy MS2 7,0/50 v obrubách, pak bude v úseku extravilánu stávající S 6,5/50 a dále od úseku „německých domků“ MS2k/MS2 6,5/50 s levostrannou nezpevněnou krajnicí a pravostrannou obrubou a na konci úseku bude MS2 7,0/50 v obrubách.

Na rekonstruovaném úseku (úsek obj.101) silnice III/49918 v průtahu obce se nachází celkem 1x křižovatka s napojením silnice III/49912, 1x křižovatka s napojením silnice III/49919, 8x napojení MK, 2x napojení ÚK a dlouhá řada napojení sjezdů k nemovitostem. Dále 2x oboustranná autobusová zastávka: 2x se stávajícím zálivem na levé straně (ve směru staničení) a 2x je situováno stání na vozovku komunikace

Na rekonstruovaném úseku (úsek obj.102) silnice III/49912 se nachází celkem 3x napojení účelových komunikací.

Na rekonstruovaném úseku (úsek obj.103) silnice III/49919 se nachází řada napojení účelových komunikací a hospodářských sjezdů (některé neoficiální a nevýznamné sjezdy na pole nebyly obnoveny).

Vyvolané přeložky a nové objekty inženýrských sítí:

Přeložka kanalizace (SO 301)

V souvislosti se stavbou nového mostu ev.č.49918-3 (SO202) dojde k nutné úpravě odpadního potrubí vedené od šachty k výusti do Kuželovského potoka. Další součástí objektu je přeložka zaústění dešťové kanalizace do Zábařinčového potoka v souvislosti se stavbou nového mostu ev.č.49912-2 (SO203).

Úprava kanalizačních šachet (SO 305)

V souvislosti se stavbou rekonstrukce silnice III/49912 z důvodů výškových úprav je nutno u čtyř šachet výtlačového potrubí DN 100 provést výškovou úpravu poklopů.

Přeložka kabelu NN u mostu SO202 (SO 432)

Demolice stávajícího mostu ev.č. 49918-3 přes Kuželovský potok a výstavba nového mostu (SO 202) vyžaduje přeložku kabelu NN vedeného po římse stávajícího mostu. Kabel bude přeložen mimo oblast nového mostu s překročením koryta Kuželovského potoka.

Přeložka nadzemního el.vedení NN (SO 441)

V souvislosti s výškovou úpravou nivelety silnice III/49912 (na protější straně hřbitova) je nutno přeložit 1x betonový sloup NN a navazující nadzemní vodiče. Sloup bude stranově přeložen mimo rozsah úpravy (zářezu) komunikace.

Přeložka kabelů VO u mostu SO202 (SO 452)

Demolice stávajícího mostu ev.č. 49918-3 přes Kuželovský potok a výstavba nového mostu (SO 202) vyžaduje přeložku kabelu V.O. vedeného po římse stávajícího mostu. Kabel bude přeložen mimo oblast nového mostu s překročením koryta Kuželovského potoka.

Osvětlení přechodu pro chodce (SO 453)

V km 0,84490 SO101 bude zřízen nový přechod pro chodce vyznačený zebrou. Pro osvětlení bude použito speciálních svítidel pro osvětlení přechodů pro chodce. Svítidla budou osazena na stožárech pomocí výložníku. Délka výložníku bude záviset na typu použitého svítidla. Stožáry budou vysoké 6m a budou oba umístěny ve vzdálenosti 1m před přechodem pro chodce – dle výkresu situace.

Přeložka veřejného osvětlení (SO 454)

V souvislosti s výškovou úpravou nivelety silnice III/49912 (na protější straně hřbitova) je nutno přeložit 1x sloup V.O. a navazující kabelové vedení.

Přeložka tel. kabelu CETIN u mostu SO204 (SO 461)

Stávající trasa optického kabelu CETIN vede po římse mostu ev.č.49919-1 převádějícího silnici III/49919 přes Malanský potok. Vrchní stavba mostu spočívající v rekonstrukci říms bude realizována v rámci objektu SO 204. Aby mohla být provedena rekonstrukce, je nutno kabel přeložit do nové trasy mimo most.

