

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH ZPRÁVY:

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
1.1 CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU	2
1.2 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ	2
1.3 STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	8
1.4 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.	9
1.5 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ.....	9
1.6 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	9
1.7 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA 9	
1.8 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	10
1.9 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	10
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	10
2.1 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY	10
2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ	11
2.3 DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGIE VÝROBY	11
2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	11
2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	11
2.6 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	11
2.6.1 STAVEBNÍ OBJEKTY.....	12
2.7 TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	37
2.8 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	37
2.9 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY	37
2.10 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	38
3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	38
4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	38
4.1 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	38
4.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	38
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	38
6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	38
6.1 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA.....	38
6.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU, ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	39
6.3 VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	39
6.4 NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA	39
6.5 NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	40
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	40
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	41
8.1 NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	41
8.2 OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	42
8.3 MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	43
8.4 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSLUN NEBO DEPONIE ZEMIN	43
9. ZÁVĚR.....	43

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1 Charakteristika stavebního pozemku

Projektová dokumentace řeší přeložku silnice II/360, včetně přeložek a úprav souvisejících komunikací.

Silnice II/360 je vedena západně od města Jaroměřice nad Rokytnou v katastrálních územích Jaroměřice nad Rokytnou a Popovice nad Rokytnou. Začátek stavby obchvatu je v lokálním staničení 0,000, které odpovídá pasportnímu km 137,180 stávající silnice II/360. Konec úseku je v lokálním staničení 4,000, které odpovídá pasportnímu staničení 64,665 stávající silnice II/152. Trasa vede otevřeným terénem v nezastavěném území po zemědělsky obdělávaných pozemcích.

V km 0,391 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice III/36077. V km 1,318 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice II/360. Nově navržená silnice II/360 kříží v km 2,3 – 2,5 stávající polní cestu, náhon, řeku Rokytnou a stávající silnici III/36078. Nad tímto územím je silnice II/360 vedena mimoúrovňově pomocí nově navrženého mostního objektu. V km 2,980 křížuje obchvat stávající silnici III/15228, která vede z Jaroměřic nad Rokytnou do Bohušovic. Ve směru od Jaroměřic nad Rokytnou bude tato silnice uslepena a od Bohušovic se na obchvat napojí úrovní stykovou křižovatkou v km 2,952. V km 3,280 – 3,420 překonává silnice II/360 údolí řeky Rokytka nově navrženým mostním objektem. V km 3,677 se na obchvat napojuje úrovní stykovou křižovatkou stávající silnice II/152.

Územím prochází dvě stávající cyklotrasy. Cyklotrasa č. 26 Jihlava – Třebíč - Raabs je v prostoru stavby vedena po polní cestě, která křížuje silnici II/360 v km 2,330. Cyklotrasa č. 5125 Telč – Jaroměřice nad Rokytnou, která je v prostoru stavby vedena po stávající silnici III/36078 a nově navrženou silnici II/360 křížuje v km 2,470. Ponad obě tyto cyklotrasy je silnice II/360 vedena nově navrženým mostním objektem.

Územím přechází i naučná stezka Otokara Březiny, která je v prostoru stavby vedena po stávající silnici III/15228, která bude přeznačena a nově vedena z Jaroměřic nad Rokytnou přes zahrádkářskou oblast, podél řeky Rokytka a po stávající polní cestě se napojí na stávající silnici III/15228.

Stávající silnice II/360 bude po dohodě kraje Vysočina a města Jaroměřice nad Rokytnou převedena do silnice nižší třídy, případně do místních komunikací.

1.2 Výčet a závěry provedených průzkumů

PŘEDBĚŽNÝ GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM

Pro inženýrskogeologické hodnocení je a základě realizovaných a archivních průzkumných děl vyčleněno v zájmovém území základní litologicko-genetické typy zemin a hornin z nichž bylo pro účely vyhodnocení geotechnických poměrů vyčleněno 12 geotechnických typů zemin.

- GT0 – navážky
- GT1o - organické jemnozrnné zeminy (MLO, Or), tuhé
- GT1d - deluviální jemnozrnné zeminy (F4CS, sisaCl), tuhé
- GT1f_Q - fluviální jemnozrnné zeminy (F6 Cl, siCl), tuhé až měkké
- GT1e - eolické jemnozrnné zeminy (F6 Cl, siCl), pevné
- GT1f_N - neogénní fluviolimnické jemnozrnné zeminy (F4 CS, saCl), pevné
- GT2f_{Q1}- fluviální písčité zeminy údolních teras (S5 SC, clSa), středně ulehlé
- GT2f_{Q2}- fluviální písčité zeminy vyšší terasy (S5 SC, clSa), ulehlé
- GT3f_{Q3}- fluviální štěrkovité zeminy údolních teras (G3 G-F, saGr), středně ulehlé

- GT3f_{Q2} - fluviální štěrkovité zeminy vyšší terasy (G5 GC, cIGr), ulehle
- GT4a - zcela zvětralé ruly, eluvium (R6)
- GT4b - silně až mírně zvětralé ruly (R5 -R4)

Násyp km 0,000 – 0,443

Podloží - GT1d (v úvodu úseku GT1f_N) - GT4a - GT4b

Doporučená opatření - výskyt zemin nevhodných do podloží násypu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami (Edef,2 > 45 MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK zrnitosti 63 - 256 mm). Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 1,600 – 1,950

Podloží - GT4a - GT4b

Doporučená opatření - výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží násypu. Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami (Edef,2 > 45 MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 2,222 – 2,421

Podloží - GT4a - GT4b, od staničení cca km 2.300 GT 1f_Q - GT2f_{Q1}- GT3f_{Q1}

Doporučená opatření - v počátku úseku do cca km 2.300 výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží násypu. Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Od staničení cca km 2.300 výskyt zemin nevhodných do podloží násypu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami (Edef,2 > 45 MPa). Případný výskyt, měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 2,434 -3,012

Podloží - GT 1f_Q - GT2f_{Q1} - GT3f_{Q1}/ GT2f_{Q2} - GT 3f_{Q2}

Doporučená opatření - výskyt zemin nevhodných do podloží násypu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami (Edef,2 > 45 MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK zrnitosti 63 - 256 mm). Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 3,202 -3,292

Podloží - GT1e - GT2f_{Q2} - GT4a - GT4b. V závaru úseku GT1d.

Doporučená opatření - výskyt zemin nevhodných do podloží násypu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{def,2} > 45$ MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK zrnitosti 63 - 256 mm). Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92$ % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 3,416 – 3,425

Podloží - GT4a - GT4b

Doporučená opatření - výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží násypu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92$ % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{def,2} > 45$ MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 3,682 – 4,000

Podloží – GT1d - GT4a - GT4b

Doporučená opatření - výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží násypu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92$ % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{def,2} > 45$ MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Zářez km 1,950 – 2,222

Zeminy a horniny v zářezu – GT4a

Podloží zářezu - GT4a

Doporučená opatření - výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží zářezu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92$ % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{def,2} > 45$ MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Povrchy svahů zářezu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Zářez km 3,012 – 3,202

Zeminy a horniny v zářezu – GT0 - GT1e - GT4a - GT 4b Materiály GT0 představují zásyp bývalé těžebny. Převažují tuhé až měkké jemnozrnné materiály, místy organické zbytky (např. dřevní hmota). Skutečný rozsah bývalé těžebny nutno ověřit v další etapě GTP (doporučuje se geofyzikální průzkum).

Podloží zářezu - GT4a - GT4b. Od staničení cca km 3.150 GT1e - GT2f_{Q2} - GT4a.

Doporučená opatření - do staničení cca km 3.150 Výskyt zemin podmiňuje vhodných do podloží zářezu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92 \%$ a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 736133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm . Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{\text{def},2} > 45 \text{ MPa}$). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti $63 - 256 \text{ mm}$). Povrchy svahů násypu vystavený cherozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou). Od cca km 3.150 výskyt zemin nevhodných do podloží zářezu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm . Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{\text{def},2} > 45 \text{ MPa}$).

Zářez km 3,425 – 3,682

Zeminy a horniny v zářezu – GT4a, GT4b (zhoršená těžitelnost - třída II u mírně zvětralých partií ortorul GT4b)

Podloží zářezu - GT4a

Doporučená opatření - výskyt zemin podmiňuje vhodných do podloží zářezu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92 \%$ a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm . Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{\text{def},2} > 45 \text{ MPa}$). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti $63 - 256 \text{ mm}$). Povrchy svahů zářezu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

OSZNÁMENÍ ZÁMĚRU PODLE §6 V ROZSAHU PODLE PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA Č. 100/2001 Sb., O POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

Záměr, pro který je zpracováno předložené oznámení, spočívá v novostavbě komunikace II. třídy západně od města Jaroměřice nad Rokytou, který propojí stávající silnice II/360 ve směru od Třebíče a II/152 ve směru od Moravských Budějovic. Délka nové komunikace je přibližně 4 km a návrhová kategorie je S 9,5/70. Úpravou komunikace dojde odvedení tranzitní dopravy z centra města, a tedy podstatnému snížení všech negativních vlivů, které s sebou nese intenzivní doprava (hluk, emise znečišťujících látek, vibrace, nehodovost) v centru města. Nová komunikace je vedena vesměs po zemědělských pozemcích výhradně mimo zastavitelné území města. Součástí záměru je také zejména výstavba nových mostů (vč. náhrady jednoho existujícího mostu), propustků pod komunikací a dílčí úprava koryta toku Rokytá a náhonu na tomto toku. Záměr je předložen v jedné aktivní variantě.

Posouzení se zabývalo všemi relevantními vlivy záměru – v případě dopravních staveb jimi bývají zejména A) vlivy na obyvatelstvo vyvolané dopravní zátěží (hluk, emise, vibrace, nehodovost), B) narušení vztahů v krajině (konektivita ÚSES, migrace druhů živočichů, fragmentace zemědělských i lesních ploch, kontinuita vodních toků), C) dotčení přírodně cenných lokalit (zvláště chráněná území, území soustavy Natura 2000), D) ovlivnění krajinného rázu, E) zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa a F) ovlivnění vodního prostředí.

Plánovaný záměr prochází z velké části zemědělskou krajinou a zábor kvalitních zemědělských půd je také nejvýznamnějším identifikovaným negativním vlivem záměru. Tento vliv nelze zmírnit ani kompenzovat, vyplývá z umístění stavby, které je určeno schváleným územním plánem města. Nicméně v rámci záměru jsou navržena opatření, aby nedocházelo k nadměrné fragmentaci zemědělských ploch a ztížení jejich obhospodařování, ani aby nedocházelo ke zhoršení hydrologických a odtokových poměrů v území. Zábor lesních pozemků v důsledku realizace záměru je zanedbatelný. V oblasti nejsou vyhlášena žádná zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, přírodní parky a ani se zde nenacházejí památné stromy nebo jejich

skupiny. Nicméně v trase záměru jsou minimálně dvě místa, která jsou cennější z hlediska ochrany přírody, obě jsou vázána na území rozlivů povodní na tocích Rokytne a Rokytky. V těchto územích se mohou odehrávat migrace některých zvláště chráněných druhů živočichů (zejména vydry říční) a tato území se významně podílejí na zajištění ekologické stability krajiny (funkční součásti lokálního ÚSES). Realizace záměru v těchto místech vyžaduje zvýšenou pozornost a do těchto míst také směřovala většina opatření navržených ke zmírnění negativních vlivů záměru. Záměr si vyžádá kácení dřevin a křovin ve větším rozsahu, a to zejména při průchodu údolím Rokytky a křížení Rokytne. Ke kompenzaci tohoto vlivu byla navržena místa pro náhradní výsadbu, přitom náhradní výsadba by zde měla plnit i další funkce (podpora prvků lokálního ÚSES, podpora migrace, zmírnění vlivu záměru na krajinný ráz, eliminace střetů vozidel se zvláště chráněnými druhy ptáků). Záměr by neměl ovlivnit kvalitu povrchových vod, odvodnění komunikací není napojeno na vodní toky. Z posouzení záměru vyplynulo, že po jeho realizaci lze předpokládat výrazný pokles negativních vlivů z dopravy v centru města (emisí, hluku, vibrací i nehodovosti). Pro zmírnění a kompenzaci všech možných zjištěných vlivů záměru byla v závěru oznámení navržena opatření, a to zvláště pro fázi přípravy záměru, jeho výstavby a pro fázi provozu na komunikaci.

Při vyhodnocení záměru nebyly zjištěny nepřijatelné vlivy záměru na žádnou ze složek životního prostředí. Za účelem dalšího snížení negativních vlivů byla navržena opatření, která jsou doporučena k zapracování do územního rozhodnutí a stavebního povolení.

PEDOLOGICKÝ PRŮZKUM

Pedologická charakteristika byla provedena dle platného Taxonomického klasifikačního systému půd a dle metodiky bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ).

V místě provedení vpichových sond se nachází půdní typ hnědozem v subtypu modální a oglejená a půdní typ fluvizem v subtypu glejová. Tyto hnědozemě vznikají na spraších a sprašových hlínách, méně pak na polygenetických svahovinách v rovinatém případně mírně zvlněném reliéfu v nižším stupni pahorkatin. Hnědozemě vznikají většinou ve vlhčím podnebí než černozemě. Hnědozemě se vyznačují mírně vysvětleným eluviálním horizontem, který dále přechází bez zátek do homogenně hnědého luviského horizontu s polyedrickou strukturou. Některé hnědozemě mají hlinitou ornici, ale jílovitohlinité podorničí, které je pak příznivě uplatněno ve vodním režimu. Hnědozemě mají slabě kyselou až neutrální reakci, jsou sorpčně nasycené, dále mají příznivé složení humusu a střednětěžkou až těžkou zrnitost. Během suchého období může hnědozemě dávat větší výnosy než černozemě, které trpí nedostatkem vláhy. Půdní vegetací jsou doubravy a habrové doubravy a hlavním půdotvorným procesem je illimerizace.

Humusový horizont vykazuje v řešeném území poměrně dobrou mocnost. Barva svrchní ornici vrstvy je hnědá, místně dochází k vybělení. Mocnost skřívky je na základě provedených vpichových sond navržena v mocnosti 18 až 40 cm. Střední hodnota je 30 cm.

Níže uložený horizont není ke skřívce a následnému využití v rámci ZPF navržen, protože nemá požadované agrotechnické vlastnosti. Podorničí je v celé délce řešené trasy převážně silně prachový a písčítý, případně jílovitý a šterkovitý a vykazuje hnědou až hnědorezavou barvu, případně i šedou barvu. Senzoricky je podorničí převážně hutné, vodonepropustné. Ke skřívce je navržen poměrně dlouhý úsek. Horizont je nevýrazný, vykazuje velmi malý podíl organické složky, a na spodině je dosti prachovitý a písčítý, což jeho využití dále z části omezuje.

Provádění skřívky je prvním krokem přípravy stavby. Prvořadým úkolem je provést skřívku ornice odděleně od podorničí. Senzoricky je ornice od podorničí jasně rozlišitelná.

Pro následné využití ornice je vhodné uvažovat s oddělením větších kamenů, valounů a ostatního skeletu. Obsah těchto přirozených příměsí může být limitním faktorem pro návrh využití ornice.

Při provádění skřívky v zájmové lokalitě je nutné dbát na to, aby nebyla spolu se skrývaným humusovým horizontem, přibírána i níže uložená vrstva pod ním, která nemá požadované vlastnosti. Důležité je také zamezit přibírání materiálu z okolí místa skřívky, zejména z degradovaných zemin, a zemin s vysokým obsahem sekundárního znečištění. Při samotném skrývání a manipulaci se zeminou je nutné zamezit její kontaminaci ropnými látkami, resp. odpady.

V případě zde řešeného záměru se se zřizováním deponií nepočítá; skrytý substrát je možné po vyjmutí z přirozeného prostředí rozprostřít na zbývající části parcel, které nejsou záměrem dotčeny, resp. je odvézt na jiné místo, které je určeno ke zúrodnění.

Skrytý materiál vykazuje poměrně dostatečný obsah organické složky, proto je vhodný k využití na plochách primární produkce. Limitujícím faktorem může být obsah makroskeletu (vysoká kamenitost) ve střední části, kterou lze řešit prosítováním.

Podorničí je především prachového a písčitého charakteru, a není proto vhodné pro zúrodnovací využití. Lze jej v omezené míře (zejména po smísení s dovezeným kompostem) použít na závěrečné ohumusování v rámci stavby. Množství podorničí, které takto bude k dispozici je velmi omezené.

DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Dotčená oblast je tvořena především kulturní krajinou, ve které převažuje zemědělsky využívané pozemky.

V úseku 3,400 - 3,430 zasahuje obchvat do pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Jedná se o lesní zeleň podél staré úvozové cesty vedoucí do údolí řeky Rokytky (parcela č. 2779/3). Problematika zásahu stavby do lesních porostů bude řešena samostatně. Jedná se o hospodářsky využívaný pozemek s porostem nepůvodní borovice černé (*Pinus nigra*) a příměsí dalších dřevin.

Mimolesní zeleň tvoří doprovodnou zeleň cest, vodotečí a remízků. V údolí řeky Rokytky se nachází vzrostlé topoly černé s příměsí dalších lužních dřevin.

Stávající doprovodná zeleň komunikací představuje na mnoha místech zbytky liniové zeleně, v minulosti vysázené. Často jsou zastoupeny ovocné druhy (*Malus domestica* a *Pyrus communis*), ale také hybridní topoly (*Populus nigra* 'Italica'). Mnoho z nich je ve špatném zdravotním stavu, chybí pravidelná péče. Ovocné stromy, především švestky, trpěly klejotokem.

Na některých místech doprovodná zeleň zcela chybí nebo je nahrazena náletovými dřevinami.

Typickou zelení vodních toků jsou porosty vrb, olší a topolů s keřovými porosty.

Z botanického hlediska je území zastoupeno běžnými druhy rostlin kulturní krajiny. Nebyly nalezeny žádné chráněné nebo ohrožené taxony. V blízkosti komunikací a budov byly nalezeny ruderalní druhy, v otevřené krajině druhy luční, podél vodotečí taxony vázané na vodní stanoviště.

Celkem bude nutné z důvodu stavby odstranit 110 ks stromů (některé stromy jsou vícekmenné) a cca 1 608 m² keřů a mladých porostů dřevin.

HLUKOVÁ STUDIE

Intenzita dopravy v celém zájmovém území byla stanovena na základě zpracovaného dopravního modelu a prognózy intenzit automobilové dopravy pro předmětnou stavbu (Ing. Petr Macejka Ph.D., 01/2018, viz příloha č. 2 hlukové studie).

Správnost výpočtového modelu byla ověřena (optimalizována) na základě výsledků měření hluku provedeného pro potřeby akustické studie (viz příloha č. 1 hlukové studie - Protokol č. 65913/2017 Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, 09/2017).

Z výpočtů provedených akustické studii je zřejmé, že po zprovoznění stavby "II/360 Jaroměřice nad Rokytinou – obchvat" lze zajistit splnění hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb, s příslušnou korekcí, jak pro denní, tak i pro noční dobu ve všech referenčních bodech výpočtu. Podél zástavby v bezprostřední blízkosti stávajícího průtahu městem dále dochází po zprovoznění západního obchvatu k významnému poklesu hluku z provozu po pozemních komunikacích.

Zpracovatel akustické studie doporučuje do podmínek stavebního povolení zahrnout požadavek na provedení měření hluku z dopravy před a po realizaci předmětné stavby, na jehož základě budou ověřeny závěry akustické studie.

Měření hluku z dopravy se doporučuje provést ve vybraných referenčních bodech po konzultaci s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Měření hluku z dopravy bude provedeno v denní i noční době se zajištěním sčítání osobní a nákladní dopravy.

ROZPTYLOVÁ STUDIE

Rozptylová studie prokazuje, že předkládaný záměr „II/360 Jaroměřice nad Rokytinou – obchvat“ nezpůsobí nadměrné znečištění ovzduší látkami NO₂, benzenem, benzo(a)pyrenem, PM₁₀ ani PM_{2,5}.

Po realizaci obchvatu dochází k přesunu imisních příspěvků tranzitní dopravy do extravilánu města resp. k celkovému poklesu imisního zatížení v hustě obydleném území Jaroměřic nad Rokytinou. Vliv nové komunikace se pak projevuje při západním okraji města a zástavbě Popovic, kde dochází k mírnému navýšení imisních příspěvků z dopravy.

Imisní příspěvky záměru jednotlivých znečišťujících látek se na celém hodnoceném území pohybují podstatně pod imisními limity. Ani při zohlednění stávajícího imisního pozadí nebude docházet k překračování platných imisních limitů, které budou nadále splněny.

Realizace předmetné stavby je plně v souladu s programem zlepšování kvality ovzduší.

1.3 Stávající ochranná a bezpečnostní pásma, chráněná území, kulturní památky

Stavbou budou dotčena ochranná pásma nadzemních a podzemních vedení inženýrských sítí a ochranná pásma objektů silnic. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

Ochranná pásma inženýrských sítí

VTL plynovod	4 m na obě strany od plynovodu
Telekomunikační sdělovací kabely	1 m od krajního kabelu
Elektro nadzemní vedení – 1 kV do 35 kV	7 m od krajního vodiče
Elektro nadzemní vedení – 35 kV do 110 kV	12 m od krajního vodiče

Ochranné pásmo plynovodů je určeno zákonem 458/2000 Sb.

Ochranné pásmo vedení do 22 kV je určeno zákonem ČSN EN 50110 – 1.

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje existující sítě, v případě realizace stavby v ochranných pásmech inženýrských sítí budou dodrženy podmínky jednotlivých správců sítí.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny.

Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz příloha E - dokladová část).

Dotčení ochranného pásma komunikací

Ochranné pásmo sil. II. a III. třídy je 15 m od osy vozovky, nebo osy přilehlého jízdního pásu sil. II. třídy, III. třídy nebo místní komunikace II. třídy. Ostatní místní komunikace nemají stanovené ochranné pásmo.

Dotčení ochranného pásma drah

Stavba nezasahuje do ochranného pásma drah.

Chráněná území

V prostoru stavby se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny v aktuálním platném znění.

Národní kulturní památky

Trasa silnice II/360 přechází v km 3,400 – 3,850 ochranným pásmem městské památkové zóny.

Archeologická naleziště

V území, ve kterém se stavba uskuteční, může dojít k archeologickým nálezům. Je nutné písemně ohlásit termín zahájení zemních prací s předstihem 30 dnů Archeologickému ústavu AV ČR, Brno a uzavřít před zahájením vlastních prací smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s institucí oprávněnou k provádění archeologických výzkumů, umožnit provedení archeologického výzkumu.

1.4 Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

V km 2,320 – 2,470 je záplavové území Q100 řeky Rokytne. V tomto místě je silnice II/360 převedena mostním objektem (SO 201) ve výšce cca 6,5 m nad stávajícím terénem.

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

1.5 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba přeložky silnice II/360 přechází nezastavěným územím po zemědělsky využívaných pozemcích.

Vody z vozovky a okolního terénu budou svedeny do nově navržených příkop podél silnice II/360 a následně budou odvedeny pomocí soustavy propustků do stávajících vodotečí případně odvodňovacích zařízení, čím nedojde k vypouštění vod do okolních zemědělských pozemků.

1.6 Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stávající zůstatkové úseky silnic budou odstraněny a zrekultivovány, tak aby byly plynule napojeny a navázány do struktury okolního terénu. Tyto úpravy řeší stavební objekt rekultivací SO051.

Zeleň dotčená výstavbou, která bude skácena, je včetně základních údajů uvedena v příloze F.03 - Dendrologický průzkum.

1.7 Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa

Vynětí ze ZPF – stavbou budou trvale zabrány pozemky ZPF v rozsahu:

k. ú. Jaroměřice nad Rokytnou: 96 638 m²

k. ú. Popovice nad Rokytnou: 12 808 m²

Tyto pozemky budou vyňaty ze ZPF.

ZPF – dočasně na dobu nad 1 rok bude zabráno:

k. ú. Jaroměřice nad Rokytnou: 25 084 m²

k. ú. Popovice nad Rokytnou: 1 127 m²

ZPF – dočasně na dobu do 1 roku bude zabráno:

k. ú. Jaroměřice nad Rokytnou: 15 879 m²

k. ú. Popovice nad Rokytnou: 632 m²

PUPFL – stavbou budou trvale zabrány pozemky PUPFL v rozsahu:

k. ú. Jaroměřice nad Rokytnou: 990 m²

Tyto pozemky budou vyňaty z PUPFL.

1.8 Územně technické podmínky

Přístupy na staveniště budou po stávající sil. II/360, II/152, III/36077, III/36078, III/15228 a po místních a polních cestách.

Nakládání s odpady je podrobně popsáno v Konceptu odpadového hospodářství, která je přílohou průvodní zprávy (A – Průvodní zpráva).

1.9 Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

V zájmovém území dojde k rekonstrukci dvou železničních přejezdů:

Název: Rekonstrukce PZZ v km 145,783 (P3641) a 147,355 (P3642) trati Retz – Okříšky

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, s. o. (SŽDC, s. o.), stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Předpokládaný termín výstavby: druhá polovina roku 2018 (pozn.: údajně v letních měsících rozmezí červen – srpen 2018)

Předpokládaná doba trvání: 15 dní

Silniční uzavírka obou přejezdů: 7 dní

Výluka traťové koleje: 15 dní (7 dní v úseku Mor. Budějovice – Jaroměřice + 8 dní v úseku Mor. Budějovice – Jaroměřice – Kojetice n. M.)

Předmět stavby: Rekonstrukce dvou výše zmíněných přejezdů (drobné úpravy kolejového spodku i svršku) a jejich zabezpečení novou technologií PZS dle rozhodnutí Drážního úřadu. Jako ovládací prvky zde budou použity počítače náprav. Kabelizace k jednotlivým venkovním součástem pro zajištění správné funkčnosti bude tažena z dvou nově postavených reléových domků (každý přejezd bude mít vlastní). Obecně je zde tedy hlavním účelem modernizace PZZ s cílem zvýšení bezpečnosti jak železničního, tak silničního provozu.

Je potřeba tyto dvě stavby zkoordinovat, aby nedošlo k uzavěře silnic ve stejném časovém období.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Účel užívání stavby

Stavba se nachází na území kraje Vysočina v okrese Třebíč. Řešená oblast v rámci tohoto projektu leží na katastrálním území Jaroměřice nad Rokytnou a Popovice nad Rokytnou.

Zájmové území přeložky silnice II/360 začíná napojením na stávající silnici II/360 v pasportním staničení 137,180, pokračuje ve volné trase přes zemědělsky využívané pozemky a na konci se napojuje na stávající silnici II/152 v pasportním km 64,665. Důvodem pro realizaci uvedené stavby je odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán obce Jaroměřice nad Rokytnou tak, aby byly maximálně omezeny negativní vlivy dopravy na sil. II/360 a zvýšení bezpečnosti a jízdního komfortu na dané komunikaci. Zároveň původní trasa překládané komunikace, procházející obcí, zůstane zachována pro zabezpečení obsluhy přilehlých nemovitostí.

V km 0,391 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice III/36077. V km 1,318 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice II/360. Nově navržená silnice II/360 kříží v km 2,3 – 2,5 stávající polní cestu, náhon, řeku Rokytnou a stávající silnici III/36078. Nad tímto územím je silnice II/360 vedena mimoúrovňově pomocí nově navrženého mostního objektu. V km 2,980 křížuje obchvat stávající silnici III/15228, která vede z Jaroměřic nad Rokytnou do Bohušovic. Ve směru od Jaroměřic nad Rokytnou bude tato silnice uslepena a od Bohušovic se na obchvat napojuje úrovní stykovou křižovatkou v km 2,952. V km 3,280 – 3,420 překonává silnice II/360 údolí řeky Rokytky nově navrženým mostním objektem. V km 3,677 se na obchvat napojuje úrovní stykovou křižovatkou stávající silnice II/152.

2.2 Celkové urbanistické řešení

Stavba se nachází na dvou katastrálních územích, a to Jaroměřice nad Rokytinou a Popovice nad Rokytinou.

Stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací města Jaroměřice nad Rokytinou.

2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Požadavky investora byly upřesněny na jednáních a byly zapracovány do projektové dokumentace. Zadání obsahovalo návrh přeložky silnice II/360 a návrh souvisejících přeložek stávajících komunikací a inženýrských sítí.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Přeložka silnice II/360 je navržena v extravilánu. V řešeném úseku se nenachází žádné související pěší komunikace, proto nejsou navržena žádná opatření, která podléhají požadavkům vyhlášky 398/2009 Sb. v aktuálním platném znění „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Navržená komunikace splňuje svými parametry požadavky odpovídající předpokládanému účelu použití.

Vybudováním přeložky silnice II/360 dojde k odstranění dopravních závad, nehodových míst a zvýšení plynulosti provozu, odvedením dopravy z centra města na obchvat.

Směrové a výškové řešení přeložky silnice II/360 vyhovuje pro směrodatnou rychlost $v_n = 80$ km/h.

Provoz na silnici je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony.

2.6 Základní technický popis stavby

V rámci stavby bude provedena přeložka silnice II/360 včetně odvodnění a napojení okolních souvisejících komunikací.

Součástí stavby jsou čtyři úrovně stykové křižovatky silnic. Nově navržená silnice II/360 x napojení III/36077, nově navržená silnice II/360 x napojení stávající silnice II/360, nově navržená silnice II/360 x napojení III/15228 a nově navržená silnice II/360 x napojení II/152. Ve všech křižovatkách jsou na silnici II/360 navrženy levé odbočovací pruhy. V křižovatce II/360 x II/152 je na silnici II/360 navržen i pravý odbočovací pruh.

Jsou navrženy dva mostní objekty na silnici II/360 a to v km 2,400 - SO 201 Most na přeložce sil. II/360 přes náhon, řeku Rokytinou a sil. III/36078 a 3,354 – SO 203 Most na přeložce sil. II/360 přes řeku Rokytinu.

Dotčené inženýrské sítě budou v nezbytném rozsahu chráněny, případně přeloženy.

Délka úseku je 4,000 km.

