






A.

OBJEDNATEL:		KRAJ VYSOČINA ŽIŽKOVA 57, 587 33 JIHLAVA IČ: 70890749, DIČ: CZ70890749
-------------	-------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------

VEDOUČÍ PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		 Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava tel. 567 310 106 567 320 345
ZODP. PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		
VYPRACOVAL			
KONTROLOVAL	ING.SEDLÁK		
INVESTOR: KRAJ VYSOČINA, ŽIŽKOVA 57, JIHLAVA			
AKCE:			DATUM: 05/2016
III/34821 POLNÁ - UL. VARHÁNKOVA			STUPEŇ: VS
			ZAK.Č.: 2016-000064
			PARÉ Č.
OBSAH			
PRŮVODNÍ ZPRÁVA			

Obsah průvodní zprávy:

	Str.
1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY	4
2.1 Základní údaje o stavbě	
2.2 Zdůvodnění stavby	
2.3 Význam stavby	
2.4 Poloha silnice	
2.5 Celkový dopad stavby do zájmového území	
3. PODKLADY A PRŮZKUMY	6
4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	6
4.1 Technické řešení stavby	
4.2 Technický popis jednotlivých variant návrhu	
4.3 Začlenění stavby do území a řešení širších vztahů	
4.4 Výsledky a závěry z výchozích podkladů a průzkumů	
4.5 Zásah stavby do území	
4.6 Hodnocení stavby z hlediska účelu, OTP a bezpečnosti	
4.7 Vliv stavby a provozu na zdraví a ŽP dotčeného území	
5. STAVENIŠTĚ A ORGANIZACE VÝSTAVBY	16
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ	17
7. ZÁVĚR	17

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Stavba

Název stavby: III/34821 Polná - ul. Varhánkova

Stupeň dokumentace: Vyhledávací studie

Druh stavby: Dopravní stavba

Místo stavby: Kraj Vysočina, okres Jihlava, Město Polná

Katastrální území: Polná

1.2 Objednatel

Název, adresa: Kraj Vysočina, Žižkova 57
587 33 Jihlava

1.3 Zhotovitel

Název, adresa: PROfi Jihlava spol. s r.o., Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava
IČ: 18198228

2. ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

2.1 Základní údaje o stavbě

Navrhovaná stavba se nachází v intravilánu města Polná. Předmětem stavby je návrh stavebně - dopravního řešení ulice Varhánkova v Polné od napojení na silnici II/348 po napojení na silnici II/351 včetně návrhu křižovatky tak, aby byly splněny příslušné požadavky příslušných norem a předpisů.

Zpracovaná projektová dokumentace ve stupni „vyhledávací studie“ pro akci „III/34821 Polná – ul. Varhánkova“ předkládá návrh řešení ve dvou variantách:

1. varianta – navazuje na silnici II/351 v prostoru stávající křižovatky s ul. Karla Čapka, směřuje podél autobusového nádraží a před objektem hasičské zbrojnice se napojuje na stávající trasu silnice III/34821 a pokračuje až po křižovatku se silnicí II/348.

2. varianta – začíná úpravou stávající křižovatky se silnicí II/351 u kostel sv. Barbory odkud směřuje ve stávající trase sil. III/34821 až po křižovatku se silnicí II/348. Součástí navrhovaných úprav křižovatky se silnicí II/351 je i demolice nemovitosti v prostoru této křižovatky.

Napojení na silnici II/348 není součástí řešení této studie, křižovatka je již řešena v samostatné projektové dokumentaci.

2.2 Zdůvodnění stavby

Hlavním cílem a důvodem návrhu je:

- návrh komunikace, která by spolu s částí ul. Havlíčkova mohla sloužit k odvedení tranzitní dopravy na silnici II/348 z podstatné části Husova náměstí,
- usměrnění dopravních proudů při splnění požadavků na zajištění bezpečnosti dopravy,
- vyřešení pohybu pěších včetně návrhu přechodů pro chodce, příp. místa pro přecházení.

2.3 Význam stavby

Silnice III/34821 tvoří spojnici silnic II/351 a II/348 severovýchodně od náměstí města Polná, v jeho zastavěné části. Silnice III/34821 je významnou obslužnou komunikací města, na kterou navazují místní komunikace směřující do ulic U Hřbitova, Na Šancích, U Jatek, Nad Háječkem a dále pak sjezdy k jednotlivým nemovitostem. Dopravní význam křižujících se silnic je dán jejich

návrhovými kategoriemi a u místních a obslužných komunikací funkční skupinou a typem příčného uspořádání.