Přeložka tel. kabelu CETIN (SO 462.1)

V úseku kolem km 0,480 sil. III/49912 je u místního hřbitova nevyhovující výškové vedení ve vrcholovém zakružovacím oblouku s nedostatečným rozhledem pro zastavení. Snížení nivelety vyvolá úpravu v místě současné hřbitovní zdi, podél níž jsou vedeny dvě trasy optických tel. kabelů CETIN. Přeložka spočívá v prohloubení výkopu a výškové úpravě stávajících kabelů. Naproti polní cesty u hřbitova dojde k posunu sloupu EONu. Stávající nadzemní vedení CETIN, ukotvené ke stávajícímu sloupu bude po umístění nového sloupu svěřeno a převěřeno na nový sloup EON. Dále před domem č.p.59 bude umístěn nový zdvojený dřevěný telekomunikační sloup a u mostku přes Kuželovský potok bude umístěn nový jednoduchý dřevěný telekomunikační sloup. Po provedení instalace sloupů bude stávající NVSEK sejmuto ze stávajících sloupů a převěřeno na nové.

Přeložka tel. kabelu CETIN u silnice III/19918 (SO 462.2)

Některé trasy optických tel. kabelů CETIN jsou dotčeny výškovou úpravou stávajících zpevněných ploch nebo parkovacími stánkami. Přeložka spočívá v odkrytí a výškové úpravě stávajících kabelů s doplněním chrániček. Stávající dřevěný sloup naproti domu č.p. 106 a

sloup s rozvaděčem VVEL36 naproti domu č.p.179 budou dotčeny stavbou chodníku podél komunikace III/49918. Budou osazeny nové dřevěné patkové sloupy 7m výšky. Sloupy budou umístěny za hranou nového chodníku. Přívodní kabel do rozvaděče VVEL36 bude ručně odkryt a uvolněn ve výkopu v délce cca 7m od rozvaděče. Bude připravena nová kabelová trasa k přeloženému rozvaděči. Další kabel do rozvaděče VVEL34 je dotčen úpravou křižovatky s nájездem na polní cestu. Kabel bude v prostoru budoucího chodníku a před domem č.p. 184 (viz situace) ručně odkryt a uvolněn ve výkopu. Bude připravena nová kabelová trasa přes stávající travnatý ostrůvek a silnici III/49918 do budoucího chodníku a dál v chodníku.

Přeložka místního rozhlasu (SO 471)

U mostu ev.č. 49918-3 z důvodů demolice a výstavby mostu nového je nutno přeložit 1x sloup MR posunem směrem k místní komunikaci o cca 1,5 m. A z důvodu rozšíření vozovky v km 0,7175 vpravo objektu SO101 je nutno přeložit 1x sloup MR (dřevěný dvojsloup) posunem směrem k plotu přilehlé nemovitosti. Nadzemní kabel bude přeložen v přilehlých rozpětích v nutné délce. Na obou koncích bude vedení napojeno na stávající.

Přeložka STL plynovodu v km 0,400 (SO 502)

V úseku km 0,480 sil. III/49912 je u místního hřbitova nevyhovující výškové vedení ve vrcholovém zakružovacím oblouku s nedostatečným rozhledem pro zastavení. Snížení nivelety vyvolá úpravu navazujícího sjezdu na polní cestu a v místě úpravy sjezdu je nutná výšková přeložka plynovodu STL PE160, protože dojde k výraznému snížení krytí potrubí.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro zpracování projektové dokumentace bylo použito nové zaměření trasy v rozsahu rekonstruovaných komunikací zpracované v roce 2016.

Průzkum inženýrských sítí

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

Diagnostika vozovky

V zájmovém území souvislé obnovy krytu silnic III/49918, III/49912 a III/49919 byl v lednu roku 2016 firmou IMOS Brno, a.s. proveden diagnostický průzkum vozovky a návrh rekonstrukce vozovky pro vybraný úsek silnic III/49918, III/49912 a III/49919 v okrese Hodonín spočívající ve vizuální prohlídce s grafickým záznamem a fotodokumentací poruch, měření průhybů a posouzení únosnosti vozovky, jádrových vývrtech, vrtaných a kopaných sondách a rozborech podložní zeminy.

Dle závěrů a doporučení diagnostiky byla navržena úprava stávající konstrukce vozovky jednotlivých komunikací zvýšením celkové tloušťky konstrukce s použitím technologie recyklace za studena (stávající živичné vrstvy obsahují dehet) a novou ložnou a obrusnou vrstvou, případně rekonstrukce pouze výměnou obrusné vrstvy vozovky.

