

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

k dokumentaci pro stavební povolení
II/365 Horní Poříčí, průtah

1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2.	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
3.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	10
4.	ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)	12
5.	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	13
6.	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	15
7.	PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	16
8.	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	17
9.	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	35
10.	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	37
11.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	38
12.	NÁROKY STAVBY NA ZDRAJE A JEJÍ POTŘEBY	38
13.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	39
14.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITÉ VLASTNOSTI	42
15.	DALŠÍ POŽADAVKY	43

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba : II/365 Horní Poříčí, průtah – DSP
Druh stavby: Pozemní komunikace a související objekty
Investor : Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 3/5
601 82 Brno
Obec Horní Poříčí
Horní Poříčí 49
679 62 Křetín
Správce objektu : Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 3/5
601 82 Brno
Zpracovatel projektu: Dopravoprojekt Brno a.s.
Kounicova 271/13
602 00 Brno
www.dopravoprojekt.cz
Hlavní inženýr projektu : Ing. Petr Valihrach
tel.:+420 733 737 644
petr.valihrach@dopravoprojekt.cz
Zodpovědný projektant : Ing. Oldřich Hrazdira
tel.:+420 549 123 166
oldrich.hrazdira@dopravoprojekt.cz
Projekt zpracoval: Ing. Oldřich Hrazdira, Ing. Radek Novotný, Ing. Jiří Reiner
tel.:+420 549 123 149
oldrich.hrazdira@dopravoprojekt.cz
novotny.radek@dopravoprojekt.cz
jiri.reiner@dopravoprojekt.cz
Podzhotovitelé: Plynovody Ing. Milan Píštěk
tel.:+420 602 747 699, pistek@arekop.cz
Doměření Geodézie Cindr Ing. Miloslav Cindr
tel. +420 731 485 225, hospes@geodezie-dcp.cz
Kraj : Jihomoravský
Obec s rozšířenou působností: Letovice
Pověřený SÚ : Boskovice
Katastrální území: Horní Poříčí (okres Blansko) 581 631
Poloha : Intravilán

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE, VÝZNAM A UMÍSTĚNÍ

Stavba je umístěna v intravilánu obce Horní Poříčí. Rekonstruovaná stávající silnice II č.365 je pro obec páteřní komunikací. Komunikace je součástí tahu Letovice – Svojanov. Na komunikaci se napojují místní komunikace a sjezdy k jednotlivým nemovitostem v obci. Rekonstrukce komunikace v obci je začleněna do souboru rekonstrukcí sil. II/365 Křetín – Horní Poříčí.

Silnice II/365 navazuje v Letovicích na silnici I/43 a na její trase se nachází obce Křetín, Prostřední Poříčí, Horní Poříčí, Bohuňov. V Svojanově se připojuje na silnici II/364. Silnice II/365 má přímou vazbu na nejvýznamnější tah regionu – silnici I/43.

Stávající průtah obcí Horní Poříčí komunikace II/365 má nevyhovující šířkové a výškové uspořádání s celou řadou bodových závad. Na průtahu obcí se nacházejí směrové a výškové oblouky o malých poloměrech, které neumožňují bezpečné vzdálenosti rozhledu pro zastavení vozidla. Chodníky nejsou upraveny bezbariérově. V některých úsecích prochází komunikace v souběhu s řekou Křetínkou, se sklonem svahu násypu až 2:1 bez bezpečnostních opatření. Objednatel akce požaduje provést celkovou rekonstrukci komunikace a přestavení do parametrů odpovídajících ČSN, ale s minimálním zásahem do soukromých pozemků a s respektováním stávající zástavby. Na části průtahu, které vyhovují parametrům dle ČSN, bude provedena pouze rekonstrukce krytu vozovky. V místech, kde je komunikace vedena v souběhu s vodotečí Křetínka, je navržena opěrná zeď, jako ochrana vůči podemílání komunikace a pro umožnění rozšíření komunikace podle parametrů ČSN. Stávající autobusová zastávka bude odsazena mimo vozovku a budou doplněny zálivy a nástupiště pro cestující. Rekonstrukcí komunikace dojde ke zlepšení dopravních poměrů a především zvýšení bezpečnosti provozu na celém úseku průtahu. Ve více zastavěné části obce bude provoz chodců usměrněn na nově vybudované chodníky. Součástí stavby jsou i opěrné zdi mezi komunikací a vodotečí, které umožní rozšíření stávající silnice a zajistí ochranu komunikace proti podemílání vodou. Silnice II/365 navazuje na silnici II/364 a II/362 a společně tak tvoří spojnici měst Letovice a Polička. Na tyto komunikace navazuje celá řada silnic nižší třídy a místních komunikací.

Stavba se nenachází v poddolovaném území. Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika je součástí dokumentace pro stavební povolení. Pro účely této dokumentace byly použity údaje z geologického průzkumu provedeného v roce 2000 při rekonstrukci mostu.

- Stavba se nachází v záplavovém území toku Křetínka. Obzvláště při stavbě opěrných zdí bude nutno dbát na zamezení pronikání znečištěné vody do vodoteče. Rovněž je nutné zamezit vnikání vody z vodoteče do stavebních jam.

- Přístup na stavební pozemek bude realizován částečně ze stávající komunikace II/365 a místních komunikací v obci.

- Po dobu výstavby bude nutné řídit dopravu světelnou signalizací, dálkovou dopravu odklonit na silnici I/43.

2.2. PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY

Stavba je zahrnuta do sledu rekonstrukcí sil. II/365. Předpoklad začátku rekonstrukce je rok 2013-2014. Rekonstrukce bude probíhat s vyloučením tranzitní dopravy. Obslužnost pro místní bude zajištěna průjezdem staveniště a za pomoci světelné signalizace. Výstavba komunikace bude probíhat jednu stavební sezónu. Uvedení do provozu proběhne po dokončení celé stavby. Vydání stavebního povolení se předpokládá v březnu roku 2012 a zahájení stavebních prací v dubnu 2013.

Ukončení výstavby se předpokládá v roce 2014. Rekonstrukce průtahu bude navazovat na další etapy upravované části silnice II/365. Stavba II/365 Horní Poříčí – průtah je 5. etapa rekonstrukce komunikace II/365. Nachází se v intravilánu obce Horní Poříčí.

2.3. VAZBA NA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Obec Horní Poříčí nemá zpracovaný územní plán, ale vymezené zastavěné území.

Po dané území jsou k dispozici informace zahrnuté v územně analytických podkladech (ÚAP ORP) Boskovic, aktualizace v roce 2010. Změny dopravní infrastruktury uvedené v ÚAP ORP Boskovic se netýkají silnice II/365 v průtahu obcí Horní Poříčí.

Při rekonstrukci průtahu silnice II/365 obcí Horní Poříčí nedojde ke změně trasy stávající komunikace, pouze budou doplněny podle místních podmínek jednostranné chodníky a odvodnění.

Projekt DSP přímo navazuje na schválenou dokumentaci územního řízení. Projekt DÚR vypracovala firma Optima Vysoké Mýto. Projekt DSP dokumentaci DÚR respektuje a doplňuje. Komunikace zprostředkuje dopravně obslužnou funkci pro celou obec.

Obec Horní Poříčí nemá zpracovaný územní plán, ale vymezené zastavěné území. Stavba je v souladu s cíly a úkoly územního plánování. Umístění stavby vyhovuje obecným požadavkům na zastavěné území.

Stavba bude umístěna v souladu s grafickou přílohou ÚR. DSP bylo zpracováno v souladu s DÚR. Vzdálenost stavby od sousedních pozemků a parcel není s ohledem na charakter liniové stavby vykreslována. Koordinační situace byla zpracována digitálně v souřadném systému S-JTSK. Tímto způsobem je jednoznačně dána vzdálenost hranice stavby od všech hranic pozemků a sousedních staveb.

V DSP budou dodrženy podmínky vlastníků a správců inženýrských sítí vyplývající z územního rozhodnutí

V koordinačních situacích stavby jsou zakresleny stávající inženýrské sítě dle informací jejich správců podle aktualizovaných vyjádření k existenci sítí.

Podmínky týkající se technického řešení přeložky nebo úpravy sítí jsou zapracovány v příslušných objektech, jejichž DSP byla se správcem projednána.

Souhlas s činností v ochranném pásmu je zajišťován v rámci inženýrské činnosti před získáním stavebního povolení, smlouvy o vyvolaných přeložkách uzavírá investor stavby.

V DSP budou dodržena závazná stanoviska a koordinovaná stanoviska dotčených orgánů.

Plnění podmínek územního rozhodnutí:

Pro stavbu místní komunikace bylo vydáno Městským úřadem v Letovicích v prosinci 2010 rozhodnutí o umístění stavby č.j. MLE/11209/10/OVŽP.

Následuje stručný výpis podmínek v ÚR včetně informace jak byla do DSP zapracována:

Níže jsou stručně vypsány v ÚR stanovené podmínky včetně informace jak byla do DSP zapracována.

1. Stavba bude umístěna v souladu s grafickou přílohou rozhodnutí, která obsahuje výkres současného stavu území v měř. 1:500 se zakreslením stavebního pozemku .

DSP bylo zpracováno v souladu s DÚR. Vzdálenost stavby od sousedních pozemků a parcel není s ohledem na charakter liniové stavby vykreslována. Koordinační situace byla zpracována digitálně v souřadném systému S-JTSK. Tímto způsobem je jednoznačně dána vzdálenost hranice stavby od všech hranic pozemků a sousedních staveb.

2. V DSP budou dodrženy podmínky vlastníků a správců inženýrských sítí

V koordinačních situacích stavby jsou zakresleny stávající inženýrské sítě dle informací jejich správců podle aktualizovaných vyjádření k existenci sítí.

Podmínky týkající se technického řešení přeložky nebo úpravy sítí jsou zapracovány v příslušných objektech, jejichž DSP byla se správcí projednána.

Pro informaci zhotovitele o podmínkách týkající se realizace jsou vyjádření správců inž. sítí v zájmovém území (E-ON Česká republika, s.r.o., Telefonika Czech republik, a.s. a JMP, a.s.) doložena v dokladové části.

Souhlas s činností v ochranném pásmu je zajišťován v rámci inženýrské činnosti před získáním stavebního povolení, smlouvy o vyvolaných přeložkách uzavírá investor stavby.

3. V DSP budou dodržena závazná stanoviska a koordinovaná stanoviska dotčených orgánů:

MěÚ Boskovice, TOŽP

- za hranicí trvalého odnětí dotčeného pozemku určeného k plnění funkcí lesa nebude umístěno zařízení staveniště ani nebude ukládán žádný stavební materiál.
- případná těžba vzrostlých stromů bude prováděna jen v nejnutnějším případě po dohodě s vlastníkem lesa
- k pracím budou použity technologie minimalizující dopady na životní prostředí v lesích a budou použity jen stroje s biologicky odbouratelnými hydraulickými kapalinami
- při vzniku případných škod budou učiněna opatření k jejich minimalizaci
- respektovat připomínky odborného lesního hospodáře
- respektovat oprávněné připomínky vlastníka dotčeného lesního pozemku p. St. Novotné
- o povolení kácení bude požádán OÚ Horní Poříčí
- v průběhu stavby nesmí dojít k poškození sousedních pozemků určených k plnění funkcí lesa a ani porostů na nich rostoucích

- stavba bude provedena v souladu s projektovou dokumentací
 - sousední lesní pozemky nebudou využívány jako staveniště
 - při zřízení stavby budou zachovány přístupové cesty k lesním pozemkům
 - při realizaci je nutné dodržovat základní povinnosti k ochraně pozemků určených k plnění funkcí lesa
 - při realizaci stavby nesmí dojít k devastaci či poškození uvedených VKP
 - kácení dřevin bude provedeno v nezbytně nutném rozsahu
 - zásahy do VKP budou omezeny na minimum
 - před podáním žádosti o SP požádat o stanovisko k zásahu do VKP
 - pro provádění stavby bude zpracován havarijný plán
- Zajišťováno v rámci inženýrské činnosti s odpady bude nakládáno v souladu s legislativou, v DSP přehled předpokládaných odpadů.
- Podmínky pro nakládání s odpady jsou uvedeny v technické zprávě přílohy E Zásady organizace výstavby pro provádění stavby bude zpracován havarijný plán.
- Zpracuje a předloží vybraný zhotovitel stavby před zahájením stavebních prací

MěÚ Boskovice, odbor TOŽP

- za trvalý zábor ZPF je stanoven odvod
- požádat o předpis odvodu
- podmínky pro skrývku a zacházení s ornicí
- protokol o nakládání s ornicí

MěÚ Boskovice, odbor TOŽP, orgán státní správy lesů


- v průběhu stavby nesmí dojít k poškození sousedních lesních pozemků
- stavba bude provedena v souladu s PD
- zřízením stavby budou zachovány přístupy k lesním pozemkům
- budou dodrženy podmínky lesního hospodáře
- zabezpečení sil. stavby proti škodám sesuvem apod.
- před zahájením bude vytyčen obvod stavby
- platnost po dobu ÚR
- dodržení ostatních základních podmínek při ochraně lesních pozemků
- stavbou nebudou měněny žádné stávající sjezdy a vjezdy

4. Podmínky Povodí Moravy, s.p.

Stanovisko správce povodí

- v záplavovém území nebude skladován volně odplavitelný materiál a nebezpečný odpad
- stavbou ani jejím provozem nesmí dojít ke zhoršení kvality povrchových a podzemních vod
- provádění prací i stavba nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry
- odpad ze stavby bude likvidován dle zákona

Podmínky se týkají realizace

AKCE :	II/365 LETOVICE – HORNÍ POŘÍČÍ	
	stavba: II/365 HORNÍ POŘÍČÍ, PRŮTAH	
STUPEŇ:	DSP	
ČÁST DOKUMENTACE:	A PRŮVODNÍ ZPRÁVA	

Vyjádření správce vodního toku Křetínka

- PD bude zpracována v souladu s připravovanou PD PPO Horní Poříčí
- soulad obou staveb potvrdí projektanti
- kácení na břehu odsouhlasit se správcem toku a odborem ochrany přírody
- pro provádění bude zpracován havarijní a povodňový plán
- Povodí Moravy nebude přebírat objekty do své správy ani majetku
- před zahájením stavebního řízení bude projekt DSP předložen k odsouhlasení správci vodního toku

Vyjádření Povodí Moravy, s.p.