Délka silnice III/3906 je cca 360 m, přičemž se zde vyskytují vážné dopravní závady. První závadou je nevhodné šířkové uspořádání v úseku od křižovatky se silnicí II/351 po sjezd k autobusovému nádraží kde je šířka komunikace pouze 5,0 m. Druhou závadou je křižovatka se silnicí II/351, jedná se především o nedostatečné rozhledové poměry a geometrii jednotlivých větví, kterou kromě uvedených silnic tvoří ještě místní komunikace do ul. U Hřbitova.

2.4 Poloha silnice

Silnice III/34821 je situována v intravilánu města Polná, navazuje na silnici II/348 za jejím výjezdem z Husova náměstí a směřuje severně lemována oboustrannou zástavbou podél hasičské zbrojnice, autobusového nádraží až po silnici II/351 na kterou se napojuje pod místním hřbitovem. V části trasy silnice, především v úseku mezi silnicí II/348 a autobusovým nádražím je podél komunikace veden oboustranný chodník.

Návrh stavebně - dopravního řešení byl limitován především:

- územními podmínkami,
- stávající technickou infrastrukturou,
- urbanistickým charakterem okolí - stávající i plánovaná zástavba.

2.5 Celkový dopad stavby do zájmového území

a) účelnost stavby

Stávající křižovatka silnic II/351 a III/34821 je nevyhovující především z hlediska rozhledových poměrů a homogenizace silnice III/34821 umožní odvedení tranzitní dopravy z Husova náměstí. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti dopravy v zájmovém území města včetně vyřešení pohybu pěších.

b) ovlivnění ŽP a krajiny

Navrženou stavbou nedojde k zásahu do životního prostředí v zájmovém území, neboť se jedná o přestavbu stávající křižovatky, v přilehlém prostoru křižovatky se nenacházejí žádná chráněná území, ochranná pásma, VKP.

Přestavba navazuje na stávající plochy komunikací, nezasahuje tedy do stávající morfologie území.

c) opatření na eliminaci, minimalizaci účinku stavby na ŽP

Pro minimalizaci dopadu stavby na životní prostředí jsou navrženy podmínky pro fáze přípravy stavby – splnění požadavků příslušných orgánů ochrany ŽP, pro fázi výstavby (ochrana před vznikem nebezpečných odpadů a únikem ropných a

jedovatých látek, minimalizace hlukové zátěže, přesun stavebních materiálů po komunikacích mimo obytnou zástavbu apod.) a pro fázi vlastního provozu na komunikaci (osázení vhodnou zelení, úpravy odvodnění zpevněných ploch apod.).

3. PODKLADY A PRŮZKUMY

- 1) Projekt stavby "Bezpečné a bezbariérové chodníky v Polné", projektová dokumentace pro stavební povolení, zpracovatel Ing. V. Ulrich
- 2) Polohopis, výškopis a katastrální mapa zájmového území - data zpracovaná a poskytnutá fy PROGEO Jihlava s.r.o.
- 3) Územní plán města Polná (srpen 2014)
- 4) Průzkumy:
 - rekognoskace území a stavební průzkum
 - technické infrastruktury

4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

4.1 Technické řešení stavby

Pro zpracování návrhu stavby byly dány její technické parametry, které vyplynuly z posouzení navržených jednotlivých variant řešení. Výškové, směrové a prostorové uspořádání vychází z navrženého technického řešení a podmínek navazujících komunikací – silnice II/351, silnice II/348 a navazujících místních a účelových komunikací s sjezdů.

Při návrhu jednotlivých parametrů komunikace bylo postupováno v souladu s ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací a souvisejících ČSN a technických předpisů. Jednotlivé varianty navrhovaného řešení byly projednávány a odsouhlaseny na výrobních výborech.

4.2 Technický popis jednotlivých variant návrhu

Návrh dopravně - technického uspořádání navrhované komunikace byl řešen ve dvou základních variantách, přičemž varianta 1 předkládá návrh napojení na silnici II/351 v prostoru stávající křižovatky s ul. Karla Čapka, směřuje podél autobusového nádraží a před objektem hasičské zbrojnice se napojuje na stávající trasu silnice III/34821 a pokračuje až po křižovatku se silnicí II/348.