Inženýrsko - geologický průzkum

Na silnici III/49912 v úseku s úpravou nivelety a v oblasti dvou rekonstruovaných mostů byl proveden firmou GEODRILL s.r.o. (únor 2016) geotechnický průzkum. V zájmovém území byl proveden z důvodu posouzení stávajících geologických poměrů pro stavbu nových mostních objektů přes Zábařinčový potok a Kuželovský potok a pro ověření stavu a únosnosti podloží komunikace včetně skladby a tloušťek stávajících vrstev vozovky silnice III/49912. Bylo provedeno celkem 5 vrtů do hloubky 2,0 – 8,3m.

Kamerová prohlídka kanalizace

V rámci předprojektové přípravy byla provedena prohlídka (kamerová) stávající dešťové kanalizace v části úseku stavby silnice III/49912 a III/49918 (v charakteristických a dostupných úsecích) za účelem prověření jejího stavu a možnosti využití pro zaústění nových nebo upravených stávajících dešťových vpustí. Z výsledků této revize kanalizace vyplývá: betonová kanalizace není v havarijním a ani v tzv. předhavarijním stavu a napojení dalších kanalizačních zařízení (např. dešťových vpustí) je možné. Výjimkou je krátký úsek stoky B1 v přechodu přes silnici III/49919, který je v havarijním stavu a je nutná rekonstrukce v délce cca 8,5m. V rámci stavby se v tomto úseku mění pouze obrusná vrstva vozovky a v rámci předmětné stavby není daný havarijní úsek kanalizace dotčen. Rekonstrukce tohoto úseku je v kompetenci obce Hrubá Vrbka, která je vlastníkem dané kanalizační stoky a bude provedena ještě před zahájením předmětné stavby rekonstrukce silnice III/49919. Podrobné výsledky jsou uvedeny v TZ objektu SO 101, 102 a 103 v odstavci 3.1.

V rámci projektové dokumentace byla zpracována jednoduchá **inventarizace zeleně** – pouze v úseku objektu SO101 a 102, kde může dojít ke kácení zeleně.

V rámci projektové dokumentace nebyly zpracovány žádné další průzkumy.

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

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

Stavba se nachází převážně v území intravilánu (zástavbě) obce Hrubá Vrbka a ve výrazně menší části pak v území mimo zástavbu (extravilán) s částečným dopadem na významný krajinný prvek vodního toku (Malanský potok) a část území stavby se nachází v území chráněné krajinné oblasti „Bílé Karpaty“ (hranici CHKO tvoří silnice III/49919). Má charakter úpravy současného stavu a nezasahuje přímo žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parky. Zátopových území (nad Q100) se stavba nedotýká.

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

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

Stavba se nachází v ochranném pásmu podzemních vedení stávajících inženýrských sítí v intravilánu (dochází zde k překryvu jednotlivých ochranných pásem). Veškerá stavební

činnost, která bude prováděna v ochranných pásmech, se řídí příslušnými zákony a předpisy a může být prováděna pouze se souhlasem správce zařízení, ke kterému ochranné pásmo přísluší. Stavbou předpokládaná dotčená ochranná pásma stávajících inženýrských sítí jsou následující:

Ochranná pásma elektrických vedení

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

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

Ochranná pásma plynovodů

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

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

Ochranná pásma vodovodů

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

Ochranná pásma kanalizace

| | |
|---------------------|-------------------------|
| OP do průměru 500mm | 1,5 m od okraje potrubí |
| OP nad průměr 500mm | 2,5 m od okraje potrubí |

Ochranná pásma podzemních kabelů sítí elektronických komunikací (SEK) CETIN

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

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Stavba v intravilánu (zástavba i kratší úseky mimo zástavbu – v extravilánu) nepředstavuje výrazný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci stávající komunikace III/49918, III/49912 a III/49919 beze změny směrového a jen s mírným a u jednotlivých komunikací s rozdílným navýšením nivelety a s výraznější úpravou výškového vedení na krátkém úseku trasy III/49912. Mírně se upraví i šířkové uspořádání komunikace (drobně se rozšíří a doplní se základy pro parkování) a částečně se upraví systém povrchové odvodnění.