Náhradní výsadba nebude provedena na pozemcích státu s právem hospodaření Povodí Moravy, s.p.

PD je zpracována v souladu s připravovanou PD PPO Horní Poříčí (zpracovatel Regioprojekt Brno).

2.4. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ

Území se nachází v terénu, který lze charakterizovat jako směrově i výškově členitý. Komunikace prochází hustě zastavěným územím a tomu odpovídají i malé poloměry.

Zájmové území se nachází v nadmořské výšce 369 až 380 m výškového systému Balt p.v., ze kterého plyne i převýšení stavby.

Jedná se o intravilán obce. V části obce jsou v současnosti chodníky. Část obce je ovšem bez chodníků. V celém rozsahu se jedná o rekonstrukci a využití komunikace zůstane stejné.

Vybudováním této stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy v obci. Zaniknou tak bodové závady na trase II/365, vznikne nová autobusová zastávka pro bezpečný nástup a výstup cestujících, přibudou chodníky a vyloučí se tak na některých místech pohyb chodců po komunikaci.

2.5. VLIV TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY A JEJÍHO PROVOZU NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro místní obyvatele je rekonstrukce komunikace jednoznačným přínosem. Nově navržené řešení počítá s předlážděním a vybudováním nových chodníků v co možná největší délce. V současnosti není všude komunikace ohraničena obrubníky, ale je ukončena prašnou krajnicí. Tato krajnice a s ní spojené prašné exhalace budou převážně odstraněny. Odvod dešťových vod z komunikace bude cíleně směřován do stávajícího a nově vybudovaného systému kanalizace. Rekonstrukcí komunikace a její modernizací dojde ke snížení negativních účinků dopravy a značně se zlepší podmínky obyvatelstva z hlediska životního prostředí. V průtahu obce je stav vozovky zcela nevyhovující až havarijní, povrch vozovky vykazuje značné poruchy, komunikace vyžaduje rekonstrukci vozovky a dílčí úpravy směrového i výškového vedení.

Současný stav má negativní vliv na životní prostředí, neboť poškozená vozovka způsobuje

provozem vozidel nadměrnou hlučnost, doprovázenou nežádoucími vibracemi a prašností.

Další vliv na životní prostředí bude rozepsán v jednotlivých technických zprávách konkrétních objektů.

Stávající průtah obcí Horní Poříčí komunikace II/365 má nevyhovující šířkové, výškové a příčné uspořádání, které vytváří řadu dopravních závad. Na průtahu obcí se nacházejí směrové a výškové oblouky o malých poloměrech, které neumožňují bezpečné vzdálenosti pro zastavení.

V místech, kde ke komunikaci přiléhá vodoteč Křetínka, je navržena opěrná zeď, jako ochrana vůči podemílání komunikace a pro umožnění rozšíření komunikace podle parametrů ČSN.

Stávající autobusová zastávka bude navržena nově tak, aby splnila parametry ČSN a přispěje k vyšší bezpečnosti cestujících i chodců. Zastávka bude v těsné blízkosti centra obce. Vyznačení autobusových zastávek bude pomocí označků IJ 4b. Umístění zastávky v centru obce poskytne lepší docházkové vzdálenosti do všech částí obce. Stavoviště se nachází na pozemcích nezemědělských, jejichž vlastníkem je většinou obec. Zásah do soukromých pozemků bude minimální.

Stavba si vyžádá kácení vzrostlé náletové zeleně, která je umístěna v místě, kde budou opěrné zdi nebo v místech, kde snižuje rozhledy ve směrových obloucích. Rekonstrukci silnice bude nutné provádět za plného provozu (odklon pouze dálkové dopravy) a doprava bude řízena světelnou signalizací.

Rekonstrukce komunikace II/365 přispěje ke zkvalitnění průjezdu obcí a odstraní se nebezpečná místa v podobě výškových a směrových oblouků o malých poloměrech.

Vybudování nových chodníků přispěje ke zvýšení bezpečnosti chodců, kteří se již nadále nebudou pohybovat po vozovce, ale využijí chodníků.

Nová autobusová zastávka přispěje ke kvalitnějšímu a bezpečnějšímu výstupu a nástupu cestujících. Autobusová zastávka bude umístěna v blízkosti restaurace a samoobsluhy, které budou v krátkých docházkových vzdálenostech od zastávky. Zastávka bude umístěna na přehledném místě pro zajištění bezpečného provozu. Je možnost pro budoucí doplnění přístřešků, laviček aj. u zastávky. Nové dopravní vyznačení zastávky přispěje ke zvýšení bezpečnosti dopravy a zvýšení informovanosti řidičů i chodců. Místa pro přecházení budou provedena se sníženým obrubníkem a s reliéfní dlažbou.

Součástí výstavby jsou i vegetační úpravy, které vhodným způsobem ozelení prostor okolo stavby a přispěje ke zkulturnění území.

Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Povodně

Vzhledem ke stísněným poměrům a umístění okolní zástavby vůči navrhované stavbě nemůže být dodržena výška 0,50 m pláně nad návrhovým průtokem vodoteče Q100.

Sesuvy půdy

Výstavbou opěrných zdí podél komunikace dojde k zabránění případných sesuvů půdy a narušení stability komunikace.

Poddolování

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

Seizmicita

Stavba se nenachází v seizmicky aktivním území.

Hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru stavby.

Problematika hlukové zátěže byla řešena v samostatné příloze v předcházejícím stupni projektové dokumentace DÚR.

2.6. CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA DOTČENÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ

Navržená trasa je z velké části vedena ve stávající ose komunikace, niveleta se výškově upravuje, v úsecích s obrubníky je niveleta pokud možno ve stávající úrovni. Veškeré stávající vjezdy do objektů a na přilehlé pozemky jsou zachovány. V úsecích kde je nutné zvýšení nivelety z důvodu např. klopení vozovky je následně upraven i přilehlý chodník.

Rovněž tak v místě kompletní výměny konstrukce vozovky bude upraven i stávající chodník a vstupy do objektů. Stavba navazuje na stávající dopravní systém a nijak ho nemění. Odtokové poměry na území nebudou změněny. Celá rekonstrukce je v intravilánu obce a nezasahuje do volné krajiny.

Z hlediska civilní obrany a požární ochrany nedojde rekonstrukcí silnice k podstatným změnám oproti současnému stavu.

Stavba rekonstrukce silnice II/365 nemá vliv na stávající dopravní infrastrukturu v území a nijak ji nemění.

Vlivem osazení obrubníků podél vozovky a vybudování vpustí zaústěných do nové silniční kanalizace nebudou dešťové vody z vozovky stékat do přilehlých soukromých pozemků (zahrad, dvorů). Kanalizace bude zaústěna do stávajících propustků nebo přímo do toku Křetínka. Odtokové poměry na území v zásadě nebudou změněny, poněvadž i stávající stávající systém odvodnění pomocí propustků odváděl dešťové vody z území do Křetínky.

V některých úsecích podél Křetínky, kde je vozovka rozšiřována jsou navrženy opěrné zdi v břehové části toku.

Celá rekonstrukce proběhne v intravilánu obce a nezasahuje do volné krajiny.

Z hlediska civilní obrany a požární ochrany nedojde rekonstrukcí silnice k podstatným změnám oproti současnému stavu.

Rekonstrukce průtahu navazuje na rekonstrukce sousedících úseků silnice II/365: Křetínem - Prostřední Poříčí. Uvedené stavby jsou součástí souboru 5 staveb rekonstrukce silnice II/365 v celém tahu mezi Křetínem a předmětnou stavbou Horní Poříčí.

Soubor rekonstrukcí zahrnuje 5 staveb:

II/365 Křetín – průtah

II/365 Křetín – Prostřední Poříčí


II/365 Prostřední Poříčí – průtah

II/365 Prostřední Poříčí – Horní Poříčí

II/365 Horní Poříčí - průtah

Pro každou z uvedených staveb je zpracována samostatná projektová dokumentace.

Projektová příprava probíhá pro všechny stavby současně. Předmětná stavba II/365 Horní

AKCE :	II/365 LETOVICE – HORNÍ POŘÍČÍ	
	stavba: II/365 HORNÍ POŘÍČÍ, PRŮTAH	
STUPEŇ:	DSP	
ČÁST DOKUMENTACE:	A PRŮVODNÍ ZPRÁVA	

Poříčí, průtah navazuje na začátku úseku na konec stavby II/365 Prostřední Poříčí – Horní Poříčí a na konci úseku na stávající komunikaci.

V současné době není známo pořadí zahájení staveb ani přesná časová návaznost jednotlivých rekonstrukcí silnice II/365.

Změny staveb dotčených stavbou:

Rekonstrukce silnice II/365 prakticky nevyvolá změny dosavadních staveb. Stavbou jsou vyvolány přeložky některých inženýrských sítí v území. Stavbou nejsou vyvolány žádné demolice budov.

Před zahájením stavebních prací bude provedeno **zdokumentování stávajícího stavu okolních nemovitostí**.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

3.1. VÝČET PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ POUŽITÝCH PRO VYPRACOVÁNÍ DSP

3.1.1. zadávací dokumentace zakázky

Bylo provedeno místní šetření. Prohlídky současného zatrubnění a propustků převádějící místní potok a jeho přítoky. Informace podané od správců sítí. Viz. dokladová část stavby. Smlouva o dílo na vypracování dokumentace pro stavební povolení.

3.1.2. předchozí dokumentace stavby (studie, DÚR, dokumentace o vlivu stavby na ŽP apod.)

Před dokumentací pro stavební povolení byla provedena dokumentace pro územní řízení. Podklady z této dokumentace byly výchozí podklady pro dokumentaci DSP. Dokumentaci DUR byla zpracována odbornou firmou:

DUR Optima - Vysoké Mýto.

3.1.3. územně plánovací dokumentace nebo územně plánovací podklady

Dokumentace projektu souhlasí s územním plánem obce Horní Poříčí. Toto bylo potvrzeno obecním úřadem.

Městský úřad v Letovicích, odbor výstavby a ŽP, jako stavební úřad příslušný podle § 13 odst. 1 písm. f) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), v územním řízení posoudil podle § 84 až 91 stavebního zákona žádost o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo zařízení (dále jen „rozhodnutí o umístění stavby“), kterou dne 31.8. 2009 podal

Jihomoravský kraj, IČ 70888337, Žerotínovo nám.3,602 00 Brno
v zastoupení

SÚS Jihomoravského kraje, IČ 709325581, Žerotínovo nám. 3/449, 601 82 Brno a na základě tohoto posouzení:

Vydává podle § 79 a 92 stavebního zákona § 9 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě

územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření

rozhodnutí o umístění stavby

II/365 Horní Poříčí, průtah

Územně analytické podklady Boskovic aktualizace 2010.

Obec Prostřední Poříčí nemá platnou územně plánovací dokumentaci.

3.1.4. mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Polohopisné a výškopisné zaměření řešeného úseku a okolního terénu dodal investorem akce. Digitalizovanou katastrální mapu dané lokality poskytla a podrobné doměření provedla v roce 2011 odborná firma:

Geodézie Cindr - Ing.Miloslav Cindr

Provozovna :

Hýblova 1221, 560 02 Česká Třebová

tel. 465 323 099, 465 323 149

mobil : 731 485 225

e-mail : hospes@geodezie-dcp.cz

www.geodezie-dcp.cz

3.1.5. dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Informace ze sčítání dopravy r. 2010 vydané Ředitelstvím silnic a dálnic.

3.1.6. geotechnický a hydrogeologický průzkum; základní korozní průzkum

Geologický průzkum zpracovala firma Geostar, spol. s r.o.s cílem zjistit geologické poměry v podloží plánovaných opěrných zdí. V místech, kde ke komunikaci přiléhá vodoteč, jsou navrženy opěrné zdi jako ochrana vůči podemílání komunikace a pro umožnění rozšíření komunikace dle parametrů ČSN. Rozsah prací byl objednavatelem stanoven na 3 jádrové vrty do maximální hloubky 10 m a 4 jádrové vrt do hloubky 5m. Zároveň byl vznesen požadavek na laboratorní rozbory zemin a podzemní vody.

3.1.7. diagnostický průzkum konstrukcí

Diagnostika vozovky provedená odbornou firmou IMOS BRNO, a.s.. Prohlídka zatrubnění a propustků.

3.1.8. hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

Nebyl prováděn.

3.1.9. klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti).

Nebyly zjišťovány.

Orientační údaje o lokalitě:

Léto dlouhé, velmi teplé a velmi suché. Přechodné období velmi krátké s teplým jarem i podzimem. Zima je dlouhá, mírně teplá, suchá až velmi suchá, s dlouhým trváním sněhové pokrývky. Zájmové území lze definovat jako oblast s příznivými klimatickými podmínkami, mírnými průměrnými teplotami, normální proslunitelností v celé ploše, dobře provětrávanou působením větrů v převažujících směrech proudění a s středně vysokou pravděpodobností vzniku celkových inverzních stavů.

4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

4.1. ZPŮSOB ČÍSLOVÁNÍ A ZNAČENÍ

Číslování objektů bude prováděno, v jednotlivých řadách stavebních objektů s trojčífernými čísly shodně jako v dokumentaci pro stavební povolení DÚR. Před číselným značením objektu bude uvedeno písmeno C (jedná se o stavební část).

4.2. ČLENĚNÍ STAVBY NA STAVEBNÍ OBJEKTY

Stavba je rozdělena na objekty komunikací a staveb souvisejících. Hlavním stavebním objektem je objekt SO101 Komunikace II/365.