Navrhované řešení ve variantě 2 začíná úpravou stávající křižovatky se silnicí II/351 u kostel sv. Barbory odkud směřuje ve stávající trase sil. III/34821 až po křižovatku

se silnicí II/348. Součástí navrhovaných úprav křižovatky se silnicí II/351 je i demolice nemovitosti v prostoru této křižovatky.

4.2.1 Varianta 1

Varianta 1 navrhuje trasu silnice III/34821 vést od napojení na silnici II/351 v prostoru autobusového nádraží podél stávající zástavby vlevo od komunikace, před objektem hasičské zbrojnice navazuje směrově a výškově na stávající a vede podél oboustranné zástavby ulic Varhánkova až po křižovatku se silnicí II/348.

4.2.1.1 Charakteristika úprav PK

- Geometrie silnice III/34821

a) Směrové řešení

Trasa začíná napojením na silnici II/351 v prostoru stávající křižovatky s ul. Karla Čapka, vede v přímé, na kterou navazuje levostranný oblouk o poloměru $R=120$ m. Následuje přímý úsek dl. 70 m a pravostranný oblouk o poloměru $R=55$ m, přímý úsek dl. 46 m přechází v levostranný oblouk o $R=400$ m, který střídá pravostranný oblouk o $R=600$ m. V přímém úseku o dl. 49 m je trasa vedena až po napojení na silnici II/348 v prostoru stávající křižovatky. Celková délka řešeného úseku silnice je 349 m.

b) Výškové řešení

Návrh výškového řešení je limitován stávající zástavbou a navazujícími komunikacemi. Od křižovatky se silnicí II/351 je niveleta vedena v podélném sklonu 0,50 % až do km 0,176 od kterého stoupá v podélném sklonu 8,50% až do km 0,269 od něhož je niveleta vedena v podélném sklonu 3,88 %. Od km 0,320 niveleta klesá ve sklonu 2,77% až do konce úseku (po napojení na sil. II/348). Lomy podélného sklonu jsou zaobleny parabolickými oblouky o poloměru 400m, 900m a 500m. Niveleta trasy silnice navržená ve variantě 1 od začátku úseku až po km 0,320 stoupá a následně klesá v úseku dl. 28m až do konce úseku.

c) Šířkové uspořádání

Silnice III/34821 byla v celém navrhovaném úseku v souladu s ČSN 73 6110 navržena v kategorii místní obslužné komunikace MO2 7,5/7,5/30 s následujícím základním šířkovým uspořádáním:

jízdní pruhy	2 x 3,00 m
vodící proužky vnější	2 x 0,25 m
<u>bezpečnostní odstup</u>	<u>2 x 0,50 m</u>
šířka zpevnění	6,50 m
hlavní dopravní prostor	7,50 m

Podél komunikace byly ve vytipovaných úsecích navrženy podélné parkovací pruhy o šířce 2,25 m. Přilehlé chodníky pak o šířce 1,50 m event. 2,00 m.

d) Odvodnění

Stávající systém odvodnění zajišťovaný příčným a podélným sklonem vozovky směrem v dešťovým uličním vpustím zaústěným do kanalizace zůstane zachován. Dojde pouze k posunutí stávajících vpustí z důvodů úpravy šířkového uspořádání a dále pak k doplnění vpustí v místě trasy vedené podél autobusového nádraží.

e) Svislé a vodorovné dopravní značení

Navržená úprava vyvolá nutnost změny svislého dopravního značení, které bude osazeno v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích. Změna stykové křižovatky na křižovatku okružní se pak samozřejmě dotkne i návrhu nového vodorovného dopravního značení, které bude provedeno dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. Návrh vyvolá nutnost změny svislého dopravního značení, především pak v místě křižovatek. Vodorovné dopravní značení spočívá ve vyznačení vodících proužků, střední dělicí čáry a přechodů pro chodce se současným označením svislými dopravními značkami IP6.

- Související komunikace

Návrh silnice III/34821 obsažený ve variantě 1 se dotkne i stávajících navazujících komunikací. Jedná se především:

- úpravu napojení účelové komunikace vyhrazené pro příjezd autobusů na autobusové nádraží v km 0,101 vpravo
- napojení stávající komunikace v km 0,101 vlevo v ul. Varhánkova směřující ke hřbitovu
- napojení místních obslužných komunikací směřujících do ulice U Jatek, Na Šancích a Nad Háječkem

4.2.1.2 Vliv stavby na stávající infrastrukturu

V prostoru připravované stavby se nachází vedení podzemních a nadzemních inženýrských sítí, které je třeba pro uvolnění staveniště přeložit, případně ochránit. Trasy těchto sítí byly zpracovatelem geodetického zaměření zakresleny na základě podkladů poskytnutých jednotlivými správci.

