

AUTORDSPACE

ČÍSLO PARE

ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

II/380 Mutěnice - Hodonín, I/55

název akce

stavební objekt

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

.
 .
 .
 spolupráce

Silnice II/380
 místo stavby

Jihomoravský
 kraj

DIK
 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ
 Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové
 tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677
 e-mail : dik@dik - hk.cz, http : www.dik-hk.cz

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

výkres

měřítko

DSP+PDPS

stupeň

ING. M. BURIANEC
 kontroloval



ING. R. FIŠER
 hlavní inženýr projektu



A077/17
 číslo zakázky

ING. M. BURIANEC
 zodpovědný projektant



ING. R. FIŠER
 vedoucí projektant

07/2017
 datum

A

číslo přílohy

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

dle vyhlášky 146/2008 Sb. O rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb

Obsah

1. Identifikační údaje.....	2
2. Základní údaje o stavbě.....	3
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů	6
4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby).....	9
5. Podmínky realizace stavby.....	10
6. Přehled budoucích vlastníků a správců	11
7. Předávání částí stavby do užívání	12
8. Souhrnný technický popis stavby.....	12
9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření.....	23
10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny	23
11. Zásah stavby do území	27
12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby.....	29
13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí.....	30
14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti	32
15. Další požadavky	34

1. Identifikační údaje

Název stavby:	II/380 Mutěnice – Hodonín, I/55
Zak. č.:	A077/17
Místo stavby:	Silnice II/380
Kraj:	Jihomoravský
Katastrální území:	Mutěnice; Hodonín
Druh stavby:	Modernizace silnice II/380
Objednatel:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraj Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
název objektů:	SO 101 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 0,000 – 5,488 22 SO 103 - Úsek silnice II/380 km 5,488 22- 6,836 50 SO 102 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 6,836 50 – 7,869 65 SO 121 – Napojení místních komunikací SO 122 – Napojení účelových komunikací SO 151 – Hospodářské sjezdy SO 181 – Dopravní opatření SO 201 – Most ev.č. 380-017 přes řeku Kyjovka
zpracovatel:	Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o. Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové zastupuje: Ing. Miloš Burianec

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

inženýr pro dopravní stavby, číslo autorizace ČKAIT: 0600437e-mail: burianec@dik-hk.cz

IČ: 27466868

DIČ: CZ 27466868

Hlavní inženýr projektu

[Ing. Roman Fišer](#)

a

fiser@dik-hk.cz

zodpovědný projektant:

zpracoval:

[Ing. Roman Fišer](#)fiser@dik-hk.cz

stupeň:

dokumentace pro stavební povolení (DSP)

2. Základní údaje o stavbě

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

Stručný popis návrhu stavby

Dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/380 v převažujícím úseku v extravilánu mezi obcí Mutěnice a městem Hodonín a části průtahu města Hodonín (ulice Brněnská), vše v Jihomoravském kraji. Silnice II/380 je součástí silničního tahu krajského významu propojující město Brno (přes Klobouky u Brna a Čejč) se silnicí I/55 a Hodonínem. Dále tvoří základní dopravní osu propojující komunikace nižšího významu sloužící pro dopravní obsluhu okolních obcí a lokalit. Silnice vznikla historickým vývojem. Komunikace v rozsahu stavby v extravilánu vede nezastavěným územím od obce Mutěnice po město Hodonín a je na ni napojena silnice II/431 do Dubňan (Kyjova) a několik účelových komunikací. Komunikace v intravilánu v části průtahu města Hodonín zastavěným i částečně nezastavěným okrajovým územím severní části města a jsou na ni napojeny rampy mimoúrovňové křižovatky se silnicí I/55 a dále místní komunikace a také vjezdy k jednotlivým okolním nemovitostem.

Důvodem rekonstrukce je špatný dopravně technický a zejména v průměru havarijní stavební stav silnice a špatný stavební stav mostu ev.č. 380-017 přes říčku Kyjovku. Nejvýznamnějšími problémy vozovky jsou trhliny příčné a podélné trhliny (zejména u okrajů vozovky), koroze nátěru povrchu

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

vozovky, deformace a vyjeté koleje a místně lokální mozaikové trhliny. Rekonstrukcí dojde ke zlepšení parametrů komunikace, čímž se zlepší jízdní pohodlí a bezpečnost účastníků silničního provozu včetně pěšího provozu kolem komunikace.

Předmětem stavby je modernizace stávající komunikace II/380.

Funkce stavby

Dopravní, zajišťuje dopravní infrastrukturu pro motorovou i nemotorovou pozemní dopravu.

Význam

Návrh přispěje ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků silničního provozu.

Umístění

Jihomoravský kraj, nezastavěné a zastavěné území

Intravilán obce Hodonín

Kat. území: Mutěnice; Hodonín

b) předpokládaný průběh stavby

zahájení

Po roce 2019

etapizace a uvádění do provozu

Stavba bude provedena ve dvou etapách

dokončení stavby

V současnosti není známo.

Předpoklad dokončení do 6 měsíců od zahájení.

c) vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)

Stavba není v rozporu s územním plánem obcí.

Územní rozhodnutí ani územní souhlas nebyl na stavbu vydán.

d) stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití,

Staveniště se nachází v zastavěném i nezastavěném území. V intravilánu se v uličním prostoru kromě vozovky lokálně nachází chodníky.

Druhy pozemků dotčené stavbou jsou dle katastru nemovitostí převážně ostatní plochy. Zasaženy jsou také parcely vedené jako lesní a zemědělské.

Všechny zábory jsou Stará zátěž.

e) vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

S ohledem na umístění stavby v zastavěném i nezastavěném území obcí nemá technické řešení stavby a její provoz významný vliv na krajinu. Stavba je navržena v souladu s ČSN a platnou legislativou, splněním normových hodnot, podmínek a požadavků legislativy by nemělo dojít k negativnímu vlivu technického řešení stavby a jejího provozu na zdraví. Vliv provozu stavby na zdraví v podobě emisní zátěže nebyl v rámci projektu řešen. Z charakteru stavby lze předpokládat, že emisní zátěže před a po realizaci stavby se nebudou významně lišit.

Kvůli stavebním pracím se očekává kácení 3 stromů. Projekt počítá s náhradní výsadbou min. 7 stromů podél komunikace v místech, kde stromy nebudou překážka v bezpečnosti provozu.

Tabulka kácených dřevin.

Všechny dřeviny se nacházejí na parcele č. 994/1, která je majetkem :

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 60200 Brno

Tabulka kácených dřevin.

Číslo stromu, obvod kmene, průměr kmene, výška, šířka, celkový stav, vitalita, proschnutí, sad. Hodnota, provozní bezpečnost (5 je nejvyšší)

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

68	Pinus silvestris	97/87	30/27	10	4	Genetický dvoják	5	0	3	5
69	Pinus silvestris	133	42,03	10	5	Dvě kosterní větve	5	0	3	5
70	Pinus silvestris	139	44,26	10	4	Dvě kosterní větve	5	0	3	5

f) celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatřenívztahy na dosavadní využití území

Využití území zůstává beze změn oproti současnému stavu.

vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Nejsou známy žádné plánované ekce.