Stavba je dále rozdělena na objekty inženýrských sítí, opěrných zdí vegetačních úprav.

000 Objekty přípravy staveniště

SO 001 Příprava staveniště

100 Silnice, polní cesty, chodníky

SO 101 Komunikace II/365

SO 102 Chodníky

SO 103 Dopravně inženýrská opatření

200 Mosty

SO 201 Opěrná zeď v km 0,230

SO 202 Opěrná zeď v km 0,460

SO 203 Opěrná zeď v km 0,900

SO 204 Opěrná zeď v km 0,950

SO 205 Opěrná zeď v km 1,000

SO 206 Opěrná zeď v km 1,000

SO 207 Opěrná zeď v km 0,950

300 Vodohospodářské objekty

SO 301 Odvodnění komunikace

400 Slaboproud

SO 401 Přeložka nadzemního vedení NN

SO 402 Přeložka sdělovacích kabelů

SO 402 Přeložka VO a MR

500 Objekty trubních vedení

SO 501 Přeložka plynovodu STL

800 Vegetační úpravy, rekultivace

SO 801 Vegetační úpravy

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ

V době zpracování dokumentace pro stavební povolení nebyly projektantovi známy žádné související stavby jiných stavebníků.

Stavba má přímou návaznost na další úseky rekonstrukcí silnice II/365 v úseku Křetín - Horní Poříčí zajišťované stejným investorem SÚS JMK. V současné době není známo pořadí zahájení staveb ani přesná časová návaznost jednotlivých rekonstrukcí silnice II/365. Pro všechny stavby je navržena společná objízdná trasa pro nákladní automobily pro dobu výstavby jednotlivých úseků.

5.2. UVAŽOVANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY A ZAJIŠTĚNÍ JEJÍ PLYNULOSTI A KOORDINOVANOSTI

Pro stavbu bude investorem vybrán konkrétní zhotovitel, který zpracuje a předloží k odsouhlasení podrobný harmonogram prací dle svých kapacitních možností a použité technologie. V příloze E Zásady organizace výstavby jsou uvedeny hlavní podmínky pro stavbu a doporučený postup výstavby.

Stavba bude zahájena vytyčením obvodu staveniště a nezbytnou přípravou území - kácení dřevin, odstranění křovin, sejmutí ornice. Před započatím stavebních prací budou zjištěny a vytyčeny stávající inženýrské sítě v obvodu stavby a budou zajištěny dle požadavků jejich správců - viz. dokladová část dokumentace.

V předstihu budou provedeny přeložky inženýrských sítí.

Rekonstrukce komunikace bude probíhat ve 2 etapách po polovinách, za omezeného veřejného provozu, který bude sveden do 1 pruhu a řízen světelnou signalizací:

- v I. etapě výstavby bude provoz veden po levé polovině stávající komunikace a na pravé budou probíhat stavební práce. Tato fáze výstavby bude s ohledem na výstavbu opěrných zdí delší

- ve II. etapě výstavby budou po převedení provozu na pravou nově realizovanou polovinu pokračovat práce na levé polovině komunikace.

V každé z etap bude nejdříve posunuta autobusová zastávka mimo stávající zastávkový pás na uzavřenou polovinu. Přednostně pak budou provedeny práce na nové vozovce v zastávkovém pásu, aby mohla být zastávka co nejdříve přesunuta na původní místo a uvolnil se tak navazující úsek k dokončení rekonstrukce vozovky.

S ohledem na situování staveniště v zastavěném území nejsou navrženy mezideponie materiálu a veškerý odstraněný materiál bude ihned odvážen a uložen na skládky, resp. odfrézované asfaltové vrstvy na skládku SÚS k dalšímu využití. Pouze sejmutá ornice určená k ohumusování svahů a upraveného terénu bude uskladněna v blízkosti komunikace.

5.3. ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU

Přístup na staveniště je zajištěn ze současné sil. II/365 Letovice - Svojanov. Jako přístupy na staveniště budou využity stávající místní komunikace, jejich využívání bude projednáno s jejich správci. Jednotlivé přístupy na staveniště budou opatřeny dopravním značením, ke kterému se vyjádří Policie ČR.

Z uvedeného vyplývá význam komunikace. Z hlediska dopravní obslužnosti území jako jediného možného dopravního spojení obcí na její trase.

Hlavní přístup na staveniště je ve směru od Letovic a od Svojanova.

5.4. DOPRAVNÍ OMEZENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY

V době výstavby celého souboru staveb rekonstrukcí silnice II/365 od Křetína po Horní Poříčí bude rekonstruovaný úsek uzavřen pro tranzitní nákladní dopravu, která bude vedena po objížděné trase.

Objížděná trasa pro nákladní automobily

Pro nákladní dopravu bude uzavřen průjezd mezi Křetínem a Bohuňovem. Objížděná trasa je vedena obousměrně z Letovic po silnici I/43 do Brněnce a odtud po silnici II/363 do Bělé nad Svitavou a dále po silnici II/364 do Svojanova. Objížděná trasa je vyznačena už na sil. II/365 v úseku z Křetína do Letovic a na silnici III/03642 v úseku mezi Bohuňovem a Vitějevsí. Objížděná trasa je vykreslena v situaci 1:50 000 v příloze E 2.

Omezení v průtahu obcí během stavby

Stavba rekonstrukce průtahu Horním Poříčím bude probíhat za provozu po polovinách při snížení povolené rychlosti na 30 km/hod. Při frézování vozovky, pokládce nových vrstev i při budování dešťové kanalizace bude veřejný provoz sveden do jednoho pruhu šířky mi. 2,75 m obousměrně a bude řízen světelnou signalizací. Provizorní dopravní značení bude provedeno dle TP 66 schéma B/6 – viz situace 1:1000 v příloze E 3.

Pracovní místa pro příčné překopy pro inženýrské sítě prováděné před omezením dopravy do 1 pruhu lze vyznačit podle TP 66 schéma B/2.

Při budování chodníků nebo pracích na krajnicích komunikace může být podle rozsahu prací

zachován veřejný provoz ve 2 pružích a pracoviště označena dopravním značením dle TP 66 schéma B/4 se snížením rychlosti na 30 km/hod.

V průběhu výstavby bude zachován průjezd linkových autobusů a musí být zajištěn příjezd pro záchrannou službu, průjezd hasičské záchranné služby a policie.

Dopravní značení pro vyznačení objízdne trasy i omezení dopravy v průtahu obcí Horní Poříčí V době výstavby komunikací bude úsek pro tranzitní dopravu v celém rozsahu uzavřen. Bude zajištěna obslužnost pro místní obyvatele, vozidla záchranné služby a složek hasičů.

Dálková doprava

Veřejný provoz pro tranzitní a dálkovou dopravu se předpokládá po objízdne trase vedené na Svojanov od Letovic po silnici I/43 ke křižovatce se sil. II/363 (11 km) do Brněnce a dále po silnici II/363 Bělé nad Svitavou ke křižovatce se sil. II/364 (3,5 km). Následně po silnici II/364 do Svojanova (6,8 km) do místa napojení se silnicí II/365. Objízdna trasa je obsahem samostatného objektu SO 110.

Místní doprava :

Místní doprava bude v průběhu realizace zajištěna v částech s výraznějším omezením bude použito mobilního světelného signalizačního zařízení. V průběhu výstavby musí být zajištěn příjezd pro záchrannou službu, průjezd hasičské záchranné služby a policie.

V rámci objektu SO 103 jsou zahrnuty úpravy dopravním značením při provádění stavby. Objekt zahrnuje řízení dopravy mobilní světelnou signalizační soupravou s přechodným dopravním značením pro realizaci dílčích úseků.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

6.1. SEZNAM ZNÁMÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH PRÁVNICKÝCH A FYZICKÝCH OSOB, KTERÉ PŘEVEZMOU JEDNOTLIVÉ STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY PO JEJICH DOKONČENÍ DO VLASTNICTVÍ NEBO JE BUDOU SPRAVOVAT (PK, inženýrské sítě, oplocení apod.) A PODLE INVESTORŮ.

Správce upravované komunikace je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje. Vlastníkem této komunikace je Jihomoravský kraj. Vlastníkem a správcem připojených komunikací je obec Horní Poříčí. Současní vlastníci pozemků - viz. záborový elaborát.

1. OBJEKTY PŘÍPRAVY STAVENIŠTĚ

SO 001 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

následný správce:

zhotovitel

2. OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

SO 101 KOMUNIKACE II/365

SÚS JMK

SO 102.1 CHODNÍKY

obec Horní Poříčí

SO 102.2 CHODNÍKY

obec Horní Poříčí

SO 103 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ zhotovitel

3. MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI

SO 201 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,230	obec Horní Poříčí
SO 202 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,460	obec Horní Poříčí
SO 203 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,900	obec Horní Poříčí
SO 204 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,950	obec Horní Poříčí
SO 205 OPĚRNÁ ZEĎ) V KM 1,000	obec Horní Poříčí
SO 206 ZÁRUBNÍ ZEĎ) V KM 1,000	obec Horní Poříčí
SO 207 OPRAVA ZÍDKY V KM 0,950 00 VPRAVO	obec Horní Poříčí

4. VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

SO 301 ODVODNĚNÍ MK	
část 301.1	SÚS JMK
část 301.2	obec Horní Poříčí

5. ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

SO 401 PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ NN	E-ON
SO 402 PŘELOŽKA SDĚLOVACÍCH KABELŮ	02
SO 403 V.O. + M.R.	obec Horní Poříčí

6. OBJEKTY TRUBNÍCH VEDENÍ

SO 501 PŘELOŽKA PLYNOVODU STL	RWE
-------------------------------	-----

7. OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ

SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY	obec Horní Poříčí
-------------------------	-------------------

1. OBJEKTY PŘÍPRAVY STAVENIŠTĚ

SO 001 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ	investor: SÚS JMK
----------------------------	----------------------

2. OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

SO 101 KOMUNIKACE II/365	SÚS JMK
--------------------------	---------

SO 102.1 CHODNÍKY	SÚS JMK
SO 102.2 CHODNÍKY	obec Horní Poříčí

SO 103 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	SÚS JMK
-------------------------------------	---------

4. MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI

SO 201 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,230	SÚS JMK
SO 202 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,460	SÚS JMK
SO 203 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,900	SÚS JMK
SO 204 OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,950	SÚS JMK
SO 205 OPĚRNÁ ZEĎ) V KM 1,000	SÚS JMK
SO 206 ZÁRUBNÍ ZEĎ) V KM 1,000	SÚS JMK
SO 207 OPRAVA ZÍDKY V KM 0,950 00 VPRAVO	SÚS JMK

4. VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

SO 301	ODVODNĚNÍ MK	SÚS JMK
část 301.1		obec Horní Poříčí
část 301.2		

5. ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

SO 401	PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ NN	SÚS JMK
SO 402	PŘELOŽKA SDĚLOVACÍCH KABELŮ	SÚS JMK
SO 403	V.O. + M.R.	obec Horní Poříčí

6. OBJEKTY TRUBNÍCH VEDENÍ

SO 501	PŘELOŽKA PLYNOVODU STL	SÚS JMK
--------	------------------------	---------

7. OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ

SO 801	VEGETAČNÍ ÚPRAVY	SÚS JMK
--------	------------------	---------

Investorem SO 102 Chodníky a SO 301 Odvodnění komunikace je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraj a Obec Horní Poříčí. Rozdělení je patrné z přílohy „Soupis prací“.

6.2. ZPŮSOB UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ STAVBY

Jednotlivé objekty budou po zhotovení předány jejich správci. Správce zajistí následné revize a řádnou údržbu objektů v souladu s jejich funkcí. Objekty budou převedeny do užívání po provedení a dokladování příslušných zkoušek v souladu s příslušnými TP. Dozor investora se zhotovitelem zajistí předáváním díla dle příslušných TP. K předávání užívání jednotlivých objektů bude docházet průběžně v době výstavby (přeložky sítí, v závislosti na ZOV). Objekty budou užívány podle platných předpisů.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1. MOŽNOSTI (NÁVRH) POSTUPNÉHO PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY (ÚSEKY, OBJEKT) DO UŽÍVÁNÍ

Po dokončení bude stavba vytyčena a pozemky určené pro výkup budou převedeny do majetku kraje a obce. Jednotlivé přeložky sítí budou předány jejich správcům. K předávání užívání jednotlivých objektů bude docházet průběžně v době výstavby (přeložky sítí, v závislosti na ZOV). Stavba komunikace nebude předávána do užívání po částech, ale po celkovém dokončení.

7.2. ZDŮVODNĚNÍ POTŘEB UŽÍVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY PŘED DOKONČENÍM CELÉ STAVBY

Uvedení souvisejících přeložek inženýrských sítí do provozu ihned po jejich dokončení je nezbytné pro zajištění zásobování stávajících nemovitostí energiemi.

Jednotlivé úseky nového oplocení budou provedeny na začátku stavby k ochraně soukromých pozemků během stavby a předány příslušným vlastníkům pozemků.

Jednotlivé přeložky sítí budou předány jejich správcům po dokončení. Přeložky budou prováděny v první etapě výstavby. Stavba komunikace bude předána do užívání po celkovém dokončení.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY


POZEMNÍ KOMUNIKACE

• SO 001 PŘÍPRAVA STAVENIŠTĚ

Objekt zahrnuje sejmutí ornice, kácení náletové zeleně a bourání starých plotů u pozemků, které budou zasaženy stavbou. Inventarizaci stávající zeleně zpracovávala specializovaná firma. Náhradní výsadba bude realizována na pozemcích vlastníků, kde byly z důvodu výstavby stromy vykáceny. Tyto úpravy řeší objekt SO 801.