4.2.1.3 Členění stavebních objektů

Předpokládaná objektová skladba jednotlivých stavebních prací při realizaci návrhu stavby dle varianty 1 :

- 001 Příprava území
- 051 Rekultivace silnice a zpevněných ploch
- 054 Rekultivace ploch ZS
- 101 Silnice III/34821
- 102 Úprava křižovatky sil. II/351 a III/34821
- 103 MK Varhánkova
- 104 Úpravy, napojení MK
- 105 Parkoviště a parkovací stání
- 106 Chodníky a zpev. plochy
- 171 Dopravní značení
- 301 Dešťová kanalizace (doplnění dešťových uličních vpustí, přeložky UV)
- 401 Ochrana a přeložky sděl. vedení
- 402 Ochrana a přeložky vedení NN
- 501 Ochrana přípojek a vedení STL plynovodu
- 801 Sadové a terénní úpravy

4.2.2 Varianta 2

Řešení obsažené ve variantě 2 začíná úpravou stávající křižovatky se silnicí II/351 u kostela sv. Barbory odkud směřuje ve stávající trase sil. III/34821 až po křižovatku se silnicí II/348. Součástí navrhovaných úprav křižovatky se silnicí II/351 je i demolice nemovitosti v prostoru této křižovatky.

4.2.2.1 Charakteristika úprav PK

- Geometrie silnice III/34821

a) Směrové řešení

Řešený úsek trasy začíná ve stávající křižovatce se silnicí II/351 v prostoru u hřbitova odkud vede v přímé do ulice Varhánkova. Ulicí Varhánkova vede komunikace ve stávající trase, směrové vedení je bez zásadních změn s ohledem na oboustrannou zástavbu. Trasa směřuje k objektu hasičské zbrojnice a její vedení je od km 0,205 totožné se směrovým řešením uvedeným ve variantě 1. Trasa je rovněž ukončena napojením na stávající křižovatku se silnicí II/348 a její délka činí 385,50 m.

b) Výškové řešení

Na začátku úseku navazuje trasa na niveletu silnice II/351, od místa napojení niveleta klesá v podélném sklonu 4,44% do km 0,030 odkud podélný sklon klesá ve spádu 7,75% až do prostoru mezi autobus. nádražím a hasičskou zbrojnicí. Od km 0,116 niveleta navrhované silnice stoupá, nejprve ve sklonu 0,61%, následně 8,54% do km 0,305, poté stoupá ve sklonu 3,72% do km 0,358, za nímž klesá ve sklonu 2,94% až do konce řešeného úseku. Lomy podélného sklonu jsou zaobleny celkem pěti parabolickými oblouky o poloměru 500m, 1300m, 500m, 900m a 500m.

c) Šířkové uspořádání

Silnice III/34821 byla v celém navrhovaném úseku v souladu s ČSN 73 6110 navržena v kategorii místní obslužné komunikace MO2 7,5/7,5/30 s následujícím základním šířkovým uspořádáním:

jízdní pruhy	2 x 3,00 m
vodící proužky vnější	2 x 0,25 m
<u>bezpečnostní odstup</u>	<u>2 x 0,50 m</u>
šířka zpevnění	6,50 m
hlavní dopravní prostor	7,50 m

Podél komunikace byly ve vytipovaných úsecích navrženy podélné parkovací pruhy o šířce 2,25 m. Přilehlé chodníky pak o šířce 1,50 m event. 2,00 m.

d) Odvodnění

Stávající systém odvodnění zajišťovaný příčným a podélným sklonem vozovky směrem v dešťovým uličním vpustím zaústěným do kanalizace zůstane zachován. Dojde pouze k posunutí a doplnění dešťových uličních vpustí z důvodů úpravy šířkového uspořádání.