Navrhovaná komunikace bude směrově i výškově kopírovat stávající stav, případně s minimálními odchylkami.

Kanalizace bude zachována stávající pouze s výměnou uličních vpustí.

změny staveb dotčených navrhovanou stavbouVyvolané investice

Výšková úprava přilehlých chodníků, nástupišť, sjezdů a napojení komunikací. Vyvoláno výškovou úpravou vozovky.

Výšková úprava prvků technické infrastruktury (povrchových znaky ~~vedvodu, plynovodu,~~ kanalizačních šachet a uličních vpustí). Vyvoláno výškovou úpravou vozovky. Vyvoláno výškovou úpravou vozovky, podrobněji uvedeno v příloze B. Souhrnná technická zpráva.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby

Není součástí podkladů.

b) Jiné podklady

Investiční záměr, zpracovaný společností Linoplan.

b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Není součástí podkladů.

c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Mapový podklad „Situace geodetických prací“ v měřítku 1:500 zájmového území silnice zpracované firmou RS GEO.

Katastrální mapa zájmového území.

Dále Dopravně inženýrská kancelář, s.r.o. získala u správců sítí jejich vyjádření o existenci sítí v roce 2017 pro zájmové území.

d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Byla zjištěna intenzita vozidel dle údajů ŘSD ČR ze sčítání z r. 2016 (www.rsd.cz).

e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Geotechnický průzkum pro SO 201 (most č. 380-017), provedený v roce 2017 společností GeoStar.

f) diagnostický průzkum konstrukce

Diagnostika vozovky a doporučení opravy na vybraném úseku silnice zpracované firmou IMOS BRNO, a.s. v roce 2016.

g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

Není součástí podkladů.

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

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

Charakteristika prostředí - dle ČSN 73 6114	
Výškové pásmo stavby	160 - 200 m n.m.
Index mrazu (Im) pro střední dobu návratu - 10 let	300°C
Návrhová hodnota indexu mrazu (Im) – pro střední dobu návrhu 10let	300-400°C den

i) měření hluku, akustická studie

Není součástí podkladů.

j) stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo jev památkové zóně

Stavba není kulturní památkou, ani není v památkové rezervaci nebo památkové zóně.

Řešené území není územím s archeologickými nálezy. Stavebně historický průzkum nebyl proveden.

k) dendrologické průzkumy

Dendrologický průzkum zpracovaný v roce 2017 – Ing. František Frola

L) seznam norem, technický podmínek a vyhlášek které je nutno dodržet při realizaci zpevněných ploch a pozemních komunikací

ČSN 12899-1 – stále svislé doprání značení

ČSN 13201-3 – osvětlení místních komunikací

ČSN EN 13201 – veřejné osvětlení

ČSN 73 6005 – prostorové uspořádání sítí technického vybavení

ČSN 73 6056 – odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ČSN 73 6100 – názvosloví silničních komunikací

ČSN 73 6101 – projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 – projektování křižovatek na silničních komunikách

ČSN 73 6110 – projektování místních komunikací

ČSN 73 6114 – vozovky pozemních komunikací, základní ustanovení

ČSN 73 6133 – navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací

ČSN 73 6425-1 - Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, Část 1: Navrhování zastávek.

TP 65 – zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 83 – odvodnění pozemních komunikací

TP 133 – zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích

TP 170 – navrhování vozovek pozemních komunikací

Vyhláška 398/2009 Sb. - o obecních technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

4. Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

a) způsob číslování a značení

Proveden dle vyhl. 146/2008 Sb.

b) určení jednotlivých částí stavby

Provedeno dle vyhl. 146/2008 Sb.

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

(Členění na stavební objekty provedeno dle vyhl. 146/2008 Sb.)

Členění na stavební objekty je navrženo takto:

SO 101 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 0,000 – 5,488 22

SO 103 - Úsek silnice II/380 km 5,488 22- 6,836 50

SO 102 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 6,836 50 – 7,869 65

SO 121 – Napojení místních komunikací

SO 122 – Napojení účelových komunikací

SO 151 – Hospodářské sjezdy

SO 181 – Dopravní opatření

SO 201 – Most ev.č. 380-017 přes řeku Kyjovka

5. Podmínky realizace stavby

a) věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Nejsou známy.

b) uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Výstavba bude realizována po etapách dle etapizace uvedené v části E Zásady organizace výstavby.

Modernizace silnice je rozdělena na dvě etapy.

SO 101 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 0,000 – 5,488 22

Etapa bude provedena za úplné uzavírky. Očekávaná doba uzavírky je 6 měsíců.

SO 102 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 6,836 50 – 7,869 65

Etapa bude provedena za provozu. Ten bude sveden do jedné poloviny čtyř pruhové vozovky. Pro každý směr tedy bude zajištěn jeden jízdní pruh. Očekávaná doba prací je 2 měsíce.

V části úseku, kde nejsou čtyři jízdní pruhy, bude provoz probíhat vždy v jednom jízdním pruhu pro oba směry střídavě a bude řízen SSZ.

SO 103 - Úsek silnice II/380 km 5,488 22- 6,836 50

Tento úsek se nachází mezi SO 101 a So 102.

Etapa bude provedena z jedné části za provozu (od křiž. se sil. II/431 po začátek SO 102) a z jedné části za úplné uzavírky (od začátku úseku po křiž. se sil. II/431).

Práce na SO103 budou prováděny souběžně s pracemi na SO101 a SO102.

Navržena je pouze obnova dopravního značení a sanace trhlín.

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Důvody úplné uzavírky jsou: Navržená technologie modernizace + celková rekonstrukce mostního objektu, včetně nových základů.

c) zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu je zajištěn ze silnice II/380, I/55, II/431 a to na začátku, konci a uprostřed řešeného úseku.

Podrobněji uvedeno v části Zásady organizace výstavby.

d) dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy

Během výstavby první etapy (SO 101) bude silnice II/380 uzavřena.

Schéma objízdnych tras je součástí přílohy DIO.

Podrobněji uvedeno v části Zásady organizace výstavby.

Objízdne trasy

Oprava objízdnych tras se nepředpokládá.

Objízdne trasy jsou navrženy po silnicích a místních komunikacích ve vlastnictví ČR, Kraje a Města.

Viz grafická příloha.

Veškerá doprava včetně linkové autobusové dopravy bude vedena po jednotné objízdne trase pro danou etapu stavby.

Konkrétní objízdne trasy jsou řešeny v rámci SO 181 a toto řešení bude upřesněno policií. Min. 2 měsíce před zahájením stavebních prací zhotovitel stavby projedná objízdne trasy s příslušným dopravním inspektorátem Policie ČR.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

a) seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví a osob, které je budou spravovat (pozemní komunikace, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)

Stavební objekt	Investor	Vlastník	Správce
všechny SO řady 101-103	Jihomoravský kraj	Jihomoravský kraj	SÚS JMK
SO 201	Jihomoravský kraj	Jihomoravský kraj	SÚS JMK

b) způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Trvalé užívání všech objektů stavby.