2.6.1 STAVEBNÍ OBJEKTY

Seznam stavebních objektů:

OBJEKTOVÁ SKLADBA:	VLASTNÍK	SPRÁVCE
SO 001 Příprava území		
SO 051 Rekultivace komunikací II. a III.tříd	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 101 Přeložka silnice II/360	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 102 Napojení sil. III/36077 v km 0,391	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 103 Napojení stávající sil. II/360 v km 1,318	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 105 Napojení sil. III/15228 v km 2,952	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 106 Napojení II/152 v km 3,677	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 107 Napojení MK	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 111 Přeložka polní cesty v km 2,960-3,070	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 113 Hospodářské sjezdy	vlastníci pozemků Město Jaroměřice n.R.	vlastníci pozemků Město Jaroměřice n.R.
SO 171 Dopravní opatření	zhotovitel stavby	
SO 172 Dopravní značení trvalé	Kraj Vysočina Město Jaroměřice n.R.	Kraj Vysočina Město Jaroměřice n.R.
SO 201 Most na přeložce sil. II/360 přes náhon, řeku Rokytou a sil. III/36078	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 203 Most na přeložce sil. II/360 přes řeku Rokytou	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 252 Opěrná zeď v km 3,030 vlevo	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 302 Dešťová kanalizace v km 2,980 - 3,040	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 303 Úpravy meliorací	vlastníci pozemků	vlastníci pozemků
SO 401 Úprava stávajícího nadzemního vedení VN v km 1,570	EON	EON
SO 402 Přeložka vedení VN v km 3,210	EON	EON
SO 403 Přeložka NN v km 3,025	EON	EON
SO 404 Demontáž VO podél sil. III/36078	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 461 Přeložka kabelu CETIN podél SO 107	CETIN	CETIN
SO 462 Přeložka kabelu CETIN v km 3,010	CETIN	CETIN
SO 463 Ochrana kabelů CETIN v km 3,890	CETIN	CETIN
SO 465 Přeložka kabelu ITSELF v km 3,870 - KÚ	ITSELF	ITSELF
SO 501 Přeložka VTL plynovodu v km 1,280	GAS NET	GAS NET
SO 502 Přeložka VTL plynovodu v km 1,610	GAS NET	GAS NET
SO 503 Přeložka VTL plynovodu v km 2,930 a pod SO 105	GAS NET	GAS NET
SO 504 Přeložka VTL plynovodu v km 3,015 a pod SO 111	GAS NET	GAS NET
SO 505 Ochrana kabelu KAO v km 2,320	GAS NET	GAS NET
SO 702 Přeložka Božích muk v km 3,865 vpravo	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 801 Vegetační úpravy - Kraj Vysočina	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 802 Vegetační úpravy - Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.

Popis stavebních objektů

SO 001 Příprava území

V rámci přípravy území pro stavbu je nezbytné uvolnění staveniště. To představuje kácení vzrostlé zeleně a křovin, sejmutí ornice z ploch ZPF, odstranění stávajících konstrukcí vozovek a odstranění stávajících propustků.

V rámci zemních prací bude v plochách nových záborů ZPF v první řadě sejmuta nej kvalitnější vrchní vrstva půdy (ornice), případně i hlubší úrodné zeminy, tyto zeminy budou deponovány zvlášť a využity přednostně pro rekultivaci v rámci záměru a přebytek bude rozprostřen na okolní zemědělské pozemky po dohodě s vlastníky. Veškeré dočasně zabrané plochy budou po ukončení výstavby záměru uvedeny do původního stavu a navráceny k původnímu využití.

Navrhované úpravy vyžadují kácení vzrostlých stromů a mýcení křovin, které jsou v kolizi se stavbou. Potřeba kácení vzrostlých stromů byla dána obvodem staveniště. Zeleň určená ke kácení je patrná z přílohy F03 - Dendrologický průzkum, kde jsou rovněž vyznačeny kácené stromy a keře. Tabulky kácených stromů jsou rovněž uvedeny v příloze F03.

V prostoru stavby se nachází stávající nivelační body a body základního polohového bodového pole. Nivelační body v kolizi se stavbou jsou Obe-2.2, Obe-3.1, Obe-4, Obe-4.2 a Oef-9.2. V kolizi se stavbou jsou i body podrobného bodového pole a to 517, 532, 547 a 566. Tyto body bude potřeba nově zřídit případně zrušit.

SO 051 Rekultivace komunikací II. a III. tříd

Stavební objekt řeší rekultivaci úseků stávající silnice, které se v důsledku výstavby nových přeložek staly nefunkčními. V rámci objektu SO 051 proběhne odfrézování živičných vrstev komunikace. Odfrézovaný materiál bude odvezen na dočasnou skládku a následně bude použit jako recyklovaný materiál pro stavbu. Rekultivace proběhnou na stávajících silničních pozemcích a budou napojeny na okolní terén.

Podkladové vrstvy vozovek budou odtěženy a odvezeny na skládku, příp. pokud bude tento materiál vyhovovat kritériím pro materiál do násypového tělesa, může být uložen do násypu. Plochy určené k rekultivaci budou následně upraveny tak, aby po rozprostření ornice ve vrstvě 30 cm niveleta přirozeně navazovala na okolní terén.

Přebytek, příp. nedostatek násypového materiálu bude řešen v součinnosti s ostatními rekultivovanými objekty a s bilancí zemín na hlavní trase komunikace. Po rozprostření dovezené ornice proběhne hloubkové meliorační kypření a urovnání terénu. Takto připravené plochy budou přičleněny k sousedním zemědělským pozemkům a následně zde proběhne tříletá biologická rekultivace. Cílem rekultivace je vytvořit z neplodných ploch, které dříve sloužily k technickým účelům, biologicky aktivní, ze zemědělského hlediska hodnotné pozemky.

SO 101 Silnice II/360

Stavební objekt řeší návrh přeložky silnice II/360 v kategorii S 9,5/70.

Začátek přeložky silnice II/360 je v lokálním staničení 0,000 které odpovídá pasportnímu km 137,180 stávající silnice II/360. Konec úseku je v lokálním staničení 4,000, které odpovídá pasportnímu staničení 64,665 stávající silnice II/152. Délka úpravy je 4000 m. Na začátku a konci stavby je navržen přechodový úsek silnice v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání stávajících silnic.

Směrové řešení

Minimální poloměr směrového oblouku je $R = 330$ m a maximální poloměr směrového oblouku je $R = 600$ m. Minimální délka přechodnice je $L = 100$ m a maximální délka přechodnice je $L = 130$ m.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na směrodatnou rychlost 80 km/h.

Součástí stavby jsou i čtyři úrovně stykové křižovatky:

- V km 0,391 – II/360 x III/36077

Parametry pro levé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka čekacího úseku $L_c = 20$ m

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 72$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Délka rozšiřovacího klínu $L_r = 90$ m

- V km 1,318 - II/360 x stávající silnice II/360

Parametry pro levé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka čekacího úseku $L_c = 20$ m

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 49$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Délka rozšiřovacího klínu $L_r = 90$ m

- V km 2,980 – II/360 x III/15228

Parametry pro levé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka čekacího úseku $L_c = 20$ m

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 61$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Délka rozšiřovacího klínu $L_r = 90$ m

- V km 3,677 – II/360 x II/152

Parametry pro levé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka čekacího úseku $L_c = 20$ m

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 53$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Délka rozšiřovacího klínu $L_r = 90$ m

Parametry pro pravé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 62$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 9,5/70 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
zpevněná krajnice	2 x 0,50 m
vodící proužek	2 x 0,25 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 3,50 m</u>
celková volná šířka komunikace	9,5 m

Šířka levých odbočovacích pruhů a pravého odbočovacího pruhu je v stykových křižovatkách navržena 3,25 m.

Výškové řešení

Výškové vedení je tvořeno kombinací přímých společně s pěti vrcholovými a pěti údolnicovými oblouky.

Minimální poloměr vypuklého výškového oblouku $R = 3\,500$ m, maximální poloměr vypuklého výškového oblouku je $8\,500$ m. Minimální poloměr vydatého výškového oblouku je $2\,500$ m, maximální poloměr vydatého výškového oblouku je $R = 25\,000$ m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na směrodatnou rychlost 70 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrových obloucích se překlápí do dostředného příčného sklonu. Maximální dostředný příčný sklon je 5 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení III, úroveň porušení vozovky D1, TNV=1500TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací	0.35 kg/m ² * PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asfaltový postřik spojovací	0.35 kg/m ² * PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	90 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	200 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	540 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa. V km 3,040 – 3,160 se provede výměna podloží v aktivní zóně 1,0 m.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláně jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Soustavou propustků a horských vpustí jsou vody odvedeny do vodotečí, případně odvodňovacích zařízení. V úseku od km 0,065 do km 0,650 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 0,146 a následně do stávajícího odvodňovacího potrubí. V úseku od km 0,650 do km 1,540 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 1,224 a následně do stávajícího odvodňovacího potrubí. V úseku od km 1,540 do km 2,270 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 2,325 a následně do vodního toku Rokytá. V úseku od km 2,570 do km 3,180 jsou vody svedeny do horských vpustí v km 2,980, 3,013 a 3,040, které jsou zaústěny do nově navržené kanalizace (SO 302) vyústěné do toku Rokytá. V úseku od km 3,180 do km 3,240 jsou vody svedeny otevřenými příkopy do terénu, odkud volně potečou do toku Rokytá. V úseku od km 3,420 do km 3,670 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 3,405 a následně do vodního toku Rokytka. V úseku od km 3,670 do km 3,882 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 3,770 a následně do terénního příkopu, který je zástěn do toku Rokytka. Výpočet množství vod a kapacit je uveden v samostatné příloze C.5 – Vodohospodářské řešení stavby a v příloze A – Průvodní zpráva.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5 až 1:1,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen. Při sklonu příkopy menším 0,5 % a větším 3 % jsou příkopy zpevněny betonovými tvárnicemi.

Objekty

V prostoru stavby se nacházejí stávající podzemní i nadzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

PROPUSTEK V KM 0,146 – propustek převádí vodu z pravostranného příkopu do horské vpusti. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 28 m se sklonem 1,8 %.

PROPUSTEK V KM 1,224 – propustek převádí vodu z pravostranného příkopu do horské vpusti. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 25 m se sklonem 0,5 %.

PROPUSTEK V KM 2,260 – propustek převádí vodu z pravostranného příkopu do levostranného příkopu. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 24 m se sklonem 0,5 %.

PROPUSTEK V KM 2,910 – propustek převádí vodu z pravostranného příkopu do levostranného příkopu. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 22 m se sklonem 1,2 %.

PROPUSTEK V KM 3,770 – propustek převádí vodu z levostranného příkopu do horské vpusti. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 40 m se sklonem 5 %.

PROPUSTEK POD SJEZDEM V KM 0,811 VLEVO – propustek převádí vodu v příkopu silnice II/360 pod sjezdem. Je navržena PE trouba DN 600 délky 13 m se sklonem 3 %.

PROPUSTEK POD SJEZDEM V KM 1,545 VPRAVO – propustek převádí vodu v příkopu silnice II/360 pod sjezdem. Je navržena PE trouba DN 600 délky 15 m se sklonem 0,5 %.

PROPUSTKY POD SJEZDY V KM 2,010 VPRAVO I VLEVO – propustky převádí vodu v příkopech silnice II/360 pod sjezdy. Jsou navrženy PE trouby DN 600 délky 16 a 17 m se sklonem 1,5 %.

HORSKÉ VPUSTI – složí na odvedení vody z příkop do toků a odvodňovacích zařízení. Jsou navržena z betonu C 30/37-XF4 uložené na podkladním betonu C 25/30-XF2 a obsypané vhodným zemním materiálem hutněným po vrstvách tl. max. 150 mm na 95 % PS. Je navrženo jedenáct horských vpustí, a to v km 0,146 vlevo, 1,224 vlevo, 2,325 vlevo, 2,980 vlevo i vpravo, 3,012 vpravo, 3,040 vlevo, 2,360 vlevo, 3,405 vpravo, 3,440 vlevo a 3,770 vpravo.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navržena jednostranná ocelová svodidla s úrovní zadržení N2 a H1 a směrové sloupky Z11 a,b a Z11 c,d. Silniční svodidlo po levé straně v km 2,900 - 3,020 bude navrženo větší výšky se dvěma pásnicemi pro zamezení případnému průchodu lidí. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 102 Napojení sil. III/36077 v km 0,391

Stavební objekt řeší napojení stávající silnice III/36077 na nově navržený obchvat v kategorii S 6,5/50.

Začátek napojení silnice III/36077 je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený obchvat v km 0,391. Konec úseku je v lokálním staničení 0,153 v napojení na stávající silnici III/36077 v pasportním km 0,056. Délka napojení je 150 m. Na konci úseku je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání silnice III/36077.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na přeložené silnice II/360 přímou délky 24,64 m a pokračuje směrovým obloukem R = 120 m s přechodnicemi L = 40 a 29 m.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 6,5/50 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 2,75 m</u>
celková volná šířka komunikace	6,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 0,5 % a maximální 4 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen R = 1000 m a vydutý výškový oblouku je navržen R = 2300 m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 4 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení V, úroveň porušení vozovky D1, TNV=100TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro ohrdnné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	70 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkdrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Štěrkdrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	410 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláně jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Od konce úseku jsou vody svedeny do km 0,030, kde jsou propustkem převedeny z levostranné příkopy do pravostranné a následně je příkop napojen na příkop nově navrženého obchvatu.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5 až 1:2. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

Za napojení SO 102 na stávající silnici III/36077 se nachází stávající VTL plynovod. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jeho ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

SJEZDY S PROPUSTKY – V km 0,146 je navržen sjezd na stávající polní cestu s propustkem PE DN 600, délky 12 m a sklonem 0,5 %.

PROPUSTEK V KM 0,030 – propustek převádí vodu z levostranného příkopu do pravostranného příkopu. Je navržena PE trouba DN 800 délky 16 m se sklonem 2,1 %.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b a Z11 c,d. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 103 Napojení stávající sil. II/360 v km 1,318

Stavební objekt řeší napojení stávající silnice II/360 na nově navržený obchvat v kategorii S 7,5/50.

Začátek napojení stávající silnice II/360 je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený obchvat v km 1,318. Konec úseku je v lokálním staničení 0,149 v napojení na stávající silnici II/360 v pasportním km 138,661. Délka napojení je 149 m. Na konci úseku je navržen

přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání stávající silnice II/360.

Stávající silnice II/360 bude po domluvě kraje Vysočina a města Jaroměřice nad Rokytinou převedena do silnic nižší třídy, případně do místních komunikací.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na přeložené silnici II/360 přímou délky 65,30 m a pokračuje směrovým obloukem $R = 80$ m s přechodnicí $L = 40$ m. Na stávající silnici II/360 se napojuje přímou délky 3,17 m.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 7,5/50 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
vodící proužek	2 x 0,25 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 3,00 m</u>
celková volná šířka komunikace	7,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 0,3 % a maximální 6,2 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen $R = 800$ m a vydutý výškový oblouk je navržen $R = 700$ m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 4 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení III, úroveň porušení vozovky D1, $TNV=1500TNV/24hod$ – DLE TP 170

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	90 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	200 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	540 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na $E_{def} = 45$ MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláň jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Pravostranný příkop je napojen na stávající příkop stávající silnice II/360. Levostranná příkop je napojen na příkopy místní komunikace (SO 107).

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

V prostoru SO 103 se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

V km 0,105 se na SO 103 napojuje nově navržené napojení místní komunikace (SO 107).

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 105 Napojení sil. III/15228 v km 2,952

Stavební objekt řeší napojení stávající silnice III/15228 na nově navržený obchvat v kategorii S 6,5/50.

Začátek napojení silnice III/15228 je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený obchvat v km 2,952. Konec úseku je v lokálním staničení 0,129 v napojení na stávající silnici III/15228 v pasportním km 0,583. Délka napojení je 129 m. Na konci úseku je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání silnice III/15228.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na přeložené silnici II/360 přímou délkou 32,93 m a pokračuje směrovým obloukem $R = 190$ a přímou délkou 26,27 m se napojuje na stávající silnici.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 6,5/50 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 2,75 m</u>
celková volná šířka komunikace	6,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 4 % a maximální 6,9 %. Vydutý výškový oblouku je navržen $R = 1200$ m a vypuklý $R = 5000$ m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 4 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení V, úroveň porušení vozovky D1, TNV=100TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	70 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	410 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláň jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Od konce úseku jsou vody svedeny do příkop nově navrženého obchvatu.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony 1:2. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

SJEZDY S PROPUSTKY – V km 0,038 je navržen sjezd s propustkem PE DN 600, délky 10 m a sklonem 0,5 %.

PROPUSTEK POD SO 111 v km 0,009 – propustek převádí vodu v levostranném příkopu pod nově navrženým objektem SO 111. Je navržena PE trouba DN 600 délky 10 m se sklonem 1,7 %.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b a Z11 c,d. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 106 Napojení II/152 v km 3,677

Stavební objekt řeší napojení stávající silnice II/152 na nově navržený obchvat v kategorii S 7,5/50.

Začátek napojení stávající silnice II/152 je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený obchvat v km 3,677. Konec úseku je v lokálním staničení 0,215 v napojení na stávající silnici II/152 v pasportním km 65,150. Délka napojení je 215 m. Na konci úseku je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání stávající silnice II/152.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na přeložené silnici II/360 přímou délky 55,70 m a pokračuje směrovým obloukem R = 150 m a přímou délky 13,47 m se napojuje na stávající silnici II/152.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 7,5/50 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
vodící proužek	2 x 0,25 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 3,00 m</u>
celková volná šířka komunikace	7,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 4,53 % a maximální 7 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen R = 800 m v napojení na SO 101 a vydatý výškový oblouk je navržen R = 2000 m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 5 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení III, úroveň porušení vozovky D1, TNV=1500TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	90 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	200 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	540 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na E_{def} = 45 MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláně jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Vody v příkopech jsou od začátku úseku svedeny na konec úseku a jsou napojeny na stávající příkop stávající silnice II/152.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

V prostoru SO 106 se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

SJEZDY S PROPUSTKY – V km 0,213 je navrženy sjezdy s propustky PE DN 600, délky 10 m a sklonem 2,2 a 4,2 %.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b a Z 11 c,d.. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 107 Napojení MK

Stavební objekt řeší návrh napojení místní komunikace v kategorii MO2k 6,5/6,5/30 na nově navržené napojení stávající silnice II/360 (SO 103).

Začátek napojení místní komunikace je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený SO 103 v km 0,105. Konec úseku je v lokálním staničení 0,158 v napojení na stávající místní komunikaci. Délka napojení je 158 m. Na konci úseku je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání místní komunikace.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na SO 103 přímou délky 5,01 m, pokračuje směrovým obloukem $R = 30$ m, přímou délky 3,58 m, směrový oblouk $R = 105$ m a přímou délky 29,60 m se napojuje na stávající komunikaci.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 7361101 na návrhovou rychlost 30 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii MO2k 6,5/6,5/30 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 2,75 m</u>
celková volná šířka komunikace	6,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 1,47 % a maximální 4 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen $R = 350$ m a vydatý výškový oblouk je navržen $R = 1000$ m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736110 na návrhovou rychlost 30 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 2,5 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení V, úroveň porušení vozovky D1, $TNV=100TNV/24hod$ – DLE TP 170

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	70 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠDA 0/32 G_E</u>	<u>ČSN 736126-1, ČSN EN 13285</u>	<u>150 mm</u>
Celkem		min.	410 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na $E_{def} = 45$ MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláně jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Vody jsou svedeny do propustku v km 0,090 a následně do nově navržené horské vpusti, která je vyústěna do stávajícího odvodňovacího zařízení.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony 1:2,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

V prostoru SO 107 se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

PROPUSTEK V KM 0,090 – propustek převádí vodu z levostranného příkopu do horské vpusti. Je navržena PE trouba DN 800 délky 20 m se sklonem 3 %.

HORSKÁ VPUST V KM 0,090 VPRAVO– složí na odvedení vody z příkopů do odvodňovacího zařízení. Je navržena z betonu C 30/37-XF4 uložena na podkladním betonu C 25/30-XF2 a obsypána vhodným zemním materiálem hutněným po vrstvách tl. max. 150 mm na 95 % PS.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 111 Přeložka polní cesty v km 2,960-3,070

Stavební objekt řeší návrh přeložky polní cesty v kategorii P 4/20. Přeložka polní cesty je napojena na nově navržené napojení silnice III/15228 (SO105) v km 0,032.

Začátek přeložky polní cesty je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržené napojení silnice III/15228 (SO105) v km 0,032. Konec úseku je v lokálním staničení 0,128 v napojení na stávající polní cestu. Délka úpravy 128 m. Na konci přeložky je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání polní cesty.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na SO 105 přímou délky 6,79 m, pokračuje směrovým obloukem $R = 150$ m, přímou délky 59,31 m, směrový oblouk $R = 30$ m a přímou délky 2,160 m se napojuje na stávající polní cestu.

Šířkové řešení

Polní cesta je navržena v jednopruhové kategorii P 4/20 se zpevněním 3,5 m:

nezpevněná krajnice	0,25 m
jízdní pás	3,50 m
<u>nezpevněná krajnice</u>	<u>0,25 m</u>
celková volná šířka	4,00 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 0,5 % a maximální 6,33 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen $R = 700$ m a vydutý výškový oblouk je navržen $R = 500$ m.

Příčný sklon

Je navržen dostředný příčný sklon 3 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení VI, úroveň porušení vozovky D2, Katalogový list PN 6-3

Nátěr dvouvrstvový asfaltový	N DV-A fr.kameniva (8/11-4/8) mn. kameniva (6-13 kg/m ² a 4-10 kg/m ²) pojivo 1,0-1,6/0,7-1,4 kg/m ² ČSN EN 12271, ČSN 73 6129		
R-materiál	R-mat	TP 208	100 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	250 mm
Celkem		min.	360 mm

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef=45MPa.

Odvodnění

Odvodnění polní cesty je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláň jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Vody jsou svedeny do příkop SO 105 a následně do horské vpusti v km 2,980 SO 101.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2 až 1:2,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

V prostoru SO 111 se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

SJEZDY S PROPUSTKY – V km 0,050 je navržen sjezd s propustkem PE DN 600, délky 10 m a sklonem 0,6 %.

SO 113 Hospodářské sjezdy

Stavební objekt řeší plynulé napojení okolních pozemků v místech stávajících sjezdů.

Sjezdy jsou navrženy v stávajících šířkách délka sjezdů je navržena s ohledem na stávající výškové poměry a nově navržené komunikace, na které jsou sjezdy napojeny.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení VI, úroveň porušení vozovky D2, Katalogový list PN 6-3

Nátěr dvouvrstvový asfaltový	N DV-A fr.kameniva (8/11-4/8) mn. kameniva (6-13 kg/m ² a 4-10 kg/m ²) pojivo 1,0-1,6/0,7-1,4 kg/m ² ČSN EN 12271, ČSN 73 6129		
R-materiál	R-mat	TP 208	100 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	250 mm
Celkem		min.	360 mm

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef=45MPa.

SO 171 Dopravní opatření

Provizorní dopravní značení bude navrženo v souladu s postupem organizace výstavby a bude vykresleno v dalším stupni projektové dokumentace.

Je navržena provizorní staveništní komunikace v km 3,060 – 3,240, která zabezpečuje přístup ze stávající polní cesty pod nově navržený mostní objekt SO 203 a je napojena na nově navržený hospodářský sjezd pod SO 203. Šířka této komunikace je 3 m a bude provedena z betonových panelů. Celková délka staveništní komunikace je 200 m.

SO 172 Dopravní značení trvalé

Definitivní svislé a vodorovné dopravní značení bude vykresleno v dalším stupni projektové dokumentace a bude v souladu s platnými technickými normami a předpisy.

SO 201 Most na přeložce sil. II/360 přes náhon, řeku Rokytnou a sil. III/36078

Mostní objekt řeší převedení komunikace hlavní trasy akce SO 101 přes konfiguraci terénu s vodním tokem Rokytnou, náhonem a silnicí III/36078.

Mostní objekt je navržena jako spojitá monolitická jednotrámová konstrukce s rozpětím polí 25,0+3x35,0+3x43,0+30,0m, celkovou délkou nosné konstrukce 291,400m a celkovou délkou mostu 302,901m. Délka přemostění je navržena 287,400m.

Staničení uložení n.k. opěry 01. je 2,277 00 a opěry 09. je 2,566 00 na hlavní trase SO 101.

Osa mostu je souhlasná s osou komunikace SO 101 s tím, že je vedena v kružnicové části oblouku o poloměru $R=375,00\text{m}$. Levostranný oblouk o daném poloměru je navržen se symetrickými přechodnicemi $L=298,22\text{m}$. Šířkové uspořádání komunikace na mostě je S9,5 dle ČSN 73 6101 s tím, že šířka vozovky na mostě je 9,5m s uspořádáním revizních chodníků na mostě dle ČSN 73 6201. Příčný sklon vozovky na mostě je konstantní dostředný 5,0%.

Niveleta vozovky na mostě je navržena v údolnicovém oblouku o poloměru $R=2100,00\text{m}$ se sklony tečen -1,0% a + 2,5%. A vrcholovém oblouku o poloměru $R=4000,0\text{m}$ s podélnými sklony nivelety +2,5% a - 4,50%.

Šířka vozovky na mostě je 9,50m s celkovou šířkou oboustranných říms 1,50m. Podél vozovky jsou navrženy na obou stranách revizní chodníky šířky 0,75m. Celková šířka mostu je 12,50m.

Založení mostního objektu krajní opěry 01. a 09. je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 1,20m definované délky statickým návrhem a geologickým průzkumem v místě opěr mostu. Piloty pod opěrou jsou navrženy ve dvou řadách. Beton je navržen C30/37-XC2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Podkladní beton základu opěr je navržen konstantní tloušťky z C8/10.

Založení mostního objektu mezilehlých podpor je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 1,20m definované délky statickým návrhem a geologickým průzkumem v místě mezilehlých podpor. Piloty pod podporami jsou navrženy ve třech řadách. Beton je navržen C30/37-XC2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B.

Základy mezilehlých pilířů jsou navrženy jako železobetonové s vetknutými pilotami založení mezilehlých podpor. Základy jsou z monolitického železobetonu. Beton je navržen C30/37-XC4,XF2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Tloušťka základových patek pilířů je 1,50m. Půdorysný rozměr základů podpory P2., P3., P4. a P7. je 5,20x8,80m. Základ podpor P5. a P6. je půdorysných rozměrů 6,0x8,8m. Atypický základ podpory P8. je orientován šikmo vůči ose mostu s ohledem na polohu a orientaci VTL plynovodu. Půdorysný rozměr základu je 6,0x8,80m. Pod konstrukcí základů podpor je navržen podkladní beton C8/10. Základové patky jsou izolovány hydroizolací proti stékající vodě.

Opěry 01. a 09. jsou navrženy jako železobetonové monolitické. Opěry jsou navrženy jako masivní přímo uložené na pilotovém roštu založení mostu. Opěry jsou z betonu C30/37-XC4,XF2,XD1 vyztužené z výztuže B500B. Opěry jsou navrženy tloušťky 3,00m a šířky 11,90m. Výška opěr je patrna z výkresové dokumentace. Opěry jsou doplněny konstrukcí zavěšených křídel souběžných s osou komunikace, závěrnými zdmi a železobetonovými ložiskovými bloky.

Ložiskové bloky jsou z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Na povrchu křídla opěry 01. je navržena tabulka s letopočtem výstavby dle ČSN 73 6201.

Opěry jsou v rubových plochách opatřeny izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě dle ČSN 73 6242. V lícových plochách pod terénem pak izolací proti zemní vlhkosti.

Opěry mostu jsou doplněny přechodovými deskami dle ČSN 73 6242 délky 5,0m a tloušťky 0,35m. Podkladní beton desek je C8/10 tloušťky 0,1m. Beton desek je navržen C25/30-XC2, XF1 s betonářskou výztuží B500B.

Mezilehlé podpory jsou navrženy jako stěnové sloupové pilíře obdélníkového průřezu se zkosením hran a prolisem v pohledových plochách stěn. Sloupové pilíře jsou navrženy z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Výška pilířů je patrna z výkresové dokumentace. Na hlavách pilířů jsou železobetonové monolitické ložiskové bloky z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Pilíře v místech pod okolním terénem jsou izolovány hydroizolací proti stékající vodě.

Vodorovná nosná konstrukce je navržena jako spojitá jednotrámová konstrukce o 8 polích s rozpětím polí 25,0+3x35,0+3x43,0+30,0m. Celková délka nosné konstrukce je 291,400m a šířka 11,90m. Výška nosné konstrukce je proměnná se základní výškou 1,65 a 1,75 m v poli a 2,10 a 2,30m nad mezilehlými podporami. Základní trám nosné konstrukce je navržen šířky 4,90m s konstantní výškou v polích a výškovým parabolickým náběhem směrem nad mezilehlé podpory. Z podélného trámu konstantní šířky a proměnné výšky jsou vyloženy oboustranné chodníkové konzoly šířky 3,50m s proměnnou tloušťkou 0,25-0,60m. Nosná konstrukce je navržena z monolitického dodatečně předepnutého betonu. Beton n.k. je C35/45-XC2, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B a dodatečnou předpínací výztuží z lan Y1860S7 definovaných do kabelů. Na začátku a konci nosné konstrukce jsou navrženy nadpodporové železobetonové příčníky šířky 1,60m přes celou šířku nosné konstrukce.

Výstavba nosné konstrukce bude provedena po polích patrně od pole 8. a následně v polích 7. až 1.

Uložení nosné konstrukce je navrženo na hrncových ložiscích. Pevné ložení je na pilíři P5 a P6 s tím, že nosná konstrukce dilatuje na obě strany k opěrám mostu. Detailní rozmístění ložisek a uložení n.k. bude řešeno v dalším stupni PD.

Dilatační závěry na konci nosné konstrukce jsou povrchové, lamelové, ocelové. Detailní návrh dilatačních závěrů bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

Povrch nosné konstrukce mostovky s přetažením na spodní stavbu opěr je opatřen celoplošnou izolací z AIP s pečticí vrstvou dle ČSN 73 6244. Celoplošná izolace je odvodněna odvodňovací celoplošné izolace do svodného potrubí umístěného pod podhledem mostovky.

Přechodové oblasti opěr mostu jsou navrženy dle ČSN 73 6242 s přechodovými deskami popsány v samostatné kapitole. Odvodnění rubu opěr je navrženo rubovou drenáží s jejím vyústěním do odvodňovacího systému objektu SO 101.