• SO 101 KOMUNIKACE II/365

Tento objekt řeší rekonstrukci komunikace II/365 v intravilánu obce Horní Poříčí. Rekonstrukce průtahu začíná na začátku obce ve směru od Letovic a kopíruje stávající komunikaci, která bude směrově a především výškově upravena a rozšířena. Komunikace je situována z velké části v souběhu s vodotečí Křetínka V místech souběhu s touto vodotečí jsou navrženy opěrné zdi, které jsou řešeny jako samostatné objekty (SO 201, SO 202, SO 203, SO 204, SO 205, SO 206 a SO 207). Součástí tohoto objektu je i trubní propustek DN 600 mm ve staničení 0,013 00 km. Ve staničení 0,640 00 km se nachází stávající opravený most, který není součástí této dokumentace. V rámci úpravy komunikace je ve staničení 0,507 00 – 0,520 00 km resp. 0,581 00 - 0,594 00 km umístěna autobusová zastávka.

AKCE :	II/365 LETOVICE – HORNÍ POŘÍČÍ	
	stavba: II/365 HORNÍ POŘÍČÍ, PRŮTAH	
STUPEŇ:	DSP	
ČÁST DOKUMENTACE:	A PRŮVODNÍ ZPRÁVA	

Rovněž budou upraveny sjezdy k nemovitostem a napojení na místní komunikace. Odvodnění povrchu komunikace je řešeno dešťovými vpuštění zaústěnými do dešťové kanalizace, případně vyústěnými do vodoteče. Odvodnění pláň je řešeno trativody. Ve staničení 0,236000 km-0,251000km bude nutné vybudovat novou podezdívku pro plot z důvodu odtěžení části svahu pod plotem.

Celková délka rekonstrukce komunikace je 1121,67 m.

Směrové řešení

Navrhovaná osa téměř kopíruje stávající komunikaci, pouze u prvního směrového oblouku je odsunuta na vnitřní stranu z důvodu zvětšení poloměru oblouku. V dalších částech je nová osa vedena tak, aby byl zábor soukromých pozemků minimální. Začátek úseku se nachází v přímé dlouhé 31,13 m, na kterou navazuje levostranný kružnicový oblouk o poloměru $R=60,0$ m s nesymetrickými přechodnicemi $L_1=70,0$ m a $L_2=13,0$ m. Vjezdová přechodnice je navržena délky 70 m proto, aby plynule upozornila řidiče, že se blíží do místa, kde by měl jet menší rychlostí. Na výjezdovou přechodnici navazuje v inflexním bodě vjezdová přechodnice pravostranného kružnicového oblouku o poloměru $R=150,0$ m, který má nesymetrické přechodnice $L_1=13,0$ m a $L_2=20,0$ m. Poté následuje krátká mezipřímá o délce 7,60 m, na kterou navazuje levostranný kružnicový oblouk VB3 o poloměru $R=300,0$ m s nesymetrickými přechodnicemi $L_1=20,0$ m a $L_2=18,0$ m. Na výjezdovou přechodnici navazuje v inflexním bodě vjezdová přechodnice pravostranného kružnicového oblouku VB4 o poloměru $R=320,0$ m, který má nesymetrické přechodnice $L_1=18,0$ m a $L_2=20,0$ m. Poté následuje mezipřímá o délce 17,16 m na kterou navazuje levostranný kružnicový oblouk VB5 o poloměru $R=50,0$ m s nesymetrickými přechodnicemi $L_1=35,0$ m a $L_2=20,0$ m. Navazuje delší mezipřímá o délce 60,37 m, na kterou navazuje složený oblouk s vjezdovým pravostranným kružnicovým obloukem VB6 o poloměru $R=50,0$ m a vjezdovou přechodnicí $L_1=10,0$ m. Na tento oblouk navazuje další pravostranný kružnicový oblouk VB7 o poloměru $R=320,0$ m, který má nesymetrické přechodnice $L_1=10,0$ m a $L_2=30,0$ m. Na následující krátkou mezipřímou délky 8,10m navazuje opět pravostranný kružnicový oblouk VB8 o poloměru $R=85,0$ m, který má nesymetrické přechodnice $L_1=60,0$ m a $L_2=30,0$ m. Po mezipřímé délky 61,72 m následuje levostranný kružnicový oblouk o poloměru $R=130$ m se symetrickými přechodnicemi $L=30,0$ m a krátká mezipřímá délky 28,77 m. Navazující levostranný oblouk má poloměr $R=120$ m se symetrickými přechodnicemi $L=30,0$ m. Dále je osa navržena v přímé délky 64,24 m s navazujícím pravostranným kružnicovým obloukem o poloměru $R=200,0$ m s nesymetrickými přechodnicemi $L_1=20,0$ m a $L_2=10,0$ m. Na výjezdovou přechodnici navazuje v inflexním bodě vjezdová přechodnice levostranného kružnicového oblouku o poloměru $R=180,0$ m, s nesymetrickými přechodnicemi $L_1=10,0$ m a $L_2=15,0$ m. V konci úseku je krátká přímá délky 56,44 m a na jejím konci je navržen prostý kružnicový oblouk pravostranný o poloměru $R=600$ m.

Výškové řešení

Výškové řešení vychází z nivelety stávajícího zpevnění komunikace, ale především z výškové úrovně přilehlých objektů, které je třeba na komunikaci napojit. Pouze v místech, kde jsou stávající

výškové oblouky o malém poloměru nebo je komunikace v malém podélném sklonu bude niveleta upravena do parametrů odpovídajících ČSN. Poloměry výškových oblouků jsou navrženy tak, aby byla dodržena minimální vzdálenost pro zastavení.

Průběh nivelety:

Staničení (km) Sklon (%)

0.000 00 - 0.042 50 +1.228

R=2000m

0.042 50 - 0.109 50 +2.522

R=600m

0.109 50 - 0.155 80 +5.568

R=550m

0.155 80 - 0.195 00 -3.380

R=350m

0.200 00 - 0.253 50 +0.979

R=430m

0.251 94 - 0.287 14 - 6.021

R=350m

0.287 14 - 0.379 83 +0.558

R=2000m

0.379 83 - 0.419 33 -0.501

R=2000m

0.419 33 - 0.481 11 +0.500

R=2000m

0.481 11 - 0.540 08 +0.902

R=2000m

0.540 08 - 0.591 77 +1.192

R=500m

0.591 77 - 0.614 66 +2.705

R=450m

0.614 66 - 0.643 42 +0.539

R=450m

0.643 42 - 0.660 43 -1.075

R=350m

0.660 43 - 0.694 19 +1.102

R=1100m

0.69419 - 0.76736 +5.006

R=1100m

0.767 36 - 0.810 00 +1.792

R=4000m

0.810 00 - 0.842 94 +3.627

R=2100m

0.8429 46 - 0.929 15 +4.181

R=900m

0.929 15 – 0.979 63 +1.658

R=1500m

0.979 63 – 1.023 00 +3.786

R=500m

1.066 28 - 1.121 66 -2.382

Příčné uspořádání

Typ příčného uspořádání komunikace II/365 se mění dle poměrů panujících na daném místě. V obloucích je navrženo rozšíření jízdních pruhů odpovídající hodnotám daných normou. V místech, kde to stísněné poměry nedovolí, jsou normové hodnoty rozšíření dodrženy v maximální možné míře. Základní příčný sklon vozovky je v přímé střeovitý o hodnotě 2,5%. Dostředný příčný sklon ve směrových obloucích je navržen jednostranný o hodnotě 2,5%. Nezpevněná krajnice bude zpevněna šterkodrtí v tloušťce 100 mm.

V úseku 0,920 00 - 0,965 00 km bude komunikace jednostranně zúžena na šířku mezi obrubou a svodidlem 5,00 m. Toto zúžení je vyvoláno nesouhlasem vlastníka pozemku s navrženým výkupem a s jeho požadavkem na zachování stávající předzahrádky minimálně 30 m před domem. Zúžení bude vyznačeno svislými dopravními značkami.

Návrh konstrukce vozovky :

Sčítací úsek na silnici II/365 6–4056

Při zadávání dopravního zatížení se postupuje podle technických podmínek TP87.

Dopravní zatížení je charakterizováno počtem těžkých nákladních vozidel (TNV) na základě výsledků ze sčítání dopravy v roce 2010. Na předmětném úseku je sčítací úsek:

6-4056

počet TNVo v obou směrech za 24 hod 54

třída dopravního zatížení V - lehké

Uvažované uvedení do provozu: 2014

TV 138

O 725

M 6

SV 869

Vzhledem k velmi špatnému stavu vozovky je stávající dopravní zatížení poměrně nízké.

Návrh vozovky byl proveden dle TP 170 - navrhování vozovek pozemních komunikací.

Navržená konstrukce vozovky:

D1-N-1

- ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUS. VRSTVY (ČSN EN 13108-1) ACO 11 + 40 mm

- SPOJOVACÍ POSTŘÍK EMULZÍ 0.3 KG/M2 (ČSN 736129) PS EK

- ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVY (ČSN EN 13108-1) ACL 16 + 60 mm

- SPOJOVACÍ POSTŘÍK EMULZÍ 0.5 KG/M2 (ČSN 736129)	PS EK	
- INFILTRAČNÍ POSTŘÍK EMULZÍ 1.0 KG/M2 (ČSN 736129)	PI EK	
- MECHANICKY ZPEVNĚNÉ KAMENIVO (ČSN 73 61 26 - 1)	MZK	150 mm
- ŠTĚRKODRTĚ (ČSN 73 61 26 - 1)	ŠD	200 mm
CELKEM		450 mm

Zemní pláň je nutno zhutnit na hodnotu min 45MPa.

V místech, kde bude provedena pouze obnova krytu, je navržena tato konstrukce vozovky:

- ASFALTOVÝ BETON PRO OBRUS. VRSTVY (ČSN EN 13108-1)	ACO 11 +	40 mm
- SPOJOVACÍ POSTŘÍK EMULZÍ 0.3 KG/M2 (ČSN 736129)	PS EK	
- ASFALTOVÝ BETON PRO PODKLADNÍ VRSTVY (ČSN EN 13108-1)	ACL 16 +	60 mm
- SPOJOVACÍ POSTŘÍK EMULZÍ 0.5 KG/M2 (ČSN 736129)	PS EK	
CELKEM		100 mm

Odvodnění

* stávající stav

V tomto úseku upravované silnice II/365 se nachází souvislá dešťová kanalizace pouze od km silnice 0,770 – 0,990. Jednotlivé vpusti jsou vyústěny do okolního sníženého terénu a přímo do řeky Křetínky. Napříč komunikace vede u obchodu v km 0,537 propustek DN 800 převádějící vodu z poměrně velkého levostranného extravilánu do Křetínky, do kterého je napojena dále kanalizace DN 400. Další kanalizace vedená napříč je DN 500 v km 0,765, která převádí vodu z pravostranného extravilánu do Křetínky. Obě tato potrubí jsou nedostatečná, dochází k přelévání komunikace a je třeba je posílit.

Nové dešťové kanalizace ve vozovce v této části průtahu lze tedy vyústit částečně do stávající kanalizace a převážně přímo do řeky.

* nový stav

Ve staničení 0,018000 km je umístěn kolmý propustek DN600 mm.

V km silnice 0,173 na přípojující se místní komunikaci je navržen žlab ŽL1. Žlab je z monolitického betonu. Ze žlabu vede kanalizační přípojka DN250, dl. 25,0m. Přípojka je vedena napříč silnicí a je vyústěna zpevněným objektem VO1 přímo do řeky.

V km 0,227 je u obrubníku navržena uliční vpusti UV1, která bude kanalizační přípojkou DN150, dl.4,00m do řeky.

V km 0,290 jsou v nejnižším bodě silnice po obou stranách u obrubníků navrženy uliční vpusti UV2 a UV3. Obě vpusti jsou přípojkami DN150,dl. 8,00m a 2,80m, napojeny do nové šachty Š1, která leží v místě původní vpusti, ze které vede stávající sběrač DN300, který je vyústěn do řeky. Od nové šachty směrem do silnice bude kanalizace zrušena.

V km 0,341 je osazena k levostrannému obrubníku uliční vpust UV4. Od vpusti vede kanalizační přípojka DN150, dl. 16,0 m. Přípojka je vedena napříč silnicí a je vyústěna přímo do řeky.

V km 0,400 – 0,620 jsou osazeny uliční vpusti UV6, až UV9 k pravostrannému obrubníku. Přípojky DN150, dl. cca 2,50m jsou u UV 5 – UV 7 vedeny opěrnou zdí a vyústěny do řeky, u

UV 8 a UV9 je třeba vybudovat zpevněné výustní objekty.

V km silnice 0,530 je osazen v nejnižším místě levostranného extravilánu cca 45 m od osy vozovky lapač splavenin LS1. Lapač je z monolitického betonu, viz. výkres č.4, drobné objekty. Z lapače vede kanalizační sběrač E1, DN800, dl. 51,30m. V místě lomu trasy bude monolitická revizní šachta Š2. Sběrač je veden napříč silnicí a opěrnou zdí a je vyústěn do řeky.

Od km 0,649 – 0,738 je navržena nová dešťová kanalizace. Sběrač E2, DN300, dl. 92,30m. Vyústění stoky VO 10 je zpevněným výustním objektem do řeky. Do této stoky jsou zaústěny uliční vpusti UV10 a UV11. Obě jsou napojeny přípojkami DN150.

V km 0,765 je třeba posílit stávající kanalizaci DN 500. Je navržena nová souběžná stoka E3 DN 600 v délce 36 m. Příkop v délce 11,5m od konce stávající stoky do Křetínky je nedostatečný s je třeba jej také zvětšit a náležitě opevnit. Je navrženo rozšíření příkopu na 50 cm ve dně, 50 cm hloubka a sklon svahu 1:1, vše opevněné dlažbou tl. 20 cm do betonu tl. 10 cm.

Od km 0,770 – 0,990 je stávající stoka DN500. Do této stoky jsou zaústěny uliční vpusti UV12 až UV14. Všechny vpusti jsou napojeny přípojkami DN150.

Od km 0,895 – 1,030 je navržena nová dešťová kanalizace. Sběrač E4, DN300, dl.137,00m. Stoka je napojena v šachtě Š5 do stávající stoky DN500. Do navržené stoky jsou zaústěny uliční vpusti UV15 až UV19. Všechny vpusti jsou napojeny přípojkami DN150.