7. Předávání částí stavby do užívání

a) možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání,

Předpokládá se postupné předávání etap, úseku či stavebních objektů.

b) zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby.

Zajištění provozu dopravní a technické infrastruktury.

8. Souhrnný technický popis stavby

8.1. Souhrnný technický popis stavby uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby, začlenění stavby do území, tj. zejména vztah trasy a krajiny, vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály

tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů.

Projektová dokumentace řeší modernizaci silnice II/380 v úseku Mutěnice – Hodonín.

Popis návrhu , dle objektů

SO 101 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 0,000 – 5,488 22

Navrhovaný stav je modernizace silnice ve stávajících šířkových poměrech se zpevněnou šířkou 7,0 m a nezpevněnou krajnicí šířky 0,75m.

Navržena je recyklace za studena na místě v délce 2,79 km a obnova živičného krytu v délce 2,69 km. Bude obnoveno vodorovné a svislé dopravní značení, sjezdy budou obnoveny do původního stavu (některé budou zrušeny).

Součástí SO jsou také autobusové zastávky.

Délka úseku: 5,488 22 km

Recyklace za studena: 2,790 km

Obnova živičného krytu: 2,698 22 km

SO 103 - Úsek silnice II/380 km 5,488 22- 6,836 50

Navržena je pouze sanace trhlin, obnoveno vodorovné a svislé dopravní značení a vyměněny / doplněny směrové sloupky.

Délka úseku: 1,348 28 km

SO 102 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 6,836 50 – 7,869 65

Navrhovaný stav je modernizace silnice ve stávajících šířkových poměrech se zpevněnou šířkou 8,5- 14,75 m a nezpevněnou krajnicí šířky 0,75m.

Navržena je obnova asfaltového krytu v délce 1,03415 km. Bude obnoveno vodorovné a svislé dopravní značení, sjezdy budou obnoveny do původního stavu (některé budou zrušeny). V zastavěné části budou vyměněny staré obruby a provedena nová přídlažba.

Součástí SO jsou také autobusové zastávky a úprava chodníků.

Délka úseku: 1,034 15 km

Obnova asfaltového krytu: 1,034 15 km

Návrhem dojde k sjednocení šířky vozovky.

Navrhovaný stav je modernizace silnice ve stávajících šířkových poměrech se zpevněnou šířkou 7,0 m (bez rozšíření ve směrových obloucích) ve staničení km 0,000 – 5,488 22

Šířka jízdních pruhů je 3,25m s vodíci pruhy šířky 0,25m.

Ve staničení km 6,836 50. – 7,869 65 budou na vozovce vyznačeny vyhrazené pruhy pro cyklisty a tím bude šířka jízdního pruhu zmenšena na 3,0m.

V zastavěném území jsou 4 jízdní pruhy, doplněné občasně připojovacími a vyřazovacími pruhy. Šířka jízdních pruhů k ose vozovky je 2,75m a šířka sousedních je 3,0m.

Podrobnější znázornění je v příloze C. Vzorové příčné řezy.

Stavební a technologické řešení vyplývá z diagnostiky vozovky,

Způsob provádění prací je popsán na předchozí stránce.

Sanace kraje vozovky bude pouze v místech, která jsou označena v projektové dokumentaci (místa, kde dojde k zeslabení konstrukce vozovky).

V místech, kde je v souběhu s řešenou trasou chodník, který není oddělen pásem zeleně, bude provedeno jeho výškové vyrovnaní a nahrazení asfaltobetonového krytu dlážděným.

Ve všech křižovatkách s místními komunikacemi bude provedena obnova asfaltového krytu místní komunikace v minimální ploše křižovatky.

Směrové řešení kopíruje stávající stav silnice.

Výškově řešení kopíruje stávající stav silnice.

Nástupiště autobusových zastávek

V řešeném úseku se nacházejí 4 autobusové nástupiště.

V SO 101 se nachází nástupiště zastávky Hodonín Zbrod.

Zastávka Hodonín Zbrod, ve staničení km 2,688.

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Je navržena jako zastávka na samostatném zastávkovém pruhu (v zálivu) šířky 3,0m. Tvar zálivu vyhovuje požadavku současných platných norem. Navrženo je nástupiště délky 16,0m a šířky 1,75m. Výška nástupiště je 160mm. Nástupiště je ukončeno rampou, která navede chodce na nástupiště přes obrubu výšky 20mm.

Na nástupišti budou použity bezbariérové obrubníky .

V zálivu je navržena celková rekonstrukce vozovky s výměnou aktivní zóny. Povrch bude z drobných žulových kostek 100*100mm.

Zastávka se nachází v blízkosti hlubokého příkopu, z tohoto důvodu je navrženo podél nástupiště zábradlí výšky 110mm délky 23,9m.

Zastávka Hodonín Zbrod, ve staničení km 2,878.

Je navržena jako zastávka na samostatném zastávkovém pruhu (v zálivu) šířky 3,0m. Tvar zálivu vyhovuje požadavku současných platných norem. Navrženo je nástupiště délky 16,0m a šířky 1,75m. Výška nástupiště je 160mm. Nástupiště je ukončeno rampou, která navede chodce na nástupiště přes obrubu výšky 20mm.

V zálivu je navržena celková rekonstrukce vozovky s výměnou aktivní zóny. Povrch bude z drobných žulových kostek 100*100mm.

Zastávka se nachází v souběhu s železniční tratí, z tohoto důvodu je navrženo podél nástupiště zábradlí výšky 110mm a délky 23,8m

V SO 102 se nachází zastávka Hodonín STS.

Zastávka Hodonín STS , ve staničení km 7,700. Je navržena jako zastávka na samostatném zastávkovém pruhu (v zálivu) šířky 3,0m. Tvar zálivu vyhovuje požadavku současných platných norem. Navrženo je nástupiště délky 19,0m , šířka vychází ze stávajícího stavu (větší než 1,7m). Výška nástupiště je 160mm. Nástupiště dále navazuje na stávající chodník a je propojeno s nástupištěm na protější straně chodníkem, který vede k přechodu pro chodce.

Na nástupišti budou použity bezbariérové obrubníky.

V zálivu je navržena celková rekonstrukce vozovky s výměnou aktivní zóny. Povrch bude z žulových kostek 100*100mm.

Zastávka Hodonín STS , ve staničení km 7,608

Je navržena jako zastávka na jízdním pruhu. Povrch bude z asfaltobetonu. Výška nástupiště je 160mm a šířka vychází ze stávajícího stavu (větší než 1,7m). Nástupiště dále navazuje na stávající chodník a je propojeno s nástupištěm na protější straně chodníkem, který vede k přechodu pro chodce.

Na nástupišti budou použity bezbariérové obrubníky.

Všechna nástupiště

Na všech nástupištích budou použity bezbariérové obrubníky a kryt bude proveden z hmatové a kontrastní dlažby. Podrobné řešení je v příloze B.4 Bezbariérové užívání staveb. Obě nástupiště zastávek budou provedena ze zámkové dlažby šedé barvy tl. 60mm s reliéfní a barevnou úpravou (dlažba červené barvy). Dlažba bude položena do lože frakce 4/8 a štěrkodrti frakce 0/32 tl. 150mm.