Na obou okrajích mostu jsou navrženy železobetonové monolitické revizní chodníky s římsovou částí. Celková šířka chodníků je 1,50m se sklonem povrchu do vozovky. Chodníky jsou na vnějších stranách opatřeny vyloženou částí šířky 0,3m a výšky římsy 0,65m. Římsy jsou kotveny do konstrukce n.k. dle VL.4:2015. Římsy a chodníky jsou navrženy z betonu C30/37-XC4, XF4, XD3 s betonářskou výztuží B500B.

Na mostě je navržena třívrstvá konstrukce asfaltobetonové vozovky tloušťky 0,135 mm dle ČSN 73 6242. Odvodnění povrchu vozovky a mostu je navrženo mostními odvodňovací zaústěnými do svodného potrubí podvěšeného pod podhledem nosné konstrukce. Svodné potrubí je vedeno k opěře 01. a 09., kde je po její konstrukci svedeno k patě do terénu a vyústěno do odvodňovacího příkopu objektu SO 101 prostřednictvím betonových vývazů.

Podél konstrukce vozovky na mostě je na chodnících osazeno ocelové silniční svodidlo s třídou zadržení H2. Na vnější straně chodníků na mostě je navrženo ocelové silniční zábradlí výšky 1,10m se svislou výplní. Vše dle požadavku ČSN 73 6201 a TP 186.

V konstrukci říms jsou navrženy kabelové chráničky 95/110mm pro případné převedení sítí po mostě.

Na předmostí opěry 01. a 09. je navrženo rampové napojení říms z kamenné dlažby do betonového lože a vyspárováním. Rampové napojení je orámováno betonovými obrubníky. U opěry 01. a 09. jsou z levostranného rampového napojení vedeny odvodňovací svahové skluzy do patních příkopů násypu komunikace SO 101 s patním vývařštěm dle VL.4:2015.

Podél křídel opěr je navrženo opevnění z kamenné dlažby do betonového lože s orámováním obrubníky.

Podél pravostranného křídla opěry 01. a pravostranného křídla opěry 09. je navrženo betonové revizní schodiště dle VL.4:2015.

Svahové kuzele opěry 01. a 09. nejsou opevněny kamennou dlažbou.

V prostoru mezilehlých pilířů je provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonového lože. Kamenná dlažba u všech pilířů je orámována betonovými obrubníky do betonového lože. Půdorys opevnění je navržen 3,0/6,1m.

SO 203 Most na přeložce sil. II/360 přes řeku Rokytku

Mostní objekt řeší převedení komunikace hlavní trasy akce SO 101 přes konfiguraci terénu s vodním tokem Rokytka v ř. km 0,094 70 a stezku pro pěší Otokara Březiny.

Mostní objekt je navržena jako spojitá monolitická dvoutrámová konstrukce s rozpětím polí 30,0+3x37,5+30,0m, celkovou délkou nosné konstrukce 175,300m a celkovou délkou mostu 189,465m. Délka přemostění je navržena 170,500m.

Staničení uložení n. k. opěry 01. je 3,249 00 a opěry 06. je 3,421 50 na hlavní trase SO 101.

Osa mostu je souhlasná s osou komunikace SO 101 s tím, že je vedena v přechodnicové části délky L=100,00m a kružnicové části pravostranného oblouku trasy o poloměru R=330,0m. Šířkové uspořádání komunikace na mostě je S9,5 dle ČSN 73 6101 s tím, že šířka vozovky na mostě je 9,5m s uspořádáním revizních chodníků na mostě dle ČSN 73 6201.

Příčný sklon vozovky na mostě je proměnný a přechází ze střešovitého sklonu 2,5% do jednostranného sklonu dostředného 5,0%.

Niveleta vozovky na mostě je navržena v údolnicovém oblouku o poloměru R=15000,00m a dále konstantním stoupáním + 3,10%.

Šířka vozovky na mostě je 9,50m s celkovou šířkou oboustranných říms 1,50m. Podél vozovky jsou navrženy na obou stranách revizní chodníky šířky 0,75m. Celková šířka mostu je 12,50m.

Založení mostního objektu krajní opěry 01. je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 1,20m definované délky statickým návrhem a geologickým průzkumem v místě opěr mostu. Piloty pod opěrou jsou navrženy ve dvou řadách s doplněnými pilotami pod křídly opěr. Beton je navržen C30/37-XC2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Podkladní beton základu opěr je navržen konstantní tloušťky z C8/10.

Založení opěry 06. je navrženo na plošném základu z monolitického železobetonu. Založení odpovídá geotechnické situaci v místě opěry s tím, že v podzákladí se nachází skalní horizont dostatečné únosnosti. Základ je navržen z betonu C30/37-XC4,XF2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Podkladní beton základu opěr je navržen konstantní tloušťky z C8/10. Základ opěry je izolován hydroizolací proti stékající vodě.

Založení mostního objektu mezilehlých podpor je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 1,20m definované délky statickým návrhem a geologickým průzkumem v místě mezilehlých podpor. Piloty pod podporami jsou navrženy ve dvou řadách. Beton je navržen C30/37-XC2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B.

Základy mezilehlých pilířů jsou navrženy jako železobetonové s vetknutými pilotami založení mezilehlých podpor. Základy jsou z monolitického železobetonu. Beton je navržen C30/37-XC4, XF2, XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Tloušťka základových patek pilířů je 1,50m. Půdorysný rozměr základů podpory P2., P4. a P5. je 4,50x10,50m. Základ podpory P3. je půdorysných rozměrů 5,5x11,6m. Pod konstrukcí základů podpor je navržen podkladní beton C8/10. Základové patky jsou izolovány hydroizolací proti stékající vodě.

Opěry 01. a 06. jsou navrženy jako železobetonové monolitické. Opěra 01. je navržena jako masivní konstrukce s uložením na hlavách pilotového založení mostu. Opěra 06. je umístěna na plošném základu opěry. Opěry jsou z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 vyztužené z výztuže B500B. Opěry jsou navrženy tloušťky 3,40m a šířky 11,90m. Výška opěr je patrna z výkresové dokumentace. Opěry jsou doplněny konstrukcí zavěšených křídel souběžných s osou komunikace, závěrnými zdmi a železobetonovými ložiskovými bloky. Ložiskové bloky jsou z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Na povrchu křídla opěry 01. je navržena tabulka s letopočtem výstavby dle ČSN 73 6201.

Opěry jsou v rubových plochách opatřeny izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě dle ČSN 73 6242. V lícových plochách pod terénem pak izolací proti zemní vlhkosti.

Opěry mostu jsou doplněny přechodovými deskami dle ČSN 73 6242 délky 4,0m a tloušťky 0,35m. Podkladní beton desek je C8/10 tloušťky 0,1m. Beton desek je navržen C25/30-XC2, XF1 s betonářskou výztuží B500B.

Mezilehlé podpory jsou navrženy jako dvojice sloupových pilířů obdélníkového průřezu se zkosením hran. Sloupy pilířů jsou navrženy z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Výška pilířů je patrna z výkresové dokumentace. Na hlavách pilířů jsou železobetonové monolitické ložiskové bloky z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Pilíře v místech pod okolním terénem jsou izolovány hydroizolací proti stékající vodě.

Vodorovná nosná konstrukce je navržena jako spojitá dvoutrámová konstrukce o 5 polích s rozpětím polí 30,0+3x37,0+30,0m. Celková délka nosné konstrukce je 175,30m a šířka 11,90m. Výška nosné konstrukce je konstantní 1,80m s osovou vzdáleností podélných trámů n.k. 6,00m. Nosná konstrukce je navržena z monolitického dodatečně předepnutého betonu. Beton n.k. je C35/45-XC2, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B a dodatečnou předpínací výztuží z lan Y1860S7 definovaných do kabelů. Nosná konstrukce je v příčném řezu složena z podélných trámů osově vzdálených 6,0m, vysokých 1,80m. Mezi podélnými trámy je navržena mezitrámová deska proměnné tloušťky 0,30-0,45m. Na okrajích n.k. jsou navrženy římsové konzoly tloušťky 0,25-0,45m konstantní šířky 2,25m. Na začátku a konci nosné konstrukce jsou navrženy nadpodporové železobetonové příčníky šířky 2,0m přes celou šířku nosné konstrukce.

Výstavba nosné konstrukce bude provedena po polích patrně od pole 1. a následně v polích 2. až 5.

Uložení nosné konstrukce je navrženo na hrncových ložiscích. Pevné ložení je na pilíři P3 s tím, že nosná konstrukce dilatuje na obě strany k opěrám mostu. Detailní rozmístění ložisek a uložení n.k. bude řešeno v dalším stupni PD.

Dilatační závěry na konci nosné konstrukce jsou povrchové, lamelové, ocelové. Detailní návrh dilatačních závěrů bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

Povrch nosné konstrukce mostovky s přetažením na spodní stavbu opěr je opatřen celoplošnou izolací z AIP s pečetiví vrstvou dle ČSN 73 6244. Celoplošná izolace je odvodněna odvodňovací celoplošné izolace do svodného potrubí umístěného pod podhledem mostovky.

Přechodové oblasti opěr mostu jsou navrženy dle ČSN 73 6242 s přechodovými deskami popsány v samostatné kapitole. Odvodnění rubu opěr je navrženo rubovou drenáží s jejím vyústěním do odvodňovacího systému objektu SO 101.

Na obou okrajích mostu jsou navrženy železobetonové monolitické revizní chodníky s římsovou částí. Celková šířka chodníků je 1,50m se sklonem povrchu do vozovky. Chodníky jsou na vnějších stranách opatřeny vyloženou částí šířky 0,3m a výšky římsy 0,65m. Římsy jsou

kotveny do konstrukce n.k. dle VL.4:2015. Římsy a chodníky jsou navrženy z betonu C30/37-XC4,XF4,XD3 s betonářskou výztuží B500B.

Na mostě je navržena třívrstvá konstrukce asfaltobetonové vozovky tloušťky 0,135 m dle ČSN 73 6242. Odvodnění povrchu vozovky a mostu je navrženo mostními odvodňovací zaústěnými do svodného potrubí podvěšeného pod podhledem nosné konstrukce. Svodné potrubí je vedeno k opěře 01., kde je po její konstrukci svedeno k patě do terénu a vyústěno do odvodňovacího příkopu objektu SO 101 prostřednictvím betonových vývaříšť.

Podél konstrukce vozovky na mostě je na chodnících osazeno ocelové silniční svodidlo s třídou zadržení H2. Na vnější straně chodníků na mostě je navrženo ocelové silniční zábradlí výšky 1,10 m se svislou výplní. Vše dle požadavku ČSN 73 6201 a TP 186.

V konstrukci říms jsou navrženy kabelové chráničky 95/110 mm pro případné převedení sítí po mostě.

Na předmostí opěry 01. je navrženo rampové napojení říms z kamenné dlažby do betonového lože a vyspárováním. Rampové napojení je orámováno betonovými obrubníky. U opěry 01. jsou z rampového napojení vedeny odvodňovací svahové skluzy do patních příkopů násypu komunikace SO 101 s patním vývaříštěm dle VL.4:2015.

Podél křídel opěr je navrženo opevnění z kamenné dlažby do betonového lože s orámováním obrubníky.

Podél levostranného křídla opěry 01. a levostranného křídla opěry 06. je navrženo betonové revizní schodiště dle VL.4:2015.

Na předmostí opěry 06. je navrženo rampové napojení říms z kamenné dlažby do betonového lože a vyspárováním. Rampové napojení je orámováno betonovými obrubníky.

Svahové kužele opěry 06. jsou opevněny kamennou dlažbou do betonového lože s vyspárováním. V patě kuželů je navržen betonový zajišťující práh.

Ve svahu opěry 06. pod mostem je navržena kamenná dlažba do betonového lože s betonovou zajišťující patkou a orámováním z betonových chodníkových obrubníků. Ostatní plochy pod mostem budou ponechány bez úpravy.

V prostoru mezilehlých pilířů je provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonového lože. Kamenná dlažba u všech pilířů je orámována betonovými obrubníky do betonového lože. Půdorys opevnění je navržen 3,0/8,4 m.

SO 252 Opěrná zeď v km 3,030 vlevo

Opěrná zeď řeší vynesení komunikace hlavního SO 101 vůči souvisejícímu terénu. Takto je navrženo s ohledem na souběh hlavní trasy SO 101 se soukromými pozemky na levé straně.

Opěrná zeď je navržena v km 3,020 00 – 3,036 00 vlevo podél koruny komunikace SO 101. Celková délka opěrné zdi v lici je 15,780 m s tím, že její výška je 1,627 – 1,794 m.

Opěrná zeď je navržena jako železobetonové monolitická úhlová zeď.

Založení zdi je navrženo plošné na železobetonových základových pasech šířky 2,0 m a dané výšky 0,65 m. Základ je navržen z betonu C30/37-XF2,XD1 vyztužené výztuží B500B. Základ je navržen na podkladním betonu C8/10. Podloží založení je navrženo s výměnou podloží z polštáře ze štěrkodrti. Únosnost základové spáry je definována statickým výpočtem únosnosti a přetvárných charakteristik na povrchu základové spáry a spáry dna výměny podloží (polštáře).

Dřík opěrné zdi je navržen konstantní tloušťky 0,50 m se svislým rubem i lícem. Dřík je navržen z betonu C30/37-XF2,XD1 vyztužené výztuží B500B dané výšky. Na koruně dříku je navržena pracovní spára pro nadbetonovými železobetonové monolitické římsy na opěrné zdi.

Zásyp objektu opěrné zdi s odvodněním rubu zdi je navrženo dle ČSN 73 6244 s rubovou drenáží vyústěnou do uliční vpusti odvodnění betonového rigolu.

Římsa opěrné zdi je navržena z betonu C30/37-XF4, XD3 vyztužené výztuží B500B ve tvaru dle VL.4:2015 šířky 0,80m a sklonem povrchu 4% směrem do vozovky. Vyložená část římsy je vysoká 0,6m s převislou částí širokou 0,25m. V převislé části římsy jsou navrženy chráničky 95/110 pro převedení případných inženýrských sítí vedoucích podél hlavní trasy SO 101.

Na konstrukci římsy opěrné zdi je navrženo ocelové zábradelní svodidlo s třídou zadržení H2 s výplní s vodorovnou tyčí. Na předpolích opěrné zdi na zábradelní svodidlo navazuje ocelové silniční svodidlo s třídou zadržení H1.

Před a za konstrukcí římsy je navrženo rampové napojení z kamenné dlažby do betonového lože s vyspárováním a orámováním betonovými obrubníky.

Před konstrukcí římsy opěrné zdi je navržen betonový monolitický rigol pro odvodnění povrchu vozovky. Délka rigolu je v půdoryse navržena v celé délce římsy a přetažením i podél rampových napojení římsy. Odvodnění rigolu je navrženo podélným sklonem do prostoru začátku opěrné zdi, kde je v jeho konstrukci navržena uliční vpust'. Tato uliční vpust' je navržena jako prefabrikovaná s ocelovým rámem a mříží. Odvodnění uliční vpusti je kanalizační přípojkou do objektu SO 302 dešťové kanalizace.

SO 302 Dešťová kanalizace v km 2,980 - 3,040

V rámci výstavby komunikace je nutno vybudovat dešťovou kanalizaci pro odvedení dešťových vod z komunikace. Navržená dešťová kanalizace bude odvodňovat komunikaci v km 2,980 – 3,040. Dešťové vody budou do kanalizace svedeny přes tři nové horské vpusti v km 2,980 vlevo, 3,000 vpravo a 3,040 vlevo. Je navržena v délce 154,0m. Potrubí bude ukončeno vyústním objektem do místní vodoteče Rokytná.

Materiál kanalizačních stok je navržen z plastových žebrovaných trub (plné žebro v řezu stěny) SN10 rozměrová řada dle DIN 16 961 o profilu DN 400. Materiál kanalizačních přípojek k horským vpustem o profilu DN 300. Na potrubí budou osazeny revizní kanalizační šachty. Kanalizační šachty jsou navrženy z betonových prefabrikátů DN 1000/120.

Dešťová kanalizace je zaústěna pomocí vyústního objektu VO do místní vodoteče Rokytná. V rámci stavby bude opevněn břeh rovnatinou z lomového kamene (hmotnost >200 kg), opevnění svahu bude zajištěno záhozovou patkou z rovnatiny z lomového kamene (hmotnost >500 kg). Opevnění bude navázáno na opevnění stávajícího mostu a na opevnění stávajícího silničního příkopu.

SO 303 Úpravy meliorací

Objekt řeší úpravy drenáží na polních pozemcích vlastníků pozemků, kde se tato zařízení vyskytují. Princip řešení spočívá v podchycení přerušených drenů, pokud přitékají směrem ke komunikaci, do nových hlavních, které jsou vedeny souběžně s příslušnou komunikací. Hlavníky jsou pak na svém dolním konci vyústňovány vesměs do stálých vodotečí, melioračních šachet, případně do příkopů silnic.

Jednotlivé úpravy meliorací jsou v navrženém profilu DN 150. Vedeny jsou s výjimkou koncových úseků v odvodňovaných polních pozemcích, neboť majitelé těchto pozemků budou zároveň i následnými majiteli drenáží. Rozmístění revizních drenážních šachtic na hlavnících je podřízeno lomovým bodům drenáží.

Při výkopech rýh je nutno počítat s melioračním vedením v celé oblasti stavby. Z důvodu stáří meliorací není možné určit přesné umístění svodných a sběrných drenů. Proto při porušení meliorací budou jednotlivé trubky opravovány.

SO 401 Úprava stávajícího nadzemního vedení VN v km 1,570

Na stávajícím venkovním vedení VN 138 odbočka Lesůňky bude provedena výměna stávajících podpěrných bodů č. 49 a 50. Na nové podpěrné body JB10,5/6 č. 49 a 50 budou namontovány nové konzoly VN Pařát III JB-N ES 784-00, nové podpěrné izolátory VPAV 135/8a,

nová ptačí dosedací tyč a nová výstražná tabulka. Stávající venkovní vedení provedené lany AIFe 95 mm² bude k novým izolátorům připevněno novými předformovanými vazy.

SO 402 Přeložka vedení VN v km 3,210

Na stávajícím venkovním vedení VN 77 přípojka JAR Vítek budou provedeny dva nové podpěrné body JB 12/10 č. 5 a 5A. Bude provedena výměna podpěrného bodu č. 6 za nový JB 10,5/6. Na nový podpěrný bod JB 10,5/6 č. 6 bude namontována nová konzola VN Pařát III JB-N ES 784-00, nové podpěrné izolátory VPA 135/8a, nová ptačí dosedací tyč a nová výstražná tabulka. Stávající venkovní vedení provedené lany AIFe 42 mm² bude k novým izolátorům připevněno novými třmenovými vazy. Na nové podpěrné body č. 5 a 5A budou namontovány nové konzoly Pařát III JB-R28 ES 785-00, nové kotevní řetězce, nové podpěrné izolátory VPA 135/8a, nové proudové spoje a nové výstražné tabulky. Mezi novými body č. 5 a 5A bude provedeno nové venkovní vedení VN lany AIFe 3x42/7. Na nové podpěrné body č. 5 a 5A bude ukončeno stávající venkovní vedení provedené lany AIFe 3x42/7. Stávající a nové venkovní vedení bude na podpěrných bodech č. 5 a 5A propojeno novými proudovými spoji.

SO 403 Přeložka NN v km 3,025

Na stávajícím venkovním vedení NN v Jaroměřicích nad Rokytou na parcele č. 3186/1 a 2683/1 bude provedena výměna stávajících podpěrných bodů č. 486 a 487 za nové podpěrné body JB 9/20 a JB 10,5/20. Na těchto nových podpěrných bodech bude ukončeno na nových končících konzolách NN stávající venkovní vedení NN. Dále zde bude provedeno nové uzemnění, nové svodiče přepětí, nové svody do skříní SV a nové skříně SV 101/NSW1W. Mezi skříněmi SV 101/NSW1W na nových podpěrných bodech bude provedeno nové zemní kabelové vedení kabelem NAYY4x150, které bude po celé délce uloženo v plastové chráničce.

SO 404 Demontáž VO podél sil. III/36078

Na základě jednání se správcem veřejného osvětlení bylo dohodnuto, že překládka stávajícího sloupu VO a i stávající nadzemní trasy drátového vedení není nutné provádět, jelikož se jedná o koncové osvětlovací stožáry VO, které jsou už mimo obec. Stávající sloupy i vedení jsou již zastaralé a napájení VO je jak ze strany Jaroměřic, tak ze strany Popovic. Proto bude v rámci stavby provedena pouze demontáž stávajícího kolizního sloupu VO pod mostem kde se jedná o betonový sloup 8 m na kterém je umístěno raménkové svítidlo VO. Sloup bude kompletně demontován a odstraněn s odvozem na skládku. Stávající nadzemní vedení AIFe bude ukončeno na nejbližších sloupech před mostem a za mostem.

SO 461 Přeložka kabelu CETIN podél SO 107

V řešeném území ("A"- "B") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE. V trase ("C"- "D") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE pod stávající komunikací ochráněn chráničkou PVC (jedna chránička PVC rezervní).

Mezi body "A" a "B" bude stávající metalický kabel TCEPKPFLE šetrně ručně odkopán bez jeho porušení a přerušení a uložen do nové trasy. Nová trasa (délka 77 m) bude vedena zeleným prostranstvím pod novým svahem.

V bodech "C" a "D" bude stávající metalický kabel TCEPKPFLE šetrně ručně odkopán bez jeho porušení a přerušení a ochráněn dělenými chráničkami v návaznosti na stávající chráničku. Rezervní chránička PVC bude prodloužena dělenými chráničkami. Nové chráničky budou ukončeny za rekonstruovaným svahem. Délka ochrany stávajícího vedení – 4 m.

Po ukončené montáži bude provedeno na metalickém kabelu kontrolní stejnosměrné

Nové trasy budou geodeticky zaměřené včetně chrániček.

Kabely budou uloženy do výkopu dle vzorového řezu uvedeného na výkrese. Po celé trase pokládky bude položena výstražná folie. V případě souběhu nebo křížení s jinými inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy do bet. žlabů TK1.

Nutno uzavřít s majiteli pozemků, jež budou dotčeny pokládkou telekomunikačního kabelu smlouvu o smlouvě budoucí o zřízení služebnosti k těmto pozemkům.

Při výstavbě budou dodrženy technické předpisy a normy, mající vztah k tomuto typu výstavby.

SO 462 Přeložka kabelu CETIN v km 3,010

V řešeném území ("A"- "B") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE. V trase ("C"- "D") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE.

Z důvodu prodloužení nové trasy bude mezi body "A" a "B" stávající metalický kabel TCEPKPFLE přerušen. Nový kabel TCEPKPFLE bude uložen do nové trasy a v bodech "A" a "B" naspojován na stávající metalický kabel. Nová trasa (délka 72 m) bude vedena zeleným prostranstvím. Pod nově budovanou komunikací bude nové telekomunikační vedení uloženo do chráničky PVC (jedna chránička PVC110 založena rezervní). Chráničky budou uloženy min. 0,9m pod novou niveletou asfaltového povrchu komunikace.

V bodech "C" a "D" bude stávající metalický kabel TCEPKPFLE šetrně ručně odkopán bez jeho porušení a přerušeni a pod novou komunikací ochráněn dělenými chráničkami (jedna chránička PVC110 založena rezervní). Délka ochrání stávajícího vedení – 27 m.

K montáži metalického kabelu budou použity smršťovací spojky typu XAGA. Po ukončené montáži bude na metalickém kabelu provedeno kompletní stejnosměrné a střídavé měření.

Nové trasy budou geodeticky zaměřené včetně chrániček.

Kabely budou uloženy do výkopu dle vzorového řezu uvedeného na výkrese. Po celé trase pokládky bude položena výstražná folie. V případě souběhu nebo křížení s jinými inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy do bet. žlabů TK1.

Nutno uzavřít s majiteli pozemků, jež budou dotčeny pokládkou telekomunikačního kabelu smlouvu o smlouvě budoucí o zřízení služebnosti k těmto pozemkům.

Při výstavbě budou dodrženy technické předpisy a normy, mající vztah k tomuto typu výstavby.

SO 463 Ochrana kabelů CETIN v km 3,890

V řešeném území ("A"- "B") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE a čtyři trubky HDPE – ve dvou HDPE jsou zafouknuty optické kabely, dvě trubky HDPE jsou prázdné.

Mezi body "A" a "B" budou stávající metalický kabel TCEPKPFLE a trubky HDPE šetrně ručně odkopány bez jejich porušení a přerušeni a pod nově budovaným hospodářským sjezdem ochráněny dělenými chráničkami (jedna chránička PVC110 založena rezervní). Délka ochrání stávajícího vedení – 12 m.

Po ukončené montáži bude provedeno na metalickém kabelu kontrolní stejnosměrné

Nové chráničky budou geodeticky zaměřené.

Kabely budou uloženy do výkopu dle vzorového řezu uvedeného na výkrese. Po celé trase pokládky bude položena výstražná folie. V případě souběhu nebo křížení s jinými inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy do bet. žlabů TK1.

U přeložky nebude vznikat nová trasa. Z tohoto důvodu nebudou uzavírány s majiteli pozemků, jež budou dotčeny pokládkou telekomunikačního kabelu smlouvu o smlouvě budoucí o zřízení služebnosti k těmto pozemkům.

Při výstavbě budou dodrženy technické předpisy a normy, mající vztah k tomuto typu výstavby.

SO 465 Přeložka kabelu ITSELF v km 3,870 - KÚ

Stávající trasa optický trubek itself kříží budoucí napojení silnice obchvatu II/360 na stávající silnici II/152 v km 3,9. Do krajnice nové komunikace se dostává trasa dvou optických trubek HDPE40 firmy itself obsazených optickým kabelem.

HD-PE40/ modrá./ obsazená optickým kabelem o 72f.

HD-PE40/ modrá s bílým pr. - prázdná

Trasa dvou optických trubek itself vede v souběhu s novou komunikací obchvatu v místě napojení na II/152 v km 3,9 ve vzdálenosti cca 0,4m od krajnice a postupně se vzdaluje až na 3,6m, kde ovšem je zase v kolizi s příkopou podél komunikace. Dále bude stávající trasu křížit nový sjezd z komunikace do pole. Stávající trasa optických trubek je v místě ukončení nové silnice stočená zalomením trasy. Toto zalomení je možné využít pro stranové přeložení optických trubek bez přerušení provozu. Stávající trasa optických trubek bude odkopána v délce cca 135 m a nová trasa bude vykopána paralelně ve vzdálenosti cca 3 m – 4 m. Nová kabelová rýha bude 500x1200mm. V místě křížení nového sjezdu bude vybudován prostup ze dvou chrániček. Pro uložení stávajících optických trubek bude uložena do prostupu půlená chránička kopohalf 06110/2 a jedna rezervní prázdná trubka PE110. Délka nového prostupu bude cca 15 m. V úseku pod silničním tělesem budou chráničky uloženy do betonového lože. Konce chrániček budou zajištěny proti vniknutí zeminy, např. montážní pěnou a budou označeny elektronickými označníky. Ve volném terénu budou optické trubky uloženy do pískového lože a zakryty výstražnou fólií. Překládanou trasu itself nekřížuje v kolizním úseku žádná inženýrská síť a nejsou zde ani žádné sloupy či stromy a tím pádem by nemělo stranovému přeložení bránit žádná překážka.

Po ukončení překládky bude provedena na prázdných optických trubkách kontrola tlakutěsnosti trubek a průchodnosti trubek – kalibrací. Na optickém kabelu OK- 72f. – bude provedeno, dle TPP 2002 Výstavba přístupových sítí – optické kabely, závěrečné měření optických parametrů.

Při realizaci je nutno dodržet podmínky vyjádření itself.

Po provedení přeložky předá dodavatel přeložky měřicí protokoly správci vedení. Přeložkou nesmí dojít ke zhoršení optický parametrů kabelu a tím i ke zhoršení přenosových vlastností optického kabelu.

Návrh technologického postupu stavby:

- přeložka trubek HDPE, může provádět do minimální teploty + 5°C
- po ukončení překládky bude na prázdné optické trubce provedena kontrola tlakutěsnosti a průchodnosti trubek na optickém kabelu bude provedeno závěrečné měření optických parametrů o vyhotoveném měření vypracován protokol o měření.
- přeložená trasa bude geodeticky zaměřena v souřadnicovém systému.
- veškeré výkopové práce v blízkosti sdělovacího vedení provádět za dozoru pracovníků itself.
- přeložka musí být provedena dle platných technologických předpisů

Pokládání kabelů se bude řídit:

ČSN 73 60 05 „Prostorová úprava vedení technického vybavení“

ČSN 73 60 06 „Označení podzemních vedení výstražnými fóliemi“

TPP 2002(TP117) Výstavba přístupových sítí, Optické kabely.

SO 501 Přeložka VTL plynovodu v km 1,280

Staveniště se nachází převážně na zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360.

V části SO 501 – Přeložka VTL plynovodu v km 1,280 budou provedeny následující činnosti:

- Přeložka stávajícího VTL plynovodu DN 150 do nové trasy s přípravou pro křížení pod budoucí silnicí II/360 a nové křížení pod stávajícím vedením silnice II/360 v celkové délce cca 243 m
- Instalace 2 ks chrániček DN 300 v délkách cca 29,25 m (pod novou silnicí II/360) a cca 27,7 m pod stávající silnicí II/360, včetně 4 ks číchaček a 2 ks Propojovacích Objektů Chráničky (POCH)
- Zrušení stávajícího plynovodu DN 150 v původní trase v délce cca 173 m
- Dočasná instalace technologie pro zastavení průtoku plynu pod provozním tlakem – STOPL

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytou do území obce Jaroměřice nad Rokytou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu, katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytou.

SO 502 Přeložka VTL plynovodu v km 1,610

Staveniště se nachází převážně na zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360. Dále se na dotčených pozemcích nachází stávající účelová komunikace. V části SO 502 – Přeložka VTL plynovodu v km 1,610 budou provedeny následující činnosti:

- Přeložka stávajícího VTL plynovodu DN 300 do nové trasy s přípravou pro křížení pod budoucí silnicí II/360 v celkové délce cca 303 m
- Instalace chráničky DN 500 v délce cca 24 m včetně 2 ks číchaček a 1 ks POCH
- Zrušení stávajícího plynovodu DN 300 v původní trase v délce cca 260 m
- Dočasná instalace technologie pro zastavení průtoku plynu pod provozním tlakem – STOPL

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytou do území obce Jaroměřice nad Rokytou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu, katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytou.