Odtokové poměry se proti stávajícímu stavu změní pouze minimálně.

e) Svislé a vodorovné dopravní značení

Navrhované řešení dle varianty 2 vyvolá nutnost změny svislého dopravního značení, které bude osazeno v souladu s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích. Změna stykové křižovatky na křižovatku okružní se pak samozřejmě dotkne i návrhu nového vodorovného dopravního značení, které bude provedeno dle TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

- Související komunikace

Návrh silnice III/34821 obsažený ve variantě 2 se dotkne i stávajících navazujících komunikací. Jedná se především:

- úpravu křižovatky se silnicí II/351 a místní komunikací směřující do ulice U Hřbitova, kde je stávající uspořádání nepřehledné především z důvodů nevyhovujících rozhledových poměrů. Proto byly navrženy úpravy poloměrů hran jednotlivých větví, a především pak demolice objektu č.p.301, který znemožňuje šířkové vedení silnice III/34821 v požadované kategorii a znemožňuje rozhled v křižovatce.
- úpravu a napojení stávající místní obslužné komunikace vedené podél autobusového nádraží a navazující na silnici II/351, na kterou navazuje účelový sjezd vyhrazený pro autobusy směřující na autobusové nádraží
- napojení místních obslužných komunikací směřujících do ulice U Jatek, Na Šancích a Nad Háječkem

4.2.2.2 Vliv stavby na stávající infrastrukturu

Návrh řešení stavby zpracovaný dle varianty 2 se dotkne i stávajícího vedení inženýrských sítí.

V prostoru připravované stavby se nachází vedení podzemních a nadzemních inženýrských sítí, které je třeba pro uvolnění staveniště přeložit, případně ochránit. Trasy těchto sítí byly zpracovatelem geodetického zaměření

zakresleny na základě podkladů poskytnutých jednotlivými správci.

4.2.2.3 Členění stavebních objektů

Předpokládaná objektová skladba jednotlivých stavebních prací při realizaci návrhu stavby dle varianty 2 :

- 001 Příprava území
- 002 Demolice objektu č.p.301
- 051 Rekultivace silnice a zpev. ploch
- 054 Rekultivace ploch ZS
- 101 Silnice III/34821
- 102 Úprava křižovatky sil. II/351 a III/34821
- 103 MK Varhánkova
- 104 Úpravy, napojení MK
- 105 Parkoviště a parkovací stání
- 106 Chodníky a zpev. plochy
- 171 Dopravní značení
- 301 Dešťová kanalizace (doplnění dešťových uličních vpustí, přeložky UV)
- 401 Ochrana a přeložky sděl. vedení
- 402 Ochrana a přeložky vedení NN
- 501 Ochrana přípojek a vedení STL plynovodu
- 601 Oplocení parcely st.454/1
- 801 Sadové a terénní úpravy

4.3 Začlenění stavby do území a řešení širších vztahů

Navržené dopravně technické řešení silnice III/34821, která slouží k zajištění obsluhy okolního území stávající a výhledové zástavby na komunikační síť v území umožní současně i odklon tranzitní dopravy z Husova náměstí pro směr Přibyslav - Žďár nad Sázavou.

Realizací navržené stavby dojde ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti na této silnici procházející městem Polná, především pro významnou složku cílové a zdrojové dopravy včetně těžké nákladní dopravy.

Návrh stavby je ovlivněn průchodem složitým technickým vybavením stávajícího území – těsná stávající a plánovaná zástavba přilehlého okolí, množství podzemních sítí technického vybavení vedených v prostoru trasy silnice (včetně výhledových).

Navržená stavba neprochází a ani se nepřibližuje k žádným chráněným územím, významným krajinným prvkům či územním systémům ekologické stability území.

Stavba je navržena dále tak, aby zásah do stávající zeleně byl minimalizován na nezbytně nutnou míru a stavba byla přirozeně začleněna do území při respektování technických požadavků dotčeného území.

4.4 Výsledky a závěry z výchozích podkladů a průzkumů

Na základě provedených průzkumů byla navržená stavba shledána přípustnou v daném území bez významných omezujících podmínek či rozsáhlých vyvolaných doplňujících investic.

Geologické podmínky v zájmovém území jsou shodné se stávajícím stavem, nutno ověřit odpovědným geologem stavby.

Stavba je situována převážně mimo plochy zařazené do ZPF (pouze minimální množství), kulturní vrstvy ornice jsou v mocnosti nízké charakteristické pro členité území Vysočiny bez podorničních vrstev. Chybějící ornice bude dovezena z deponie ornice určené investorem.