Terénní úpravy vzhledem k celkovému rozsahu stavby budou minimální (při stavbě mostů, reprofiliaci příkopů v extravilánu a zrušení stávajících příkopů v intravilánu).

a) Odstranění staveb (demolice)

Součástí stavby jsou kompletní demolice dvou stávajících objektů mostů ev.č. 49918-3 přes Kuželovský potok a ev.č. 49912-2 přes Zábařinčový potok, částečná demolice kce mostu

ev.č.49919-1 přes Malanský potok a dále pak demolice několika kusů stávajících dešťových vpustí v průtahu obce, které v novém návrhu již nebudou použity.

b) Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

V rozsahu stavby všech tří komunikací jsou dotčeny některé stromy, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti vozovky, ale jejich počet je velmi malý. Ostatní stromy podél komunikací přímo nezasahují do průjezdného profilu komunikace ani nejsou nutné ke kácení pro reprofilaci příkopů. Budou tak odstraněny pouze stromy: u SO101 (silnice III/49918) 1x ovocný strom kvůli rozšíření vozovky a jeden ovocný strom pro stavbu nového sjezdu k nemovitosti a dále dva stromy pro stavbu mostu přes Kuželovský potok a čtyři u mostu přes Zábařinčový potok. U silnice III/49918 a III/49912 budou odstraněny především drobné okrasné keře (části pásu tvarovaného živého plotu před několika nemovitostmi) či dřeviny dotčené rozšířením vozovky či stavbou nového chodníku. Náhradní výsadby nejsou obcí navrhovány a ani nejsou nutné (vzhledem k typu a velikosti stromů). Celková plocha keřů a jejich skupin určených ke kácení bude vyčíslena v příslušném objektu (SO 020).

c) Rozsah zemních prací a terénní úpravy

Jedná se o rekonstrukci vozovek stávajících komunikací beze změny směrového a s mírnou úpravou výškového vedení trasy a šířkového uspořádání. Rozsah zemních prací proto nebude velký. Hlavní položkou budou výkopy pro zřízení nové kce parkovacích zálivů, nových silničních obrub a několika uličních vpustí a jejich přípojek do kanalizace a v minimální míře pak u úseků s reprofilací příkopů (čištění stávajících otevřených příkopů povrchového odvodnění podél komunikace s obnovením jejich funkce). Terénní úpravy kolem komunikace vzhledem k charakteru stavby budou minimální (dorovnání terénu či drobné zásypy krajnice za novými silničními obrubami). Větší zemní práce budou obsaženy pouze u stavby dvou nových mostů přes potok a demolice původních objektů.

d) Zásah do pozemků, ozelenění a úpravy nezastavěných ploch

Stavba nepředstavuje nový výraznější zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci především vozovky stávající komunikace III/49918, III/49912 a III/49919 a tří mostů přes potok ve stávající poloze beze změn. Stavbou budou dotčeny především pozemky využívané v současnosti pro účely pozemních komunikací a s nimi spojené plochy dopravního prostoru (pozemky investora a hlavně obce Hrubá Vrbka). Kromě těchto pozemků bude stavbou dotčena i řada pozemků jiných, soukromých subjektů – dotčení budou v menší míře kvůli zřízení nových objektů (chodníky, zálivy pro parkování, úprava stávajících sjezdů k nemovitostem), ale hlavně z důvodu neprovedeného současného majetkového vypořádání pozemků silničního tělesa (převážně u III/49919).

K zásahu do pozemků zemědělského půdního fondu dochází, ale jen ve velmi malém rozsahu. K zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa nedochází.

V rámci rekonstrukce vozovky silnice III/49918 (SO101) nevyužité stávající zpevněné plochy upravených křižovatek s místními komunikacemi budou vybourány a dosypány beze změny vlastníka pozemku. Konečnou úpravu ploch určených pro veřejnou zeleň si zajistí obec Hrubá Vrbka. Vzhledem k převažující absenci humózního horizontu přímo na stavbě

bude nutno zajistit potřebnou kubaturu ornice nebo podornice na ohumusování upravovaných ploch pro veřejnou zeleň.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

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

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

Rekonstrukce komunikace vyžaduje potřebu humózní zeminy v úseku se zasypáním stávajících příkopů, v úseku s dorovnáním terénu za obrubami a pro ohumusování upravených svahů zemního tělesa v úseku extravilánu. Tuto kubaturu tím pádem bude nutné zajistit zhotovitelem stavby, část bude použita z materiálu získaném na stavbě.