SO 503 Přeložka VTL plynovodu v km 2,930 a pod SO 105

Staveniště se nachází v převážně zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360 a jejím napojením na stávající komunikaci III/15228.

- Přeložka stávajícího VTL plynovodu DN 300 do nové trasy s přípravou pro křížení pod budoucí silnicí II/360 a pod SO 105 – napojením na stávající silnici v celkové délce cca 180 m
- Instalace 2 ks chrániček DN 500 v délkách cca 27,5 m (pod novou silnicí II/360) a cca 31,9 m (pod SO 105 – novou a stávající silnicí III/15228) včetně 4 ks číchaček a 2 ks POCH
- Zrušení/přemístění stávajícího trasového uzávěru včetně příslušenství AU 270097.
- Zrušení stávajícího plynovodu DN 300 v původní trase v délce cca 128 m
- Dočasná instalace technologie pro zastavení průtoku plynu pod provozním tlakem – STOPL

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytou do území obce Jaroměřice nad Rokytou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu,

katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytnou.

SO 504 Přeložka VTL plynovodu v km 3,015 a pod SO 111

Staveniště se nachází v převážně zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360 a jejím napojení na nově zřízený hospodářský sjezd na zemědělské pozemky

- Přeložka stávajícího VTL plynovodu DN 150 do nové trasy s přípravou pro křížení pod budoucí silnicí II/360 a pod SO 111 – zřízení nového hospodářského sjezdu, v celkové délce cca 59 m
- Instalace 2 ks chrániček DN 300 v délkách cca 22,6 m (pod novou silnicí II/360) a 11,6 m (pod hospodářským sjezdem) včetně 3 ks číchaček a 2 ks POCH
- Zrušení stávajícího plynovodu DN 150 v původní trase v délce cca 30 m
- Dočasná instalace technologie pro zastavení průtoku plynu pod provozním tlakem – STOPLL včetně dočasného potrubního by-passu z důvodu zajištění dodávky zemního plynu v obci Jaroměřice nad Rokytnou.

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytnou do území obce Jaroměřice nad Rokytnou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu, katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytnou.

SO 505 Ochrana kabelu KAO v km 2,320

Staveniště se nachází v převážně zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360.

- Instalace ochranné trubky na stávající NN kabel KAO

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytnou do území obce Jaroměřice nad Rokytnou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu, katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytnou.

SO 702 Přeložka Božích muk v km 3,865 vpravo

Stavební objekt řeší přemístění stávající stavební konstrukce božích muk ležících v trase tělesa objektu SO 101 této akce. Přemístění stavební konstrukce se uvažuje ze stávající polohy do polohy km 3,865 vpravo hlavní trasy SO 101. Poloha nově osazené stavební konstrukce božích muk je zakreslena v situaci stavby.

Objekt boží muka je zapsán do státního seznamu památek pod číslem rejstříku ÚSKP: 36417/7-2701.

Stavební přesun konstrukce bude proveden takovým způsobem, že bude zajištěno kompletní přesunutí celé konstrukce. Uložení do nové polohy je navrženo do definované polohy na konstrukci plošného základu z monolitického železobetonu. Přemístění je navrženo v jedné etapě s vymístěním ze stávající polohy a umístěním do navrženého místa se zakreslenou polohou.

Přemístění stávající konstrukce bude provedeno takovým způsobem. Konstrukce bude kompletně obnažena v jejích základech. Po obvodě základů bude proveden otevřený výkop pro obnažení konstrukce kompletního založení. Konstrukce základových konstrukcí božích muk bude zajištěna stažením ocelovými profily a pásovinou tak, aby nedošlo k jejímu rozpadu. Po realizaci výkopových prací se provede zajištění stávajících božích muk do ocelové pomocné konstrukce s výdřevou. Následně bude pod konstrukcí základů provedena soustava protlaků ocelových profilů, které budou následně vzájemně spojeny v nosný rošt. Konstrukce roštu a zajišťující ocelové konstrukce bude kompletně spojena v jeden přepravní celek, který umožní přesun konstrukce jako celku.

Přemístěním konstrukce bude provedeno jejím naložením mobilními jeřáby na přepravník. Následně bude proveden transport na místo určení. Osazení konstrukce do projektované polohy bude opět pomocí automobilového jeřábu vyzvednutím z podvalníku a uložením konstrukce na připravený základ.

Pro konstrukci božích muk bude v jejich nové poloze proveden železobetonový základový pas o rozměrech 3,0/3,0m s tloušťkou pasu 0,65m. Beton pasu bude C30/37-XA1 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Poloha pasu bude umístěna v hloubce min. 1,5m pod souvisejícím okolním terénem. Pod konstrukcí základového pasu bude proveden podkladní beton tl 150 z betonu C8/10. Dle základových poměrů se pod konstrukcí základu předpokládá polštář ze štěrkodrti o mocnosti 0,30m. Únosnost základové spáry a její přetvárné charakteristiky budou definovány v dalším stupni PD.

Poloha pasu bude na stavbě upravena tak, aby na jeho konstrukci bylo možné kompletně osadit konstrukci vyzvednutých božích muk včetně jejich vynášecí konstrukce. Po osazení božích muk včetně transportní konstrukce na železobetonový základ, se proveden částečné obetonování stávajícího základu železobetonovým límcem spojeným s konstrukcí nového základu. Výška obetonávky se předpokládá min 0,45m po celém obvodu konstrukce muk.

Po osazení konstrukce božích muk do navržené polohy, bude provedeno odstranění pomocných transportních konstrukcí a úprava dotčených ploch do původního stavu.

Před realizací přesunu bude proveden pasport objektu oprávněnou osobou restaurátora. Bude kompletně konstrukce měřena a zakreslena před transportem. Po osazení konstrukce na dané místo a definovanou polohu, dojde k její opravě restaurátorem popsáním způsobem.

SO 801 Vegetační úpravy - Kraj Vysočina

Stavební objekt řeší úpravu ploch silnic druhých a třetích včetně ozelenění.

Po dokončení stavebních prací budou v rámci stavebního objektu SO 801 realizovány vegetační úpravy podél silnic, tj. zatravnění na vytvořených svazích kolem silnice.

Větší plochy budou obdělány strojně – frézováním, kultivátorováním, vláčením, smykováním a válením. Okraje větších ploch a menší plochy budou obdělány ručně – nakopáním a uhrabáním. Po provedení výsadeb bude na celé ploše založen trávník.

Po výsadbě bude po dobu jednoho roku prováděno ošetřování výsadeb a nově založených travnatých ploch. Ošetřování trávníků bude spočívat v pravidelném kosení 5x za vegetační období. Při ošetřování vysázených solitérních dřevin budou keřové skupiny odpleveleny – 2x ročně. Zálivka bude provedena v závislosti na průběh počasí minimálně 5x za vegetační období.

Náhradní výsadba se provede podél nově navrženého obchvatu za tělesem silnice. Hodnota náhradní výsadby (SO 801 + SO 802) se bude rovnat hodnotě kácené zeleně (viz. příloha F.03 – Dendrologický průzkum). Pro náhradní výsadbu se použijí druhy dřevin a keřů, které budou skáceny. Ze stromů jsou to jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), vrba jíva (*Salix caprea*), topol osika (*Populus tremula*), slivoň trnitá (*Prunus spinosa*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), dub zimní (*Quercus petraea*), jabloň (*Malus sylvestris*), jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum*), mahalebka obecná (*Prunus mahaleb*), slivoň mirabelka (*Prunus domestica syriaca*), švestka domácí (*Prunus domestica*), topol černý (*Populus nigra*), topol černý vlašský (*Populus nigra 'Italica'*), vrba křehká (*Salix fragilis*). Keře: hrušeň obecná (*Pyrus communis*), růže šípková (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*), líska obecná (*Corylus avellana*), brslen evropský (*Euonymus europaea*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*).

V prostoru křižovatek silnic bude náhradní výsadba osazena tak, aby nezasahovala do rozhledových trojúhelníků (viz. příloha C.4 koordinační situační výkres).

SO 802 Vegetační úpravy - Město Jaroměřice n. R.

Stavební objekt řeší úpravu ploch místních komunikací a polních cest včetně ozelenění.

Po dokončení stavebních prací budou v rámci stavebního objektu SO 802 realizovány vegetační úpravy podél silnic, tj. zatravnění na vytvořených svazích kolem silnice.

Větší plochy budou obdělány strojně – frézováním, kultivátorováním, vláčením, smykováním a válením. Okraje větších ploch a menší plochy budou obdělány ručně – nakopáním a uhrabáním. Po provedení výsadeb bude na celé ploše založen trávník.

Po výsadbě bude po dobu jednoho roku prováděno ošetřování výsadeb a nově založených travnatých ploch. Ošetřování trávníků bude spočívat v pravidelném kosení 5x za vegetační období. Při ošetřování vysázených solitérních dřevin budou keřové skupiny odpleveleny – 2x ročně. Zálivka bude provedena v závislosti na průběh počasí minimálně 5x za vegetační období.

Náhradní výsadba se provede za tělesem silnic. Hodnota náhradní výsadby (SO 801 + SO 802) se bude rovnat hodnotě kácené zeleně (viz. příloha F.03 – Dendrologický průzkum). Pro náhradní výsadbu se použijí druhy dřevin a keřů, které budou skáceny. Ze stromů jsou to jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), vrba jíva (*Salix caprea*), topol osika (*Populus tremula*), slivoň trnitá (*Prunus spinosa*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), dub zimní (*Quercus petraea*), jabloň (*Malus sylvestris*), jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum*), mahalebka obecná (*Prunus mahaleb*), slivoň mirabelka (*Prunus domestica syriaca*), švestka domácí (*Prunus domestica*), topol černý (*Populus nigra*), topol černý vlašský (*Populus nigra 'Italica'*), vrba křehká (*Salix fragilis*). Keře: hrušeň obecná (*Pyrus communis*), růže šípová (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*), líska obecná (*Corylus avellana*), brslen evropský (*Euonymus europaea*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*).

V prostoru křižovatek silnic bude náhradní výsadba osazena tak, aby nezasahovala do rozhledových trojúhelníků (viz. příloha C.4 koordinační situační výkres).

2.7 Technická a technologická zařízení

Součástí objektu nejsou žádná technická a technologická vybavení.

2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Během doby výstavby i po ní bude zabezpečen bezproblémový přístup pro vozidla požární a záchranné služby.

Stavba bude rozdělena do několika etap výstavby. V průběhu výstavby se provoz na stávajících komunikacích bude řídit dle TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. V rámci etap výstavby, které budou probíhat na stávajících komunikacích, bude doprava řízena světelnou signalizací.

Veškeré přeložky sítí případně demontáže sítí budou provedeny před každou etapou, nejlépe před vlastní realizací v rámci přípravy území. V rámci přípravy území budou rovněž vykáceny stromy v kolizi se stavbou, vybourány propustky apod.

Podrobněji bude postup a organizace výstavby řešen v dalším stupni PD, kdy bude také navrženo přechodné dopravní značení po dobu výstavby.

2.9 Hygienické požadavky na stavby

Dle rozptylové studie realizace stavby nijak neovlivní kvalitu ovzduší v zájmové lokalitě. Cílem stavby je zlepšit jízdní parametry silnice II/360 a odvést dopravu z centra města Jaroměřice nad Rokytinou. Realizace předmětné stavby je plně v souladu s programem zlepšování kvality ovzduší.

V prostoru stavby nejsou navržena žádná protihluková opatření, nakořli budou dle hlukové studie splněny příslušné hygienické limity hluku.

Z výpočtů provedených akustické studii je zřejmé, že po zprovoznění stavby "II/360 Jaroměřice nad Rokytinou – obchvat" lze zajistit splnění hygienický limitů v chráněném venkovním prostoru staveb, s příslušnou korekcí, jak pro denní, tak i pro noční dobu ve všech referenčních bodech výpočtu. Podél zástavby v bezprostřední blízkosti stávajícího průtahu městem dále

dochází po zprovoznění obchvatu k významnému poklesu hluku z provozu po pozemních komunikacích.

2.10 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V km 2,320 – 2,470 je záplavové území Q100 řeky Rokytne. V tomto místě je silnice II/360 převedena mostním objektem ve výšce cca 6,5 m nad stávajícím terénem.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Stavba „II/360 Jaroměřice nad Rokytnou - obchvat“ je liniová stavba, která nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1 Popis dopravního řešení

Stavba řeší liniovou stavbu dopravní infrastruktury, včetně přeložek a úprav souvisejících, stávajících komunikací.

4.2 Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Začátek přeložky silnice II/360 je severně od obce Jaroměřice nad Rokytnou napojením na stávající silnici II/360 v pasportním km 137,180. Konec úseku přeložky silnice je napojen na stávající silnici II/152 v pasportním staničení 64,665 směr Moravské Budějovice. V km 0,391 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice III/36077. V km 1,318 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice II/360. Nově navržená silnice II/360 kříží v km 2,3 – 2,5 stávající polní cestu, náhon, řeku Rokytnou a stávající silnici III/36078. Nad tímto územím je silnice II/360 vedena mimoúrovňově pomocí nově navrženého mostního objektu. V km 2,980 křížuje obchvat stávající silnici III/15228, která vede z Jaroměřic nad Rokytnou do Bohušovic. Ve směru od Jaroměřic nad Rokytnou bude tato silnice uslepena a od Bohušic se na obchvat napojí úrovní stykovou křižovatkou v km 2,952. V km 3,280 – 3,420 překonává silnice II/360 údolí řeky Rokytka nově navrženým mostním objektem. V km 3,677 se na obchvat napojuje úrovní stykovou křižovatkou stávající silnice II/152.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Po dokončení stavebních prací budou v rámci realizovány vegetační úpravy, tj. zatravnění na vytvořených svazích kolem silnice.

Větší plochy budou obdělány strojně – frézováním, kultivátorováním, vláčením, smykáním a válením. Okraje větších ploch a menší plochy budou obdělány ručně – nakopáním a uhrabáním. Po provedení výsadby bude na celé ploše založen trávník.

Náhradní výsadba se provede podél nově navrženého obchvatu a souvisejících silnic, za tělesem těchto komunikací. Hodnota náhradní výsadby, včetně náhradní výsadby podél přeložek souvisejících silnic, se bude rovnat hodnotě kácené zeleně (viz. příloha F.03 – Dendrologický průzkum).

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1 Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

OVZDUŠÍ – Zdrojem znečišťování ovzduší v okolí silničních komunikací v období běžného provozu je provoz motorových vozidel. Jedná se zejména o produkty spalování benzínu a nafty v zážehových a vznětových motorech. Provoz vozidel je také příčinou druhotného znečišťování ovzduší například vířením zbytků zimního posypu (škvara, písek, drtě, soli), obrusu z pneumatik a vozovky (druhotná prašnost). V zimním období při chemickém posypu se do ovzduší dostávají aerosoly (posypové soli a voda). Jedná se zejména o anorganické soli obsažené v posypových

materiálech (zejména NaCl, CaCl₂, MgCl₂, SO₄²⁻, ZnSO₄, Na₂SO₃), tyto emise jsou však zanedbatelné.

HLUK – Vzhledem k tomu, že záměr nezpůsobí v žádném místě překročení hygienických limitů hluku, nejsou předpokládány významné negativní vlivy na zdraví obyvatel v okolí stavby.

VODA – Přímo územím záměru protékají toky Rokytá a Rokytka. Podzemní vody byly při předběžném geotechnickém průzkumu zastiženy v hloubce 1,5 - 4,9 m pod povrchem. Zásobení podzemních vod se děje přímou infiltrací srážek v povodí nebo břehovou infiltrací a většina těchto vod dotuje svrchní mělkou zvrstvení. V oblasti se nacházejí místní zdroje vody, které byly v minulosti využívány pro zásobování obyvatel vodou, v současnosti je využívají obyvatelé Popovic, areál Zemědělského družstva a Jaroměřická mlékárna (zdroj v místě soutoku Rokytky a Rokytne). Tyto místní zdroje nemají vyhlášena ochranná pásma. Nejsou zde evidovány žádné vodní zdroje využívané pro hromadné zásobování obyvatel pitnou vodou ani jejich ochranná pásma.

ODPADY – s veškerými odpady, které vzniknou v průběhu výstavby, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. v aktuálním platném znění, o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy. V případě vzniku nebezpečného odpadu musí mít zhotovitel Souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady dle zákona o odpadech, který na základě písemné žádosti vydá příslušný úřad. Souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

PŮDA – stavba je vedena v nezataveném území po pozemcích, které jsou součástí zemědělského půdního fondu (ZPF). Zemědělské pozemky zasažené stavbou budou odňaty ze ZPF ve smyslu § 9 odst. 6 zákona č. 334/1992 Sb. v aktuálním platném znění o ochraně zemědělského půdního fondu.

6.2 Vliv na přírodu a krajinu, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Provádění liniové stavby přinese z hlediska ŽP dočasné zhoršení po dobu výstavby. Pro minimalizaci negativních vlivů budou nutná následující opatření:

- používat pouze stroje a vozidla odpovídající vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích
- stávající zeleň v těsné blízkosti staveniště chránit dřevěným bedněním
- umožnit přístup do okolních objektů pro pohotovostní vozidla (požární a zdravotnická)
- vybourané materiály odvážet a skladovat na předepsaných skládkách
- při demoličních a výkopových pracích zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. kropením
- čištění pneumatik dopravních prostředků, případně podvozku ostatních stavebních mechanismů před jejich výjezdem ze staveniště
- čištění veřejných komunikací v prostoru výjezdu ze staveniště

6.3 Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny v aktuálním platném znění, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptáčí oblast (Natura 2000).

6.4 Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Záměr lze přiřadit k bodu 9.1. kategorie II, přílohy č. 1, k zákonu č. 100/2001 Sb. v aktuálním platném znění, o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

Při vyhodnocení záměru nebyly zjištěny nepřijatelné vlivy záměru na žádnou ze složek životního prostředí. Za účelem dalšího snížení negativních vlivů byla navržena opatření pro fázi přípravy a pro fázi výstavby, která jsou doporučena k zapracování do územního rozhodnutí a stavebního povolení.

6.5 Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavbou budou dotčena ochranná pásma nadzemních a podzemních vedení inženýrských sítí a ochranná pásma objektů silnic. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

Ochranná pásma inženýrských sítí

VTL plynovod	2 m na obě strany od plynovodu
Telekomunikační sdělovací kabely	1 m od krajního kabelu
Elektro nadzemní vedení – 1 kV do 35 kV	7 m od krajního vodiče
Elektro nadzemní vedení – 35 kV do 110 kV	12 m od krajního vodiče

Ochranné pásmo plynovodů je určeno zákonem 458/2000 Sb.

Ochranné pásmo vedení do 22 kV je určeno ČSN EN 50110 – 1.

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje existující sítě, v případě realizace stavby v ochranných pásmech inženýrských sítí budou dodrženy podmínky jednotlivých správců sítí.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny.

Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz příloha E - dokladová část).

Dotčení ochranného pásma komunikací

Ochranné pásmo sil. II. a III. třídy je 15 m od osy vozovky, nebo osy přilehlého jízdního pásu sil. II. třídy, III. třídy nebo místní komunikace II. třídy. Ostatní místní komunikace nemají stanovené ochranné pásmo.

Dotčení ochranného pásma drah

Stavba nezasahuje do ochranného pásma drah.

Chráněná území

V prostoru stavby se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny v aktuálním platném znění.

Národní kulturní památky

Trasa silnice II/360 přechází v km 3,400 – 3,850 ochranným pásmem městské památkové zóny.

Archeologická naleziště

V území, ve kterém se stavba uskuteční, může dojít k archeologickým nálezům. Je nutné písemně ohlásit termín zahájení zemních prací s předstihem 30 dnů Archeologickému ústavu AV ČR, Brno a uzavřít před zahájením vlastních prací smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s institucí oprávněnou k provádění archeologických výzkumů, umožnit provedení archeologického výzkumu.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba řeší liniovou stavbu. Nejsou navržena žádná protihluková opatření, nakolik budou dle hlukové studie splněny příslušné hygienické limity hluku. Je zpracována a projednána hluková studie.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

V zájmovém území dojde k rekonstrukci dvou železničních přejezdů. Tyto dvě stavby je potřeba zkoordinovat, aby nedošlo k uzavěře silnic ve stejném časovém období.

Stavba bude probíhat v několika etapách. Před stavbou se provede příprava území a přeloží se inženýrské sítě. Objekty VTL SO 501 a SO 502 se budou provádět současně, z důvodu minimalizace času odstávky těchto plynovodů.

Návrh etap výstavby (bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace, případně před realizací dle možností zhotovitele):

První etapa

- Výstavba
- SO 101 silnice II/360 v km 0,220 – 0,560, km 1,000 – 3,800
 - SO 102 napojení III/36077 v km 0,000 – 0,080
 - SO 103 napojení stávající II/360 v km 0,000 – 0,110
 - SO 105 napojení III/15228
 - SO 106 napojení II/152 v km 0,000 – 0,120
 - SO 111 polní cesta
 - mostní objekty SO 201 a SO 203
 - opěrná zeď SO 252
 - přesun božích muk SO 702
 - SO 113 – sjezdy

Doprava na stávajících silnicích II/360, II/152, III/36077 a III/36078 bude zachována s omezením na silnici III/36078 v místě výstavby mostu SO 201. Silnice III/15228 bude uzavřena. Objízdní trasa z Bohušovic i z Jaroměřic n. R. bude vedena po silnici II/152.

Druhá etapa

- Výstavba
- SO 101 silnice II/360 v km 0,000 - 0,220, 0,560 - 1,000 a 3,800 - KÚ
 - SO 102 napojení III/36077 v km 0,080 - KÚ
 - SO 103 napojení stávající II/360 v km 0,110 – KÚ
 - SO 107 místní komunikace
 - SO 106 napojení II/152 v km 0,120 - KÚ
 - SO 113 – sjezdy
 - SO 801 rekultivace

Silnice II/360, III/36078 a III/15228 budou uzavřeny, doprava bude vedena po objízdných trasách. Osobní doprava bude odkloněna ze silnice II/360 na silnici III/4014. Nákladní doprava bude vedena po silnici II/351 a II/152. Napojení SO 101 a SO 106 na stávající silnici II/152 bude prováděno po polovinách za provozu na semaforech.

Návrh objízdných tras a etap výstavby je v příloze F 07 Zásady organizace výstavby.

8.1 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude dobře přístupné ze stávajících silnic II/360, II/152, III/36077, III/36078 a III/15228. Přístup bude také ze stávajících místních komunikací a polních cest.

Po dobu výstavby dodavatel stavby zajistí čištění komunikací znečištěných staveništní dopravou. Zhotovitel stavby musí zajistit dostupnost území HZS – přístup hasící technice v případě požáru, což znamená neblokovat průjezd staveništěm odstavenou stavební technikou.

Přístupy na staveniště a vedení hlavních dopravních tras pro přísun materiálu je nutno projednat s Odborem dopravy Krajského úřadu kraje Vysočina. Přístupy po soukromých pozemcích je nutno projednat s jejich vlastníky.

Rozsah opatření na zpevnění stávajících komunikací a mostů určí dodavatel stavby dle požadavků jím použité technologie výstavby. Projektant doporučuje provést před zahájením stavby zdokumentování stavu komunikací, po nichž bude jezdit staveništní doprava tak, aby následně mohly být řešeny otázky případně vzniklých škod.

Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele stavby. Pro přívod médií na stavbu se předpokládá využití stávající inženýrských sítí, nebo jejich zajištění zhotovitelem stavby jiným způsobem. Staveništní přípojky budou vybaveny zařízením pro odpočet spotřeby (elektroměr apod.) a způsob vyrovnání dodavatele stavby a jednotlivých správců inž. sítí bude právně ošetřen ve smlouvě. Vodu pro potřeby stavby je možno také dovážet v cisternách, přívod elektrické energie je možné zajistit mobilním dieselovým agregátem.

8.2 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Staveniště musí splňovat podmínky na bezpečnost a ochranu zdraví. Jedná se zejména o zajištění bezpečnosti dopravy a oddělení dopravy od stavby.

Dále je stavba povinna účinným způsobem zabránit vstupu na staveniště nepovolaným osobám.

Zajištění bezpečnosti se řídí obecně platnými předpisy, zejména:

- při provozu 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- při údržbě: 309/2006 Sb., o bezpečnosti práce

Zabezpečení staveniště zajistí zhotovitel stavby. V rámci stavby je nutné zabezpečit především výkopy proti pádu osob.

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláštní upozornění je na bezpečnost při demolici stávajících konstrukcí a při provádění stavebních prací v souběhu s veřejným provozem.

Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení nebo aspoň zaučení v daném provozu. Všichni pracovníci na stavbě pracující musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelné doškolování. Vybavení ochrannými prostředky a pomůckami pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta formou první pomoci přímo na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího nebo jiném snadno dostupném, ale kontrolovatelném 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).

Stavbou nesmí dojít k negativnímu ovlivnění poměrů podél vodních zdrojů Parkování mechanismů, vozidel a zařízení staveniště musí být situováno na zpevněných plochách.

Skládky materiálu včetně odpadů budou zajištěny dodavatelem stavby. Dodavatel stavby rovněž zajišťuje materiály pro stavbu.

Kácení stromů, které jsou v kolizi se stavbou je předmětem přílohy F.03 – Dendrologický průzkum. Pařezy budou odvezeny na skládku. Větve budou pravděpodobně odvezeny na kompostárnu a rozdrceny. O využití dřevní hmoty kácených stromů rozhodne investor.

Vybouraný materiál bude odvezen na skládky. S využitelným vybouraným materiálem bude nakládáno dle dispozice investora.

Veškerý odpad ze stavby bude předán oprávněné společnosti a doklady budou uloženy a doloženy ke kolaudaci.

8.3 Maximální zábory pro staveniště

Obvod staveniště je dán čarou trvalého a dočasného záboru. Trvalý zábor je dán hranicemi současného nebo budoucího silničního pozemku. Dočasný zábor je rozdělen do jednoho roku a nad jeden rok. Dočasný zábor do jednoho roku je dán potřebným prostorem pro provedení inženýrských sítí.

8.4 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Objem zemních prací je:

Výkop	57 361 m ³
Násyp	45 688 m ³
Dodatečný násyp	7 453 m ³
Aktivní zóna	30 699 m ³
Ohumusování	13 774 m ³
Sejmutí ornice	36 531 m ³
Sejmutí drnu	3 456 m ³
Frézování	892 m ³
Bourání asf. vozovek	2 674 m ³
Bourání nestmel. vozovek	5 247 m ³

Sejmutá ornice bude rozprostřena dle pedologického průzkumu na okolní pozemky, které nejsou stavbou dotčeny a bude použita i při rekultivaci stávajících komunikací.

Materiál z vybouraných vozovek a chodníků bude odvezen na skládky v souladu s programem odpadového hospodářství. Možné skládky stavebního odpadu jsou v Třebíči, a Jihlavě.

Celková bilance zemních prací je uvedena v příloze F.08 – Bilance zemin a ornice. Projekt nakládání s odpady je součástí přílohy A – Průvodní zpráva.

Pro aktivní zónu v zářezu i v násypu, pro přechodové oblasti mostů a pro sanační vrstvu pod násypy je uvažováno s nakupovaným materiálem.

Skládky materiálu včetně odpadů budou zajištěny dodavatelem stavby. Dodavatel stavby rovněž zajišťuje materiály pro stavbu.

9. ZÁVĚR

Tato dokumentace byla zpracována jako podklad pro územní řízení a specifikuje nezbytný rozsah stavebních prací pro umístění stavby do území a při realizaci všech souvisejících objektů a přeložek inženýrských sítí.

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH ZPRÁVY:

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
1.1 CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍHO POZEMKU	2
1.2 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ	2
1.3 STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	8
1.4 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ APOD.	9
1.5 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ.....	9
1.6 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	9
1.7 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ URČENÝCH K PLNĚNÍ FUNKCÍ LESA 9	
1.8 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	10
1.9 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLANÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	10
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	10
2.1 ÚČEL UŽÍVÁNÍ STAVBY	10
2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ	11
2.3 DISPOZIČNÍ A PROVOZNÍ ŘEŠENÍ, TECHNOLOGIE VÝROBY	11
2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	11
2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	11
2.6 ZÁKLADNÍ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	11
2.6.1 STAVEBNÍ OBJEKTY.....	12
2.7 TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ ZAŘÍZENÍ	37
2.8 POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍ ŘEŠENÍ	37
2.9 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY	37
2.10 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	38
3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	38
4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	38
4.1 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ	38
4.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	38
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	38
6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	38
6.1 VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA.....	38
6.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU, ZACHOVÁNÍ EKOLOGICKÝCH FUNKCÍ A VAZEB V KRAJINĚ	39
6.3 VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	39
6.4 NÁVRH ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZE ZÁVĚRU ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ NEBO STANOVISKA EIA	39
6.5 NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	40
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	40
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	41
8.1 NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU.....	41
8.2 OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	42
8.3 MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	43
8.4 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSLUN NEBO DEPONIE ZEMIN	43
9. ZÁVĚR.....	43

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1 Charakteristika stavebního pozemku

Projektová dokumentace řeší přeložku silnice II/360, včetně přeložek a úprav souvisejících komunikací.

Silnice II/360 je vedena západně od města Jaroměřice nad Rokytnou v katastrálních územích Jaroměřice nad Rokytnou a Popovice nad Rokytnou. Začátek stavby obchvatu je v lokálním staničení 0,000, které odpovídá pasportnímu km 137,180 stávající silnice II/360. Konec úseku je v lokálním staničení 4,000, které odpovídá pasportnímu staničení 64,665 stávající silnice II/152. Trasa vede otevřeným terénem v nezastavěném území po zemědělsky obdělávaných pozemcích.

V km 0,391 se úrovnovou stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice III/36077. V km 1,318 se úrovnovou stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice II/360. Nově navržená silnice II/360 kříží v km 2,3 – 2,5 stávající polní cestu, náhon, řeku Rokytnou a stávající silnici III/36078. Nad tímto územím je silnice II/360 vedena mimoúrovňově pomocí nově navrženého mostního objektu. V km 2,980 křížuje obchvat stávající silnici III/15228, která vede z Jaroměřic nad Rokytnou do Bohušovic. Ve směru od Jaroměřic nad Rokytnou bude tato silnice uslepena a od Bohušovic se na obchvat napojí úrovnovou stykovou křižovatkou v km 2,952. V km 3,280 – 3,420 překonává silnice II/360 údolí řeky Rokytky nově navrženým mostním objektem. V km 3,677 se na obchvat napojuje úrovnovou stykovou křižovatkou stávající silnice II/152.