V km 0,993 – 1,120 vpravo je zárubní zeď, za níž je zpevněný příkop, ukončený na začátku a konci šachticí ve tvaru horské vpusti (součást SO 206). Z těchto šachet vede potrubí DN 250 v km 0,993 do stoky E4, v km 1,120 do výustního objektu VO 12, který bude pod svahem se zpevněním z kamenné dlažby do betonu v ploše 1 x 2 m.

Na dešťových kanalizacích je navrženo celkem 9 typových prefabrikovaných šachet a 19 uličních vpustí bez zápachové uzávěry s kalovým prostorem, napojené potrubím PP DN 150.

Seznam navržených dešťových stok:

Stoka E1 – DN 800, beton na sedlo-dl 41,3 m, pod silnicí s obetonováním - dl. 10,0m

Stoka E2 – DN 300, PP SN 10 - dl. 92,30 m

Stoka E3 – DN 600, PP SN 10 - dl. 36,0 m

Stoka E4 – DN 300, PP SN 10 - dl. 90,00m, DN 300 beton s obetonováním mezi Š6-Š8 v dl. 47,0m

Kanalizační potrubí na sběračích E2 až E4 budou z trub PP, min. SN10. Potrubí se uloží na podkladní vrstvu písku tl. 12 - 15 cm a obsype se pískem zrnitosti 0 – 20mm celkem 30 cm nad vrchol trouby. Zásyp se provede vhodnou zeminou po vrstvách a vše se řádně zhutní pod vozovkou na 98% PS, mimo vozovku 92% PS.

Kanalizační potrubí na sběrači E1 a částečně na E4 bude z trub betonových. Potrubí se uloží na podkladní betonový pražec. Mimo hlavní komunikaci bude potrubí uloženo na betonová sedla z betonu C 25/30 XF4. Pod komunikaci II/365 bude potrubí uloženo na betonových pražcích a dále bude obetonováno betonem C 25/30 XF4.

Výustní objekty budou z betonu C 30/37 – XF4, uložené na podkladním betonu tl. 10cm viz příloha č.4 - Drobné objekty. V horní pohledové části betonového bloku bude osazena dlažba s vyspárováním. Kolem betonového vyústění bude proveden kamenný zához tl. 40 cm

s urovnaným lícem. V patě toku bude provedena kamenná patka v tl. 60 cm, a šířce 1,0 m ve dně. U potrubí DN 150, ze kterého vytéká max. 8 l/s bude kamenný zához v šířce 1,0 m na obě strany, u potrubí DN 250 a DN 300, kde poteče do 20 l/s je plocha záhozu po toku rozšířena na 2,0 m.

Stoka E1 - potrubí DN 800 bude v místě nové opěrné zdi a na protějším břehu bude dle Regioprojektu také nová opěrná zeď.

Stoka E3 bude vyústěna do zpevněného příkopu a na vyústění příkopu do Křetínky bude třeba provést kamenný zához na ploše 6,0 x 8,0 m, včetně patek na obou stranách toku.

Na kanalizaci jsou navrženy dva 2 jednostranné lapače, oba však budou na rozdíl od typového rozšířené na dvojnásobnou šířku, tedy se dvojitou mříží.

Zemní práce

Sejmutí ornice bude provedeno pouze ve staničení 0,000 00km - 0,100 00 km po pravé straně ve směru staničení na nutnou šířku a hloubku 200 mm. Celkové množství ornice získané na stavbě bude 210,0 m³. Ohumusování se bude provádět v tloušťce 100 mm o celkové ploše 3 027,0 m². Pro ohumusování bude dovezeno 302,7 m³ ornice. Ohumusované plochy budou protierozně upraveny osetím. Přebytečná zemina z výkopů se odveze na deponii a bude později využita pro další etapy stavby. Sklon násypového svahu bude 1:2,5 a sklon zářezového svahu bude 1:1,75.

Dopravní značení a opatření

Po rekonstrukci silnice II/365 v průtahu obcí Horní Poříčí nebude měněno stávající dopravní schéma v obci. Svislé dopravní značení, bude po dokončení stavby opětovně umístěno ve stejném staničení jako dosud.

Nové vodorovné značení V11 bude provedeno v místech autobusových zastávek v zastávkovém vlevo i vpravo. V úsecích s extravilánovou úpravou, byť v obci, bude proveden oboustranně vodicí proužek šířky 125 mm.

Dle závěrů projednání návrhu dopravního značení s Policií ČR, DI nebudou vodorovným ani svislým značením vyznačeny přechody pro chodce.

Dále bude vyznačeno omezení rychlosti v průtahu ve zúženém profilu na 5,00 m v km cca 0,900 – 1,000 na 30 km/hod. .

Bezpečnostní zařízení

Pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu je v úseku průtahu obcí Horní Poříčí navrženo ocelové svodidlo úrovně zadržení N2 vpravo v těsném souběhu s korytem toku Křetínka.

V úsecích s extravilánovou úpravou bez obrub je navrženo osadit směrové sloupky výšky 0,80 m.

Svislé dopravní značení

V projektové dokumentaci jsou navrženy svislé značky v základní velikosti ocelové pozinkované s reflexní úpravou třídy 2 (ČSN EN12899-1), sloupky ocelové s povrchovou úpravou.

Vodorovné dopravní značení

značení je třeba provést dle TP 65 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních

komunikacích. Provedení musí z hlediska přesnosti, hodnoty činitele jasů a retroreflexe odpovídat TP 70 Systém hodnocení hmot pro VDZ, platné ČSN 01 8020 a ČSN EN 1436. Vodorovné dopravní značení je uvažováno nástřikem a hladkým plastem.

Použitý materiál musí odpovídat „Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky“, schváleného MDS ČR a platného v daném období.

Svodidla jsou umístěna v těchto staničeních:

vpravo:

0,065 00 km - 0,126 00 km, dl. 64 m

0,183 00 km - 0,209 00 km, dl. 26 m

0,255 00 km - 0,277 00 km, dl. 22 m

vlevo :

1,004 00 km – 1,120 00 km, dl. 116 m, svodidlo betonové

V místech, kde se nachází opěrná zeď je na její římse doplněno bezpečnostní zařízení v podobě zábradlí.

Zábradlí na opěrných zdech jsou umístěna v těchto staničeních:

vpravo: 0,209 00 km – 0,255 00 km, dl. 46 m, SO 201 opěrná zeď

vpravo: 0,364 00 km – 0,425 00 km, dl. 61 m, SO 202 opěrná zeď

vpravo: 0,427 00 km – 0,506 00 km, dl. 77 m, SO 202 opěrná zeď

vpravo: 0,507 00 km – 0,610 00 km, dl. 103 m, SO 202 opěrná zeď

vlevo: 0,894 00 km – 0,917 00 km, dl. 24 m, SO 203 opěrná zeď

vlevo: 0,915 00 km – 0,991 00 km, dl. 78 m, SO 204 opěrná zeď

vlevo: 0,992 00 km – 1,004 00 km, dl. 12 m, SO 205 opěrná zeď

vpravo: 0,992 00 km – 1,122 00 km, dl. 30 m, SO 206 zárubní zeď – gabion, bez zábradlí

vpravo: 0,932 00 km – 0,962 00 km, dl. 30 m, SO 207 opěrná zeď

Zábradlí u autobusové zastávky je umístěna v tomto staničení :

vpravo : 0,507 000 km – 0,610 000 km, dl. 103 m

Křižovatky

V úseku průtahu obcí Horní Poříčí se na silnici II/365 připojuje několik místních komunikací. Tato připojení nebudou upravována, pouze bude protažena oprava obrusné, případně i ložní vrstvy tak, aby bylo zajištěna návaznost na rekonstruovanou průběžnou komunikaci.

V celé trase jsou ke komunikaci připojeny vjezdy k jednotlivým nemovitostem. Vjezdy k nemovitostem i samostatné sjezdy nejsou považovány za křižovatky a od průběžné komunikace budou odděleny sníženým obrubníkem, resp. pruhem z betonové přídlažby.

V celé délce trasy nevzniknou žádné nové křižovatky. Budou pouze upraveny stávající, a to tím, že bude provedena rekonstrukce krytu a v místech, kde nejsou obrubníky se doplní. Na hlavní trasu II/365 se napojují pouze místní komunikace obecního významu. Ve staničení 0.183 00 km je vpravo ve směru staničení styková kolmá křižovatka, která bude upravena na délku 26,00 m od vnější hrany vodícího proužku. Ve staničení 0.333 51 km je vpravo ve směru staničení

styková kolmá křižovatka, která bude upravena na délku 4,50 m od vnější hrany vodícího proužku. Tyto úpravy budou mít stejnou konstrukci vozovky jaká je navržena u komunikace II/365.

Ve staničení 0.354649 km je vlevo ve směru staničení styková kolmá křižovatka, která bude upravena na délku 2,00 m od vnější hrany vodícího proužku. Tato úprava bude mít stejnou konstrukci vozovky jaká je navržena u komunikace II/365.

Ve staničení 0.606905 km je vlevo ve směru staničení styková kolmá křižovatka, která bude upravena na délku 3,50 m od vnější hrany vodícího proužku. Tato úprava bude mít stejnou konstrukci vozovky jaká je navržena u komunikace II/365. Ve staničení 0.663982 km je vpravo ve směru staničení styková šikmá křižovatka, která bude upravena na délku 11,00 m od vnější hrany vodícího proužku. Tato úprava bude mít stejnou konstrukci vozovky jaká je navržena u komunikace II/365. Ve staničení 0.710484 km je vpravo ve směru staničení styková kolmá křižovatka, která bude upravena na délku 2,00 m od vnější hrany vodícího proužku. Tato úprava bude mít stejnou konstrukci vozovky jaká je navržena u komunikace II/365.

Ve staničení 0.76350 km je vpravo ve směru staničení styková šikmá křižovatka, která bude upravena na délku 3,00 m od vnější hrany vodícího proužku. Tato úprava bude mít stejnou konstrukci vozovky jaká je navržena u komunikace II/365.

autobusové zastávky:

a. zastávka pro směr dopravy od Svojanova na Letovice je ve staničení 0,507 00 - 0,520 00 km, je umístěna mimo jízdní pruh (zálivová zastávka) s podélným a příčným sklonem totožným s navrženou komunikací. Délka zastávky je 13,0 m. Délka vyřazovacího pruhu je 20,0 m a zařazovacího 15,0 m. Šířka nástupiště je 2,0 m, výška nástupní hrany 0,20 m.

b. zastávka pro směr od Letovic na Svojanov je ve staničení 0,581 00 - 0,594 00 km, je umístěna rovněž mimo jízdní pruh (zálivová zastávka) s podélným a příčným sklonem totožným s navrženou komunikací. Délka zastávky je 13,0 m. Délka vyřazovacího pruhu je 15,0 m a zařazovacího 15,0 m. Šířka nástupiště je 2,0 m, výška nástupní hrany 0,20 m. Zastávky budou označena svislým a vodorovným značením ve žluté barvě.

Nástupiště zastávky bude plynule navazovat na chodník SO 102 a jeho konstrukce se bude shodovat s konstrukcí chodníku. V místě označnicku zastávky bude signální pásek šířky 0,8 m a délce 2,0 m z reliéfní dlažby.

Nástupní hrana nástupiště bude tvořena z obrubníků. Nástupiště bude zakončeno záhonovými obrubníky.

- Konstrukce nástupiště:

ZÁMKOVÁ DLAŽBA		60MM
DRCENÉ KAMENIVO		40MM
ŠTĚRKODRŤ	ŠD	150MM
CELKEM		250 MM

Při únosnosti pláň 30MPa.

Vjezdy, cesty napojení

Rekonstrukcí silnice dojde k úpravě nivelety a částečnému rozšíření komunikace, a proto je nutné přizpůsobit stávající vjezdy a cesty navrženému řešení.

Staničení délka úpravy orientace

0.174 93 km 7,00m vlevo

0.182 81 km 4,00m vpravo dalších 20 m zpevněno recykl. materiálem

0.257 72 km 3,50m vlevo

0.533 07 km 3,50m vlevo

0.873 20 km 3,00m vlevo

0.898 30 km 3,00m vpravo

0.908 00 km 9,50m vlevo

0.967 80 km 7,00m vlevo

0.983 05 km 12,00m vlevo

0.988 80 km 5,00m vpravo

• **SO 102 CHODNÍKY**

Chodníky jsou navrženy z důvodu stísněných poměrů i jednostranné, a dále bude chodník podél nově navržených autobusových zastávek.

V SO 102 jsou řešeny chodníky v následujících úsecích:

km 0,292 – 0,349 vlevo začíná a končí u sjezdů

km 0,362 – 0,521 vlevo začíná u sjezdů a končí podél autobusové zastávky

km 0,536 – 0,541 vlevo prodloužení stávajícího chodníku

km 0,560 - 0,609 vpravo jen podél autobusové zastávky

km 0,680 – 0,761 vlevo navazuje na stávající chodník

Při stavbě nebude zasahováno do stávajícího chodníku vlevo v úseku od km 0,541 – 0,600 a také v úseku stávajícího mostu v km 0,615 – 0,680.

Chodníky jsou navrženy podél silnice II/365 v těsném souběhu s vozovkou, navazují na chodníkovou obrubu lemující vozovku.

Pro chodník není stanovena samostatná výpočtová osa, umístění chodníku je závislé na pozici obruby komunikace.

Chodníkové plochy těsně navazují na vozovku a kopírují niveletu komunikace. Kromě přechodů a vjezdů je chodníková obruba je +120 mm nad úroveň vozovky. Příčný spád má hodnotu 2,0% směrem ke komunikaci. Niveleta je v celé délce v souběhu s niveletou SO 101.