8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1. Pozemní komunikace

a) výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

Projektová dokumentace řeší modernizaci silnice II/380.

b) základní charakteristiky příslušných pozemních komunikací

kategorie, třída, návrhová kategorie nebo funkční skupina a typ příčného uspořádání,

SO 101 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 0,000 – 5,488 22

Typ příčného uspořádání	S 8,0/70
Celková šířka vozovky	7,0 m
Šířka jízdního pruhu	3,25 m
Vodící proužek bude proveden z plast 0,25 m hlučný	
Podélný sklon	Dle stávajícího stavu
Příčný střechovitý sklon	2,5%, dle stávajícího stavu
Příčný dostředný sklon	Dle poloměru oblouků a stávaj

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

	stavu
Parkovací pruh	není
Chodník jednostranný	není

SO 102 – Rekonstrukce silnice II/380 úsek km 6,836 50 – 7,869 65

Funkční skupina	B – silnice II. třídy
Typ příčného uspořádání	S 8,5/70 v intravilánu MS4 15,75/50
Celková šířka vozovky mezi obrubami	9,0 m – 14,75
Šířka jízdního pruhu	2,75-3,0 m
Vodící a odvodňovací proužek bude proveden v extra 0,25 m plastem, v intravilánu nehluchým. Odvodňovací proužek z žulových kostek 10*10.	
Podélný sklon	Dle stávajícího stavu
Příčný střešovitý sklon	2,5%, dle stávajícího stavu
Příčný dostředný sklon	Dle poloměru oblouků a stávajícího stavu
Parkovací pruh	není
Chodník	Bude zachován stávající

SO 103 - Úsek silnice II/380 km 5,488 22- 6,836 50

Vzhledem k charakteru navržených stavebních prací není uvedeno.

Parametry zdůvodnění trasy

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Trasa je navržena s ohledem na polohu a průběh osy stávající vozovky, cílem návrhu je stanovit trasu vozovky v poloze co možná nejbližší ose stávající vozovky.

Směrový polygon trasy tvoří přímé úseky a kružnicové oblouky.

Předmětem návrhu je modernizace vozovky.

Směrové vedení, polohové a výškové řešení odpovídá parametrům stávajícího stavu.

Návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací

Zemní práce budou minimální. Zemní práce budou prováděny zejména z důvodů:

SO 101; SO 102 - rozšíření vozovky a sanace okrajů stávající vozovky, pročištění příkopů

SO 201 - demolice a výstavba mostu č. 380-017

Křížení silnice II/380 s železniční tratí

Řešený úsek silnice kříží železniční trať ve staničení:

- a) km 2,798 66 (železniční přejezd P 7169 Zbrod)
- b) km 6,828 05 (železniční přejezd P 7176 Pánov)

a) km 2,798 66 (železniční přejezd P 7169 Zbrod)

Jedná se již zrekonstruovaný přejezd. Stavební práce budou ukončeny s hranou závěrné zídky celopryžové konstrukce. Ve vzdálenosti 3,0m od hrany závěrné zídky bude provedena pouze obnova asfaltového krytu. Příčná spára bude zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Podrobné řešení v příloze C. Vzorové příčné řezy.

Před přejezdem bude provedeno dle požadavku SŽDC vodorovné dopravní značení, které zajistí zvýšení bezpečnosti provozu.

b) km 6,828 05 (železniční přejezd P 7176 Pánov)

Přejezd se nachází v již zrekonstruovaném úseku.

Rekonstrukce přejezdu byla v minulosti již provedena.

Stavební práce v blízkosti tohoto přejezdu nejsou navrženy. Rekonstrukce vozovky bude navazovat na příčnou spáru za přejezdem (ve směru na Hodonín).

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Jednotlivé vrstvy konstrukce komunikace budou navázány zazubením na vrstvy stávající (šířka zazubení musí odpovídat výšce konstrukční vrstvy). Asfaltový povrch bude strojně zaříznut a bude proveden na jednu spáru ošetřenou modifikovanou zálivkou.

Podmínky shodné pro oba dva přejezdy:

- před zakrytím jakékoliv konstrukce ve správě SŽDC, s.o. požaduje SŽDC přizvat ke kontrole odpovědnou osobu
- záruční doba na práce v části komunikace ve správě SŽDC, s.o. je 5 roků dle SoD.
- Úprava vodorovného dopravního značení je patrná z přílohy C. Situace komunikace.

Při rekonstrukci komunikace II/380 v místě žel. přejezdu P7169 bude dodrženo ustanovení ČSN 736380 Železniční přejezdy a přechody, a to zejména zaoblení lomů nivelety pozemní komunikace (kap.5.2) a dále úprava přejezdové vozovky (kap.5.4) .

Seznam přejezdů navazujících na sil. II/380

P7167; km tratě 29,479; VPÚK k rybníkům; vlevo stavby, km stavby 1,815392

P7168; km tratě 30,388; VPÚK k rybníkům a k samotě; vlevo stavby; km stavby 2,76897

P7170; km tratě 31,176; VPÚK do lesa; vpravo stavby; km stavby 3,56776

P7171; km tratě 31,852; VPÚK do lesa; vpravo stavby; km stavby 4,24353

P7173; km tratě 32,822; VPÚK do lesa; vpravo stavby; km stavby 5,31253

P7175; km tratě 34,044; VPÚK do lesa-cyklostezka; vpravo stavby; km stavby 6,439922

Přejezdy nejsou stavebními pracemi zasaženy.

Autobusové zastávky

Popsáno v části 8.1.

Sjezdy

Úpravu sjezdů řeší stavební objekty

SO 121 – Napojení místních komunikací

Tento stavební objekt řeší uvedení napojení místních komunikací do původního stavu v případě výškového vyrovnání po provedení stavebních prací. Druh provedení bude volen s ohledem na materiál stávajícího krytu napojení. Na štěrkových krytech bude provedeno napojení z štěrku, na dlážděných z dlažby....

SO 122 – Napojení účelových komunikací

Tento stavební objekt řeší uvedení napojení místních komunikací do původního stavu v případě výškového vyrovnání po provedení stavebních prací. Druh provedení bude volen s ohledem na materiál stávajícího krytu napojení. Na štěrkových krytech bude provedeno napojení z štěrku, na dlážděných z dlažby....

SO 151 – Hospodářské sjezdy

Tento stavební objekt řeší uvedení napojení místních komunikací do původního stavu v případě výškového vyrovnání po provedení stavebních prací. Druh provedení bude volen s ohledem na materiál stávajícího krytu napojení. Na štěrkových krytech bude provedeno napojení z štěrku, na dlážděných z dlažby....

Ohumusování

Pouze v malém rozsahu.

8.2.2. Mostní objekty a zdi

Součástí projektové dokumentace je most č. 380-017 přes řeku Kyjovku.