Územím prochází dvě stávající cyklotrasy. Cyklotrasa č. 26 Jihlava – Třebíč - Raabs je v prostoru stavby vedena po polní cestě, která křížuje silnici II/360 v km 2,330. Cyklotrasa č. 5125 Telč – Jaroměřice nad Rokytnou, která je v prostoru stavby vedena po stávající silnici III/36078 a nově navrženou silnici II/360 křížuje v km 2,470. Ponad obě tyto cyklotrasy je silnice II/360 vedena nově navrženým mostním objektem.

Územím přechází i naučná stezka Otokara Březiny, která je v prostoru stavby vedena po stávající silnici III/15228, která bude přeznačena a nově vedena z Jaroměřic nad Rokytnou přes zahrádkářskou oblast, podél řeky Rokytky a po stávající polní cestě se napojí na stávající silnici III/15228.

Stávající silnice II/360 bude po dohodě kraje Vysočina a města Jaroměřice nad Rokytnou převedena do silnice nižší třídy, případně do místních komunikací.

1.2 Výčet a závěry provedených průzkumů

PŘEDBĚŽNÝ GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM

Pro inženýrskogeologické hodnocení je a základě realizovaných a archivních průzkumných děl vyčleněno v zájmovém území základní litologicko-genetické typy zemin a hornin z nichž bylo pro účely vyhodnocení geotechnických poměrů vyčleněno 12 geotechnických typů zemin.

- GT0 – navážky
- GT1o - organické jemnozrnné zeminy (MLO, Or), tuhé
- GT1d - deluviální jemnozrnné zeminy (F4CS, sisaCl), tuhé
- GT1f_Q - fluviální jemnozrnné zeminy (F6 Cl, siCl), tuhé až měkké
- GT1e - eolické jemnozrnné zeminy (F6 Cl, siCl), pevné
- GT1f_N - neogénní fluviolimnické jemnozrnné zeminy (F4 CS, saCl), pevné
- GT2f_{Q1}- fluviální písčité zeminy údolních teras (S5 SC, clSa), středně ulehlé
- GT2f_{Q2}- fluviální písčité zeminy vyšší terasy (S5 SC, clSa), ulehlé
- GT3f_{Q3}- fluviální štěrkovité zeminy údolních teras (G3 G-F, saGr), středně ulehlé

- GT3f_{Q2} - fluviální štěrkovité zeminy vyšší terasy (G5 GC, cIGr), ulehle
- GT4a - zcela zvětralé ruly, eluvium (R6)
- GT4b - silně až mírně zvětralé ruly (R5 -R4)

Násyp km 0,000 – 0,443

Podloží - GT1d (v úvodu úseku GT1f_N) - GT4a - GT4b

Doporučená opatření - výskyt zemin nevhodných do podloží násypu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami (Edef,2 > 45 MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK zrnitosti 63 - 256 mm). Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 1,600 – 1,950

Podloží - GT4a - GT4b

Doporučená opatření - výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží násypu. Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami (Edef,2 > 45 MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 2,222 – 2,421

Podloží - GT4a - GT4b, od staničení cca km 2.300 GT 1f_Q - GT2f_{Q1}- GT3f_{Q1}

Doporučená opatření - v počátku úseku do cca km 2.300 výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží násypu. Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Od staničení cca km 2.300 výskyt zemin nevhodných do podloží násypu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami (Edef,2 > 45 MPa). Případný výskyt, měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 2,434 -3,012

Podloží - GT 1f_Q - GT2f_{Q1} - GT3f_{Q1}/ GT2f_{Q2} - GT 3f_{Q2}

Doporučená opatření - výskyt zemin nevhodných do podloží násypu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami (Edef,2 > 45 MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK zrnitosti 63 - 256 mm). Dohutnění podloží na hodnotu D = 92 % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 3,202 -3,292

Podloží - GT1e - GT2f_{Q2} - GT4a - GT4b. V závaru úseku GT1d.

Doporučená opatření - výskyt zemin nevhodných do podloží násypu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{def,2} > 45$ MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK zrnitosti 63 - 256 mm). Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92$ % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 3,416 – 3,425

Podloží - GT4a - GT4b

Doporučená opatření - výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží násypu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92$ % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{def,2} > 45$ MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Násyp km 3,682 – 4,000

Podloží – GT1d - GT4a - GT4b

Doporučená opatření - výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží násypu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92$ % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{def,2} > 45$ MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Povrchy svahů násypu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Zářez km 1,950 – 2,222

Zeminy a horniny v zářezu – GT4a

Podloží zářezu - GT4a

Doporučená opatření - výskyt zemin podmíněčně vhodných do podloží zářezu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92$ % a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm. Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{def,2} > 45$ MPa). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti 63 - 256 mm). Povrchy svahů zářezu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

Zářez km 3,012 – 3,202

Zeminy a horniny v zářezu – GT0 - GT1e - GT4a - GT 4b Materiály GT0 představují zásyp bývalé těžebny. Převažují tuhé až měkké jemnozrnné materiály, místy organické zbytky (např. dřevní hmota). Skutečný rozsah bývalé těžebny nutno ověřit v další etapě GTP (doporučuje se geofyzikální průzkum).

Podloží zářezu - GT4a - GT4b. Od staničení cca km 3.150 GT1e - GT2f_{Q2} - GT4a.

Doporučená opatření - do staničení cca km 3.150 Výskyt zemin podmiňuje vhodných do podloží zářezu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92 \%$ a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 736133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm . Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{\text{def},2} > 45 \text{ MPa}$). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti $63 - 256 \text{ mm}$). Povrchy svahů násypu vystavený cherozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou). Od cca km 3.150 výskyt zemin nevhodných do podloží zářezu bez úpravy. Provést roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm . Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{\text{def},2} > 45 \text{ MPa}$).

Zářez km 3,425 – 3,682

Zeminy a horniny v zářezu – GT4a, GT4b (zhoršená těžitelnost - třída II u mírně zvětralých partií ortorul GT4b)

Podloží zářezu - GT4a

Doporučená opatření - výskyt zemin podmiňuje vhodných do podloží zářezu. Dohutnění podloží na hodnotu $D = 92 \%$ a v aktivní zóně 100% PS (dle ČSN 73 6133). Ověřit laboratorními zkouškami v následné etapě GTP. V případě potřeby provést lokálně roznášecí polštář z ostrohranného písčitoštěrkovitého materiálu (PDK) o minimální mocnosti 40 cm . Účinnost sanace nutno verifikovat na zkušebním poli a následně při stavbě zatěžovacími zkouškami ($E_{\text{def},2} > 45 \text{ MPa}$). Případný výskyt měkkých jílovitých či prachovitých zemin v podloží lze sanovat zahutněním vhodné sypaniny (PDK, zrnitosti $63 - 256 \text{ mm}$). Povrchy svahů zářezu vystavených erozi chránit (např. rekultivací kulturní zeminou).

OSZNÁMENÍ ZÁMĚRU PODLE §6 V ROZSAHU PODLE PŘÍLOHY Č. 4 ZÁKONA Č. 100/2001 Sb., O POSUZOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ

Záměr, pro který je zpracováno předložené oznámení, spočívá v novostavbě komunikace II. třídy západně od města Jaroměřice nad Rokytou, který propojí stávající silnice II/360 ve směru od Třebíče a II/152 ve směru od Moravských Budějovic. Délka nové komunikace je přibližně 4 km a návrhová kategorie je S 9,5/70. Úpravou komunikace dojde odvedení tranzitní dopravy z centra města, a tedy podstatnému snížení všech negativních vlivů, které s sebou nese intenzivní doprava (hluk, emise znečišťujících látek, vibrace, nehodovost) v centru města. Nová komunikace je vedena vesměs po zemědělských pozemcích výhradně mimo zastavitelné území města. Součástí záměru je také zejména výstavba nových mostů (vč. náhrady jednoho existujícího mostu), propustků pod komunikací a dílčí úprava koryta toku Rokytá a náhonu na tomto toku. Záměr je předložen v jedné aktivní variantě.

Posouzení se zabývalo všemi relevantními vlivy záměru – v případě dopravních staveb jimi bývají zejména A) vlivy na obyvatelstvo vyvolané dopravní zátěží (hluk, emise, vibrace, nehodovost), B) narušení vztahů v krajině (konektivita ÚSES, migrace druhů živočichů, fragmentace zemědělských i lesních ploch, kontinuita vodních toků), C) dotčení přírodně cenných lokalit (zvláště chráněná území, území soustavy Natura 2000), D) ovlivnění krajinného rázu, E) zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa a F) ovlivnění vodního prostředí.

Plánovaný záměr prochází z velké části zemědělskou krajinou a zábor kvalitních zemědělských půd je také nejvýznamnějším identifikovaným negativním vlivem záměru. Tento vliv nelze zmírnit ani kompenzovat, vyplývá z umístění stavby, které je určeno schváleným územním plánem města. Nicméně v rámci záměru jsou navržena opatření, aby nedocházelo k nadměrné fragmentaci zemědělských ploch a ztížení jejich obhospodařování, ani aby nedocházelo ke zhoršení hydrologických a odtokových poměrů v území. Zábor lesních pozemků v důsledku realizace záměru je zanedbatelný. V oblasti nejsou vyhlášena žádná zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, přírodní parky a ani se zde nenacházejí památné stromy nebo jejich

skupiny. Nicméně v trase záměru jsou minimálně dvě místa, která jsou cennější z hlediska ochrany přírody, obě jsou vázána na území rozlivů povodní na tocích Rokytne a Rokytky. V těchto územích se mohou odehrávat migrace některých zvláště chráněných druhů živočichů (zejména vydry říční) a tato území se významně podílejí na zajištění ekologické stability krajiny (funkční součásti lokálního ÚSES). Realizace záměru v těchto místech vyžaduje zvýšenou pozornost a do těchto míst také směřovala většina opatření navržených ke zmírnění negativních vlivů záměru. Záměr si vyžádá kácení dřevin a křovin ve větším rozsahu, a to zejména při průchodu údolím Rokytky a křížení Rokytne. Ke kompenzaci tohoto vlivu byla navržena místa pro náhradní výsadbu, přitom náhradní výsadba by zde měla plnit i další funkce (podpora prvků lokálního ÚSES, podpora migrace, zmírnění vlivu záměru na krajinný ráz, eliminace střetů vozidel se zvláště chráněnými druhy ptáků). Záměr by neměl ovlivnit kvalitu povrchových vod, odvodnění komunikací není napojeno na vodní toky. Z posouzení záměru vyplynulo, že po jeho realizaci lze předpokládat výrazný pokles negativních vlivů z dopravy v centru města (emisí, hluku, vibrací i nehodovosti). Pro zmírnění a kompenzaci všech možných zjištěných vlivů záměru byla v závěru oznámení navržena opatření, a to zvláště pro fázi přípravy záměru, jeho výstavby a pro fázi provozu na komunikaci.

Při vyhodnocení záměru nebyly zjištěny nepřijatelné vlivy záměru na žádnou ze složek životního prostředí. Za účelem dalšího snížení negativních vlivů byla navržena opatření, která jsou doporučena k zapracování do územního rozhodnutí a stavebního povolení.

PEDOLOGICKÝ PRŮZKUM

Pedologická charakteristika byla provedena dle platného Taxonomického klasifikačního systému půd a dle metodiky bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ).

V místě provedení vpichových sond se nachází půdní typ hnědozem v subtypu modální a oglejená a půdní typ fluvizem v subtypu glejová. Tyto hnědozemě vznikají na spraších a sprašových hlínách, méně pak na polygenetických svahovinách v rovinatém případně mírně zvlněném reliéfu v nižším stupni pahorkatin. Hnědozemě vznikají většinou ve vlhčím podnebí než černozemě. Hnědozemě se vyznačují mírně vysvětleným eluviálním horizontem, který dále přechází bez zátek do homogenně hnědého luviského horizontu s polyedrickou strukturou. Některé hnědozemě mají hlinitou ornici, ale jílovitohlinité podorničí, které je pak příznivě uplatněno ve vodním režimu. Hnědozemě mají slabě kyselou až neutrální reakci, jsou sorpčně nasycené, dále mají příznivé složení humusu a střednětěžkou až těžkou zrnitost. Během suchého období může hnědozemě dávat větší výnosy než černozemě, které trpí nedostatkem vláhy. Půdní vegetaci jsou doubravy a habrové doubravy a hlavním půdotvorným procesem je illimerizace.

Humusový horizont vykazuje v řešeném území poměrně dobrou mocnost. Barva svrchní ornici vrstvy je hnědá, místně dochází k vybělení. Mocnost skřívky je na základě provedených vpichových sond navržena v mocnosti 18 až 40 cm. Střední hodnota je 30 cm.

Níže uložený horizont není ke skřívce a následnému využití v rámci ZPF navržen, protože nemá požadované agrotechnické vlastnosti. Podorničí je v celé délce řešené trasy převážně silně prachový a písčítý, případně jílovitý a šterkovitý a vykazuje hnědou až hnědorezavou barvu, případně i šedou barvu. Senzoricky je podorničí převážně hutné, vodonepropustné. Ke skřívce je navržen poměrně dlouhý úsek. Horizont je nevýrazný, vykazuje velmi malý podíl organické složky, a na spodině je dosti prachovitý a písčítý, což jeho využití dále z části omezuje.

Provádění skřívky je prvním krokem přípravy stavby. Prvořadým úkolem je provést skřívku ornice odděleně od podorničí. Senzoricky je ornice od podorničí jasně rozlišitelná.

Pro následné využití ornice je vhodné uvažovat s oddělením větších kamenů, valounů a ostatního skeletu. Obsah těchto přirozených příměsí může být limitním faktorem pro návrh využití ornice.

Při provádění skřívky v zájmové lokalitě je nutné dbát na to, aby nebyla spolu se skrývaným humusovým horizontem, přibírána i níže uložená vrstva pod ním, která nemá požadované vlastnosti. Důležité je také zamezit přibírání materiálu z okolí místa skřívky, zejména z degradovaných zemin, a zemin s vysokým obsahem sekundárního znečištění. Při samotném skrývání a manipulaci se zeminou je nutné zamezit její kontaminaci ropnými látkami, resp. odpady.

V případě zde řešeného záměru se se zřizováním deponií nepočítá; skrytý substrát je možné po vyjmutí z přirozeného prostředí rozprostřít na zbývající části parcel, které nejsou záměrem dotčeny, resp. je odvézt na jiné místo, které je určeno ke zúrodnění.

Skrytý materiál vykazuje poměrně dostatečný obsah organické složky, proto je vhodný k využití na plochách primární produkce. Limitujícím faktorem může být obsah makroskeletu (vysoká kamenitost) ve střední části, kterou lze řešit prosítováním.

Podorničí je především prachového a písčitého charakteru, a není proto vhodné pro zúrodnovací využití. Lze jej v omezené míře (zejména po smísení s dovezeným kompostem) použít na závěrečné ohumusování v rámci stavby. Množství podorničí, které takto bude k dispozici je velmi omezené.

DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

Dotčená oblast je tvořena především kulturní krajinou, ve které převažuje zemědělsky využívané pozemky.

V úseku 3,400 - 3,430 zasahuje obchvat do pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Jedná se o lesní zeleň podél staré úvozové cesty vedoucí do údolí řeky Rokytky (parcela č. 2779/3). Problematika zásahu stavby do lesních porostů bude řešena samostatně. Jedná se o hospodářsky využívaný pozemek s porostem nepůvodní borovice černé (*Pinus nigra*) a příměsí dalších dřevin.

Mimolesní zeleň tvoří doprovodnou zeleň cest, vodotečí a remízků. V údolí řeky Rokytky se nachází vzrostlé topoly černé s příměsí dalších lužních dřevin.

Stávající doprovodná zeleň komunikací představuje na mnoha místech zbytky liniové zeleně, v minulosti vysázené. Často jsou zastoupeny ovocné druhy (*Malus domestica* a *Pyrus communis*), ale také hybridní topoly (*Populus nigra* 'Italica'). Mnoho z nich je ve špatném zdravotním stavu, chybí pravidelná péče. Ovocné stromy, především švestky, trpěly klejotokem.

Na některých místech doprovodná zeleň zcela chybí nebo je nahrazena náletovými dřevinami.

Typickou zelení vodních toků jsou porosty vrb, olší a topolů s keřovými porosty.

Z botanického hlediska je území zastoupeno běžnými druhy rostlin kulturní krajiny. Nebyly nalezeny žádné chráněné nebo ohrožené taxony. V blízkosti komunikací a budov byly nalezeny ruderalní druhy, v otevřené krajině druhy luční, podél vodotečí taxony vázané na vodní stanoviště.

Celkem bude nutné z důvodu stavby odstranit 110 ks stromů (některé stromy jsou vícekmenné) a cca 1 608 m² keřů a mladých porostů dřevin.

HLUKOVÁ STUDIE

Intenzita dopravy v celém zájmovém území byla stanovena na základě zpracovaného dopravního modelu a prognózy intenzit automobilové dopravy pro předmětnou stavbu (Ing. Petr Macejka Ph.D., 01/2018, viz příloha č. 2 hlukové studie).

Správnost výpočtového modelu byla ověřena (optimalizována) na základě výsledků měření hluku provedeného pro potřeby akustické studie (viz příloha č. 1 hlukové studie - Protokol č. 65913/2017 Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě, 09/2017).

Z výpočtů provedených akustické studii je zřejmé, že po zprovoznění stavby "II/360 Jaroměřice nad Rokytinou – obchvat" lze zajistit splnění hygienických limitů v chráněném venkovním prostoru staveb, s příslušnou korekcí, jak pro denní, tak i pro noční dobu ve všech referenčních bodech výpočtu. Podél zástavby v bezprostřední blízkosti stávajícího průtahu městem dále dochází po zprovoznění západního obchvatu k významnému poklesu hluku z provozu po pozemních komunikacích.

Zpracovatel akustické studie doporučuje do podmínek stavebního povolení zahrnout požadavek na provedení měření hluku z dopravy před a po realizaci předmětné stavby, na jehož základě budou ověřeny závěry akustické studie.

Měření hluku z dopravy se doporučuje provést ve vybraných referenčních bodech po konzultaci s příslušnou krajskou hygienickou stanicí. Měření hluku z dopravy bude provedeno v denní i noční době se zajištěním sčítání osobní a nákladní dopravy.

ROZPTYLOVÁ STUDIE

Rozptylová studie prokazuje, že předkládaný záměr „II/360 Jaroměřice nad Rokytinou – obchvat“ nezpůsobí nadměrné znečištění ovzduší látkami NO₂, benzenem, benzo(a)pyrenem, PM₁₀ ani PM_{2,5}.

Po realizaci obchvatu dochází k přesunu imisních příspěvků tranzitní dopravy do extravilánu města resp. k celkovému poklesu imisního zatížení v hustě obydleném území Jaroměřic nad Rokytinou. Vliv nové komunikace se pak projevuje při západním okraji města a zástavbě Popovic, kde dochází k mírnému navýšení imisních příspěvků z dopravy.

Imisní příspěvky záměru jednotlivých znečišťujících látek se na celém hodnoceném území pohybují podstatně pod imisními limity. Ani při zohlednění stávajícího imisního pozadí nebude docházet k překračování platných imisních limitů, které budou nadále splněny.

Realizace předmetné stavby je plně v souladu s programem zlepšování kvality ovzduší.

1.3 Stávající ochranná a bezpečnostní pásma, chráněná území, kulturní památky

Stavbou budou dotčena ochranná pásma nadzemních a podzemních vedení inženýrských sítí a ochranná pásma objektů silnic. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

Ochranná pásma inženýrských sítí

VTL plynovod	4 m na obě strany od plynovodu
Telekomunikační sdělovací kabely	1 m od krajního kabelu
Elektro nadzemní vedení – 1 kV do 35 kV	7 m od krajního vodiče
Elektro nadzemní vedení – 35 kV do 110 kV	12 m od krajního vodiče

Ochranné pásmo plynovodů je určeno zákonem 458/2000 Sb.

Ochranné pásmo vedení do 22 kV je určeno zákonem ČSN EN 50110 – 1.

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje existující sítě, v případě realizace stavby v ochranných pásmech inženýrských sítí budou dodrženy podmínky jednotlivých správců sítí.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny.

Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz příloha E - dokladová část).

Dotčení ochranného pásma komunikací

Ochranné pásmo sil. II. a III. třídy je 15 m od osy vozovky, nebo osy přilehlého jízdního pásu sil. II. třídy, III. třídy nebo místní komunikace II. třídy. Ostatní místní komunikace nemají stanovené ochranné pásmo.

Dotčení ochranného pásma drah

Stavba nezasahuje do ochranného pásma drah.

Chráněná území

V prostoru stavby se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny v aktuálním platném znění.

Národní kulturní památky

Trasa silnice II/360 přechází v km 3,400 – 3,850 ochranným pásmem městské památkové zóny.

Archeologická naleziště

V území, ve kterém se stavba uskuteční, může dojít k archeologickým nálezům. Je nutné písemně ohlásit termín zahájení zemních prací s předstihem 30 dnů Archeologickému ústavu AV ČR, Brno a uzavřít před zahájením vlastních prací smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s institucí oprávněnou k provádění archeologických výzkumů, umožnit provedení archeologického výzkumu.

1.4 Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

V km 2,320 – 2,470 je záplavové území Q100 řeky Rokytne. V tomto místě je silnice II/360 převedena mostním objektem (SO 201) ve výšce cca 6,5 m nad stávajícím terénem.

Stavba se nenachází v poddolovaném území.

1.5 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba přeložky silnice II/360 přechází nezastavěným územím po zemědělsky využívaných pozemcích.

Vody z vozovky a okolního terénu budou svedeny do nově navržených příkop podél silnice II/360 a následně budou odvedeny pomocí soustavy propustků do stávajících vodotečí případně odvodňovacích zařízení, čím nedojde k vypouštění vod do okolních zemědělských pozemků.

1.6 Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stávající zůstatkové úseky silnic budou odstraněny a zrekultivovány, tak aby byly plynule napojeny a navázány do struktury okolního terénu. Tyto úpravy řeší stavební objekt rekultivací SO051.

Zeleň dotčená výstavbou, která bude skácena, je včetně základních údajů uvedena v příloze F.03 - Dendrologický průzkum.

1.7 Požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkcí lesa

Vynětí ze ZPF – stavbou budou trvale zabrány pozemky ZPF v rozsahu:

k. ú. Jaroměřice nad Rokytnou: 96 638 m²

k. ú. Popovice nad Rokytnou: 12 808 m²

Tyto pozemky budou vyňaty ze ZPF.

ZPF – dočasně na dobu nad 1 rok bude zabráno:

k. ú. Jaroměřice nad Rokytnou: 25 084 m²

k. ú. Popovice nad Rokytnou: 1 127 m²

ZPF – dočasně na dobu do 1 roku bude zabráno:

k. ú. Jaroměřice nad Rokytnou: 15 879 m²

k. ú. Popovice nad Rokytnou: 632 m²

PUPFL – stavbou budou trvale zabrány pozemky PUPFL v rozsahu:

k. ú. Jaroměřice nad Rokytnou: 990 m²

Tyto pozemky budou vyňaty z PUPFL.

1.8 Územně technické podmínky

Přístupy na staveniště budou po stávající sil. II/360, II/152, III/36077, III/36078, III/15228 a po místních a polních cestách.

Nakládání s odpady je podrobně popsáno v Konceptu odpadového hospodářství, která je přílohou průvodní zprávy (A – Průvodní zpráva).

1.9 Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

V zájmovém území dojde k rekonstrukci dvou železničních přejezdů:

Název: Rekonstrukce PZZ v km 145,783 (P3641) a 147,355 (P3642) trati Retz – Okříšky

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, s. o. (SŽDC, s. o.), stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Předpokládaný termín výstavby: druhá polovina roku 2018 (pozn.: údajně v letních měsících rozmezí červen – srpen 2018)

Předpokládaná doba trvání: 15 dní

Silniční uzavírka obou přejezdů: 7 dní

Výluka traťové koleje: 15 dní (7 dní v úseku Mor. Budějovice – Jaroměřice + 8 dní v úseku Mor. Budějovice – Jaroměřice – Kojetice n. M.)

Předmět stavby: Rekonstrukce dvou výše zmíněných přejezdů (drobné úpravy kolejového spodku i svršku) a jejich zabezpečení novou technologií PZS dle rozhodnutí Drážního úřadu. Jako ovládací prvky zde budou použity počítače náprav. Kabelizace k jednotlivým venkovním součástem pro zajištění správné funkčnosti bude tažena z dvou nově postavených reléových domků (každý přejezd bude mít vlastní). Obecně je zde tedy hlavním účelem modernizace PZZ s cílem zvýšení bezpečnosti jak železničního, tak silničního provozu.

Je potřeba tyto dvě stavby zkoordinovat, aby nedošlo k uzavěře silnic ve stejném časovém období.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Účel užívání stavby

Stavba se nachází na území kraje Vysočina v okrese Třebíč. Řešená oblast v rámci tohoto projektu leží na katastrálním území Jaroměřice nad Rokytnou a Popovice nad Rokytnou.

Zájmové území přeložky silnice II/360 začíná napojením na stávající silnici II/360 v pasportním staničení 137,180, pokračuje ve volné trase přes zemědělsky využívané pozemky a na konci se napojuje na stávající silnici II/152 v pasportním km 64,665. Důvodem pro realizaci uvedené stavby je odvedení tranzitní dopravy mimo intravilán obce Jaroměřice nad Rokytnou tak, aby byly maximálně omezeny negativní vlivy dopravy na sil. II/360 a zvýšení bezpečnosti a jízdního komfortu na dané komunikaci. Zároveň původní trasa překládané komunikace, procházející obcí, zůstane zachována pro zabezpečení obsluhy přilehlých nemovitostí.

V km 0,391 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice III/36077. V km 1,318 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice II/360. Nově navržená silnice II/360 kříží v km 2,3 – 2,5 stávající polní cestu, náhon, řeku Rokytnou a stávající silnici III/36078. Nad tímto územím je silnice II/360 vedena mimoúrovňově pomocí nově navrženého mostního objektu. V km 2,980 křížuje obchvat stávající silnici III/15228, která vede z Jaroměřic nad Rokytnou do Bohušovic. Ve směru od Jaroměřic nad Rokytnou bude tato silnice uslepena a od Bohušovic se na obchvat napojí úrovní stykovou křižovatkou v km 2,952. V km 3,280 – 3,420 překonává silnice II/360 údolí řeky Rokytky nově navrženým mostním objektem. V km 3,677 se na obchvat napojuje úrovní stykovou křižovatkou stávající silnice II/152.

2.2 Celkové urbanistické řešení

Stavba se nachází na dvou katastrálních územích, a to Jaroměřice nad Rokytinou a Popovice nad Rokytinou.

Stavba je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací města Jaroměřice nad Rokytinou.

2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Požadavky investora byly upřesněny na jednáních a byly zapracovány do projektové dokumentace. Zadání obsahovalo návrh přeložky silnice II/360 a návrh souvisejících přeložek stávajících komunikací a inženýrských sítí.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Přeložka silnice II/360 je navržena v extravilánu. V řešeném úseku se nenachází žádné související pěší komunikace, proto nejsou navržena žádná opatření, která podléhají požadavkům vyhlášky 398/2009 Sb. v aktuálním platném znění „O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb“.

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Navržená komunikace splňuje svými parametry požadavky odpovídající předpokládanému účelu použití.

Vybudováním přeložky silnice II/360 dojde k odstranění dopravních závad, nehodových míst a zvýšení plynulosti provozu, odvedením dopravy z centra města na obchvat.

Směrové a výškové řešení přeložky silnice II/360 vyhovuje pro směrodatnou rychlost $v_n = 80$ km/h.

Provoz na silnici je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony.

2.6 Základní technický popis stavby

V rámci stavby bude provedena přeložka silnice II/360 včetně odvodnění a napojení okolních souvisejících komunikací.

Součástí stavby jsou čtyři úrovně stykové křižovatky silnic. Nově navržená silnice II/360 x napojení III/36077, nově navržená silnice II/360 x napojení stávající silnice II/360, nově navržená silnice II/360 x napojení III/15228 a nově navržená silnice II/360 x napojení II/152. Ve všech křižovatkách jsou na silnici II/360 navrženy levé odbočovací pruhy. V křižovatce II/360 x II/152 je na silnici II/360 navržen i pravý odbočovací pruh.

Jsou navrženy dva mostní objekty na silnici II/360 a to v km 2,400 - SO 201 Most na přeložce sil. II/360 přes náhon, řeku Rokytinou a sil. III/36078 a 3,354 – SO 203 Most na přeložce sil. II/360 přes řeku Rokytinu.

Dotčené inženýrské sítě budou v nezbytném rozsahu chráněny, případně přeloženy.

Délka úseku je 4,000 km.

2.6.1 STAVEBNÍ OBJEKTY

Seznam stavebních objektů:

OBJEKTOVÁ SKLADBA:	VLASTNÍK	SPRÁVCE
SO 001 Příprava území		
SO 051 Rekultivace komunikací II. a III.tříd	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 101 Přeložka silnice II/360	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 102 Napojení sil. III/36077 v km 0,391	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 103 Napojení stávající sil. II/360 v km 1,318	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 105 Napojení sil. III/15228 v km 2,952	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 106 Napojení II/152 v km 3,677	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 107 Napojení MK	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 111 Přeložka polní cesty v km 2,960-3,070	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 113 Hospodářské sjezdy	vlastníci pozemků Město Jaroměřice n.R.	vlastníci pozemků Město Jaroměřice n.R.
SO 171 Dopravní opatření	zhotovitel stavby	
SO 172 Dopravní značení trvalé	Kraj Vysočina Město Jaroměřice n.R.	Kraj Vysočina Město Jaroměřice n.R.
SO 201 Most na přeložce sil. II/360 přes náhon, řeku Rokytou a sil. III/36078	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 203 Most na přeložce sil. II/360 přes řeku Rokytou	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 252 Opěrná zeď v km 3,030 vlevo	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 302 Dešťová kanalizace v km 2,980 - 3,040	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 303 Úpravy meliorací	vlastníci pozemků	vlastníci pozemků
SO 401 Úprava stávajícího nadzemního vedení VN v km 1,570	EON	EON
SO 402 Přeložka vedení VN v km 3,210	EON	EON
SO 403 Přeložka NN v km 3,025	EON	EON
SO 404 Demontáž VO podél sil. III/36078	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 461 Přeložka kabelu CETIN podél SO 107	CETIN	CETIN
SO 462 Přeložka kabelu CETIN v km 3,010	CETIN	CETIN
SO 463 Ochrana kabelů CETIN v km 3,890	CETIN	CETIN
SO 465 Přeložka kabelu ITSELF v km 3,870 - KÚ	ITSELF	ITSELF
SO 501 Přeložka VTL plynovodu v km 1,280	GAS NET	GAS NET
SO 502 Přeložka VTL plynovodu v km 1,610	GAS NET	GAS NET
SO 503 Přeložka VTL plynovodu v km 2,930 a pod SO 105	GAS NET	GAS NET
SO 504 Přeložka VTL plynovodu v km 3,015 a pod SO 111	GAS NET	GAS NET
SO 505 Ochrana kabelu KAO v km 2,320	GAS NET	GAS NET
SO 702 Přeložka Božích muk v km 3,865 vpravo	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.
SO 801 Vegetační úpravy - Kraj Vysočina	Kraj Vysočina	SÚS Vysočina
SO 802 Vegetační úpravy - Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.	Město Jaroměřice n.R.