Šířka chodníku se skládá z bezpečnostního odstupu od komunikace šířky 0,50m a jednoho pruhu pro chodce šířky 0,75m. Bezpečnostní odstup od pevné překážky šířky 0,25 m. Minimální šíře chodníku je 1,50 m.

Výjimku tvoří chodníky, nebo jejich části, kde je s ohledem na přiléhající zástavbu chodník menší proměnné šířky v prostoru mezi vozovkou a budovami.

V rámci stavby chodníku nebudou prováděny žádné rozsáhlé zemní práce. Případné rozšíření

silničního tělesa v úsecích s nově navrženým chodníkem bude provedeno v objektu SO 101 Komunikace.

Před zahájením prací na budování chodníku budou odstraněny stávající vrstvy nebezpečné krajnice podél silnice zasahující pod budoucí chodník.

Před pokládkou konstrukčních vrstev chodníku bude upravena a zhutněna pláň chodníku.

Srážkové vody z povrchu chodníku jsou zachytávány v podélném odvodňovacím proužku na krajích vozovky a svedeny do vpustí. Pláň vozovky i chodníku je odvodněna drenážním potrubím PVC DN150.

• SO 103 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Tento objekt bude řešit provizorní dopravní opatření při rekonstrukci průtahu komunikace II/365. Po dobu výstavby bude nutné vést dálkovou dopravu po objízdných trasách. Využije se silnic I. a II. třídy. Místní doprava bude vedena po staveništi a doprava bude usměrněna světelnou signalizací. Celkovou koncepci dopravně inženýrských opatření bude řešit až další stupeň projektové dokumentace.

• SO 201 - OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,230

Zeď bude založena plošně pod úrovní koryta řeky Křetínky v otevřené základové jámě. provoz během stavby musí být vyloučen

Základy a stěna zdi :

Zeď bude prováděna v dilatačních celcích (dále jen DC) délky 10 - 12 m.

Základy (beton základů je C 25/30-XF2) všech DC jsou vysoké 0,80 m a široké 2,30 m. Dilatační spáry mezi základy jednotlivých DC jsou jednoduché, nezazubené provedené položením jedné vrstvy lepenky na již dokončené a odbedněné čelo základu. Pro důkladné spojení základu se stěnou se do základu osadí svislá výztuž.

Stěna je ze stejného betonu jako základ, její líc je ve sklonu 5:1, rub svislý. V části nad opevněním koryta bude líc obložen kamenem.

Izolace :

Z lícni strany se izoluje základ a část stěny pod terénem 1x penetračním nátěrem + 2x asfaltovým nátěrem. Před zásypem se na nátěr položí jedna vrstva geotextílie. Z rubové strany se základ zaizoluje stejným způsobem.

Rub stěn se zaizoluje stejným způsobem (1x penetračním nátěrem + 2x asfaltovým nátěrem) avšak před prováděním zásypů se na nátěry položí jedna vrstva geotextílie (gramáže 300 g/m²) až na základ a druhá stejné gramáže (plnicí funkci drenážní) po drenáž.

Za rub stěn zdi se na základ provede podkladní beton pod drenáž a na něj se položí drenáž DN 150 mm. Vždy uprostřed každého dilatačního celku je drenáž vyústěna přes stěnu. Drenáž se obalí do geotextílie.

Římsa je monolitická z betonu C 30/37 – XF4.

Zábradlí:

Na římsu se osadí ocelové mostní zábradlí. Každý sloupek se k římsě zakotví přes patní desku dodatečně osazovanými kotvami.

- **SO 202 - OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,460**

Zeď bude založena plošně pod úrovní koryta řeky Křetínky v otevřené základové jámě. Provoz během stavby může být zachován na jednom jízdním pruhu cca 3 - 3,5 m od rubu zdi. musí být vyloučen.

Zeď bude prováděna v dilatačních celcích (dále jen DC) délky 10 - 12 m.

Základy (beton základů je C 25/30-XF2) všech DC jsou vysoké 0,80 m a široké 2,30 m. Stěna je ze stejného betonu jako základ, její líc je ve sklonu 5:1, rub svislý. V části nad opevněním koryta bude líc obložen kamenem.

Izolace :

Z lícni strany se izoluje základ a část stěny pod terénem 1x penetračním nátěrem + 2x asfaltovým nátěrem. Z rubové strany se základ zaizoluje stejným způsobem.

Odvodnění:

Ve zdi nebudou prováděny výustě drenáže, protože toto vyústění by bylo těsně nade dnem koryta a bylo by velmi často naopak zaplavováno a rub zdi by takto byl zavodňován

Římsa :

Římsa je monolitická z betonu C 30/37 – XF4. Výztuž je z oceli B500B (10505 - R).

Zábradlí:

Na římsu se osadí ocelové mostní zábradlí.

- **SO 203 - OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,900**

Založení :

Zeď bude založena na vrtaných pilotách průměru 0,90 m.

Základy a stěna zdi :

Po odbourání přebetonování hlav pilot se provede podkladní beton C 8/10.

Základy (beton základů je C 25/30-XF2) všech DC jsou vysoké 0,60 m a široké 2,50 m. Dilatační spáry mezi základy jednotlivých DC jsou jednoduché, nezazubené provedené položením jedné vrstvy lepenky na již dokončené a odbedněné čelo základu.

Izolace:

Z lícni strany se izoluje základ a část stěny pod terénem 1x penetračním nátěrem + 2x asfaltovým nátěrem.

Z rubové strany se základ zaizoluje stejným způsobem.

Římsa :

Římsa je monolitická z betonu C 30/37 – XF4.

Zábradlí :

Na římsu se osadí ocelové mostní zábradlí.

- **SO 204 - OPĚRNÁ ZEĎ V KM 0,950**

Založení :

Zed' bude založena na vrtaných pilotách průměru 0,90 m. Vrtat se bude z úrovně vozovky, nebo z úrovně po odtěžení stávající vozovky, tedy s hluchým vrtáním výšky 1,5 - 2 m.

Základy a stěna zdi :

Po odbourání přebetonování hlav pilot se provede podkladní beton C 8/10. Základová spára v podélném směru bude vodorovná, výškově uskákaná. Zed' bude rozdilátována na dilatační celky.

Základy (beton základů je C 25/30-XF2) všech DC jsou vysoké 0,60 m a široké 2,50 m.

Izolace :

Z lícni strany se izoluje základ a část stěny pod terénem 1x penetračním nátěrem + 2x asfaltovým nátěrem.

Z rubové strany se základ zaizoluje stejným způsobem.

Odvodnění :

Za rub stěn zdi se na základ provede podkladní beton pod drenáž a na něj se položí drenáž DN 150 mm.

Římsa :

Římsa je monolitická z betonu C 30/37 – XF4.

Zábradlí :

Na římsu se osadí ocelové mostní zábradlí.

• **SO 205 - OPĚRNÁ ZEĎ V KM 1,000**

Zed' bude založena na vrtaných pilotách průměru 0,90 m z betonu C 26/30 - XA1. Vrtat se bude z úrovně vozovky, nebo z úrovně po odtěžení stávající vozovky, tedy s hluchým vrtáním výšky 1,5 - 2 m.

Základy a stěna zdi :

Po odbourání přebetonování hlav pilot se provede podkladní beton C 8/10. Základová spára v podélném směru bude vodorovná, výškově uskákaná. Zed' bude rozdilátována na dilatační celky. Je navržena železobetonová úhlová zed'.

Základy (beton základů je C 25/30-XF2) všech DC jsou vysoké 0,60 m a široké 2,50 m.

Izolace :

Z lícni strany se izoluje základ a část stěny pod terénem 1x penetračním nátěrem + 2x asfaltovým nátěrem. Z rubové strany se základ zaizoluje stejným způsobem.

Odvodnění :

Za rub stěn zdi se na základ provede podkladní beton pod drenáž a na něj se položí drenáž DN 150 mm.

Římsa :

Římsa je monolitická z betonu C 30/37 – XF4.

Zábradlí :

Na římsu se osadí ocelové mostní zábradlí.

• **SO 206 - ZÁRUBNÍ ZEĎ V KM 1,000**

Založení :

Zed' bude založena plošně cca 0,60 m pod úrovní stávající vozovky. Zed' je možno provádět za provozu.

Základy a stěna zdi :

Je navržena gabionová zed' se spodní částí šířky 1 x 1 m, nad kterou bude další menšího rozsahu 0,5 x 0,5 m. V délce asi 40 m bude zed' vyšší a spodní (základová) část bude 1 x 1,50 m. Nad ní pak bude průřez 0,5 x 0,5 m.

Na rubu zdi bude položena geotextilie a ve spodní části drenáž, která se zaústí do silniční drenáže.

Za zárubní zdí se provede odvodňovací žlab zachycující vodu s terénu za zdí. Ten bude vyústěn na koncích do horské vpustě.

• **SO 207 OPRAVA ZÍDKY V KM 0,950 VPRAVO**

Silnice II/365 se ve výše uvedené kilometrácii vpravo upravuje a protože v těsné blízkosti je stávající kamenná zídka v soukromém majetku, v případě poškození bude třeba tuto zídku vyspravit, aby její stav nebyl horší než před zahájením stavby.

Před zahájením stavby je třeba zdokumentovat stav zídky, aby se zamezilo pozdějším nejasnostem jak v poloze, tak pokud jde o stav zídky.

V případě poškození se provede oprava do původního stavu, Žádné vylepšení stávající zídky se nepředpokládá.

• **SO 301 ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE**

V km silnice 0,173 na připojující se místní komunikaci je navržen žlab ŽL1. Žlab je z monolitického betonu, viz. výkres č.4, drobné objekty. Ze žlabu vede kanalizační přípojka DN250, dl. 25,0m. Přípojka je vedena napříč silnicí a je vyústěna zpevněným objektem VO1 přímo do řeky.

V km 0,227 je u obrubníku navržena uliční vpusti UV1, která bude kanalizační přípojkou DN150, dl.4,00m do řeky.

V km 0,290 jsou v nejnižším bodě silnice po obou stranách u obrubníků navrženy uliční vpusti UV2 a UV3. Obě vpusti jsou přípojkami DN150,dl. 8,00m a 2,80m, napojeny do nové šachty Š1, která leží v místě původní vpusti, ze které vede stávající sběrač DN300, který je vyústěn do řeky. Od nové šachty směrem do silnice bude kanalizace zrušena.

V km 0,341 je osazena k levostrannému obrubníku uliční vpust UV4. Od vpusti vede kanalizační přípojka DN150, dl. 16,0 m. Přípojka je vedena napříč silnicí a je vyústěna přímo do řeky.

V km 0,400 – 0,620 jsou osazeny uliční vpusti UV6, až UV9 k pravostrannému obrubníku. Přípojky DN150, dl. cca 2,50m jsou u UV 5 – UV 7 vedeny opěrnou zdí a vyústěny do řeky, u UV 8 a UV9 je třeba vybudovat zpevněné výustní objekty.

V km silnice 0,530 je osazen v nejnižším místě levostranného extravilánu cca 45 m od osy

vozovky lapač splavenin LS1. Lapač je z monolitického betonu, viz. výkres č.4, drobné objekty. Z lapače vede kanalizační sběrač E1, DN800, dl. 51,30m. V místě lomu trasy bude monolitická revizní šachta Š2. Sběrač je veden napříč silnicí a opěrnou zdí a je vyústěn do řeky.

Od km 0,649 – 0,738 je navržena nová dešťová kanalizace. Sběrač E2, DN300, dl. 92,30m. Vyústění stoky VO 10 je zpevněným výústním objektem do řeky. Do této stoky jsou zaústěny uliční vpusti UV10 a UV11. Obě jsou napojeny přípojkami DN150.

V km 0,765 je třeba posílit stávající kanalizaci DN 500. Je navržena nová souběžná stoka E3 DN 600 v délce 36 m. Příkop v délce 11,5m od konce stávající stoky do Křetínky je nedostatečný s je třeba jej také zvětšit a náležitě opevnit. Je navrženo rozšíření příkopu na 50 cm ve dně, 50 cm hloubka a sklon svahu 1:1, vše opevněné dlažbou tl. 20 cm do betonu tl. 10 cm.

Od km 0,770 – 0,990 je stávající stoka DN500. Do této stoky jsou zaústěny uliční vpusti UV12 až UV14. Všechny vpusti jsou napojeny přípojkami DN150.

Od km 0,895 – 1,030 je navržena nová dešťová kanalizace. Sběrač E4, DN300, dl.137,00m. Stoka je napojena v šachtě Š5 do stávající stoky DN500. Do navržené stoky jsou zaústěny uliční vpusti UV15 až UV19. Všechny vpusti jsou napojeny přípojkami DN150.

V km 0,993 – 1,120 vpravo je zárubní zeď, za níž je zpevněný příkop, ukončený na začátku a konci šachtic ve tvaru horské vpusti (součást SO 206). Z těchto šachet vede potrubí DN 250 v km 0,993 do stoky E4, v km 1,120 do výústního objektu VO 12, který bude pod svahem se zpevněním z kamenné dlažby do betonu v ploše 1 x 2 m.

Na dešťových kanalizacích je navrženo celkem 9 typových prefabrikovaných šachet a 19 uličních vpustí bez zápachové uzávěry s kalovým prostorem, napojené potrubím PP DN 150.

Seznam navržených dešťových stok:

Stoka E1 – DN 800, beton na sedlo-dl 41,3 m, pod silnicí s obetonováním - dl. 10,0m

Stoka E2 – DN 300, PP SN 10 - dl. 92,30 m

Stoka E3 – DN 600, PP SN 10 - dl. 36,0 m

Stoka E4 – DN 300, PP SN 10 - dl. 90,00m, DN 300 beton s obetonováním mezi Š6-Š8 v dl. 47,0m

Kanalizační potrubí na sběračích E2 až E4 budou z trub PP, min. SN10. Potrubí se uloží na podkladní vrstvu písku tl. 12 - 15 cm a obsype se pískem zrnitosti 0 – 20mm celkem 30 cm nad vrchol trouby. Zásyp se provede vhodnou zeminou po vrstvách a vše se řádně zhutní pod vozovkou na 98% PS, mimo vozovku 92% PS.