Jedná se o stavební objekt SO 201. Navržena je demolice stávající konstrukce, včetně základů a výstavba nového mostu v parametrech současného. Koryto pod mostem bude zpevněno kamennou dlažbou do betonu. Bližší informace jsou popsány v samostatné technické zprávě SO 201.

8.2.3. Odvodnění pozemní komunikace

Komunikace v extravilánu je odvodněna jejím podélným a příčným sklonem do příkopu, nebo v případě násypu do okolního terénu. Projekt počítá s pročištěním stávajících příkopů v místech, kde je nedostatečná hloubka. Tam, kde je hloubka dna příkopu dostatečná, budou ponechány bez zásahu.

Podélné propustky pod sjezdy budou po dohodě s objednatelem pročištěny. Sjezdy, které nejsou využívány, nebo vznikly neoprávněně budou zrušeny.

Podél zálivu autobusové zastávky Hodonín Zbrod na pravé straně (ve směru staničení) je navržena podélná drenáž, která bude zaústěna do příkopu.

V SO 101 se nachází dva příčné propustky.

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Příčný propustek ve staničení km 2,754 49 bude pro jeho havarijní stav nahrazen novým.

Propustek ve staničení km 3,154 56 je v dobrém technickém stavu. Bude demolována římsa a nahrazena novou, na kterou bude upevněno zábradelní svodidlo, namísto nevyhovujícího zábradlí.

V SO 102 ve staničení km 6,871 se nachází třetí propustek, který je v dobrém technickém stavu. Bude Demolována zkorodovaná římsa a nahrazena novou železobetonovou. Také bude instalováno zábradelní svodidlo na jedné straně a svodidlo + mostní zábradlí na druhé straně.

Komunikace v intravilánu bude odvodněna příčnými a podélnými sklony krytu vozovky k odvodňovacímu proužku na krajích komunikace. Prostřednictvím tohoto proužku bude dešťová voda svedena do uličních vpustí s výtokem do kanalizace.

Návrh počítá s výměnou obrub a odvodňovacích proužků z dlažby 10x10x10 šířky 0,25m.

V úseku před autocentrem na pravé straně (ve směru staničení) je obruba a odvodňovací proužek nová a budou proto ponechány bez výměny.

Uliční vpustí jsou navrženy s betonovými skružemi průměru 500 mm, se sedimentačním prostorem a litinovou vtokovou mříží dle ČSN EN 124 třídy D-400. Rozměry mříže 500 x 250 mm, budou osazeny s kalovým košem. Přípojky nových UV jsou součástí příslušného úseku SO komunikace.

Přípojky vpustí budou měněny pouze v malém rozsahu tam, kde nezasahují do vozovky.

V místech, kde je podélný sklon odvodňovacího proužku menší než 0,3% budou doplněny obruby s integrovaným žlabem.

V autobusovém zálivu je navržen štěrbínový žlab a posunuta stávající uliční vpust'.

8.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou součástí stavby.

8.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou součástí stavby.

8.2.6. Vybavení pozemní komunikace

a) záchytná bezpečnostní zařízení

Jsou navržena svodidla jednostranná ocelová, úroveň zadržení N2.

Rozsah navržených svodidel viz situace.

Všechna stávající svodidla budou nahrazena za nová svodidla jednostranná ocelová, úroveň zadržení N2.

Ve vyznačených úsecích (zejména na mostě a u příčných propustků) jsou navržena zábradelní svodidla jednostranná ocelová, úroveň zadržení H2, na která navazují svodidla jednostranná ocelová svodidla H1.

Rozsah navržených zábradelních svodidel viz situace.

b) dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Dopravní značení

Součástí projektu je návrh trvalého svislého a vodorovného dopravního značení v SO řady 100.

Návrh dopravního značení je doložen v příloze C Situace.

c) veřejné osvětlení

Veřejné osvětlení není součástí projektu. Nasvětlení stávajícího přechodu bylo v době zpracování projektové dokumentace plánováno městem Hodonín. Je vhodné, aby stavební práce na osvětlení byly provedeny před začátkem úpravy chodníků, případně v takovém rozsahu, aby nebyl zhotovený povrch chodníků zasažen.

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace

Uvedené není součástí stavby.

e) clony a sítě proti oslnění

Uvedené není součástí stavby.

8.2.7. Objekty ostatních skupin objektů

a) výčet objektů

Řada 000 - Objekty přípravy staveniště

001 Všeobecné a předběžné položky

b) základní charakteristiky

Není řešeno.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Souhrnný přehled zjištěných skutečností s vyhodnocením jejich vlivu na řešení stavby.

Stavební a technologické řešení vyplývá z diagnostiky vozovky,

10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny

a) rozsah dotčení

Stavbou jsou dotčena:

- Územní soustava Natura 2000 - Evropsky významné lokality
- ECONECT –území
- Nadregionální biocentrum
- Regionální biokoridor
- Nadregionální biokoridor
- Dobývací prostor netěžený
- Chráněné ložiskové území

Památková Péče

- v dotčeném prostoru stavby se nenachází žádné chráněné architektonické ani historické objekty ani žádné maloplošné chráněné území (zóna, ochranné pásmo apod.)

Podél silnice se nacházejí:

- dřevěný kříž po levé straně komunikace, který není prohlášenou kulturní památkou. Stavbou nedojde k zásahu.

- kamenný kříž po pravé straně komunikace, který je prohlášenou kulturní památkou pod číslem 23733/7-2347. Stavbou nedojde k zásahu.

- poklona „kaplička „ po pravé straně komunikace, která není prohlášenou kulturní památkou. Stavbou nedojde k zásahu.

- kamenná boží muka po levé straně komunikace, která není prohlášenou kulturní památkou. Stavbou nedojde k zásahu.

Stavbou jsou dotčena ochranná pásma níže uvedených inženýrských sítí:

Rozsah ochranných pásem a podmínky pro zásah jsou uvedeny v příloze D-DOKLADY (VYJÁDŘENÍ EXISTENCE SÍTÍ).

OPTICKÝ KABEL (DIAL TELECOM)

ZAŘÍZENÍ SDĚLOVACÍ TECHNIKY (EON)

VEDENÍ NÍZKÉHO NAPĚTÍ (EON)

VEDENÍ VYSOKÉHO NAPĚTÍ (EON)

VEDENÍ NÍZKÉHO NAPĚTÍ - PODZEMNÍ (EON)

LINIE PLYNOVODU STL (RWE)

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

LINIE PLYNOVODU VTL (RWE)

KANALIZACE (v obci Mutěnice)

SDĚLOVACÍ KABELY (v obci Mutěnice)

VEDENÍ NN. (v obci Mutěnice)

TV. kabel (v obci Mutěnice)

VODOVOD (v obci Mutěnice)

VEDENÍ VN. (v obci Mutěnice)

NEZAMĚŘENÝ PRŮBĚH METALICKÉHO KABELU (CETIN)

NADZEMNÍ SÍŤ (CETIN)

ZAMĚŘENÝ PRŮBĚH OPT. KABELU, HDPE TRUBKY, NEBO SOUBĚH OPTICKEHO A METAL KABELU (CETIN)

ZAMĚŘENÝ PRŮBĚH METALICKÉHO KABELU (CETIN)

NADZEMNÍ SÍŤ (CETIN)

ZAMĚŘENÝ PRŮBĚH OPT. KABELU, HDPE TRUBKY, NEBO SOUBĚH OPTICKEHO A METAL KABELU (CETIN)

ZAMĚŘENÝ PRŮBĚH METALICKÉHO KABELU (CETIN)

TRASA OPTICKÉHO VEDENÍ (T-MOBILE)

*PLYNOVOD -VTL DN 700 (NET4GAS) + kabel protikoroziční ochrany – pokyny v textu níže.
(Odstavec b)*

PROPOJOVACÍ KABEL (NET4GAS)

VODOVOD-ROZVODNÁ SÍŤ (VOD. A KAN. HODONÍN a.s.)