Popis stavebních objektů

SO 001 Příprava území

V rámci přípravy území pro stavbu je nezbytné uvolnění staveniště. To představuje kácení vzrostlé zeleně a křovin, sejmutí ornice z ploch ZPF, odstranění stávajících konstrukcí vozovek a odstranění stávajících propustků.

V rámci zemních prací bude v plochách nových záborů ZPF v první řadě sejmuta nejvyšší vrchní vrstva půdy (ornice), případně i hlubší úrodné zeminy, tyto zeminy budou deponovány zvlášť a využity přednostně pro rekultivaci v rámci záměru a přebytek bude rozprostřen na okolní zemědělské pozemky po dohodě s vlastníky. Veškeré dočasně zabrané plochy budou po ukončení výstavby záměru uvedeny do původního stavu a navráceny k původnímu využití.

Navrhované úpravy vyžadují kácení vzrostlých stromů a mýcení křovin, které jsou v kolizi se stavbou. Potřeba kácení vzrostlých stromů byla dána obvodem staveniště. Zeleň určená ke kácení je patrná z přílohy F03 - Dendrologický průzkum, kde jsou rovněž vyznačeny kácené stromy a keře. Tabulky kácených stromů jsou rovněž uvedeny v příloze F03.

V prostoru stavby se nachází stávající nivelační body a body základního polohového bodového pole. Nivelační body v kolizi se stavbou jsou Obe-2.2, Obe-3.1, Obe-4, Obe-4.2 a Oef-9.2. V kolizi se stavbou jsou i body podrobného bodového pole a to 517, 532, 547 a 566. Tyto body bude potřeba nově zřídit případně zrušit.

SO 051 Rekultivace komunikací II. a III. tříd

Stavební objekt řeší rekultivaci úseků stávající silnice, které se v důsledku výstavby nových přeložek staly nefunkčními. V rámci objektu SO 051 proběhne odfrézování živých vrstev komunikace. Odfrézovaný materiál bude odvezen na dočasnou skládku a následně bude použit jako recyklovaný materiál pro stavbu. Rekultivace proběhne na stávajících silničních pozemcích a budou napojeny na okolní terén.

Podkladové vrstvy vozovek budou odtěženy a odvezeny na skládku, příp. pokud bude tento materiál vyhovovat kritériím pro materiál do násypového tělesa, může být uložen do násypu. Plochy určené k rekultivaci budou následně upraveny tak, aby po rozprostření ornice ve vrstvě 30 cm niveleta přirozeně navazovala na okolní terén.

Přebytek, příp. nedostatek násypového materiálu bude řešen v součinnosti s ostatními rekultivovanými objekty a s bilancí zemín na hlavní trase komunikace. Po rozprostření dovezené ornice proběhne hloubkové meliorační kypření a urovnání terénu. Takto připravené plochy budou přičleněny k sousedním zemědělským pozemkům a následně zde proběhne tříletá biologická rekultivace. Cílem rekultivace je vytvořit z neplodných ploch, které dříve sloužily k technickým účelům, biologicky aktivní, ze zemědělského hlediska hodnotné pozemky.

SO 101 Silnice II/360

Stavební objekt řeší návrh přeložky silnice II/360 v kategorii S 9,5/70.

Začátek přeložky silnice II/360 je v lokálním staničení 0,000 které odpovídá pasportnímu km 137,180 stávající silnice II/360. Konec úseku je v lokálním staničení 4,000, které odpovídá pasportnímu staničení 64,665 stávající silnice II/152. Délka úpravy je 4000 m. Na začátku a konci stavby je navržen přechodový úsek silnice v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání stávajících silnic.

Směrové řešení

Minimální poloměr směrového oblouku je $R = 330$ m a maximální poloměr směrového oblouku je $R = 600$ m. Minimální délka přechodnice je $L = 100$ m a maximální délka přechodnice je $L = 130$ m.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na směrodatnou rychlost 80 km/h.

Součástí stavby jsou i čtyři úrovně stykové křižovatky:

- V km 0,391 – II/360 x III/36077

Parametry pro levé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka čekacího úseku $L_c = 20$ m

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 72$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Délka rozšiřovacího klínu $L_r = 90$ m

- V km 1,318 - II/360 x stávající silnice II/360

Parametry pro levé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka čekacího úseku $L_c = 20$ m

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 49$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Délka rozšiřovacího klínu $L_r = 90$ m

- V km 2,980 – II/360 x III/15228

Parametry pro levé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka čekacího úseku $L_c = 20$ m

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 61$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Délka rozšiřovacího klínu $L_r = 90$ m

- V km 3,677 – II/360 x II/152

Parametry pro levé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka čekacího úseku $L_c = 20$ m

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 53$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Délka rozšiřovacího klínu $L_r = 90$ m

Parametry pro pravé odbočení jsou pro návrhovou rychlost = 70 km/h:

Délka zpomalovacího úseku $L_d = 62$ m

Délka vyřazovacího úseku $L_v = 55$ m

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 9,5/70 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
zpevněná krajnice	2 x 0,50 m
vodící proužek	2 x 0,25 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 3,50 m</u>
celková volná šířka komunikace	9,5 m

Šířka levých odbočovacích pruhů a pravého odbočovacího pruhu je v stykových křižovatkách navržena 3,25 m.

Výškové řešení

Výškové vedení je tvořeno kombinací přímých společně s pěti vrcholovými a pěti údolnicovými oblouky.

Minimální poloměr vypuklého výškového oblouku $R = 3\,500$ m, maximální poloměr vypuklého výškového oblouku je $8\,500$ m. Minimální poloměr vydatého výškového oblouku je $2\,500$ m, maximální poloměr vydatého výškového oblouku je $R = 25\,000$ m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na směrodatnou rychlost 70 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrových obloucích se překlápí do dostředného příčného sklonu. Maximální dostředný příčný sklon je 5 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení III, úroveň porušení vozovky D1, TNV=1500TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací	0.35 kg/m ² * PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asfaltový postřik spojovací	0.35 kg/m ² * PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	90 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	200 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	540 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa. V km 3,040 – 3,160 se provede výměna podloží v aktivní zóně 1,0 m.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláně jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Soustavou propustků a horských vpustí jsou vody odvedeny do vodotečí, případně odvodňovacích zařízení. V úseku od km 0,065 do km 0,650 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 0,146 a následně do stávajícího odvodňovacího potrubí. V úseku od km 0,650 do km 1,540 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 1,224 a následně do stávajícího odvodňovacího potrubí. V úseku od km 1,540 do km 2,270 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 2,325 a následně do vodního toku Rokytá. V úseku od km 2,570 do km 3,180 jsou vody svedeny do horských vpustí v km 2,980, 3,013 a 3,040, které jsou zaústěny do nově navržené kanalizace (SO 302) vyústěné do toku Rokytá. V úseku od km 3,180 do km 3,240 jsou vody svedeny otevřenými příkopy do terénu, odkud volně potečou do toku Rokytá. V úseku od km 3,420 do km 3,670 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 3,405 a následně do vodního toku Rokytka. V úseku od km 3,670 do km 3,882 jsou vody svedeny do horské vpusti v km 3,770 a následně do terénního příkopu, který je zástěn do toku Rokytka. Výpočet množství vod a kapacit je uveden v samostatné příloze C.5 – Vodohospodářské řešení stavby a v příloze A – Průvodní zpráva.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5 až 1:1,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen. Při sklonu příkopy menším 0,5 % a větším 3 % jsou příkopy zpevněny betonovými tvárnicemi.

Objekty

V prostoru stavby se nacházejí stávající podzemní i nadzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

PROPUSTEK V KM 0,146 – propustek převádí vodu z pravostranného příkopu do horské vpusti. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 28 m se sklonem 1,8 %.

PROPUSTEK V KM 1,224 – propustek převádí vodu z pravostranného příkopu do horské vpusti. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 25 m se sklonem 0,5 %.

PROPUSTEK V KM 2,260 – propustek převádí vodu z pravostranného příkopu do levostranného příkopu. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 24 m se sklonem 0,5 %.

PROPUSTEK V KM 2,910 – propustek převádí vodu z pravostranného příkopu do levostranného příkopu. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 22 m se sklonem 1,2 %.

PROPUSTEK V KM 3,770 – propustek převádí vodu z levostranného příkopu do horské vpusti. Je navržena ocelová trouba DN 1200 délky 40 m se sklonem 5 %.

PROPUSTEK POD SJEZDEM V KM 0,811 VLEVO – propustek převádí vodu v příkopu silnice II/360 pod sjezdem. Je navržena PE trouba DN 600 délky 13 m se sklonem 3 %.

PROPUSTEK POD SJEZDEM V KM 1,545 VPRAVO – propustek převádí vodu v příkopu silnice II/360 pod sjezdem. Je navržena PE trouba DN 600 délky 15 m se sklonem 0,5 %.

PROPUSTKY POD SJEZDY V KM 2,010 VPRAVO I VLEVO – propustky převádí vodu v příkopech silnice II/360 pod sjezdy. Jsou navrženy PE trouby DN 600 délky 16 a 17 m se sklonem 1,5 %.

HORSKÉ VPUSTI – složí na odvedení vody z příkop do toků a odvodňovacích zařízení. Jsou navržena z betonu C 30/37-XF4 uložené na podkladním betonu C 25/30-XF2 a obsypané vhodným zemním materiálem hutněným po vrstvách tl. max. 150 mm na 95 % PS. Je navrženo jedenáct horských vpustí, a to v km 0,146 vlevo, 1,224 vlevo, 2,325 vlevo, 2,980 vlevo i vpravo, 3,012 vpravo, 3,040 vlevo, 2,360 vlevo, 3,405 vpravo, 3,440 vlevo a 3,770 vpravo.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navržena jednostranná ocelová svodidla s úrovní zadržení N2 a H1 a směrové sloupky Z11 a,b a Z11 c,d. Silniční svodidlo po levé straně v km 2,900 - 3,020 bude navrženo větší výšky se dvěma pásnicemi pro zamezení případnému průchodu lidí. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 102 Napojení sil. III/36077 v km 0,391

Stavební objekt řeší napojení stávající silnice III/36077 na nově navržený obchvat v kategorii S 6,5/50.

Začátek napojení silnice III/36077 je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený obchvat v km 0,391. Konec úseku je v lokálním staničení 0,153 v napojení na stávající silnici III/36077 v pasportním km 0,056. Délka napojení je 150 m. Na konci úseku je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání silnice III/36077.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na přeložené silnice II/360 přímou délky 24,64 m a pokračuje směrovým obloukem R = 120 m s přechodnicemi L = 40 a 29 m.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 6,5/50 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 2,75 m</u>
celková volná šířka komunikace	6,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 0,5 % a maximální 4 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen R = 1000 m a vydutý výškový oblouku je navržen R = 2300 m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 4 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení V, úroveň porušení vozovky D1, TNV=100TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro ohrdny vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	70 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkdrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Štěrkdrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	410 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláně jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkopů. Od konce úseku jsou vody svedeny do km 0,030, kde jsou propustkem převedeny z levostranné příkopu do pravostranné a následně je příkop napojen na příkop nově navrženého obchvatu.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5 až 1:2. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

Za napojení SO 102 na stávající silnici III/36077 se nachází stávající VTL plynovod. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jeho ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

SJEZDY S PROPUSTKY – V km 0,146 je navržen sjezd na stávající polní cestu s propustkem PE DN 600, délky 12 m a sklonem 0,5 %.

PROPUSTEK V KM 0,030 – propustek převádí vodu z levostranného příkopu do pravostranného příkopu. Je navržena PE trouba DN 800 délky 16 m se sklonem 2,1 %.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b a Z11 c,d. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 103 Napojení stávající sil. II/360 v km 1,318

Stavební objekt řeší napojení stávající silnice II/360 na nově navržený obchvat v kategorii S 7,5/50.

Začátek napojení stávající silnice II/360 je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený obchvat v km 1,318. Konec úseku je v lokálním staničení 0,149 v napojení na stávající silnici II/360 v pasportním km 138,661. Délka napojení je 149 m. Na konci úseku je navržen

přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání stávající silnice II/360.

Stávající silnice II/360 bude po domluvě kraje Vysočina a města Jaroměřice nad Rokytinou převedena do silnic nižší třídy, případně do místních komunikací.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na přeložené silnici II/360 přímou délky 65,30 m a pokračuje směrovým obloukem $R = 80$ m s přechodnicí $L = 40$ m. Na stávající silnici II/360 se napojuje přímou délky 3,17 m.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 7,5/50 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
vodící proužek	2 x 0,25 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 3,00 m</u>
celková volná šířka komunikace	7,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 0,3 % a maximální 6,2 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen $R = 800$ m a vydutý výškový oblouk je navržen $R = 700$ m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 4 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení III, úroveň porušení vozovky D1, $TNV=1500TNV/24hod$ – DLE TP 170

Asfaltový beton pro ohrančovací vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	90 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	200 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	540 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na $E_{def} = 45$ MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláň jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Pravostranný příkop je napojen na stávající příkop stávající silnice II/360. Levostranná příkop je napojen na příkopy místní komunikace (SO 107).

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

V prostoru SO 103 se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

V km 0,105 se na SO 103 napojuje nově navržené napojení místní komunikace (SO 107).

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 105 Napojení sil. III/15228 v km 2,952

Stavební objekt řeší napojení stávající silnice III/15228 na nově navržený obchvat v kategorii S 6,5/50.

Začátek napojení silnice III/15228 je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený obchvat v km 2,952. Konec úseku je v lokálním staničení 0,129 v napojení na stávající silnici III/15228 v pasportním km 0,583. Délka napojení je 129 m. Na konci úseku je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání silnice III/15228.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na přeložené silnici II/360 přímou délkou 32,93 m a pokračuje směrovým obloukem $R = 190$ a přímou délkou 26,27 m se napojuje na stávající silnici.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 6,5/50 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 2,75 m</u>
celková volná šířka komunikace	6,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 4 % a maximální 6,9 %. Vydutý výškový oblouku je navržen $R = 1200$ m a vypuklý $R = 5000$ m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 4 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení V, úroveň porušení vozovky D1, TNV=100TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	70 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkožt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Štěrkožt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	410 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláň jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Od konce úseku jsou vody svedeny do příkop nově navrženého obchvatu.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony 1:2. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

SJEZDY S PROPUSTKY – V km 0,038 je navržen sjezd s propustkem PE DN 600, délky 10 m a sklonem 0,5 %.

PROPUSTEK POD SO 111 v km 0,009 – propustek převádí vodu v levostranném příkopu pod nově navrženým objektem SO 111. Je navržena PE trouba DN 600 délky 10 m se sklonem 1,7 %.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b a Z11 c,d. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 106 Napojení II/152 v km 3,677

Stavební objekt řeší napojení stávající silnice II/152 na nově navržený obchvat v kategorii S 7,5/50.

Začátek napojení stávající silnice II/152 je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený obchvat v km 3,677. Konec úseku je v lokálním staničení 0,215 v napojení na stávající silnici II/152 v pasportním km 65,150. Délka napojení je 215 m. Na konci úseku je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání stávající silnice II/152.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na přeložené silnici II/360 přímou délky 55,70 m a pokračuje směrovým obloukem R = 150 m a přímou délky 13,47 m se napojuje na stávající silnici II/152.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii S 7,5/50 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
vodící proužek	2 x 0,25 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 3,00 m</u>
celková volná šířka komunikace	7,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 4,53 % a maximální 7 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen R = 800 m v napojení na SO 101 a vydatý výškový oblouk je navržen R = 2000 m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736101 na návrhovou rychlost 50 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 5 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení III, úroveň porušení vozovky D1, TNV=1500TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	90 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	200 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
Celkem		min.	540 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na E_{def} = 45 MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláně jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Vody v příkopech jsou od začátku úseku svedeny na konec úseku a jsou napojeny na stávající příkop stávající silnice II/152.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

V prostoru SO 106 se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

SJEZDY S PROPUSTKY – V km 0,213 je navrženy sjezdy s propustky PE DN 600, délky 10 m a sklonem 2,2 a 4,2 %.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b a Z 11 c,d.. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 107 Napojení MK

Stavební objekt řeší návrh napojení místní komunikace v kategorii MO2k 6,5/6,5/30 na nově navržené napojení stávající silnice II/360 (SO 103).

Začátek napojení místní komunikace je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržený SO 103 v km 0,105. Konec úseku je v lokálním staničení 0,158 v napojení na stávající místní komunikaci. Délka napojení je 158 m. Na konci úseku je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání místní komunikace.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na SO 103 přímou délky 5,01 m, pokračuje směrovým obloukem $R = 30$ m, přímou délky 3,58 m, směrový oblouk $R = 105$ m a přímou délky 29,60 m se napojuje na stávající komunikaci.

Směrové řešení vyhoví parametrům ČSN 7361101 na návrhovou rychlost 30 km/h.

Šířkové řešení

Základní šířkové uspořádání pro kategorii MO2k 6,5/6,5/30 je navrženo takto:

nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m
<u>jízdní pruh</u>	<u>2 x 2,75 m</u>
celková volná šířka komunikace	6,5 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 1,47 % a maximální 4 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen $R = 350$ m a vydatý výškový oblouk je navržen $R = 1000$ m.

Výškové řešení vyhoví parametrům ČSN 736110 na návrhovou rychlost 30 km/h.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen 2,5 %. Ve směrovém oblouku se překlápí do dostředného příčného sklonu 2,5 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení V, úroveň porušení vozovky D1, TNV=100TNV/24hod – DLE TP 170

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asfaltový postřik spojovací 0.35 kg/m ² *	PS-E (C60 BP 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16 + 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	70 mm
Asfaltový postřik infiltrační 0.80 kg/m ² * s posypem kamenivem fr. 2/4, 3.0 kg/m ²	PI-E (C60 B 5)	ČSN 736129, ČSN EN 13808	
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 G _E	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	150 mm
<u>Štěrkodrt'</u>	<u>ŠDA 0/32 G_E</u>	<u>ČSN 736126-1, ČSN EN 13285</u>	<u>150 mm</u>
Celkem		min.	410 mm

*pozn.: uváděno v množství zbytkového pojiva

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef = 45 MPa.

Odvodnění

Odvodnění silnice je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláně jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Vody jsou svedeny do propustku v km 0,090 a následně do nově navržené horské vpusti, která je vyústěna do stávajícího odvodňovacího zařízení.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony 1:2,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

V prostoru SO 107 se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

PROPUSTEK V KM 0,090 – propustek převádí vodu z levostranného příkopu do horské vpusti. Je navržena PE trouba DN 800 délky 20 m se sklonem 3 %.

HORSKÁ VPUST V KM 0,090 VPRAVO– složí na odvedení vody z příkopů do odvodňovacího zařízení. Je navržena z betonu C 30/37-XF4 uložena na podkladním betonu C 25/30-XF2 a obsypána vhodným zemním materiálem hutněným po vrstvách tl. max. 150 mm na 95 % PS.

Bezpečnostní zařízení

Jsou navrženy směrové sloupky Z11 a,b. Bezpečnostní opatření budou podrobně řešena v dalším stupni projektové dokumentace.

SO 111 Přeložka polní cesty v km 2,960-3,070

Stavební objekt řeší návrh přeložky polní cesty v kategorii P 4/20. Přeložka polní cesty je napojena na nově navržené napojení silnice III/15228 (SO105) v km 0,032.

Začátek přeložky polní cesty je v lokálním staničení 0,000 v napojení na nově navržené napojení silnice III/15228 (SO105) v km 0,032. Konec úseku je v lokálním staničení 0,128 v napojení na stávající polní cestu. Délka úpravy 128 m. Na konci přeložky je navržen přechodový úsek v délce 20 m, ve kterém dochází k napojení na stávající šířkové uspořádání polní cesty.

Směrové řešení

Směrové řešení začíná na SO 105 přímou délky 6,79 m, pokračuje směrovým obloukem $R = 150$ m, přímou délky 59,31 m, směrový oblouk $R = 30$ m a přímou délky 2,160 m se napojuje na stávající polní cestu.

Šířkové řešení

Polní cesta je navržena v jednopruhové kategorii P 4/20 se zpevněním 3,5 m:

nezpevněná krajnice	0,25 m
jízdní pás	3,50 m
<u>nezpevněná krajnice</u>	<u>0,25 m</u>
celková volná šířka	4,00 m

Výškové řešení

Minimální podélný sklon nivelety je navržen 0,5 % a maximální 6,33 %. Vypuklý výškový oblouk je navržen $R = 700$ m a vydutý výškový oblouk je navržen $R = 500$ m.

Příčný sklon

Je navržen dostředný příčný sklon 3 %.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení VI, úroveň porušení vozovky D2, Katalogový list PN 6-3

Nátěr dvouvrstvový asfaltový	N DV-A fr.kameniva (8/11-4/8) mn. kameniva (6-13 kg/m ² a 4-10 kg/m ²) pojivo 1,0-1,6/0,7-1,4 kg/m ² ČSN EN 12271, ČSN 73 6129		
R-materiál	R-mat	TP 208	100 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	250 mm
Celkem		min.	360 mm

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef=45MPa.

Odvodnění

Odvodnění polní cesty je navrženo příčným a podélným sklonem. Vody z vozovky a pláň jsou svedeny příčným sklonem do oboustranných příkop. Vody jsou svedeny do příkop SO 105 a následně do horské vpusti v km 2,980 SO 101.

Příkopy jsou navrženy trojúhelníkové se sklony svahů 1:2 až 1:2,5. Minimální podélný sklon příkop je navržen 0,5 %.

Objekty

V prostoru SO 111 se nacházejí stávající podzemní inženýrské sítě. Z toho důvodu je zapotřebí dbát zvýšené pozornosti při provádění stavebních prací v jejich ochranném pásmu. Podrobněji jsou podmínky popsány v dokladové části projektové dokumentace.

SJEZDY S PROPUSTKY – V km 0,050 je navržen sjezd s propustkem PE DN 600, délky 10 m a sklonem 0,6 %.

SO 113 Hospodářské sjezdy

Stavební objekt řeší plynulé napojení okolních pozemků v místech stávajících sjezdů.

Sjezdy jsou navrženy v stávajících šířkách délka sjezdů je navržena s ohledem na stávající výškové poměry a nově navržené komunikace, na které jsou sjezdy napojeny.

Konstrukce vozovky

Dopravní zatížení VI, úroveň porušení vozovky D2, Katalogový list PN 6-3

Nátěr dvouvrstvový asfaltový	N DV-A fr.kameniva (8/11-4/8) mn. kameniva (6-13 kg/m ² a 4-10 kg/m ²) pojivo 1,0-1,6/0,7-1,4 kg/m ² ČSN EN 12271, ČSN 73 6129		
R-materiál	R-mat	TP 208	100 mm
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/32 GE	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	250 mm
Celkem		min.	360 mm

Doporučuje se výměna zemin v aktivní zóně tl. 0,5 m nenasákavým nenamrzavým materiálem frakce 16-32, hutněn po vrstvách dle ČSN 72 1006, CBR > 30% v souladu s ČSN 73 6133. Aktivní zóna bude hutněna na Edef=45MPa.

SO 171 Dopravní opatření

Provizorní dopravní značení bude navrženo v souladu s postupem organizace výstavby a bude vykresleno v dalším stupni projektové dokumentace.

Je navržena provizorní staveništní komunikace v km 3,060 – 3,240, která zabezpečuje přístup ze stávající polní cesty pod nově navržený mostní objekt SO 203 a je napojena na nově navržený hospodářský sjezd pod SO 203. Šířka této komunikace je 3 m a bude provedena z betonových panelů. Celková délka staveništní komunikace je 200 m.

SO 172 Dopravní značení trvalé

Definitivní svislé a vodorovné dopravní značení bude vykresleno v dalším stupni projektové dokumentace a bude v souladu s platnými technickými normami a předpisy.

SO 201 Most na přeložce sil. II/360 přes náhon, řeku Rokytnou a sil. III/36078

Mostní objekt řeší převedení komunikace hlavní trasy akce SO 101 přes konfiguraci terénu s vodním tokem Rokytnou, náhonem a silnicí III/36078.

Mostní objekt je navržena jako spojitá monolitická jednotrámová konstrukce s rozpětím polí 25,0+3x35,0+3x43,0+30,0m, celkovou délkou nosné konstrukce 291,400m a celkovou délkou mostu 302,901m. Délka přemostění je navržena 287,400m.

Staničení uložení n.k. opěry 01. je 2,277 00 a opěry 09. je 2,566 00 na hlavní trase SO 101.

Osa mostu je souhlasná s osou komunikace SO 101 s tím, že je vedena v kružnicové části oblouku o poloměru $R=375,00\text{m}$. Levostranný oblouk o daném poloměru je navržen se symetrickými přechodnicemi $L=298,22\text{m}$. Šířkové uspořádání komunikace na mostě je S9,5 dle ČSN 73 6101 s tím, že šířka vozovky na mostě je 9,5m s uspořádáním revizních chodníků na mostě dle ČSN 73 6201. Příčný sklon vozovky na mostě je konstantní dostředný 5,0%.

Niveleta vozovky na mostě je navržena v údolnicovém oblouku o poloměru $R=2100,00\text{m}$ se sklony tečen -1,0% a + 2,5%. A vrcholovém oblouku o poloměru $R=4000,0\text{m}$ s podélnými sklony nivelety +2,5% a - 4,50%.

Šířka vozovky na mostě je 9,50m s celkovou šířkou oboustranných říms 1,50m. Podél vozovky jsou navrženy na obou stranách revizní chodníky šířky 0,75m. Celková šířka mostu je 12,50m.

Založení mostního objektu krajní opěry 01. a 09. je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 1,20m definované délky statickým návrhem a geologickým průzkumem v místě opěr mostu. Piloty pod opěrou jsou navrženy ve dvou řadách. Beton je navržen C30/37-XC2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Podkladní beton základu opěr je navržen konstantní tloušťky z C8/10.

Založení mostního objektu mezilehlých podpor je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 1,20m definované délky statickým návrhem a geologickým průzkumem v místě mezilehlých podpor. Piloty pod podporami jsou navrženy ve třech řadách. Beton je navržen C30/37-XC2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B.

Základy mezilehlých pilířů jsou navrženy jako železobetonové s vetknutými pilotami založení mezilehlých podpor. Základy jsou z monolitického železobetonu. Beton je navržen C30/37-XC4,XF2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Tloušťka základových patek pilířů je 1,50m. Půdorysný rozměr základů podpory P2., P3., P4. a P7. je 5,20x8,80m. Základ podpor P5. a P6. je půdorysných rozměrů 6,0x8,8m. Atypický základ podpory P8. je orientován šikmo vůči ose mostu s ohledem na polohu a orientaci VTL plynovodu. Půdorysný rozměr základu je 6,0x8,80m. Pod konstrukcí základů podpor je navržen podkladní beton C8/10. Základové patky jsou izolovány hydroizolací proti stékající vodě.

Opěry 01. a 09. jsou navrženy jako železobetonové monolitické. Opěry jsou navrženy jako masivní přímo uložené na pilotovém roštu založení mostu. Opěry jsou z betonu C30/37-XC4,XF2,XD1 vyztužené z výztuže B500B. Opěry jsou navrženy tloušťky 3,00m a šířky 11,90m. Výška opěr je patrna z výkresové dokumentace. Opěry jsou doplněny konstrukcí zavěšených křídel souběžných s osou komunikace, závěrnými zdmi a železobetonovými ložiskovými bloky.

Ložiskové bloky jsou z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Na povrchu křídla opěry 01. je navržena tabulka s letopočtem výstavby dle ČSN 73 6201.

Opěry jsou v rubových plochách opatřeny izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě dle ČSN 73 6242. V lícových plochách pod terénem pak izolací proti zemní vlhkosti.

Opěry mostu jsou doplněny přechodovými deskami dle ČSN 73 6242 délky 5,0m a tloušťky 0,35m. Podkladní beton desek je C8/10 tloušťky 0,1m. Beton desek je navržen C25/30-XC2, XF1 s betonářskou výztuží B500B.

Mezilehlé podpory jsou navrženy jako stěnové sloupové pilíře obdélníkového průřezu se zkosením hran a prolisem v pohledových plochách stěn. Sloupové pilíře jsou navrženy z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Výška pilířů je patrna z výkresové dokumentace. Na hlavách pilířů jsou železobetonové monolitické ložiskové bloky z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Pilíře v místech pod okolním terénem jsou izolovány hydroizolací proti stékající vodě.

Vodorovná nosná konstrukce je navržena jako spojitá jednotrámová konstrukce o 8 polích s rozpětím polí 25,0+3x35,0+3x43,0+30,0m. Celková délka nosné konstrukce je 291,400m a šířka 11,90m. Výška nosné konstrukce je proměnná se základní výškou 1,65 a 1,75 m v poli a 2,10 a 2,30m nad mezilehlými podporami. Základní trám nosné konstrukce je navržen šířky 4,90m s konstantní výškou v polích a výškovým parabolickým náběhem směrem nad mezilehlé podpory. Z podélného trámu konstantní šířky a proměnné výšky jsou vyloženy oboustranné chodníkové konzoly šířky 3,50m s proměnnou tloušťkou 0,25-0,60m. Nosná konstrukce je navržena z monolitického dodatečně předepnutého betonu. Beton n.k. je C35/45-XC2, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B a dodatečnou předpínací výztuží z lan Y1860S7 definovaných do kabelů. Na začátku a konci nosné konstrukce jsou navrženy nadpodporové železobetonové příčníky šířky 1,60m přes celou šířku nosné konstrukce.