Kanalizační potrubí na sběrači E1 a částečně na E4 bude z trub betonových. Potrubí se uloží na podkladní betonový pražec. Mimo hlavní komunikaci bude potrubí uloženo na betonová sedla z betonu C 25/30 XF4. Pod komunikaci II/365 bude potrubí uloženo na betonových pražcích a dále bude obetonováno betonem C 25/30 XF4.

Výústní objekty budou z betonu C 30/37 – XF4, uložené na podkladním betonu tl. 10cm viz příloha č.4 - Drobné objekty. V horní pohledové části betonového bloku bude osazena dlažba s vyspárováním. Kolem betonového vyústění bude proveden kamenný zához tl. 40 cm s urovnaným lícem. V patě toku bude provedena kamenná patka v tl. 60 cm, a šířce 1,0 m ve dně. U potrubí DN 150, ze kterého vytéká max. 8 l/s bude kamenný zához v šířce 1,0 m na obě

strany, u potrubí DN 250 a DN 300, kde poteče do 20 l/s je plocha záhozu po toku rozšířena na 2,0 m.

Stoka E1 - potrubí DN 800 bude v místě nové opěrné zdi a na protějším břehu bude dle Regioprojektu také nová opěrná zeď.

Stoka E3 bude vyústěna do zpevněného příkopu a na vyústění příkopu do Křetínky bude třeba provést kamenný zához na ploše 6,0 x 8,0 m, včetně patek na obou stranách toku.

Na kanalizaci jsou navrženy dva 2 jednostranné lapače, oba však budou na rozdíl od typového rozšířené na dvojnásobnou šířku, tedy se dvojitou mříží.

• **SO 401 PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ NN**

Stávající venkovní (nadzemní) vedení NN bude dotčeno výstavbou nové silnice. Stožáry NN budou demontované včetně konzol a základu do hloubky 1 m. Použitelný demontovaný materiál bude po dohodě s technickým úsekem E-ON Distribuce a.s. středisko odvezen do určeného skladu k renovaci, ostatní demontovaný kovový materiál do sběrných surovin a na skládku

• **SO 402 ÚPRAVA SDĚLOVACÍCH KABELŮ**

Před zahájením prací na přeložkách bude provedeno kontrolní, výchozí měření dotčeného kabelového úseku. Ss měření bude zaměřeno především na kontrolu kontinuity, odpor smyčky, izolační odpor kabelových žil a izolač. vlastnosti kabel. pláště. Střídavá měření zahrnují především kontrolu kapacitních nerovnováh a přeslechů. Kontrolní měření bude prováděno dle příslušného rozpárování kabelu, mezi svorkovnicemi příslušných, koncových rozvaděčů. Po provedení přeložky budou provedena stejná měření. Veškeré, pořízené měř. protokoly budou součástí přejímacího řízení.

Kabelové chráničky pod komunikací budou umístěné dle příslušných situací. Vytýčení u chráničky bude upřesněné po vytýčení pracovníkem O² a odkrytí kabelové trasy. Jedná se o přeložení stávajících chrániček v závislosti na úpravu komunikace. Při křížení kabelových prostupů s inž. sítěmi je nutné před záhozem provést kontrolu křížené sítě, kterou provede správce této sítě.

Kabelová přeložka v km 0,015 – 0,180 navazuje na přeložku SO 401 stavby II/365 Horní Poříčí – Prostřední Poříčí.

• **SO 403 V.O a M.R.**

Stávající stožáry NN budou demontované v ob. 401 včetně svítidla přívodního vedení a základu. Použitelný demontovaný materiál bude po dohodě se správcem odvezen do určeného skladu k renovaci, ostatní demontovaný kovový materiál do sběrných surovin a na skládku.

Montáže VO a MR budou provedené dle příslušných výkresů výkresů.

Výbojkové 100W se sodíkovou vysokotlakou výbojkou. Svítidlo musí splňovat TKP 15. Typ svítidla musí odsouhlasit správce VO a MR. Napojení na stávající technickou infrastrukturu.

• SO 501 ÚPRAVA PLYNOVODU NTL

Stávající plynovod DN 110 vede na začátku obce Horní Poříčí směrem od obce Prostřední Poříčí na pravé straně silnice. Před domem č.p. 33 přechází na druhou stranu a vede dále po straně levé. Přeložka řad 501.1 vede dále po pravé straně vozovky a v lomu L5 přechází silnici II/365. Přeložka je navržena v pravé části vozovky proto, že po levé straně je projektován odvodňovací příkop a je tady hodně snížený terén oproti původnímu.

Je navrženo potrubí PE 100, SDR 17,6 dn 110 délky 65,0m.

Stávající plynovod DN110 se zruší v délce 62,0m a dn 25 délky 11,0 m.

Dále stávající STL plynovod dn 110 kříží silnici před domem č.p. 92 a vede opět v pravém kraji vozovky. Jelikož se silnice v tomto místě výškově upravuje je navržena výšková úprava stávajícího plynovodu, řad 501.2 a 501.3, které kopírují trasu stávajícího plynovodu.

Na konci obce Horní Poříčí vede stávající plynovod dn 110 asi 20 m vlevo od vozovky. Před domem č.p. 46 je vysazena přípojka dn 25, která kříží silnici II/365. Nově projektovaná úprava silnice v tomto místě počítá s opěrnými zídkami, proto je navržena přeložka plynovodní přípojky řad 501.4 tak, abychom se těmto opěrným zídkám úplně vyhnuli.

Řad 501.2 navrženo potrubí PE 100, SDR 17,6 dn 110 délky 77,0m a dn 90 délky 2,0 m.

Stávající plynovod dn 110 se zruší v délce 75,5 m a dn90 v délce 2,5m.

Řad 501.3 navrženo potrubí PE 100, SDR 11 dn 63 délky 13,5 m. Stávající plynovod dn 63 se zruší v délce 12,0m.

• SO 801 VEGETAČNÍ ÚPRAVY

Za pokácené stromy bude provedena náhradní výsadba podle rozhodnutí příslušného orgánu ochrany přírody.

Dřeviny určené ke kácení jsou podle inventarizace zeleně zařazeny do skupiny se sadovnickou hodnotou 2, tj. dřeviny podprůměrné s nápadně sníženou vitalitou, případně výrazně deformovanou korunou určené ke smýcení v krátkodobém výhledu.

Na základě těchto skutečností byla jako náhrada za kácené stromy dohodnuta se starostou obce Horní Poříčí náhradní výsadba v počtu 8 ks (1 nově zasazený strom za 1 kácený) za kus.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Diagnostika vozovky

Byla provedena prohlídka propustků a mostu. Byla použita diagnostika vozovky zpracovaná odbornou firmou IMOS Brno. Výsledky této diagnostiky budou zohledněny v PD.

Na základě objednávky Správy a údržby silnic Jihomoravského kraje, p.o. provedl zhotovitel diagnostiky aktualizaci a doplnění elaborátu z DÚR na vybraném úseku silnice II/365, spočívající ve vizuální prohlídce s grafickým záznamem a fotodokumentací poruch, měření průhybů a osouzení únosnosti vozovky. Údaje o jádrových vývrtech, vrtaných sondách, rozborech asfaltových směsí a podložních zemin byly převzaty ze zprávy č. 0841 V75069 z roku 2008. Posouzení parametrů vozovky je provedeno podle technických podmínek TP87.

Předkládá se aktualizovaný návrh opravy vozovky.

Předmětem posouzení je vybraný úsek na silnici II. třídy v Jihomoravském kraji. Silnice je dvoupruhová obousměrná pozemní komunikace. Jedná se o úsek silnice v okrese Blansko průtahu Horního Poříčí.

Prohlížen povrch vozovky a graficky zaznamenány poruchy , viz příloha Diagnostický průzkum.

Vyskytující se poruchy :

hloubková koroze ,výtluky,vysprávký, mozaikové trhliny, podélné trhliny, příčné trhliny, síťové trhliny,olamování okrajů ,vozovky, nepravidelné hrboly , místní pokles a plošná deformace vozovky .

Hodnocení stavu povrchu vozovky :

Podle TP 87 klasifikačním stupněm 5 havarijní.

Měření byla prováděna ve vzdálenosti 0,7 – 1,2 m od pravého okraje vozovky (cca pravá jízdní stopa) nejprve ve směru staničení a poté se střídavým umístěním proti směru staničení. Mimo tyto pravidelně umístěné zkušební body byly provedeny navíc zkoušky v km 6,365, km 6,367 a km 6,380 ve vzdálenosti cca 0,5 m od okraje vozovky v místech s udaným výskytem sklepa pod okrajem vozovky či v jeho blízkosti.

Účelem těchto dodatkových zkoušek bylo ověření možného vlivu sklepů na únosnost vozovky.

Dynamické nedestruktivní metody na principu tlumeného rázu simulují ve vozovce obdobné zatížení jako je zatížení kolem těžkého nákladního vozidla s návrhovou nápravou jedoucího rychlostí zhruba 60 km/hod.

Výstupními parametry jsou moduly pružnosti zadaných vrstev vozovky a modul pružnosti podloží.

Dalšími vypočtenými parametry jsou zbytková doba životnosti a tloušťka zesílení.

Návrhová úroveň porušení vozovky je D0 .

Dopravní zatížení je charakterizováno počtem těžkých nákladních vozidel (TNV) na základě výsledků ze sčítání dopravy v roce 2010. Na předmětném úseku je 1 sčítací úsek 6-4057, 79 V –lehké - počet TNVo v obou směrech za 24 hod., třída dopravního zatížení V. Konstrukce vozovky. Údaje o konstrukci vozovky byly převzaty z jádrových vývrtů a sond provedených v roce 2008.

Jádrové vývrty (JV)

Odebrané JV dokladují velmi rozdílnou skladbu krytu vozovky z hutněných asfaltových vrstev tloušťky 75 -245 mm (Ha prům. = 149 mm). Podkladní vrstvou je štěrkodrt' penetrační makadam / kalený, štěrk.

Únosnost je ve většině míst výborná s nulovým požadovaným zesílením a zbytkovou životností 25 let.

Tloušťky asfaltových vrstev jsou dostatečné (150 – 182 mm), celková tloušťka vozovky zjištěná z VS2 je 54 cm, což je vyhovující hodnota.

km 6,083 – 7,150 (průtah Horní Poříčí)

Výměna ohrusné vrstvy s lokálními opravami po frézování (zachování nivelety)

Frézování do hloubky 50 -90 mm s odvozem materiálu pro jeho další využití;
Očištění povrchu;
Odborná kontrola stavu povrchu po frézování a výměr míst k lokálním opravám a sanacím;
Lokální opravy a místní sanace (oprava: opravy trhlin podle TP115 a jiných poruch, max. výměna horní podkladní vrstvy; sanace: výměna všech vrstev, příp. i úprava podloží);
Spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postřiky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m²;
Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11 tl. 50 mm podle ČSN EN 13108-1a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

Geologický průzkum

Na základě objednávky od firmy Dopravoprojekt a.s. provedla firma GEOSTAR, spol. s r.o. inženýrsko – geologický průzkum v lokalitě Horní Poříčí s cílem zjistit geologické poměry v podloží plánovaných opěrných zdí. V místech, kde ke komunikaci přiléhá vodoteč, jsou navrženy opěrné zdi jako ochrana vůči podemílání komunikace a pro umožnění rozšíření komunikace dle parametrů ČSN. Rozsah prací byl objednavatelem stanoven na 3 jádrové vrty do maximální hloubky 10m a 4 jádrové vrt do hloubky 5m. Zároveň byl vznesen požadavek na laboratorní rozboru zemin a podzemní vody.

Objednavatel poskytl geodeticky zaměřenou situaci a navrženou polohu jednotlivých so. Zájmová trasa se z hlediska půdní typologie nachází převážně na hnědozemích půdách. V projektu dojde k záboru orné půdy v minimálním rozsahu. Mocnost ornice se v zájmovém území pohybuje od 0,20 do 0,55 m.

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

10.1 ROZSAH DOTČENÍ

Ochranná pásma

Rekonstrukce silnice II/365 zasahuje do následujících ochranných, případně bezpečnostních pásem, která je třeba podle jejich významu při výstavbě respektovat.

Silniční ochranné pásmo je definováno mimo souvisle zastavěné území u silnic II. a III. třídy 15 m od osy přilehlého jízdního pásu.

Stavbou budou dotčena ochranná pásma stávajících nadzemních i podzemních inženýrských sítí, která se nachází v prostoru stavby. Pro inženýrské sítě vyskytující se v zájmovém území platí následující ochranná pásma:

Silnoproudé nadzemní vedení

VVN 110 kV - 220 kV:

16 m od osy vedení

VN do 35 kV:

8,5 m od osy vedení

Podzemní telekomunikačních vedení	1,5 m po stranách krajního vedení
Vodovody a kanalizace	2 m od vnějšího líce potrubí
U plynovodů NTL, STL a plynovodních přípojek v zastavěném území obce:	1 m
U ostatních plynovodů a plynovodních přípojek:	4 m
U technologických objektů (např. regul.stanice):	4 m
Pro plynová vedení platí tato bezpečnostní pásma:	
VTL plynovod do DN 100 včetně	10 m
VTL plynovod od DN 100 do DN 300 včetně	20 m

Chráněná území

Lokalita stavby se nenachází v oblastech chráněných území. Stavba se nachází zcela mimo prvků soustavy Natura 2000.

Stavba zasahuje při budování zdí, výústních objektů na kanalizaci nebo při provádění zpevnění břehů do vodního toku Křetínka, který je ze zákona 114/1992Sb. významným krajinným prvkem. Před podáním žádosti o stavební povolení bude požádán MěÚ Boskovice, odbor TOŽP o vydání závazného stanoviska k zásahu do VKP.