KANALIZACE (VODOVODY A KANALIZACE HODONÍN a.s.)

ROPOVOD DN 500 (MERO ČR)

DÁLKOVÝ OPTICKÝ KABEL (MERO ČR)

IZOLOVANÉ VEDENÍ NN (SŽDC)

IZOLOVANÉ VEDENÍ NN (EON DISTRIBUCE)

NAPÁJENÍ VO (ELTODO)

VEŘEJNÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ (UPC)

PLYNOVOD (MND)

PLYNOVOD -NEFUNKČNÍ (MND)

OPTICKÝ KABEL (MND)

ELEKTRICKÝ KABEL (MND)

BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO SONDY (MND)

ochranné pásmo dráhy

60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Ochranné pásmo dráhy je dotčeno v souběhu komunikace s tratí a žel. přejezdů viz výkresy koordinační situace.

Stavba zasahuje v km cca 1,800 – 6,845 silnice II/380 do ochranného pásma dráhy.

obvod dráhy

Stavba zasahuje na pozemku p.č. 6519/1; 6440 k.ú. Mutěnice a 3138/2 v k.ú. Hodonín.

b) podmínky pro zásah

V případě inženýrských sítí jsou podmínky uvedeny ve vyjádřeních správců dotčených inženýrských sítí, doloženo v části Doklady.

Dodavatel stavby zajistí před zahájením zemních prací vytyčení a prověření všech stávajících inženýrských sítí procházející prostorem staveniště jejich správci, vytyčení musí být řádně zaznamenáno ve stavebním deníku. Následně bude provedeno vytyčení aktualizovaných inženýrských sítí za účasti jejich správců. Dodavatel nesmí zahájit výkopové práce před vytyčením a ověřením podzemních vedení zástupci správců příslušných sítí. V případě potřeby budou místa dotyků stavby na stávající IS odkryta ručně kopanými sondami.

Výkopové práce budou prováděny tak, aby nedošlo k poškození podzemních vedení, zvýšené opatrnosti je třeba dbát při pracích nad všemi trasami IS vedených v souběhu i při jejich křížení.

Odkrytá vedení IS budou zabezpečena proti poškození, před záhozem odkrytých vedení dodavatel zajistí provedení kontroly jejich stavu správcem sítě (zaznamenat do stavebního deníku).

Při realizaci stavby bude dodržena ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Podmínky pro práce v ochranném a bezpečnostním pásmu plynovodu VTL DN 700 + kabel protikorozi ochrany

Stavba zasahuje do ochranného pásmy plynovodu v místě jeho křížení ve staničení km 2,964 18 . V místě křížení bude provedeno pouze frézování asfaltového krytu vozovky do hloubky max 100 mm a poté pokládka nového asfaltového krytu v tl. 100 mm. Dále bude obnovena krajnice. Žádné jiné práce v ochranném pásmu plynovodu provedeny nebudou.

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- Před zahájením prací nutno ve spolupráci s příslušným technologem NET4GAS, s.r.o. provést vytyčení a ověření hloubek krytí stávajícího VTL plynovodu a další dotčené technické infrastruktury ve správě NET4GAS, s.r.o.
- Místa případných přejezdů plynovodu těžkou technikou v době stavby musí být zpevněna rozebíratelnými silničními panely s přesahem min. 3 m od půdorysu plynovodu na obě strany a je třeba zřídit taková opatření, aby jiný přejezd nebyl možný. Jízdy v podélném směru plynovodu nejsou dovoleny.
- Technologický postup zemních prací vypracovaný dodavatelem stavby a parafovaný investorem stavby, pokud jsou rozdílné, musí být schválen 30 dní před zahájením prací v ochranném pásmu provozovatelem VTL plynovodu (NET4GAS, s.r.o.). Podklady pro vypracování technologického postupu naleznete zde: www.net4gas.cz (O společnosti > Pro dodavatele > Obchodní a technické podmínky) "Pokyny pro práce a činnosti třetích stran v ochranných a bezpečnostních pásmech zařízení ve správě NET4GAS, s.r.o.". Odpovědná osoba ve věci technologického postupu zemních prací NET4GAS, s.r.o.: Ing. Pavel Bartoš: pavel.bartos@net4gas.cz.

c) způsob ochrany nebo úprav

Je stanoveno ve vyjádřeních správců dotčených inženýrských sítí k existenci vedení a zařízení v jejich správě popř. ve vyjádření k projektové dokumentaci, je doloženo v části Doklady.

Ochrana stávajících stromů je navržena dle požadavků ČSN 83 9061 – kmeny samostatně stojících stromů jsou ochráněny vypolštěním.

d) vliv na stavebně technické řešení stavby

Přítomnost ochranných pásem stávajících inženýrských sítí se odráží ve zvýšené náročnosti při provádění zemních prací např. odkopávky prováděné ručně.

11. Zásah stavby do území

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

a) bourací práce

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Frézování hutněných asfaltových vrstev konstrukce vozovky z důvodu požadavků technologie rekonstrukce vozovky dle zpracované diagnostiky. Odstranění asfaltových vrstev. Odstranění stávajících podkladních vrstev. Vybourání obrubníků. Rozebrání a frézování krytu sjezdů z důvodu výškového přizpůsobení k navržené niveletě. Demolice stávajících UV z důvodu jejich výměny. Odstranění základů svislých dopravních značek z důvodu rušení stávajících značek a sloupků.

Demolice

b) kácení mimo lesní zeleně a její případná náhrada

Kácení je zahrnuto v SO 101.

Kvůli pročištění příkopů dojde ke kácení stromů.

Jde o kácení 3 ks ovocných dřevin ve staničení km 0,587 . Náhradní výsadba je navržena v počtu 7 ks dřevin ve staničení km 2,780.

Vysazena bude Lípa malolistá (*Pilia cordata*).

Podrobný popi postupu výsadby je uveden v příloze C.1.1 – Technická zpráva

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce budou zejména výkopy pro výměnu podloží vozovky a dále zemní práce při hloubení výkopových rýh pro podélnou drenáž.

Konečné terénní úpravy budou provedeny před založením trávníků.

d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Rozsah ozelenění se oproti současnému stavu návrhem významně nemění.

e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Zemědělský půdní fond je stavbou dotčen.