Výstavba nosné konstrukce bude provedena po polích patrně od pole 8. a následně v polích 7. až 1.

Uložení nosné konstrukce je navrženo na hrncových ložiscích. Pevné ložení je na pilíři P5 a P6 s tím, že nosná konstrukce dilatuje na obě strany k opěrám mostu. Detailní rozmístění ložisek a uložení n.k. bude řešeno v dalším stupni PD.

Dilatační závěry na konci nosné konstrukce jsou povrchové, lamelové, ocelové. Detailní návrh dilatačních závěrů bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

Povrch nosné konstrukce mostovky s přetažením na spodní stavbu opěr je opatřen celoplošnou izolací z AIP s pečutí vrstvou dle ČSN 73 6244. Celoplošná izolace je odvodněna odvodňovací celoplošné izolace do svodného potrubí umístěného pod podhledem mostovky.

Přechodové oblasti opěr mostu jsou navrženy dle ČSN 73 6242 s přechodovými deskami popsány v samostatné kapitole. Odvodnění rubu opěr je navrženo rubovou drenáží s jejím vyústěním do odvodňovacího systému objektu SO 101.

Na obou okrajích mostu jsou navrženy železobetonové monolitické revizní chodníky s římsovou částí. Celková šířka chodníků je 1,50m se sklonem povrchu do vozovky. Chodníky jsou na vnějších stranách opatřeny vyloženou částí šířky 0,3m a výšky římsy 0,65m. Římsy jsou kotveny do konstrukce n.k. dle VL.4:2015. Římsy a chodníky jsou navrženy z betonu C30/37-XC4, XF4, XD3 s betonářskou výztuží B500B.

Na mostě je navržena třívrstvá konstrukce asfaltobetonové vozovky tloušťky 0,135 mm dle ČSN 73 6242. Odvodnění povrchu vozovky a mostu je navrženo mostními odvodňovací zaústěnými do svodného potrubí podvěšeného pod podhledem nosné konstrukce. Svodné potrubí je vedeno k opěře 01. a 09., kde je po její konstrukci svedeno k patě do terénu a vyústěno do odvodňovacího příkopu objektu SO 101 prostřednictvím betonových vývazů.

Podél konstrukce vozovky na mostě je na chodnících osazeno ocelové silniční svodidlo s třídou zadržení H2. Na vnější straně chodníků na mostě je navrženo ocelové silniční zábradlí výšky 1,10m se svislou výplní. Vše dle požadavku ČSN 73 6201 a TP 186.

V konstrukci říms jsou navrženy kabelové chráničky 95/110mm pro případné převedení sítí po mostě.

Na předmostí opěry 01. a 09. je navrženo rampové napojení říms z kamenné dlažby do betonového lože a vyspárováním. Rampové napojení je orámováno betonovými obrubníky. U opěry 01. a 09. jsou z levostranného rampového napojení vedeny odvodňovací svahové skluzy do patních příkopů násypu komunikace SO 101 s patním vývařístěm dle VL.4:2015.

Podél křídel opěr je navrženo opevnění z kamenné dlažby do betonového lože s orámováním obrubníky.

Podél pravostranného křídla opěry 01. a pravostranného křídla opěry 09. je navrženo betonové revizní schodiště dle VL.4:2015.

Svahové kuzele opěry 01. a 09. nejsou opevněny kamennou dlažbou.

V prostoru mezilehlých pilířů je provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonového lože. Kamenná dlažba u všech pilířů je orámována betonovými obrubníky do betonového lože. Půdorys opevnění je navržen 3,0/6,1m.

SO 203 Most na přeložce sil. II/360 přes řeku Rokytku

Mostní objekt řeší převedení komunikace hlavní trasy akce SO 101 přes konfiguraci terénu s vodním tokem Rokytka v ř. km 0,094 70 a stezku pro pěší Otokara Březiny.

Mostní objekt je navržena jako spojitá monolitická dvoutrámová konstrukce s rozpětím polí 30,0+3x37,5+30,0m, celkovou délkou nosné konstrukce 175,300m a celkovou délkou mostu 189,465m. Délka přemostění je navržena 170,500m.

Staničení uložení n. k. opěry 01. je 3,249 00 a opěry 06. je 3,421 50 na hlavní trase SO 101.

Osa mostu je souhlasná s osou komunikace SO 101 s tím, že je vedena v přechodnicové části délky L=100,00m a kružnicové části pravostranného oblouku trasy o poloměru R=330,0m. Šířkové uspořádání komunikace na mostě je S9,5 dle ČSN 73 6101 s tím, že šířka vozovky na mostě je 9,5m s uspořádáním revizních chodníků na mostě dle ČSN 73 6201.

Příčný sklon vozovky na mostě je proměnný a přechází ze střešovitého sklonu 2,5% do jednostranného sklonu dostředného 5,0%.

Niveleta vozovky na mostě je navržena v údolnicovém oblouku o poloměru R=15000,00m a dále konstantním stoupáním + 3,10%.

Šířka vozovky na mostě je 9,50m s celkovou šířkou oboustranných říms 1,50m. Podél vozovky jsou navrženy na obou stranách revizní chodníky šířky 0,75m. Celková šířka mostu je 12,50m.

Založení mostního objektu krajní opěry 01. je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 1,20m definované délky statickým návrhem a geologickým průzkumem v místě opěr mostu. Piloty pod opěrou jsou navrženy ve dvou řadách s doplněnými pilotami pod křídly opěr. Beton je navržen C30/37-XC2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Podkladní beton základu opěr je navržen konstantní tloušťky z C8/10.

Založení opěry 06. je navrženo na plošném základu z monolitického železobetonu. Založení odpovídá geotechnické situaci v místě opěry s tím, že v podzákladí se nachází skalní horizont dostatečné únosnosti. Základ je navržen z betonu C30/37-XC4,XF2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Podkladní beton základu opěr je navržen konstantní tloušťky z C8/10. Základ opěry je izolován hydroizolací proti stékající vodě.

Založení mostního objektu mezilehlých podpor je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových pilotách průměru 1,20m definované délky statickým návrhem a geologickým průzkumem v místě mezilehlých podpor. Piloty pod podporami jsou navrženy ve dvou řadách. Beton je navržen C30/37-XC2,XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B.

Základy mezilehlých pilířů jsou navrženy jako železobetonové s vetknutými pilotami založení mezilehlých podpor. Základy jsou z monolitického železobetonu. Beton je navržen C30/37-XC4, XF2, XA2 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Tloušťka základových patek pilířů je 1,50m. Půdorysný rozměr základů podpory P2., P4. a P5. je 4,50x10,50m. Základ podpory P3. je půdorysných rozměrů 5,5x11,6m. Pod konstrukcí základů podpor je navržen podkladní beton C8/10. Základové patky jsou izolovány hydroizolací proti stékající vodě.

Opěry 01. a 06. jsou navrženy jako železobetonové monolitické. Opěra 01. je navržena jako masivní konstrukce s uložením na hlavách pilotového založení mostu. Opěra 06. je umístěna na plošném základu opěry. Opěry jsou z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 vyztužené z výztuže B500B. Opěry jsou navrženy tloušťky 3,40m a šířky 11,90m. Výška opěr je patrna z výkresové dokumentace. Opěry jsou doplněny konstrukcí zavěšených křídel souběžných s osou komunikace, závěrnými zdmi a železobetonovými ložiskovými bloky. Ložiskové bloky jsou z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Na povrchu křídla opěry 01. je navržena tabulka s letopočtem výstavby dle ČSN 73 6201.

Opěry jsou v rubových plochách opatřeny izolací proti zemní vlhkosti a stékající vodě dle ČSN 73 6242. V lícových plochách pod terénem pak izolací proti zemní vlhkosti.

Opěry mostu jsou doplněny přechodovými deskami dle ČSN 73 6242 délky 4,0m a tloušťky 0,35m. Podkladní beton desek je C8/10 tloušťky 0,1m. Beton desek je navržen C25/30-XC2, XF1 s betonářskou výztuží B500B.

Mezilehlé podpory jsou navrženy jako dvojice sloupových pilířů obdélníkového průřezu se zkosením hran. Sloupy pilířů jsou navrženy z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Výška pilířů je patrna z výkresové dokumentace. Na hlavách pilířů jsou železobetonové monolitické ložiskové bloky z betonu C30/37-XC4, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B. Pilíře v místech pod okolním terénem jsou izolovány hydroizolací proti stékající vodě.

Vodorovná nosná konstrukce je navržena jako spojitá dvoutrámová konstrukce o 5 polích s rozpětím polí 30,0+3x37,0+30,0m. Celková délka nosné konstrukce je 175,30m a šířka 11,90m. Výška nosné konstrukce je konstantní 1,80m s osovou vzdáleností podélných trámů n.k. 6,00m. Nosná konstrukce je navržena z monolitického dodatečně předepnutého betonu. Beton n.k. je C35/45-XC2, XF2, XD1 s betonářskou výztuží B500B a dodatečnou předpínací výztuží z lan Y1860S7 definovaných do kabelů. Nosná konstrukce je v příčném řezu složena z podélných trámů osově vzdálených 6,0m, vysokých 1,80m. Mezi podélnými trámy je navržena mezitrámová deska proměnné tloušťky 0,30-0,45m. Na okrajích n.k. jsou navrženy římsové konzoly tloušťky 0,25-0,45m konstantní šířky 2,25m. Na začátku a konci nosné konstrukce jsou navrženy nadpodporové železobetonové příčníky šířky 2,0m přes celou šířku nosné konstrukce.

Výstavba nosné konstrukce bude provedena po polích patrně od pole 1. a následně v polích 2. až 5.

Uložení nosné konstrukce je navrženo na hrncových ložiscích. Pevné ložení je na pilíři P3 s tím, že nosná konstrukce dilatuje na obě strany k opěrám mostu. Detailní rozmístění ložisek a uložení n.k. bude řešeno v dalším stupni PD.

Dilatační závěry na konci nosné konstrukce jsou povrchové, lamelové, ocelové. Detailní návrh dilatačních závěrů bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

Povrch nosné konstrukce mostovky s přetažením na spodní stavbu opěr je opatřen celoplošnou izolací z AIP s pečetiví vrstvou dle ČSN 73 6244. Celoplošná izolace je odvodněna odvodňovací celoplošné izolace do svodného potrubí umístěného pod podhledem mostovky.

Přechodové oblasti opěr mostu jsou navrženy dle ČSN 73 6242 s přechodovými deskami popsány v samostatné kapitole. Odvodnění rubu opěr je navrženo rubovou drenáží s jejím vyústěním do odvodňovacího systému objektu SO 101.

Na obou okrajích mostu jsou navrženy železobetonové monolitické revizní chodníky s římsovou částí. Celková šířka chodníků je 1,50m se sklonem povrchu do vozovky. Chodníky jsou na vnějších stranách opatřeny vyloženou částí šířky 0,3m a výšky římsy 0,65m. Římsy jsou

kotveny do konstrukce n.k. dle VL.4:2015. Římsy a chodníky jsou navrženy z betonu C30/37-XC4,XF4,XD3 s betonářskou výztuží B500B.

Na mostě je navržena třívrstvá konstrukce asfaltobetonové vozovky tloušťky 0,135 m dle ČSN 73 6242. Odvodnění povrchu vozovky a mostu je navrženo mostními odvodňovací zaústěnými do svodného potrubí podvěšeného pod podhledem nosné konstrukce. Svodné potrubí je vedeno k opěře 01., kde je po její konstrukci svedeno k patě do terénu a vyústěno do odvodňovacího příkopu objektu SO 101 prostřednictvím betonových vývaříšť.

Podél konstrukce vozovky na mostě je na chodnících osazeno ocelové silniční svodidlo s třídou zadržení H2. Na vnější straně chodníků na mostě je navrženo ocelové silniční zábradlí výšky 1,10 m se svislou výplní. Vše dle požadavku ČSN 73 6201 a TP 186.

V konstrukci říms jsou navrženy kabelové chráničky 95/110 mm pro případné převedení sítí po mostě.

Na předmostí opěry 01. je navrženo rampové napojení říms z kamenné dlažby do betonového lože a vyspárováním. Rampové napojení je orámováno betonovými obrubníky. U opěry 01. jsou z rampového napojení vedeny odvodňovací svahové skluzy do patních příkopů násypu komunikace SO 101 s patním vývaříštěm dle VL.4:2015.

Podél křídel opěr je navrženo opevnění z kamenné dlažby do betonového lože s orámováním obrubníky.

Podél levostranného křídla opěry 01. a levostranného křídla opěry 06. je navrženo betonové revizní schodiště dle VL.4:2015.

Na předmostí opěry 06. je navrženo rampové napojení říms z kamenné dlažby do betonového lože a vyspárováním. Rampové napojení je orámováno betonovými obrubníky.

Svahové kužele opěry 06. jsou opevněny kamennou dlažbou do betonového lože s vyspárováním. V patě kuželů je navržen betonový zajišťující práh.

Ve svahu opěry 06. pod mostem je navržena kamenná dlažba do betonového lože s betonovou zajišťující patkou a orámováním z betonových chodníkových obrubníků. Ostatní plochy pod mostem budou ponechány bez úpravy.

V prostoru mezilehlých pilířů je provedeno opevnění z kamenné dlažby do betonového lože. Kamenná dlažba u všech pilířů je orámována betonovými obrubníky do betonového lože. Půdorys opevnění je navržen 3,0/8,4 m.

SO 252 Opěrná zeď v km 3,030 vlevo

Opěrná zeď řeší vynesení komunikace hlavního SO 101 vůči souvisejícímu terénu. Takto je navrženo s ohledem na souběh hlavní trasy SO 101 se soukromými pozemky na levé straně.

Opěrná zeď je navržena v km 3,020 00 – 3,036 00 vlevo podél koruny komunikace SO 101. Celková délka opěrné zdi v lici je 15,780 m s tím, že její výška je 1,627 – 1,794 m.

Opěrná zeď je navržena jako železobetonové monolitická úhlová zeď.

Založení zdi je navrženo plošné na železobetonových základových pasech šířky 2,0 m a dané výšky 0,65 m. Základ je navržen z betonu C30/37-XF2,XD1 vyztužené výztuží B500B. Základ je navržen na podkladním betonu C8/10. Podloží založení je navrženo s výměnou podloží z polštáře ze štěrkodrti. Únosnost základové spáry je definována statickým výpočtem únosnosti a přetvárných charakteristik na povrchu základové spáry a spáry dna výměny podloží (polštáře).

Dřík opěrné zdi je navržen konstantní tloušťky 0,50 m se svislým rubem i lícem. Dřík je navržen z betonu C30/37-XF2,XD1 vyztužené výztuží B500B dané výšky. Na koruně dříku je navržena pracovní spára pro nadbetonovými železobetonové monolitické římsy na opěrné zdi.

Zásyp objektu opěrné zdi s odvodněním rubu zdi je navrženo dle ČSN 73 6244 s rubovou drenáží vyústěnou do uliční vpusti odvodnění betonového rigolu.

Římsa opěrné zdi je navržena z betonu C30/37-XF4, XD3 vyztužené výztuží B500B ve tvaru dle VL.4:2015 šířky 0,80m a sklonem povrchu 4% směrem do vozovky. Vyložená část římsy je vysoká 0,6m s převislou částí širokou 0,25m. V převislé části římsy jsou navrženy chráničky 95/110 pro převedení případných inženýrských sítí vedoucích podél hlavní trasy SO 101.

Na konstrukci římsy opěrné zdi je navrženo ocelové zábradelní svodidlo s třídou zadržení H2 s výplní s vodorovnou tyčí. Na předpolích opěrné zdi na zábradelní svodidlo navazuje ocelové silniční svodidlo s třídou zadržení H1.

Před a za konstrukcí římsy je navrženo rampové napojení z kamenné dlažby do betonového lože s vyspárováním a orámováním betonovými obrubníky.

Před konstrukcí římsy opěrné zdi je navržen betonový monolitický rigol pro odvodnění povrchu vozovky. Délka rigolu je v půdoryse navržena v celé délce římsy a přetažením i podél rampových napojení římsy. Odvodnění rigolu je navrženo podélným sklonem do prostoru začátku opěrné zdi, kde je v jeho konstrukci navržena uliční vpust'. Tato uliční vpust' je navržena jako prefabrikovaná s ocelovým rámem a mříží. Odvodnění uliční vpusti je kanalizační přípojkou do objektu SO 302 dešťové kanalizace.

SO 302 Dešťová kanalizace v km 2,980 - 3,040

V rámci výstavby komunikace je nutno vybudovat dešťovou kanalizaci pro odvedení dešťových vod z komunikace. Navržená dešťová kanalizace bude odvodňovat komunikaci v km 2,980 – 3,040. Dešťové vody budou do kanalizace svedeny přes tři nové horské vpusti v km 2,980 vlevo, 3,000 vpravo a 3,040 vlevo. Je navržena v délce 154,0m. Potrubí bude ukončeno vyústním objektem do místní vodoteče Rokytná.

Materiál kanalizačních stok je navržen z plastových žebrovaných trub (plné žebro v řezu stěny) SN10 rozměrová řada dle DIN 16 961 o profilu DN 400. materiál kanalizačních přípojek k horským vpustem o profilu DN 300. Na potrubí budou osazeny revizní kanalizační šachty. Kanalizační šachty jsou navrženy z betonových prefabrikátů DN 1000/120.

Dešťová kanalizace je zaústěna pomocí vyústního objektu VO do místní vodoteče Rokytná. V rámci stavby bude opevněn břeh rovnatinou z lomového kamene (hmotnost >200 kg), opevnění svahu bude zajištěno záhozovou patkou z rovnatiny z lomového kamene (hmotnost >500 kg). Opevnění bude navázáno na opevnění stávajícího mostu a na opevnění stávajícího silničního příkopu.

SO 303 Úpravy meliorací

Objekt řeší úpravy drenáží na polních pozemcích vlastníků pozemků, kde se tato zařízení vyskytují. Princip řešení spočívá v podchycení přerušených drenů, pokud přitékají směrem ke komunikaci, do nových hlavních, které jsou vedeny souběžně s příslušnou komunikací. Hlavníky jsou pak na svém dolním konci vyústňovány vesměs do stálých vodotečí, melioračních šachet, případně do příkopů silnic.

Jednotlivé úpravy meliorací jsou v navrženém profilu DN 150. Vedeny jsou s výjimkou koncových úseků v odvodňovaných polních pozemcích, neboť majitelé těchto pozemků budou zároveň i následnými majiteli drenáží. Rozmístění revizních drenážních šachtic na hlavnících je podřízeno lomovým bodům drenáží.

Při výkopech rýh je nutno počítat s melioračním vedením v celé oblasti stavby. Z důvodu stáří meliorací není možné určit přesné umístění svodných a sběrných drenů. Proto při porušení meliorací budou jednotlivé trubky opravovány.

SO 401 Úprava stávajícího nadzemního vedení VN v km 1,570

Na stávajícím venkovním vedení VN 138 odbočka Lesůňky bude provedena výměna stávajících podpěrných bodů č. 49 a 50. Na nové podpěrné body JB10,5/6 č. 49 a 50 budou namontovány nové konzoly VN Pařát III JB-N ES 784-00, nové podpěrné izolátory VPAV 135/8a,

nová ptačí dosedací tyč a nová výstražná tabulka. Stávající venkovní vedení provedené lany AIFe 95 mm² bude k novým izolátorům připevněno novými předformovanými vazy.

SO 402 Přeložka vedení VN v km 3,210

Na stávajícím venkovním vedení VN 77 přípojka JAR Vítek budou provedeny dva nové podpěrné body JB 12/10 č. 5 a 5A. Bude provedena výměna podpěrného bodu č. 6 za nový JB 10,5/6. Na nový podpěrný bod JB 10,5/6 č. 6 bude namontována nová konzola VN Pařát III JB-N ES 784-00, nové podpěrné izolátory VPA 135/8a, nová ptačí dosedací tyč a nová výstražná tabulka. Stávající venkovní vedení provedené lany AIFe 42 mm² bude k novým izolátorům připevněno novými třmenovými vazy. Na nové podpěrné body č. 5 a 5A budou namontovány nové konzoly Pařát III JB-R28 ES 785-00, nové kotevní řetězce, nové podpěrné izolátory VPA 135/8a, nové proudové spoje a nové výstražné tabulky. Mezi novými body č. 5 a 5A bude provedeno nové venkovní vedení VN lany AIFe 3x42/7. Na nové podpěrné body č. 5 a 5A bude ukončeno stávající venkovní vedení provedené lany AIFe 3x42/7. Stávající a nové venkovní vedení bude na podpěrných bodech č. 5 a 5A propojeno novými proudovými spoji.

SO 403 Přeložka NN v km 3,025

Na stávajícím venkovním vedení NN v Jaroměřicích nad Rokytou na parcele č. 3186/1 a 2683/1 bude provedena výměna stávajících podpěrných bodů č. 486 a 487 za nové podpěrné body JB 9/20 a JB 10,5/20. Na těchto nových podpěrných bodech bude ukončeno na nových končících konzolách NN stávající venkovní vedení NN. Dále zde bude provedeno nové uzemnění, nové svodiče přepětí, nové svody do skříní SV a nové skříně SV 101/NSW1W. Mezi skříněmi SV 101/NSW1W na nových podpěrných bodech bude provedeno nové zemní kabelové vedení kabelem NAYY4x150, které bude po celé délce uloženo v plastové chráničce.

SO 404 Demontáž VO podél sil. III/36078

Na základě jednání se správcem veřejného osvětlení bylo dohodnuto, že překládka stávajícího sloupu VO a i stávající nadzemní trasy drátového vedení není nutné provádět, jelikož se jedná o koncové osvětlovací stožáry VO, které jsou už mimo obec. Stávající sloupy i vedení jsou již zastaralé a napájení VO je jak ze strany Jaroměřic, tak ze strany Popovic. Proto bude v rámci stavby provedena pouze demontáž stávajícího kolizního sloupu VO pod mostem kde se jedná o betonový sloup 8 m na kterém je umístěno raménkové svítidlo VO. Sloup bude kompletně demontován a odstraněn s odvozem na skládku. Stávající nadzemní vedení AIFe bude ukončeno na nejbližších sloupech před mostem a za mostem.

SO 461 Přeložka kabelu CETIN podél SO 107

V řešeném území ("A"- "B") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE. V trase ("C"- "D") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE pod stávající komunikací ochráněn chráničkou PVC (jedna chránička PVC rezervní).

Mezi body "A" a "B" bude stávající metalický kabel TCEPKPFLE šetrně ručně odkopán bez jeho porušení a přerušení a uložen do nové trasy. Nová trasa (délka 77 m) bude vedena zeleným prostranstvím pod novým svahem.

V bodech "C" a "D" bude stávající metalický kabel TCEPKPFLE šetrně ručně odkopán bez jeho porušení a přerušení a ochráněn dělenými chráničkami v návaznosti na stávající chráničku. Rezervní chránička PVC bude prodloužena dělenými chráničkami. Nové chráničky budou ukončeny za rekonstruovaným svahem. Délka ochráníení stávajícího vedení – 4 m.

Po ukončené montáži bude provedeno na metalickém kabelu kontrolní stejnosměrné

Nové trasy budou geodeticky zaměřené včetně chrániček.

Kabely budou uloženy do výkopu dle vzorového řezu uvedeného na výkrese. Po celé trase pokládky bude položena výstražná folie. V případě souběhu nebo křížení s jinými inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy do bet. žlabů TK1.

Nutno uzavřít s majiteli pozemků, jež budou dotčeny pokládkou telekomunikačního kabelu smlouvu o smlouvě budoucí o zřízení služebnosti k těmto pozemkům.

Při výstavbě budou dodrženy technické předpisy a normy, mající vztah k tomuto typu výstavby.

SO 462 Přeložka kabelu CETIN v km 3,010

V řešeném území ("A"- "B") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE. V trase ("C"- "D") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE.

Z důvodu prodloužení nové trasy bude mezi body "A" a "B" stávající metalický kabel TCEPKPFLE přerušen. Nový kabel TCEPKPFLE bude uložen do nové trasy a v bodech "A" a "B" naspojován na stávající metalický kabel. Nová trasa (délka 72 m) bude vedena zeleným prostranstvím. Pod nově budovanou komunikací bude nové telekomunikační vedení uloženo do chráničky PVC (jedna chránička PVC110 založena rezervní). Chráničky budou uloženy min. 0,9m pod novou niveletou asfaltového povrchu komunikace.

V bodech "C" a "D" bude stávající metalický kabel TCEPKPFLE šetrně ručně odkopán bez jeho porušení a přerušeni a pod novou komunikací ochráněn dělenými chráničkami (jedna chránička PVC110 založena rezervní). Délka ochrání stávajícího vedení – 27 m.

K montáži metalického kabelu budou použity smršťovací spojky typu XAGA. Po ukončené montáži bude na metalickém kabelu provedeno kompletní stejnosměrné a střídavé měření.

Nové trasy budou geodeticky zaměřené včetně chrániček.

Kabely budou uloženy do výkopu dle vzorového řezu uvedeného na výkrese. Po celé trase pokládky bude položena výstražná folie. V případě souběhu nebo křížení s jinými inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy do bet. žlabů TK1.

Nutno uzavřít s majiteli pozemků, jež budou dotčeny pokládkou telekomunikačního kabelu smlouvu o smlouvě budoucí o zřízení služebnosti k těmto pozemkům.

Při výstavbě budou dodrženy technické předpisy a normy, mající vztah k tomuto typu výstavby.

SO 463 Ochrana kabelů CETIN v km 3,890

V řešeném území ("A"- "B") je v trase uložen jeden metalický kabel TCEPKPFLE a čtyři trubky HDPE – ve dvou HDPE jsou zafouknuty optické kabely, dvě trubky HDPE jsou prázdné.

Mezi body "A" a "B" budou stávající metalický kabel TCEPKPFLE a trubky HDPE šetrně ručně odkopány bez jejich porušení a přerušeni a pod nově budovaným hospodářským sjezdem ochráněny dělenými chráničkami (jedna chránička PVC110 založena rezervní). Délka ochrání stávajícího vedení – 12 m.

Po ukončené montáži bude provedeno na metalickém kabelu kontrolní stejnosměrné

Nové chráničky budou geodeticky zaměřené.

Kabely budou uloženy do výkopu dle vzorového řezu uvedeného na výkrese. Po celé trase pokládky bude položena výstražná folie. V případě souběhu nebo křížení s jinými inženýrskými sítěmi budou kabely uloženy do bet. žlabů TK1.

U přeložky nebude vznikat nová trasa. Z tohoto důvodu nebudou uzavírány s majiteli pozemků, jež budou dotčeny pokládkou telekomunikačního kabelu smlouvu o smlouvě budoucí o zřízení služebnosti k těmto pozemkům.

Při výstavbě budou dodrženy technické předpisy a normy, mající vztah k tomuto typu výstavby.

SO 465 Přeložka kabelu ITSELF v km 3,870 - KÚ

Stávající trasa optických trubek itself kříží budoucí napojení silnice obchvatu II/360 na stávající silnici II/152 v km 3,9. Do krajnice nové komunikace se dostává trasa dvou optických trubek HDPE40 firmy itself obsazených optickým kabelem.

HD-PE40/ modrá./ obsazená optickým kabelem o 72f.

HD-PE40/ modrá s bílým pr. - prázdná

Trasa dvou optických trubek itself vede v souběhu s novou komunikací obchvatu v místě napojení na II/152 v km 3,9 ve vzdálenosti cca 0,4m od krajnice a postupně se vzdaluje až na 3,6m, kde ovšem je zase v kolizi s příkopou podél komunikace. Dále bude stávající trasu křížit nový sjezd z komunikace do pole. Stávající trasa optických trubek je v místě ukončení nové silnice stočená zalomením trasy. Toto zalomení je možné využít pro stranové přeložení optických trubek bez přerušení provozu. Stávající trasa optických trubek bude odkopána v délce cca 135 m a nová trasa bude vykopána paralelně ve vzdálenosti cca 3 m – 4 m. Nová kabelová rýha bude 500x1200mm. V místě křížení nového sjezdu bude vybudován prostup ze dvou chrániček. Pro uložení stávajících optických trubek bude uložena do prostupu půlená chránička kopohalf 06110/2 a jedna rezervní prázdná trubka PE110. Délka nového prostupu bude cca 15 m. V úseku pod silničním tělesem budou chráničky uloženy do betonového lože. Konce chrániček budou zajištěny proti vniknutí zeminy, např. montážní pěnou a budou označeny elektronickými označníky. Ve volném terénu budou optické trubky uloženy do pískového lože a zakryty výstražnou fólií. Překládanou trasu itself nekřížuje v kolizním úseku žádná inženýrská síť a nejsou zde ani žádné sloupy či stromy a tím pádem by nemělo stranovému přeložení bránit žádná překážka.

Po ukončení překládky bude provedena na prázdných optických trubkách kontrola tlakutěsnosti trubek a průchodnosti trubek – kalibrací. Na optickém kabelu OK- 72f. – bude provedeno, dle TPP 2002 Výstavba přístupových sítí – optické kabely, závěrečné měření optických parametrů.

Při realizaci je nutno dodržet podmínky vyjádření itself.

Po provedení přeložky předá dodavatel přeložky měřicí protokoly správci vedení. Přeložkou nesmí dojít ke zhoršení optický parametrů kabelu a tím i ke zhoršení přenosových vlastností optického kabelu.

Návrh technologického postupu stavby:

- přeložka trubek HDPE, může provádět do minimální teploty + 5°C
- po ukončení překládky bude na prázdné optické trubce provedena kontrola tlakutěsnosti a průchodnosti trubek na optickém kabelu bude provedeno závěrečné měření optických parametrů o vyhotoveném měření vypracován protokol o měření.
- přeložená trasa bude geodeticky zaměřena v souřadnicovém systému.
- veškeré výkopové práce v blízkosti sdělovacího vedení provádět za dozoru pracovníků itself.
- přeložka musí být provedena dle platných technologických předpisů

Pokládání kabelů se bude řídit:

ČSN 73 60 05 „Prostorová úprava vedení technického vybavení“

ČSN 73 60 06 „Označení podzemních vedení výstražnými fóliemi“

TPP 2002(TP117) Výstavba přístupových sítí, Optické kabely.