V prostoru stavby se nenachází chráněné prostory a plochy z hlediska hlukového a exhalačního posuzování (pouze sledovaná stávající zástavba). Stavbou nedojde ke změně stávající hlukové zátěže v zájmovém území (předpoklad zlepšení stavu s ohledem na zlepšení plynulosti dopravy).

4.5 Zásah stavby do území

4.5.1 Dotčené chráněné plochy a objekty

Navržená stavba v zájmovém území nebude ovlivňovat žádná ochranná pásma, chráněná území, národní kulturní památky a jejich soubory.

4.5.2 Požadavky na změnu současného stavu

a) *Demolice*

Návrh stavby dle varianty 2 vyvolá nutnost demolice objektu č.p. 301 včetně oplocení z důvodu zajištění rozhledových poměrů v křižovatce se silnicí II/351 a vedení silnice v požadovaném šířkovém uspořádání.

b) *Kácení mimolesní zeleně*

V rámci řešení stavby dle varianty 1 budou vykáceny vzrostlé břízy v prostoru před autobusovým nádražím. Jedná se celkem o 9 stromů s průměrem kmene 50-60 cm.

c) *Rozsah zemních prací*

Bilance zemních prací je v případě realizace obou variant porovnatelná a nevyrovnaná, stavba vykazuje přebytek materiálu, který vznikne při realizaci konstrukce vozovky budoucí silnice a zemních pracech při realizaci přeložek a úpravách inženýrských sítí.

Ornice potřebná ke zpětnému ohumusování svahů přilehlých ploch bude dovezena z deponie ornice určené investorem.

d) *Terénní úpravy*

Stavbou nejsou vyvolány žádné další terénní úpravy než provádění výkopů a násypů tělesa komunikace, vyvolaných úprav komunikací a přeložek inženýrských sítí dotčených výstavbou v zájmovém území.

e) *Ozelenění a jiné úpravy nezastavených ploch – SO801*

Na plochách, které budou v zájmovém území rekultivovány se předpokládá výsadba dřevin. Skladba dřevin bude stanovena v dalším stupni projektové dokumentace. Musí být použity dřeviny vhodné pro navržené území, bezplodé, odolné proti zatížení od dopravy a posypových materiálů.

4.5.3 Změna využívání půdy

a) *Vynětí ze ZPF*

Navržená stavba je vedena převážně po pozemcích vedených jako ostatní plocha, se způsobem využití jako silnice případně ostatní komunikace. V případě realizace stavby dle varianty 1 bude nutno provést vynětí celkem dvou pozemků ze zemědělského půdního fondu. U realizace stavby dle varianty 2 by se pak jednalo o vynětí celkem čtyř pozemků.

b) Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

V rámci navržené výstavby nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa.

c) Jiné pozemky

Dojde k zásahu do pozemků vedených jako ostatní plocha, ostatní komunikace, příp. jiná plocha. Jedná se o zpevněné i nezpevněné plochy kolem trasy uvažované silnice.

4.6 Hodnocení stavby z hlediska účelu, OTP a bezpečnosti

- navržená stavba splňuje účel, kterým byl dán podnět pro přestavbu silniční sítě na území města Polná v souladu s požadavky územního plánu města ve znění platných změn a doplňků, zajišťuje zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v průjezdu touto částí města.
- parametry navrhované silnice splňují požadavky příslušných ČSN, TP a obecných technických požadavků na výstavbu.

4.7 Vliv stavby a silničního provozu na zdraví a ŽP dotčeného území

Jedná se o návrh stavebně-dopravního řešení stávající komunikace tak, aby vyhovovala platným předpisům a normám. Výstavbou nedojde ke zhoršení životního prostředí dotčeného území, neboť stavba je vedena v území tomu určeném se stávající dopravní zátěží, navržená stavba nevyvolá nové dopravní zatížení proti stávajícímu stavu.

Při stavbě je nutno postupovat tak, aby nedocházelo ke znečišťování vod v přilehlých vodotečích. Zimní posyp komunikací je v rozsahu se stávajícím stavem.

Při provozu komunikace nevznikají odpady, pouze případný inertní materiál z posypů.

Podrobnější popis vlivu stavby na okolní zástavbu – bude proveden v rámci hlukové a emisní studie v následujícím stupni projektové přípravy.