Jedná se o starou zátěž – pozemky ZPF jsou pod stávající vozovkou nebo jejím tělesem.

Viz příloha vynětí ze ZPF pro stupeň dokumentace DSP.

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Pozemky určené k plnění funkce lesa jsou stavbou dotčeny.

Jedná se o starou zátěž – pozemky PUPFL jsou pod stávající vozovkou nebo jejím tělesem.

Viz příloha vynětí z LPF pro stupeň dokumentace DSP.

g) zásah do jiných pozemků

Stavba zasahuje pozemky ve vlastnictví soukromých osob a pozemky ve vlastnictví Česká republiky, jejichž výčet je součástí záborového elaborátu.

Jedná se o starou zátěž – pozemky PUPFL jsou pod stávající vozovkou nebo jejím tělesem.

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

Dopravní infrastruktura: výškové vyrovnání místních komunikací a sjezdů na soukromé pozemky

Technická infrastruktura: stavba nevyvolá přeložku technické infrastruktury

Vodní toky: Stavbou mostu bude dotčena řeka Kyjovka. Koryto pod mostem bude zpevněno.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

a) všechny druhy energií

Po uvedení do provozu stavba neklade žádné další požadavky na zdroje energie. V průběhu realizace stavby, je předpoklad nároků stavby na zajištění dočasného přívodu elektrické energie.

b) telekomunikace

Dokončená stavba neklade nároky na zajištění telekomunikačního připojení a služeb.

c) vodní hospodářství

Stavba klade nároky na zajištění odvodu dešťových vod. Dešťová voda je v intravilánu z vozovky i chodníku svedena příčnými sklony pod obrubu vozovky a dále pak do nových uličních vpustí napojených do stávající jednotné nebo dešťové kanalizace.

Po dobu realizace stavby je předpoklad nároků stavby na zajištění přívodu vody z dočasného napojovacího místa nebo využití pojízdných zdrojů (mobilní cisterna).

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba neklade nároky na připojení na dopravní infrastrukturu a parkování. Po dobu realizace stavby je předpoklad nároků stavby na zajištění parkování vozidel stavby v rámci staveniště.

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

V případě potřeby bude možné využít stávající technickou infrastrukturu. Napojení zajistí dodavatel stavby po dohodě s vlastníkem technické infrastruktury.

f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

V důsledku užívání stavby nevznikají odpady.

Nakládání s odpady vzniklých během realizace stavby je uvedeno v odstavci 13 f)

13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí**a) ochrana krajiny a přírody**

Protože se jedná o rekonstrukci stávající komunikace ve stávající poloze, nedojde vlivem realizace stavby k výrazné změně vlivů dopravy na okolní krajinu a životní prostředí obecně. Celkový dopad na dotčené území bude z krátkodobého hlediska znamenat komplikace v dopravě vlivem provádění stavby. Z dlouhodobého hlediska zlepšením parametrů silnice dojde ke zvýšení plynulosti dopravy a bezpečnosti všech účastníků provozu.

Výstavbou projektované komunikace a souvisejících objektů bude částečně dotčena vzrostlá zeleň v prostoru stavby. Stávající stromy budou dotčeny, ale v minimálním rozsahu. V průběhu stavby bude nutné ochránit stávající vzrostlé stromy.

Stavba nezasahuje do ochranného hygienického pásma vodního zdroje.

Negativní účinky hluku a emisí jsou eliminovány sjednocením kategorie komunikace, novou konstrukcí vozovky bez výtluků, příčných a podélných trhlin a místních nerovností.

Navržené kácení 3 stromů je zanedbatelné. Projekt počítá s náhradní výsadbou za kácené stromy.

b) hluk

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Zlepšením rovinatosti vozovky a odstraněním jejich poruch dojde ke snížení hluku od odvalujících se kol vozidel.

c) emise z dopravy

Vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání z pohledu emisí z dopravy není projektem posouzen. Dokončená stavba nemá vliv na navýšení intenzity dopravy, proto zvýšení emisní zátěže není po realizaci stavby předpokládáno.

d) vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání z pohledu znečištění vod na vodní toky a vodní zdroje není projektem posouzen. Obsahem projektu není návrh opatření k jejich eliminaci. U realizované stavby ani v průběhu realizace stavby není předpokládán vliv stavby na znečištění vodních toků a vodních zdrojů

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

Vlivy negativních účinků výstavby a užívání stavby z pohledu ochrany zdraví není projektem posouzen. Stavba je navržena dle platných ČSN a platné legislativy k termínu zpracování projektu stavby. Tímto by měla být zajištěna ochrana zdraví při užívání stavby. Při výstavbě stavby bude ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků zajištěna plněním požadavků a nařízení platné legislativy vztahující se k bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

V průběhu realizace stavby je třeba dodržovat platné bezpečnostní předpisy ve stavebnictví a platné ČSN, zejména:

- zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce
- 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), a jeho prováděcí předpisy

nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

V průběhu stavby bude zabráněno vstupu nepovolaných osob na staveniště. Veškeré výkopy budou zabezpečeny proti pádu osob.

Nejsou navržena žádná konkrétní opatření k prevenci či minimalizaci vlivů negativních účinků výstavby a užívání stavby z pohledu ochrany zdraví a bezpečnosti pracovníků.

f) nakládání s odpady

Při provádění stavby vzniknou odpady, se kterými bude zhotovitel nakládat v souladu se zákonem č. 169/2013 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů.

Podrobnosti o nakládání s odpady předepisuje Vyhláška Ministerstva životního prostředí 383/2001 Sb. Tato vyhláška, podle které je zhotovitel povinen naložit s odpady, určuje požadavky na shromažďování a skladování, podmínky zneškodnění a spalování odpadu a ukládání odpadu na skládky.

Vyskytne-li se na stavbě „Nebezpečný odpad“ (dle kategorizace), zhotovitel je povinen postupovat podle Vyhlášky Ministerstva životního prostředí 376/2001 Sb. o podmínkách pověření, limitech a způsobu hodnocení nebezpečných vlastností odpadů a podrobnostech vydávání, odebrání a náležitostech osvědčení o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů (hodnocení nebezpečných vlastností odpadů).

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou.

a) mechanická odolnost a stabilita

Stavba je navržena dle platných ČSN a v souladu s platnou legislativou.

Mechanická odolnost materiálů je zajištěna příslušnými certifikáty, kterými musí být doloženy a pracovními postupy odpovídajícími příslušným normám a předpisům.

b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Stavba neklade zvýšené požadavky na zajištění požární bezpečnosti i oproti současnému stavu.

Stavba je umístěna v nezastavěném, ale i v zastavěném území Města Hodonín, stavba bude provedena v uličním prostoru místní komunikace obklopené zástavbou průmyslového charakteru – výška budov se stavbou sousedících s velkou pravděpodobností nepřesahuje hodnotu 12m, nástupní plochy pro hasičskou záchrannou techniku nejsou projektem uvažovány

Stavební práce budou prováděny tak, aby za všech okolností byla zajištěna dosažitelnost všech objektů vozidly Hasičského záchranného sboru – v případě potřeby požární vody budou využity stávající vodovodní hydranty.