SO 501 Přeložka VTL plynovodu v km 1,280

Staveniště se nachází převážně na zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360.

V části SO 501 – Přeložka VTL plynovodu v km 1,280 budou provedeny následující činnosti:

- Přeložka stávajícího VTL plynovodu DN 150 do nové trasy s přípravou pro křížení pod budoucí silnicí II/360 a nové křížení pod stávajícím vedením silnice II/360 v celkové délce cca 243 m
- Instalace 2 ks chrániček DN 300 v délkách cca 29,25 m (pod novou silnicí II/360) a cca 27,7 m pod stávající silnicí II/360, včetně 4 ks číchaček a 2 ks Propojovacích Objektů Chráničky (POCH)
- Zrušení stávajícího plynovodu DN 150 v původní trase v délce cca 173 m
- Dočasná instalace technologie pro zastavení průtoku plynu pod provozním tlakem – STOPL

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytou do území obce Jaroměřice nad Rokytou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu, katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytou.

SO 502 Přeložka VTL plynovodu v km 1,610

Staveniště se nachází převážně na zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360. Dále se na dotčených pozemcích nachází stávající účelová komunikace. V části SO 502 – Přeložka VTL plynovodu v km 1,610 budou provedeny následující činnosti:

- Přeložka stávajícího VTL plynovodu DN 300 do nové trasy s přípravou pro křížení pod budoucí silnicí II/360 v celkové délce cca 303 m
- Instalace chráničky DN 500 v délce cca 24 m včetně 2 ks číchaček a 1 ks POCH
- Zrušení stávajícího plynovodu DN 300 v původní trase v délce cca 260 m
- Dočasná instalace technologie pro zastavení průtoku plynu pod provozním tlakem – STOPL

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytou do území obce Jaroměřice nad Rokytou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu, katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytou.

SO 503 Přeložka VTL plynovodu v km 2,930 a pod SO 105

Staveniště se nachází v převážně zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360 a jejím napojením na stávající komunikaci III/15228.

- Přeložka stávajícího VTL plynovodu DN 300 do nové trasy s přípravou pro křížení pod budoucí silnicí II/360 a pod SO 105 – napojením na stávající silnici v celkové délce cca 180 m
- Instalace 2 ks chrániček DN 500 v délkách cca 27,5 m (pod novou silnicí II/360) a cca 31,9 m (pod SO 105 – novou a stávající silnicí III/15228) včetně 4 ks číchaček a 2 ks POCH
- Zrušení/přemístění stávajícího trasového uzávěru včetně příslušenství AU 270097.
- Zrušení stávajícího plynovodu DN 300 v původní trase v délce cca 128 m
- Dočasná instalace technologie pro zastavení průtoku plynu pod provozním tlakem – STOPL

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytou do území obce Jaroměřice nad Rokytou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu,

katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytnou.

SO 504 Přeložka VTL plynovodu v km 3,015 a pod SO 111

Staveniště se nachází v převážně zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360 a jejím napojení na nově zřízený hospodářský sjezd na zemědělské pozemky

- Přeložka stávajícího VTL plynovodu DN 150 do nové trasy s přípravou pro křížení pod budoucí silnicí II/360 a pod SO 111 – zřízení nového hospodářského sjezdu, v celkové délce cca 59 m
- Instalace 2 ks chrániček DN 300 v délkách cca 22,6 m (pod novou silnicí II/360) a 11,6 m (pod hospodářským sjezdem) včetně 3 ks číchaček a 2 ks POCH
- Zrušení stávajícího plynovodu DN 150 v původní trase v délce cca 30 m
- Dočasná instalace technologie pro zastavení průtoku plynu pod provozním tlakem – STOPLL včetně dočasného potrubního by-passu z důvodu zajištění dodávky zemního plynu v obci Jaroměřice nad Rokytnou.

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytnou do území obce Jaroměřice nad Rokytnou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu, katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytnou.

SO 505 Ochrana kabelu KAO v km 2,320

Staveniště se nachází v převážně zemědělsky využívaných pozemcích, které budou zastavěny přeložkou silnice II/360.

- Instalace ochranné trubky na stávající NN kabel KAO

Z hlediska územně správního spadá dotčené katastrální území Jaroměřice nad Rokytnou do území obce Jaroměřice nad Rokytnou, pracoviště Katastrálního úřadu pro Vysočinu, katastrální pracoviště Třebíč a v působnosti Stavebního úřadu – Městský úřad Jaroměřice nad Rokytnou.

SO 702 Přeložka Božích muk v km 3,865 vpravo

Stavební objekt řeší přemístění stávající stavební konstrukce božích muk ležících v trase tělesa objektu SO 101 této akce. Přemístění stavební konstrukce se uvažuje ze stávající polohy do polohy km 3,865 vpravo hlavní trasy SO 101. Poloha nově osazené stavební konstrukce božích muk je zakreslena v situaci stavby.

Objekt boží muka je zapsán do státního seznamu památek pod číslem rejstříku ÚSKP: 36417/7-2701.

Stavební přesun konstrukce bude proveden takovým způsobem, že bude zajištěno kompletní přesunutí celé konstrukce. Uložení do nové polohy je navrženo do definované polohy na konstrukci plošného základu z monolitického železobetonu. Přemístění je navrženo v jedné etapě s vymístěním ze stávající polohy a umístěním do navrženého místa se zakreslenou polohou.

Přemístění stávající konstrukce bude provedeno takovým způsobem. Konstrukce bude kompletně obnažena v jejích základech. Po obvodě základů bude proveden otevřený výkop pro obnažení konstrukce kompletního založení. Konstrukce základových konstrukcí božích muk bude zajištěna stažením ocelovými profily a pásovinou tak, aby nedošlo k jejímu rozpadu. Po realizaci výkopových prací se provede zajištění stávajících božích muk do ocelové pomocné konstrukce s výdřevou. Následně bude pod konstrukcí základů provedena soustava protlaků ocelových profilů, které budou následně vzájemně spojeny v nosný rošt. Konstrukce roštu a zajišťující ocelové konstrukce bude kompletně spojena v jeden přepravní celek, který umožní přesun konstrukce jako celku.

Přemístěním konstrukce bude provedeno jejím naložením mobilními jeřáby na přepravník. Následně bude proveden transport na místo určení. Osazení konstrukce do projektované polohy bude opět pomocí automobilového jeřábu vyzvednutím z podvalníku a uložením konstrukce na připravený základ.

Pro konstrukci božích muk bude v jejich nové poloze proveden železobetonový základový pas o rozměrech 3,0/3,0m s tloušťkou pasu 0,65m. Beton pasu bude C30/37-XA1 vyztužený betonářskou výztuží B500B. Poloha pasu bude umístěna v hloubce min. 1,5m pod souvisejícím okolním terénem. Pod konstrukcí základového pasu bude proveden podkladní beton tl 150 z betonu C8/10. Dle základových poměrů se pod konstrukcí základu předpokládá polštář ze štěrkodrti o mocnosti 0,30m. Únosnost základové spáry a její přetvárné charakteristiky budou definovány v dalším stupni PD.

Poloha pasu bude na stavbě upravena tak, aby na jeho konstrukci bylo možné kompletně osadit konstrukci vyzvednutých božích muk včetně jejich vynášecí konstrukce. Po osazení božích muk včetně transportní konstrukce na železobetonový základ, se proveden částečné obetonování stávajícího základu železobetonovým límcem spojeným s konstrukcí nového základu. Výška obetonávky se předpokládá min 0,45m po celém obvodu konstrukce muk.

Po osazení konstrukce božích muk do navržené polohy, bude provedeno odstranění pomocných transportních konstrukcí a úprava dotčených ploch do původního stavu.

Před realizací přesunu bude proveden pasport objektu oprávněnou osobou restaurátora. Bude kompletně konstrukce měřena a zakreslena před transportem. Po osazení konstrukce na dané místo a definovanou polohu, dojde k její opravě restaurátorem popsáním způsobem.

SO 801 Vegetační úpravy - Kraj Vysočina

Stavební objekt řeší úpravu ploch silnic druhých a třetích včetně ozelenění.

Po dokončení stavebních prací budou v rámci stavebního objektu SO 801 realizovány vegetační úpravy podél silnic, tj. zatravnění na vytvořených svazích kolem silnice.

Větší plochy budou obdělány strojně – frézováním, kultivátorováním, vláčením, smykováním a válením. Okraje větších ploch a menší plochy budou obdělány ručně – nakopáním a uhrabáním. Po provedení výsadeb bude na celé ploše založen trávník.

Po výsadbě bude po dobu jednoho roku prováděno ošetřování výsadeb a nově založených travnatých ploch. Ošetřování trávníků bude spočívat v pravidelném kosení 5x za vegetační období. Při ošetřování vysázených solitérních dřevin budou keřové skupiny odpleveleny – 2x ročně. Zálivka bude provedena v závislosti na průběh počasí minimálně 5x za vegetační období.

Náhradní výsadba se provede podél nově navrženého obchvatu za tělesem silnice. Hodnota náhradní výsadby (SO 801 + SO 802) se bude rovnat hodnotě kácené zeleně (viz. příloha F.03 – Dendrologický průzkum). Pro náhradní výsadbu se použijí druhy dřevin a keřů, které budou skáceny. Ze stromů jsou to jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), vrba jíva (*Salix caprea*), topol osika (*Populus tremula*), slivoň trnitá (*Prunus spinosa*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), dub zimní (*Quercus petraea*), jabloň (*Malus sylvestris*), jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum*), mahalebka obecná (*Prunus mahaleb*), slivoň mirabelka (*Prunus domestica syriaca*), švestka domácí (*Prunus domestica*), topol černý (*Populus nigra*), topol černý vlašský (*Populus nigra 'Italica'*), vrba křehká (*Salix fragilis*). Keře: hrušeň obecná (*Pyrus communis*), růže šípková (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*), líska obecná (*Corylus avellana*), brslen evropský (*Euonymus europaea*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*).

V prostoru křižovatek silnic bude náhradní výsadba osazena tak, aby nezasahovala do rozhledových trojúhelníků (viz. příloha C.4 koordinační situační výkres).

SO 802 Vegetační úpravy - Město Jaroměřice n. R.

Stavební objekt řeší úpravu ploch místních komunikací a polních cest včetně ozelenění.

Po dokončení stavebních prací budou v rámci stavebního objektu SO 802 realizovány vegetační úpravy podél silnic, tj. zatravnění na vytvořených svazích kolem silnice.

Větší plochy budou obdělány strojně – frézováním, kultivátorováním, vláčením, smykováním a válením. Okraje větších ploch a menší plochy budou obdělány ručně – nakopáním a uhrabáním. Po provedení výsadeb bude na celé ploše založen trávník.

Po výsadbě bude po dobu jednoho roku prováděno ošetřování výsadeb a nově založených travnatých ploch. Ošetřování trávníků bude spočívat v pravidelném kosení 5x za vegetační období. Při ošetřování vysázených solitérních dřevin budou keřové skupiny odpleveleny – 2x ročně. Zálivka bude provedena v závislosti na průběh počasí minimálně 5x za vegetační období.

Náhradní výsadba se provede za tělesem silnic. Hodnota náhradní výsadby (SO 801 + SO 802) se bude rovnat hodnotě kácené zeleně (viz. příloha F.03 – Dendrologický průzkum). Pro náhradní výsadbu se použijí druhy dřevin a keřů, které budou skáceny. Ze stromů jsou to jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*), vrba jíva (*Salix caprea*), topol osika (*Populus tremula*), slivoň trnitá (*Prunus spinosa*), třešeň ptačí (*Prunus avium*), dub zimní (*Quercus petraea*), jablň (*Malus sylvestris*), jírovec maďal (*Aesculus hippocastanum*), mahalebka obecná (*Prunus mahaleb*), slivoň mirabelka (*Prunus domestica syriaca*), švestka domácí (*Prunus domestica*), topol černý (*Populus nigra*), topol černý vlašský (*Populus nigra 'Italica'*), vrba křehká (*Salix fragilis*). Keře: hrušeň obecná (*Pyrus communis*), růže šípová (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*), líska obecná (*Corylus avellana*), brslen evropský (*Euonymus europaea*), hloh jednosemenný (*Crataegus monogyna*).

V prostoru křižovatek silnic bude náhradní výsadba osazena tak, aby nezasahovala do rozhledových trojúhelníků (viz. příloha C.4 koordinační situační výkres).

2.7 Technická a technologická zařízení

Součástí objektu nejsou žádná technická a technologická vybavení.

2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Během doby výstavby i po ní bude zabezpečen bezproblémový přístup pro vozidla požární a záchranné služby.

Stavba bude rozdělena do několika etap výstavby. V průběhu výstavby se provoz na stávajících komunikacích bude řídit dle TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích. V rámci etap výstavby, které budou probíhat na stávajících komunikacích, bude doprava řízena světelnou signalizací.

Veškeré přeložky sítí případně demontáže sítí budou provedeny před každou etapou, nejlépe před vlastní realizací v rámci přípravy území. V rámci přípravy území budou rovněž vykáceny stromy v kolizi se stavbou, vybourány propustky apod.

Podrobněji bude postup a organizace výstavby řešen v dalším stupni PD, kdy bude také navrženo přechodné dopravní značení po dobu výstavby.

2.9 Hygienické požadavky na stavby

Dle rozptylové studie realizace stavby nijak neovlivní kvalitu ovzduší v zájmové lokalitě. Cílem stavby je zlepšit jízdní parametry silnice II/360 a odvést dopravu z centra města Jaroměřice nad Rokytinou. Realizace předmětné stavby je plně v souladu s programem zlepšování kvality ovzduší.

V prostoru stavby nejsou navržena žádná protihluková opatření, nakoř budou dle hlukové studie splněny příslušné hygienické limity hluku.

Z výpočtů provedených akustické studii je zřejmé, že po zprovoznění stavby "II/360 Jaroměřice nad Rokytinou – obchvat" lze zajistit splnění hygienický limitů v chráněném venkovním prostoru staveb, s příslušnou korekcí, jak pro denní, tak i pro noční dobu ve všech referenčních bodech výpočtu. Podél zástavby v bezprostřední blízkosti stávajícího průtahu městem dále

dochází po zprovoznění obchvatu k významnému poklesu hluku z provozu po pozemních komunikacích.

2.10 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

V km 2,320 – 2,470 je záplavové území Q100 řeky Rokytne. V tomto místě je silnice II/360 převedena mostním objektem ve výšce cca 6,5 m nad stávajícím terénem.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Stavba „II/360 Jaroměřice nad Rokytnou - obchvat“ je liniová stavba, která nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1 Popis dopravního řešení

Stavba řeší liniovou stavbu dopravní infrastruktury, včetně přeložek a úprav souvisejících, stávajících komunikací.

4.2 Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Začátek přeložky silnice II/360 je severně od obce Jaroměřice nad Rokytnou napojením na stávající silnici II/360 v pasportním km 137,180. Konec úseku přeložky silnice je napojen na stávající silnici II/152 v pasportním staničení 64,665 směr Moravské Budějovice. V km 0,391 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice III/36077. V km 1,318 se úrovní stykovou křižovatkou na obchvat napojuje stávající silnice II/360. Nově navržená silnice II/360 kříží v km 2,3 – 2,5 stávající polní cestu, náhon, řeku Rokytnou a stávající silnici III/36078. Nad tímto územím je silnice II/360 vedena mimoúrovňově pomocí nově navrženého mostního objektu. V km 2,980 křížuje obchvat stávající silnici III/15228, která vede z Jaroměřic nad Rokytnou do Bohušovic. Ve směru od Jaroměřic nad Rokytnou bude tato silnice uslepena a od Bohušic se na obchvat napojí úrovní stykovou křižovatkou v km 2,952. V km 3,280 – 3,420 překonává silnice II/360 údolí řeky Rokytka nově navrženým mostním objektem. V km 3,677 se na obchvat napojuje úrovní stykovou křižovatkou stávající silnice II/152.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Po dokončení stavebních prací budou v rámci realizovány vegetační úpravy, tj. zatravnění na vytvořených svazích kolem silnice.

Větší plochy budou obdělány strojně – frézováním, kultivátorováním, vláčením, smykováním a válením. Okraje větších ploch a menší plochy budou obdělány ručně – nakopáním a uhrabáním. Po provedení výsadeb bude na celé ploše založen trávník.

Náhradní výsadba se provede podél nově navrženého obchvatu a souvisejících silnic, za tělesem těchto komunikací. Hodnota náhradní výsadby, včetně náhradní výsadby podél přeložek souvisejících silnic, se bude rovnat hodnotě kácené zeleně (viz. příloha F.03 – Dendrologický průzkum).

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1 Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

OVZDUŠÍ – Zdrojem znečišťování ovzduší v okolí silničních komunikací v období běžného provozu je provoz motorových vozidel. Jedná se zejména o produkty spalování benzínu a nafty v zážehových a vznětových motorech. Provoz vozidel je také příčinou druhotného znečišťování ovzduší například vířením zbytků zimního posypu (škvara, písek, drtě, soli), obrusu z pneumatik a vozovky (druhotná prašnost). V zimním období při chemickém posypu se do ovzduší dostávají aerosoly (posypové soli a voda). Jedná se zejména o anorganické soli obsažené v posypových

materiálech (zejména NaCl, CaCl₂, MgCl₂, SO₄²⁻, ZnSO₄, Na₂SO₃), tyto emise jsou však zanedbatelné.

HLUK – Vzhledem k tomu, že záměr nezpůsobí v žádném místě překročení hygienických limitů hluku, nejsou předpokládány významné negativní vlivy na zdraví obyvatel v okolí stavby.

VODA – Přímo územím záměru protékají toky Rokytá a Rokytka. Podzemní vody byly při předběžném geotechnickém průzkumu zastiženy v hloubce 1,5 - 4,9 m pod povrchem. Zásobení podzemních vod se děje přímou infiltrací srážek v povodí nebo břehovou infiltrací a většina těchto vod dotuje svrchní mělkou zvrstvení. V oblasti se nacházejí místní zdroje vody, které byly v minulosti využívány pro zásobování obyvatel vodou, v současnosti je využívají obyvatelé Popovic, areál Zemědělského družstva a Jaroměřická mlékárna (zdroj v místě soutoku Rokytky a Rokytne). Tyto místní zdroje nemají vyhlášena ochranná pásma. Nejsou zde evidovány žádné vodní zdroje využívané pro hromadné zásobování obyvatel pitnou vodou ani jejich ochranná pásma.

ODPADY – s veškerými odpady, které vzniknou v průběhu výstavby, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. v aktuálním platném znění, o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy. V případě vzniku nebezpečného odpadu musí mít zhotovitel Souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady dle zákona o odpadech, který na základě písemné žádosti vydá příslušný úřad. Souhlas musí být vyřízen před vznikem nebezpečného odpadu.

PŮDA – stavba je vedena v nezataveném území po pozemcích, které jsou součástí zemědělského půdního fondu (ZPF). Zemědělské pozemky zasažené stavbou budou odňaty ze ZPF ve smyslu § 9 odst. 6 zákona č. 334/1992 Sb. v aktuálním platném znění o ochraně zemědělského půdního fondu.

6.2 Vliv na přírodu a krajinu, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Provádění liniové stavby přinese z hlediska ŽP dočasné zhoršení po dobu výstavby. Pro minimalizaci negativních vlivů budou nutná následující opatření:

- používat pouze stroje a vozidla odpovídající vyhlášce o provozu na pozemních komunikacích
- stávající zeleň v těsné blízkosti staveniště chránit dřevěným bedněním
- umožnit přístup do okolních objektů pro pohotovostní vozidla (požární a zdravotnická)
- vybourané materiály odvážet a skladovat na předepsaných skládkách
- při demoličních a výkopových pracích zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. kropením
- čištění pneumatik dopravních prostředků, případně podvozku ostatních stavebních mechanismů před jejich výjezdem ze staveniště
- čištění veřejných komunikací v prostoru výjezdu ze staveniště

6.3 Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny v aktuálním platném znění, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptáčí oblast (Natura 2000).

6.4 Návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Záměr lze přiřadit k bodu 9.1. kategorie II, přílohy č. 1, k zákonu č. 100/2001 Sb. v aktuálním platném znění, o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů – Novostavby, rozšiřování a přeložky silnic všech tříd a místních komunikací I. a II. třídy (záměry neuvedené v kategorii I).

Při vyhodnocení záměru nebyly zjištěny nepřijatelné vlivy záměru na žádnou ze složek životního prostředí. Za účelem dalšího snížení negativních vlivů byla navržena opatření pro fázi přípravy a pro fázi výstavby, která jsou doporučena k zapracování do územního rozhodnutí a stavebního povolení.

6.5 Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Stavbou budou dotčena ochranná pásma nadzemních a podzemních vedení inženýrských sítí a ochranná pásma objektů silnic. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

Ochranná pásma inženýrských sítí

VTL plynovod	2 m na obě strany od plynovodu
Telekomunikační sdělovací kabely	1 m od krajního kabelu
Elektro nadzemní vedení – 1 kV do 35 kV	7 m od krajního vodiče
Elektro nadzemní vedení – 35 kV do 110 kV	12 m od krajního vodiče

Ochranné pásmo plynovodů je určeno zákonem 458/2000 Sb.

Ochranné pásmo vedení do 22 kV je určeno ČSN EN 50110 – 1.

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje existující sítě, v případě realizace stavby v ochranných pásmech inženýrských sítí budou dodrženy podmínky jednotlivých správců sítí.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny.

Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz příloha E - dokladová část).

Dotčení ochranného pásma komunikací

Ochranné pásmo sil. II. a III. třídy je 15 m od osy vozovky, nebo osy přilehlého jízdního pásu sil. II. třídy, III. třídy nebo místní komunikace II. třídy. Ostatní místní komunikace nemají stanovené ochranné pásmo.

Dotčení ochranného pásma drah

Stavba nezasahuje do ochranného pásma drah.

Chráněná území

V prostoru stavby se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny v aktuálním platném znění.

Národní kulturní památky

Trasa silnice II/360 přechází v km 3,400 – 3,850 ochranným pásmem městské památkové zóny.

Archeologická naleziště

V území, ve kterém se stavba uskuteční, může dojít k archeologickým nálezům. Je nutné písemně ohlásit termín zahájení zemních prací s předstihem 30 dnů Archeologickému ústavu AV ČR, Brno a uzavřít před zahájením vlastních prací smlouvu o podmínkách provedení záchranného archeologického výzkumu s institucí oprávněnou k provádění archeologických výzkumů, umožnit provedení archeologického výzkumu.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Stavba řeší liniovou stavbu. Nejsou navržena žádná protihluková opatření, nakolik budou dle hlukové studie splněny příslušné hygienické limity hluku. Je zpracována a projednána hluková studie.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

V zájmovém území dojde k rekonstrukci dvou železničních přejezdů. Tyto dvě stavby je potřeba zkoordinovat, aby nedošlo k uzavěře silnic ve stejném časovém období.

Stavba bude probíhat v několika etapách. Před stavbou se provede příprava území a přeloží se inženýrské sítě. Objekty VTL SO 501 a SO 502 se budou provádět současně, z důvodu minimalizace času odstávky těchto plynovodů.

Návrh etap výstavby (bude upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace, případně před realizací dle možností zhotovitele):

První etapa

- Výstavba
- SO 101 silnice II/360 v km 0,220 – 0,560, km 1,000 – 3,800
 - SO 102 napojení III/36077 v km 0,000 – 0,080
 - SO 103 napojení stávající II/360 v km 0,000 – 0,110
 - SO 105 napojení III/15228
 - SO 106 napojení II/152 v km 0,000 – 0,120
 - SO 111 polní cesta
 - mostní objekty SO 201 a SO 203
 - opěrná zeď SO 252
 - přesun božích muk SO 702
 - SO 113 – sjezdy

Doprava na stávajících silnicích II/360, II/152, III/36077 a III/36078 bude zachována s omezením na silnici III/36078 v místě výstavby mostu SO 201. Silnice III/15228 bude uzavřena. Objízdní trasa z Bohušovic i z Jaroměřic n. R. bude vedena po silnici II/152.

Druhá etapa

- Výstavba
- SO 101 silnice II/360 v km 0,000 - 0,220, 0,560 - 1,000 a 3,800 - KÚ
 - SO 102 napojení III/36077 v km 0,080 - KÚ
 - SO 103 napojení stávající II/360 v km 0,110 – KÚ
 - SO 107 místní komunikace
 - SO 106 napojení II/152 v km 0,120 - KÚ
 - SO 113 – sjezdy
 - SO 801 rekultivace

Silnice II/360, III/36078 a III/15228 budou uzavřeny, doprava bude vedena po objízdných trasách. Osobní doprava bude odkloněna ze silnice II/360 na silnici III/4014. Nákladní doprava bude vedena po silnici II/351 a II/152. Napojení SO 101 a SO 106 na stávající silnici II/152 bude prováděno po polovinách za provozu na semaforech.

Návrh objízdných tras a etap výstavby je v příloze F 07 Zásady organizace výstavby.

8.1 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště bude dobře přístupné ze stávajících silnic II/360, II/152, III/36077, III/36078 a III/15228. Přístup bude také ze stávajících místních komunikací a polních cest.

Po dobu výstavby dodavatel stavby zajistí čištění komunikací znečištěných staveništní dopravou. Zhotovitel stavby musí zajistit dostupnost území HZS – přístup hasící technice v případě požáru, což znamená neblokovat průjezd staveništěm odstavenou stavební technikou.

Přístupy na staveniště a vedení hlavních dopravních tras pro přísun materiálu je nutno projednat s Odborem dopravy Krajského úřadu kraje Vysočina. Přístupy po soukromých pozemcích je nutno projednat s jejich vlastníky.

Rozsah opatření na zpevnění stávajících komunikací a mostů určí dodavatel stavby dle požadavků jím použité technologie výstavby. Projektant doporučuje provést před zahájením stavby zdokumentování stavu komunikací, po nichž bude jezdit staveništní doprava tak, aby následně mohly být řešeny otázky případně vzniklých škod.

Zajištění veškerých zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele stavby. Pro přívod médií na stavbu se předpokládá využití stávající inženýrských sítí, nebo jejich zajištění zhotovitelem stavby jiným způsobem. Staveništní přípojky budou vybaveny zařízením pro odpočet spotřeby (elektroměr apod.) a způsob vyrovnání dodavatele stavby a jednotlivých správců inž. sítí bude právně ošetřen ve smlouvě. Vodu pro potřeby stavby je možno také dovážet v cisternách, přívod elektrické energie je možné zajistit mobilním dieselovým agregátem.

8.2 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Staveniště musí splňovat podmínky na bezpečnost a ochranu zdraví. Jedná se zejména o zajištění bezpečnosti dopravy a oddělení dopravy od stavby.

Dále je stavba povinna účinným způsobem zabránit vstupu na staveniště nepovolaným osobám.

Zajištění bezpečnosti se řídí obecně platnými předpisy, zejména:

- při provozu 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- při údržbě: 309/2006 Sb., o bezpečnosti práce

Zabezpečení staveniště zajistí zhotovitel stavby. V rámci stavby je nutné zabezpečit především výkopy proti pádu osob.

Obecně platí, že na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláštní upozornění je na bezpečnost při demolici stávajících konstrukcí a při provádění stavebních prací v souběhu s veřejným provozem.

Na stavbě mohou pracovat pouze pracovníci vyučení nebo aspoň zaučení v daném provozu. Všichni pracovníci na stavbě pracující musí být proškoleni v rámci bezpečnosti práce a pravidelné doškolování. Vybavení ochrannými prostředky a pomůckami pro své zaměstnance zajistí jednotliví dodavatelé.

V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta formou první pomoci přímo na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího nebo jiném snadno dostupném, ale kontrolovatelném 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).

Stavbou nesmí dojít k negativnímu ovlivnění poměrů podél vodních zdrojů Parkování mechanismů, vozidel a zařízení staveniště musí být situováno na zpevněných plochách.

Skládky materiálu včetně odpadů budou zajištěny dodavatelem stavby. Dodavatel stavby rovněž zajišťuje materiály pro stavbu.

Kácení stromů, které jsou v kolizi se stavbou je předmětem přílohy F.03 – Dendrologický průzkum. Pařezy budou odvezeny na skládku. Větve budou pravděpodobně odvezeny na kompostárnu a rozdrceny. O využití dřevní hmoty kácených stromů rozhodne investor.

Vybouraný materiál bude odvezen na skládky. S využitelným vybouraným materiálem bude nakládáno dle dispozice investora.

Veškerý odpad ze stavby bude předán oprávněné společnosti a doklady budou uloženy a doloženy ke kolaudaci.

8.3 Maximální zábory pro staveniště

Obvod staveniště je dán čarou trvalého a dočasného záboru. Trvalý zábor je dán hranicemi současného nebo budoucího silničního pozemku. Dočasný zábor je rozdělen do jednoho roku a nad jeden rok. Dočasný zábor do jednoho roku je dán potřebným prostorem pro provedení inženýrských sítí.

8.4 Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Objem zemních prací je:

Výkop	57 361 m ³
Násyp	45 688 m ³
Dodatečný násyp	7 453 m ³
Aktivní zóna	30 699 m ³
Ohumusování	13 774 m ³
Sejmutí ornice	36 531 m ³
Sejmutí drnu	3 456 m ³
Frézování	892 m ³
Bourání asf. vozovek	2 674 m ³
Bourání nestmel. vozovek	5 247 m ³

Sejmutá ornice bude rozprostřena dle pedologického průzkumu na okolní pozemky, které nejsou stavbou dotčeny a bude použita i při rekultivaci stávajících komunikací.

Materiál z vybouraných vozovek a chodníků bude odvezen na skládky v souladu s programem odpadového hospodářství. Možné skládky stavebního odpadu jsou v Třebíči, a Jihlavě.

Celková bilance zemních prací je uvedena v příloze F.08 – Bilance zemin a ornice. Projekt nakládání s odpady je součástí přílohy A – Průvodní zpráva.

Pro aktivní zónu v zářezu i v násypu, pro přechodové oblasti mostů a pro sanační vrstvu pod násypy je uvažováno s nakupovaným materiálem.

Skládky materiálu včetně odpadů budou zajištěny dodavatelem stavby. Dodavatel stavby rovněž zajišťuje materiály pro stavbu.

9. ZÁVĚR

Tato dokumentace byla zpracována jako podklad pro územní řízení a specifikuje nezbytný rozsah stavebních prací pro umístění stavby do území a při realizaci všech souvisejících objektů a přeložek inženýrských sítí.