5. STAVENIŠTĚ A ORGANIZACE VÝSTAVBY

5.1 Požadavky na provádění stavby

- dodržování bezpečnosti při práci, příslušných technologických postupů, vyhlášek a nařízení pro výstavbu pozemních komunikací
- provádění zemních prací v souladu s příslušnými požadavky a předpisy, včetně povolení příslušného báňského úřadu pro provádění případných trhacích prací
- umožnění případného archeologického průzkumu
- realizovat výstavbu na pozemcích v rozsahu určeném trvalým a dočasným zábořem pozemků určených k výstavbě komunikace a souvisejících stavebních objektů
- ornici deponovat na určeném pozemku a provádět trvalou péči po celou dobu uložení na deponii
- provádění čištění pozemních komunikací při manipulaci se zeminou
- používat materiály opatřené příslušnými atesty určenými pro použití pro stavby pozemních komunikací a souvisejících stavebních objektů
- minimalizovat rozsah vlivu stavby na okolí
- vypracovat plán bezpečnosti práce pro realizaci stavby
- zajistit koordinátora bezpečnosti práce na stavbě

5.2 Věcné a časové vazby navrhované stavby

- před zahájením výstavby je nutno získat vlastnické či jiné právo k pozemkům pro realizaci navrhované stavby
- vypracovat harmonogram prací tak, aby mohla být stavba a jednotlivé stavební objekty plynule realizovány
- v předstihu je nutno realizovat přeložky inženýrských sítí v koordinaci se zemními pracemi a ve spolupráci se správcí těchto sítí

5.3 Zařízení staveniště

Rozsah staveniště je dán rozsahem předmětné stavby. Pro zařízení staveniště lze částečně využít plochu stávající silnice nebo bude umístěno ve stavebním dvoře vybraného dodavatele stavby – zajistí si dodavatel stavby. Pro přístup na staveniště se předpokládá využití stávajícího systému pozemních komunikací a cest na území města Polná v bezprostřední blízkosti zájmového území stavby.

S odpady vznikajícími po dobu výstavby musí být nakládáno v souladu s příslušnými předpisy a nařízeními, jejich likvidace musí prokazatelně evidována.

V případě realizace dílčího stavebního objektu (přeložky inženýrských sítí) jiným dodavatelem (většinou pověřeným správcem IS) je nutno realizaci koordinovat s výstavbou ostatních stavebních objektů.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ

a) Kraj Vysočina

Silnice III/34821

Úprava křižovatky sil. II/351 a III/34821

b) Město Náměšť nad Oslavou

MK Varhánkova

Chodníky a zpevněné plochy

Parkoviště a parkovací stání

c) RWE GasNet s.r.o.

Přeložky a úpravy STL plynovodu

d) CETIN a.s.

Přeložky a úpravy sdělovacího vedení

e) E.ON ČR a.s.

Přeložky a úpravy vedení NN

7. ZÁVĚR

Vyhledávací studie předkládá návrh stavebně-dopravního řešení stávající komunikace tak, aby vyhovovala platným předpisům a normám včetně napojení na sil. II/351 v ul. Havlíčkova. Napojení na sil. II/348 není součástí řešení, úprava této křižovatky již byla navržena v rámci samostatné dokumentace. Vyhledávací studie byla zpracována pro dvě varianty návrhu řešení silnice III/34821:

1. varianta – „kolem AN“ (směrem k ul. Karla Čapka, bez zásahu do přilehlých nemovitostí)
2. varianta – „ke kostelu“ (možný zásah – demolice – do nemovitosti v křiž. s ul. Havlíčkova)

Návrhy obsažené ve vyhledávací studii byly bez zásadnějších výhrad přijaty orgány státní správy a samosprávy a rovněž nebyly shledány ani neřešitelné střety se zájmy ochrany přírody. Studie prokázala, že posuzované varianty možné přestavby silnice III/34821 jsou v zájmovém území technicky řešitelné a realizovatelné.

Z posuzovaných variant byla vyhodnocena jako vhodnější varianta 1, a to především z následujících důvodů:

- varianta 1 je plně v souladu s územně plánovací dokumentací města Polná,
- varianta 1 komplexně řeší dopravní prostor v zájmovém území, tzn. napojení všech komunikací a dopravní obsluhu území,

-
- realizace návrhu dle varianty 1 není podmíněno demolicí přilehlých nemovitostí,
 - předpokládané stavební náklady na realizaci stavebních prací dle varianty 1 jsou o cca 1 mil. Kč nižší.

Jihlava, červen 2016

Ing. Bohumil Kotlán