Zátopové území

Stavba se částečně se nachází v záplavovém území vodního toku Křetínka. Rozliv toku při zvýšených průtocích Q_{100} je vyznačen - dle vodohospodářských map uveřejněných na internetových stránkách Povodí Moravy - především na pravém břehu toku.

Kulturní památky

Lokalita stavby se nenachází v památkové rezervaci nebo památkové zóně ani zde není kulturní památka.

10.2 ZPŮSOB OCHRANY NEBO ÚPRAV

Ochranná pásma stávajících nebo překládaných inženýrských sítí musí být při realizaci stavebních prací v plné míře respektována tak, aby nedošlo jednak k poškození těchto sítí, jednak k ohrožení bezpečnosti práce hlavně u sítí zvýšeného významu (vedení VN, VVN, plynovody atp.). Tato pásma musí být na stavbě výrazně označena.

V zátopovém území se nachází především stavby navrhovaných opěrných zdí, zpevnění břehu toku a výústních objektů na kanalizaci, částečně i komunikace ve dvou lokalitách zmíněných v kap. 10.1. V zátopovém území nesmí být během stavby skladovány žádné odplavitelné materiály nebo nebezpečný odpad. Stavebník podstupuje riziko možných následků vyplývajících ze stavby v záplavovém území

10.3 VLIV NA STAVEBNĚ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ STAVBY

Výše uvedená ochranná pásma nemají zásadní vliv na technické řešení rekonstrukce komunikace.

Umístění nové stoky silniční kanalizace v souběhu se stávajícím plynovodním potrubím respektuje ochranné pásmo plynovodu.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Z hlediska vlivů stavby na životní prostředí budou stavbou dotčeny zájmy vodohospodářské. Budou upraveny odtokové poměry z komunikace. Stavba je umístěna většinou na veřejných pozemcích, zásah do pozemků soukromých je nezbytně nutného rozsahu. V rámci stavby nebudou prováděny žádné větší demolice.

Stavba probíhá v souladu s územním plánem obce. Dojde ke kultivaci dané lokality.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Pro stavbu budou využity místní sítě a mobilní zdroje dodavatele. Např. pojízdné cisterny, mobilní agregáty, atd. Vzhledem k umístění stavby v intravilánu obce se veškeré druhy energií, telekomunikace, vodního hospodářství, nacházejí v bezprostřední blízkosti stavby, stejně jako možnosti připojení do dopravní infrastruktury a parkování.

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ OVZDUŠÍ

Hluk

Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací z 15.března 2006, mimo jiné definuje základní pojmy, nejvyšší přípustné hodnoty hluku ve venkovním prostoru a korekce.

Standardní výpočtovou metodiku tvoří „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy“ z roku 1991, které obsahují samostatné výpočtové postupy pro výpočet hluku z dopravy silniční, železniční, tramvajové, trolejbusové a z provozu na parkovacích a odstavných plochách pro osobní dopravu. Navazujícím materiálem ke zmíněným výpočtovým postupům je samostatná příloha, v níž jsou uvedeny zásady a postupy při navrhování protihlukových ochranných opatření. V březnu 1996 byla ve Zpravodaji MŽP ČR číslo 3/96 vydána „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“, která obsahuje upřesněné a rozšířené výpočtové postupy pro výpočet hluku silniční dopravy. Tato novelizace nahrazuje původní výpočtové postupy hluku silniční dopravy, které byly uvedeny v „Metodických pokynech pro výpočet hladin hluku z dopravy“ z roku 1991.

K původní metodice i novele metodiky výpočtu hluku silniční dopravy existuje její programová reprezentace ve formě programového produktu HLUK+, který se na základě metodického pokynu hlavního hygienika ČR stal jednotnou metodikou pro účely státního zdravotního dozoru. Hluková studie byla zpracována již ve stupni DÚR.

Hladina hluku bude deset let po úpravě téměř totožná jako je stávající stav, dojde k nárůstu o max 0.4dB proti stávajícímu stavu.

Limitní hodnoty hluku od dopravního zatížení silnice II/365 s použitím korekce pro starou hlukovou zátěž nejsou překročeny ani při nejistotě výpočtu 2,0 dB.

Maximální hodnota ve dne je 63,9dB v noci 56,9dB.

Stávající silnice II/365 prochází mezi zástavbou a navrženou úpravou nedojde ke směrovému ani výškovému posunu (vzhledem ke stísněným poměrům nejsou úpravy možné). Z provedených výpočtů vyplývá, že není třeba realizovat protihluková opatření, limitní hodnoty akustického tlaku při použití korekce pro starou hlukovou zátěž nebudou překročeny.

K přechodnému zhoršení ovzduší dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení prašnosti v okolí komunikace a opravovaných propustků při stavebních pracích. Zhotovitel je povinen prašnost eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby nevznikala např. kropící vozy atd.

Ovzduší

K přechodnému zhoršení ovzduší dojde v průběhu stavby. Jedná se zejména o zvýšení prašnosti v okolí komunikace a opravovaných propustků při stavebních pracích. Zhotovitel je povinen prašnost eliminovat na minimum a přijmout opatření, aby nevznikala např. kropící vozy atd. .

Vody

Ochrana vod je nutná hlavně při pracích v blízkosti vodoteče. Stávající propustky převádí pod komunikací dešťové vody, které jsou posléze zaústěny do souběžného toku Křetínka. V těsné blízkosti koryta toku a částečně i v korytě budou probíhat na několika místech práce na opěrných zdech, výústních objektech nové kanalizace a zpevnění břehu toku.

Před zahájením stavby bude správce toku upozorněn na začátek a konec výstavby. Budou též informovány organizace jež mají k danému toku správní nároky (český rybářský svaz a jeho místní organizace atd.). Odpadní vody stavbou nevzniknou. Z hlediska ochrany vod se jako prvořadá nutnost jeví požadavek na vyloučení možnosti ohrožení kvality a čistoty povrchových i podzemních vod při vlastní výstavbě. Na stavbě bude k dispozici dostatečné množství materiálu (několik pytlů) k separaci ropných látek v zemině při havárii (VAPEX), při výstavbě opěrných zdí podél Křetínky i mobilní norná stěna. Při stavbě budou stavební mechanismy v dobrém technickém stavu, budou používat ekologické náplně a nesmí z nich unikat ropné produkty. Pro omezení zákalu vody bude při stavebních pracích v korytě toku vytvořeny zemní hrázky, které svedou čistou vodu v úseku mimo staveniště. Rovněž nesmí dojít k úniku cementového mléka a stavební suti do toku. Závadné látky, lehce splavitelný materiál ani stavební odpad nebude volně skladován ani na břehu ani v blízkosti vodního toku.

Při stavbě nebude proveden zásah do režimu podzemních vod.

Dodavatel stavby zajistí před zahájením stavby zpracování havarijního a povodňového plánu, který nechá odsouhlasit správcem toku.

Odpady

S veškerými odpady, které v rámci stavby vzniknou, musí být nakládáno v souladu s ustaveními zákona 185/2001 Sb. o odpadech včetně souvisejících vyhlášek. Z hlediska vlastního procesu stavby se jedná především o vyřešení a doložení způsobu využití či zneškodnění odpadů.

Odpady které vzniknou budou při výstavbě shromažďovány utříděné dle jednotlivých druhů, shromažďovací místa a nádoby na odpady budou v souladu s vyhláškou MZP ČR č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění. Odpady nesmí být skladovány v blízkosti toku. Při nakládání s odpady musí být postupováno tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod, povrchových vod, ovzduší, zeminy nebo poškození jiných složek životního prostředí. Odpady mohou být dále předány pouze osobě oprávněné k jejich převzetí dle zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, v platném znění. tuto skutečnost je původce povinen si ověřit.

Ke kolaudaci stavby je nutno předložit příslušnému odboru životního prostředí, kompletní evidenci všech odpadů nebo jejich využití. Evidence těchto odpadů bude zároveň součástí hlášení původce o produkci a nakládání s odpady za uplynulý rok.

V případě, že dojde v rámci stavby ke vzniku nebezpečných odpadů, je původce odpadu (investor nebo dodavatel stavby-dle vzájemné smlouvy) povinen požádat příslušný odbor životního prostředí o udělení souhlasu k nakládání s veškerými nebezpečnými odpady před zahájením stavebních prací v případě že tento souhlas nemá.

Pro zeminy ukládané na skládku bude provedena zkouška vyluhovatelnosti a celkový obsah PCB.

Přehled množství odpadů vznikajících v jednotlivých stavebních objektech, včetně jejich zařazení dle Katalogu odpadů (vyhláška 381/2001 Sb.) je uveden v následující tabulce:

V oblasti nakládání s odpady lze při realizaci počítat se vznikem níže uvedených druhů odpadů. Členění je provedeno dle vyhl. MŽP č.381/2001 Sb. (Katalog odpadů).

Kód	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	množství
17 01 01	betonové výrobky	0	2,0 m ³
17 01 02	cihly	0	1,0 m ³
17 01 03	keramické výrobky	0	-
17 02 01	dřevo (stromy8 ks)	0	23,0 m ³
17 02 02	sklo	0	-
17 02 03	plasty	0	0,5 m ³
17 03 01	asfaltové směsi	N	884,9 m ³
17 04 05	železo a ocel (zábradlí, svodidla)	0	6,5 t
17 05 04	zemina a kamení (výkop)	0	5600,8 m ³
17 09 04	směsné stavební a demoliční odpady	0	2,0 m ³

Odstraněné vrstvy vozovky z asfaltových směsí budou odváženy k dalšímu zpracování na skládku SÚS do Rozseči.

Při bouracích pracích vznikne odpad z betonu a zeminy, který bude předán na skládku, nejbližší skládka se nachází ve vzdálenosti do 20 km na KORU Kunštát.

Při stavbě bude vyzískán též železný šrot (kovové oplocení a zábradlí). Nejbližší sběrna kovošrotu se nachází ve vzdálenosti do 20 km v Boskovicích.

Biologické odpady z odstraněné zeleně budou přednostně zpracovány v kompostárně.

Ochrana přírody a krajiny

Realizací stavby nebude dotčena žádná chráněná krajinná oblast ani národní park. Stavba zasahuje do koryta vodního toku Křetínka, který je VKP stanoveným ze zákona.

Při stavbě nedojde k rozsáhlejšímu kácení. Na břehu toku Křetínky budou odstraněny náletové dřeviny v místě, kde bude v souvislosti s rozšířením komunikace budována opěrná zeď.

Dle inventarizace zeleně se jedná na celé stavbě o 8 stromů, které jsou zařazeny do skupiny se sadovnickou hodnotou 2, tj. dřeviny podprůměrné s nápadně sníženou vitalitou, případně výrazně deformovanou korunou určené ke smýcení v krátkodobém výhledu.

Ochrana ZPF a lesních pozemků

Při průběhu stavby dojde k trvalým a dočasným záborům lesních pozemků. Stavba se nachází v ochranném pásmu lesa na pozemku p.č. 143/42 k.ú. Horní Poříčí u Letovic. Během stavby budou zachovány přístupové cesty k lesním pozemkům

Z ploch trvale odňatých ze ZPF bude před zahájením stavby provedena skrývka ornice v tl. 0,15 m, která bude uložena na mezideponii a použita na ohumusování svahů silničního tělesa a terénních úprav v blízkosti stavby.

Obyvatelstvo

Rekonstrukce silnice II/365, při níž bude opravena vozovka a doplněny chodníky podél stávající komunikace, bude mít jednoznačně pozitivní dopad na bezpečnost silničního provozu, zejména pěších. Opravou vozovky dojde i ke snížení hluku z provozu automobilové dopravy v průtahu obcí Prostřední poříčí.

Negativní vlivy na obyvatelstvo se mohou potenciálně projevit během stavebních prací na rekonstrukci komunikace a to znečištěním ovzduší, hlukem stavebních strojů a automobilovou dopravou v trase objízdnych tras.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITÉ VLASTNOSTI

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláště je třeba dbát zvýšené bezpečnosti při práci

v ochranných pásmech inženýrských sítí. Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení, nebo zaučení v daném provozu a oboru. Všichni pracovníci pracující na stavbě musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelně doškolováni. Vybavení ochrannými pomůckami a prostředky pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé. Bude dodržována vyhláška č. 178/2001 Sb. O ochraně zdraví při práci.

Při provádění stavebních prací je nutné dodržovat nařízení vlády č. 591/2006 Sb a další platné předpisy a vyhlášky.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta přímo formou první pomoci na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího, nebo na jiném snadno dostupném a kontrolovaném místě, lékárnička. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení.

Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu , nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno.

Musí být viditelně vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR).

Požární zabezpečení

Stavbou nejsou dotčeny stávající nadzemní ani podzemní hydranty sloužící jako zdroj požární vody a během stavby bude zabezpečen příjezd požární techniky k nemovitostem.

Některé základní legislativní předpisy:

Směrnice Rady 92/57/EHS ze dne 24. června 1992, o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na dočasných nebo mobilních staveništích (osmá samostatná směrnice ve smyslu čl.16 odst. 1 směrnice 89/391/EHS)

Zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce – účinnost od 1.1. 2007

Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) – účinnost od 1.1.2007

Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích – účinnost od 1.1.2007

Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek odborné způsobilosti – účinnost od 1.1.2007

Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky – ze dne 15.8.2005

Pro přípravu a provádění staveb, u kterých je objednatel RSD ČR, dále platí pro BOZ směrnice č. 29/2006.

Veškeré práce budou prováděny za předpokladu dodržení příslušných bezpečnostních předpisů. Ve smyslu výše uvedené legislativy musí být bezpečnostní předpisy zapracovány v technologických postupech prací.

Za bezpečnost práce odpovídá jednoznačně zhotovitel díla.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

Z hlediska náročnosti stavby ve stísněném území musí být pro jednotlivé objekty mimo drobné navazující příčné komunikace vypracována realizační dokumentace stavby pro jednotlivé stavební objekty.

Dokumentace pro stavební povolení nenahrazuje realizační dokumentaci stavby.

V Brně leden 2012



Vypracoval: Ing. Hrazdira