Bilance zemních prací je uvedena v části „B“ příloze č.4.

Odpady budou vznikat v souvislosti s přípravou území (zfrézování stávajících kcí vozovek, demolice mostů, kce vozovky s celkovou výměnou nebo v zálivu AZ atd.). Na stavbě jinde využitelné materiály (pouze zemina) budou opětovně použity pro zpětné využití na stavbě. Sejmuté živичné vrstvy obsahují dehet a budou při vybourání uloženy na meziskládku na silničním tělese (na vozovce) a kompletně zpětně zpracovány při realizaci vrstvy recyklace za studena. Odfrézovaná horní obrusná vrstva (dehet neobsahuje) bude odvezena na meziskládku, protože má na stavbě využití. Ostatní stavební odpady a nevyužitelná část materiálů vzniklých na stavbě budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny v okolí stavby. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel stavby.

Při výstavbě budou v místě stavby vznikat zejména odpady související s hlavními stavebními pracemi, jejichž množství bude minimalizováno požadavkem na ekonomickou efektivnost stavby. Nakládání s odpady je zpracováno na základě dokumentace pro stavební povolení (DSP/PDPS), jejich očekávané množství je stanoveno v soupisu prací.

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

Stavba nepředstavuje nový zásah do životního prostředí území, neboť se jedná o rekonstrukci vozovky stávající silnice III/49918, III/49912 a III/49919 a tří mostů vedené v intravilánu (zástavbě) se všemi negativními důsledky vlivů veřejného provozu. V současném stavu je povrch komunikace plný nerovností vzniklých při poruchách vozovky, což způsobuje zvýšení hladiny hluku. Území průchodu trasy zástavbou je ovlivněné oboustrannou (místy občasnou) přilehlou zástavbou, jen velmi mírně pak i podzemními vedeními inženýrských sítí, které se většinou nacházejí podél vozovky v souběhu s jejím

okrajem v odsazené poloze, maximálně ji kříží. Území mimo zástavbu (extravilán) je pak ovlivněné hlavně stávajícím zemním tělesem komunikace a souběžnými příkopy podélného odvodnění.

Během výstavby dojde ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hlučnosti z důvodu stavebních prací (zdrojem hluku v období výstavby budou zejména práce spočívající v demolici stávajících objektů mostů, v odfrézování stávajícího krytu vozovek - frézování, bourání plochy betonových vozovek apod.) a provizornímu vedení dopravní obsluhy v okolí staveniště, ale bude to zvýšení krátkodobé, v jednotlivých úsecích stavby rozdílně silné. V úseku mimo zástavbu nebude mít stavba na okolí příliš velký vliv. Stavbou nebudou negativně změněny podmínky pro posouzení účinků vyvolaných hlukem ze silniční dopravy. Realizace nového krytu vozovky naopak přinese dlouhodobé zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu a nový kryt vozovky s živičnou úpravou povede ke snížení hluku a množství emisí.

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

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Navržená stavba splňuje veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

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

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

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

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

Požárně bezpečnostní řešení

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

Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 08 02 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Přístup vozidel HZS do dané lokality bude nadále zajišťován ze silnice III/49918 a III/49912, v zástavbě obce Hrubá Vrbka lze i z přilehlých místních komunikací. Příjezd do Malé Vrbky bude nadále zajišťován ze silnice III/49919 nebo po provizorní komunikaci při jejím uzavření.

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

- Rekonstrukce i celková rekonstrukce vozovky komunikace nepředstavuje zásah do stávajících požárních a protipožárních objektů. Vlivem stavby nebudou dotčeny žádné požární

hydranty v dané lokalitě, a to nejen změnou polohy, ale ani změnou povrchu nad těmito objekty. Tyto hydranty tak nemusí být upraveny tak, aby byla zajištěna účinnost podzemních hydrantů.

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

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

BOZP

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

Z hlediska bezpečnosti, požadavků civilní obrany a požární ochrany nedojde rekonstrukcí silnice či mostů k podstatným změnám oproti současnému stavu. Součástí PD je „Plán BOZP“, který bude součástí části E „Zásady organizace výstavby“.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

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

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

Projektová dokumentace respektuje veškeré požadavky správců inženýrských sítí (technické infrastruktury), DOSS a obce Hrubá Vrbka.

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

V Brně, duben 2016

Ing. František Kokorský