Návrhem je zajištěn minimální průjezdný prostor pro vozidla HZS šířky 3,5 m a výšky 4,2 m – navržené komunikace splňují požadavky pro příjezdové komunikace vozidel hasičských záchranných sborů podle ČSN 73 0802 a navazujících norem o požární bezpečnosti staveb.

Rekonstrukce vozovky je navržena na podkladě diagnostiky vozovky (doloženo v části Související dokumentace) – navržené konstrukce pozemních komunikací a zpevněných ploch jsou uvedeny v objektech SO 101-103; navržená konstrukce vozovky umožňuje pojezd vozidel HZS

Zabezpečení stavby a jejího okolí požární vodou bude provedeno beze změn oproti současnému stavu, je ponecháno stávající řešení

c) ochrana proti hluku

Návrhová opatření proti ochraně hluku nejsou řešena. Novým povrchem vozovky dojde k částečnému snížení hluku.

d) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích),

- Popis rizik a návrh jejich eliminace (odstranění)

Silnice II/380 v řešeném úseku má šířkové uspořádání vozovky dostačující.

Šířka jízdního pruhu je 3,25m. Návrh počítá se sjednocením šířky jízdních pruhů. Projektová dokumentace řeší úpravu příčného sklonu vozovky, což napomáhá k zlepšení odtoku vody a průjezdu vozidel směrovým obloukem.

Ve staničení km 1,536 (odbočka na Dubňany) je navržena úprava nároží křížení s účelovou komunikací tak, aby vozidlo při vjezdu a výjezdu nevjíždělo do protilehlého jízdního pruhu. Tato změna vyvolá nutnost provedení nového propustku (P7)s šikmými čely.

Ostatní propustky, které jsou navrženy k výměně, budou nahrazeny propustky s šikmými čely.

V projektu je navržena výměna všech záchytných zařízení dle současných platných předpisů.

Před železničním přejezdem je navrženo nové vodorovné a svislé dopravní značení s nápisem „POZOR VLAK“ a psychologickou brzdou (dle TP 133).

Ve staničení km 6, 871 až po konec řešeného území jsou navrženy vyhrazené cyklistické pruhy, pro zvětšení bezpečnosti cyklistů, pohybujících se ve společném dopravním prostoru.

Cyklistické pruhy jsou od přilehlých jízdních pruhů odděleny vodícím proužkem V4/0,25, nebo V2b 3,0/1,5/0,25. Červené zvýraznění vyhrazených cyklistických pruhů je navrženo v zastavěném území v místech, kde by docházelo ke kolizi (sjezdy, křížení přípojovacích pruhů).

Přechod pro chodce (km 7,650) v zastavěném území má délku 15,0m. Na přechodu jsou navrženy úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Nasvětlení přechodu pro chodce není v projektové dokumentaci řešeno. Nasvětlení stávajícího přechodu bylo v době zpracování projektové dokumentace plánováno městem Hodonín. Je vhodné, aby stavební práce na

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

osvětlení byly provedeny před začátkem úpravy chodníků, případně v takovém rozsahu, aby nebyl zhotovený povrch chodníků zasažen.

V řešeném území se nacházejí 4 autobusové zastávky. Na všech je navrženo zhotovení nástupiště s bezbariérovým obrubníkem a úpravami dle vyhlášky 369/2001.

Veškeré svislé a vodorovné dopravní značení bude vyměněno a doplněno. Návrh nového vodorovného a svislého značení koresponduje s posouzením rozhledů pro předjíždění.

Dalším bezpečnostním rizikem jsou stromy, které jsou však ve větších vzdálenostech od vozovky. S přihlédnutím k zachování krajinného rázu, jsou navrženy ke kácení 3 stromy, které se nacházejí v příkopech. Projekt počítá s náhradní výsadbou za kácené stromy a její umístění je voleno tak, aby nebyly stromy překážkou v bezpečnosti provozu (dle ČS 736101). Vzhledem k charakteru navržených stavebních prací (obnova asfaltových vrstev) není možné měnit směrové a výškové vedení trasy.

- Rozhledové poměry

V celé délce komunikace je zajištěn rozhled pro zastavení.

Navržené svislé a vodorovné dopravní značení je s ohledem na posouzení rozhledů pro předjíždění.

Na samostatných sjezdech se návrhem stavebních úprav rozhledové poměry nezmění.

Normové rozhledové poměry na přechodu pro chodce budou dodrženy.

Rozhledy na autobusových zastávkách (rozhled řidiče na stojící autobus, rozhled řidiče autobusu na vozidlo jedoucí za ním při výjezdu ze zálivu) jsou zajištěny.

e) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Materiál z demolovaných objektů (dlažba, zemina, ornice) využitelný při výstavbě bude deponován a znovu využit. Tím dochází ke snížení množství odváženého/dováženého materiálu, snížení množství materiálu uloženého na skladku - snížení energetické náročnosti na získání a dovoz materiálu.

15. Další požadavky

Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení.

a) užitných vlastností stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výrobky, snadná údržba, životnost apod.)

Objekty dopravní infrastruktury řeší změnu dokončené stavby v příčném uspořádání obdobném současnému stavu, kapacita jízdních pruhů návrhem zůstává beze změn oproti současnému stavu, zbylé stavební objekty nekladou nároky na zajištění dostatečné kapacity.

Projekt je v souladu s obecně technickými požadavky na výstavby.

Náročnost údržby je obdobná jako u staveb stejného charakteru.

Životnost komunikací a zpevněných ploch je 25 let.

b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Je zajištěno návrhem zpracovaným dle požadavků a principů uvedených ve vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu je zajištěno:

- přirozená vodicí linie – tvoří ji obruba s podstupnicí vyšší než 0,06 m, pozedívka či zeď přilehlé zástavby
- varovný pás – šířka 0,40 m, povrch je navržen z reliéfní dlažby, barva kontrastní k okolnímu povrchu, varovný pás je navržen v místech kde podstupnice obruby je nižší než 0,08 m
- signální pás – u přechodů pro chodce, šířka 0,80 m, délka min. 1,50 m
- signální pás – u míst pro přecházení (MPP), šířka 0,80 m, délka min. 1,50 m, odsazení 0,50 m (min. 0,30 m od varovného pásu)
- vodicí pás přechodu – u přechodů a MPP v oblouku
- příčný sklon chodníku je navržen 2,0 %

c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy)

Součástí stavby nejsou ochranná opatření proti povodním, agresivní podzemní vodě, bludným proudům, poddolování a povětrnostními vlivy.

Zda je stavba chráněna a jak je stavba chráněna bez jejího přímého přičinění před účinky vnějšího prostředí není zpracovateli PD známo.

d) splnění požadavků dotčených orgánů.

V průběhu zpracování projektu byl projekt konzultován s dotčenými orgány státní správy. Za tímto účelem byly svolány kontrolní dny projektu KDP; zápisy z KDP jsou součástí dokladové části; připomínky vznesené ze stran dotčených orgánů byly do projektové dokumentace zpracovány.