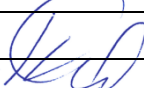
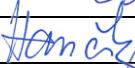



B

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING.KOTLÁN	  		
ZODP. PROJEKTANT	ING.KOTLÁN			
VYPRACOVAL	J.HANČÍK			
KONTROLOVAL	ING.SEDLÁK			
OBJEDNATEL, INVESTOR: KRAJ VYČINA, ŽIŽKOVA 57, JIHLAVA			 Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava tel. 567 310 106 567 320 345	
AKCE: II/353 STÁJ - ZHOŘ				DATUM: 10/2016
				STUPEŇ: DUR
				ZAK.Č.: 2016-000127
				PARÉ Č.
OBSAH			SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	

B. Souhrnná technická zpráva

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika stavebního pozemku,

Trasa projektované rekonstrukce se nachází v Kraji Vysočina, začíná na stávající silnici Jihlava – Žďár nad Sázavou za obcí Jamné (v místě napojení obchvatu Jamného na silnici II/353) a má končit za obcí Stáj na hranici okresu Žďár nad Sázavou. Nová komunikace je projektovaná v trase stávající silnice II/353 včetně průjezdů obcemi Zhoř a Stáj. Stávající silnice II/353 vede převážně zemědělsky obdělávanou krajinou s převahou polí nad loukami a jen ve dvou místech (mezi Zhoří a Stáj a za obcí Stáj) prochází lesními úseky.

Stávající terén v trase silnice je zvlněný s převýšením cca. 132m od nejnižšího místa terénu k nejvyššímu. Silnice nejdříve za obcí Jamné pozvolna stoupá od 560mn.m. až do prostoru nad křižovatkou na Lipinu s 582mn.m., odkud klesá až do obce Zhoř, kde v úrovni Zhořského potoka dosahuje terén nejnižšího bodu, 548mn.m. Odtud silnice opět stoupá až nad obec Stáj do 618,30mn.m. a od konce lesa klesá do 592mn.m. v místě křižovatky silnic Polná – Arnolec. Od tohoto rozcestí již silnice stoupá až do 680mn.m. na hranici okresů Jihlava Žďár n. Sázavou.

Staveniště je omezeno pouze na výstavbu vlastního budoucího silničního tělesa a dále pak na trvalý zábor okolních pozemků pro rozšíření stávajícího silničního tělesa.

b) výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů (geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.),

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice a předprojektové průzkumy na staveništi byly prováděny, byl proveden jak předběžný geologický průzkum v trase včetně polních kopaných sond v místě budoucího mostku a dále v místě uvažovaného zářezu nad obcí Stáj. Tento průzkum je nutné v dalším stupni doplnit !! Zvláště pak zjištění únosnosti podloží ve stávající trase a doplnění o detailní diagnostiku vozovky v celé délce, v rámci této projekční přípravy byl proveden průzkum pomocí vrtaných sond do vozovky, tento průzkum je doložen v samostatné složce tohoto projektu v části H – diagnostika vozovky (2009), dále byl proveden dendrologický průzkum v zájmovém území, který je rovněž doložen v příloze I. – dendrologický průzkum (2009) dle členění projektové dokumentace. Pro zjištění vlivu stavby na životní prostředí je zpracováno oznámení EIA (06/2016).

c) stávající ochranná a bezpečnostní pásma,

Na budoucím staveništi se nacházejí stávající inženýrské sítě, jejichž ochranná pásma budou muset být dodržena. Další ochranná pásma se nacházejí v blízkosti vodních zdrojů nad obcí Jamné (II. pásmo PHO) a nad obcí Stáj (II. pásmo PHO), která jsou vyznačena v situaci stavby. Stavba se nenachází v blízkosti kulturních památek ani památkových rezervací či zónách.

d) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,

Staveniště se nenachází v záplavovém území, v místě křížení Zhořského potoka v km 2,442 je navržen mostní objekt, jehož kapacita je navržena 0,5m nad hladinu Q_{100} .

e) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,

Přeložka silnice II/353 navazuje na stávající silnici na obou koncích navrženého úseku. Předchozí stavební aktivitou v daném území byla výstavba vlastního obchvatu obce Jamné, na kterou bude tato stavba navazovat. Jiné věcné nebo časové vazby na okolní výstavbu ani související investice nebyly zjištěny, ale je možné, že v průběhu přípravy této stavby mohou další vzniknout a bude je nutno koordinovat s tímto návrhem. Odtok bude v rámci stavby navýšen v důsledku rozšíření stávající silnice II/353. Dešťové vody bude i nadále odváděny do silničních příkopů podél řešené silnice. Silniční příkopy vyúsťují do stávajících vodotečí v zájmovém území. V zájmovém území se nacházejí stávající meliorace, které pokud budou stavbou narušeny, musí být opět uvedeny do původního stavu.

f) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

Asanace se nepředpokládají. Bourací práce budou především na stávajícím silničním tělese, které bude upraveno pro rozšíření, v některých úsecích bude provedeno jako zcela nové. Další bourací práce se předpokládají při odstraňování stávajících propustků a bourání stávajícího mostku v km 2,442. V zářezu nad obcí Stáj se rovněž předpokládá použití trhacích prací při realizaci tohoto zářezu. Před zahájením stavby dojde ke skácení stávajících stromů (vyznačeno v situaci), součástí dalšího stupně projektové přípravy budou i vegetační úpravy, v rámci kterých dojde k návrhu nových k ozelenění a výsadbě stromů. Kácení stávajících alejí bylo navrženo po dohodě s odborem životního prostředí tak, aby pokud je to možné, vždy byla zachována alespoň jedna strana stromů. Dále dojde ke kácení v lesních porostech při záboru PUPFL.

g) požadavky na maximální zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa (dočasné / trvalé),

Budou provedeny zábory pozemků v zemědělském půdním fondu, tyto pozemky budou vyjmuty ze ZPF, jedná se o pozemky, kde je navrženo rozšíření komunikace, pozemky pro přeložky inženýrských sítí nebudou vyjímány ze ZPF. Seznam dotčených pozemků s určením záborů je obsažen v samostatné kapitole dokumentace označené jako E – Záborový elaborát. Zábory PUPFL se předpokládají na lesních pozemcích mezi Zhoří a Stájí a dále pak nad obcí Stáj směrem na Rudolec. Vlastní podklady pro vynětí z obou skupin ochrany budou provedeny na základě geometrických plánů, kde bude již upřesněna výměra dotčených pozemků.

h) územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu),

Stavby lze provést samostatně bez ohledu na okolní výstavbu. Podmínky pro stavby jsou přiměřené navržené stavbě. Rozhodujícím faktorem jsou zemní práce a zřízení silničního tělesa včetně mostního objektu. Stavbu vzhledem ke svému rozsahu nelze provést jako celek. Je možné stavbu rozdělit na jednotlivé úseky tak, aby byla zachována dopravní obslužnost všech sídel na trase.

i) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice.

V době přípravy nebyly známy okolní stavební aktivity, jelikož příprava tohoto druhu stavby potrvá déle než případné okolní stavby, bude nutné ověřit okolní stavební aktivity až před vydáním stavebního povolení případně až před vlastní realizací. Žádné zásadní okolní stavební aktivity nebyly v průběhu zpracování této dokumentace zjištěny.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Jedná se o rekonstrukci stávající vozovky a stavba bude po kolaudaci užívána i nadále jako silnice II tř.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Pro výstavbu komunikací se nepředpokládá žádné architektonické řešení. Stavba je navržena v souladu s územním plánem obcí Jamné, Zhoř a Stáj.

B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Stavba bude provedena obvyklými technologiemi používanými pro tento druh stavby. Materiál bude skladován na staveništi a v jeho blízkém okolí. Doprava po staveništi bude zajištěna stávající silnicí II/353 a okolními silnicemi. Dočasné staveništní komunikace se předpokládají pouze v místě budovaného mostku (stavební objekt 201).

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

V souběhu se silnicí není navržen pruh pro chodce. Úprava pro užívání území osobami s omezenou schopností pohybu a orientace bude pouze na navržené zastávce v obci Stáj a to na navržených nástupištích a na spojujícím chodníku od stávající čekárny. Další úpravy tohoto typu se nepředpokládají.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Z pohledu BOZP budou všechny práce na stavbě prováděny tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví pracovníků ani ostatních občanů. Jedná se zejména o řádné zabezpečení výkopů, za které zodpovídá dodavatel zemních prací.

B.2.6 Základní technický popis staveb

- *Směrové řešení silnice II/353* -

Začátek úseku je navržen v přímé trase, na kterou navazuje oblouk o poloměru R 520 m, dále trasa pokračuje v přímém úseku se situováním tak, aby levostranná alej zůstala zachována, v tomto místě se předpokládá osazení svodidel. Přímý úsek je ukončen pravostranným obloukem o poloměru R 300 m od staničení 0,906 km. Další přímý úsek pokračuje až ke křižovatce se silnicí II/351, kde navazuje opět pravostranný oblouk o R 550 m. Rozšíření v navazujícím úseku až před obec Zhoř je provedeno vlevo tak, aby pravostranná alej zůstala zachována. Zde trasa maximálně kopíruje stávající, a proto zde navazují pravostranné a levostranné oblouky bez mezipřímých úseků a ž do km 2,014. Mezi staničením 2,5 – 2,9 km se rozšíření navrhuje vpravo pro zachování levostranné aleje. Od staničení 2,9 km se toto obrací a zůstává zachována pravá část porostu. Trasa dále prochází intravilánem obce Zhoř, kde dojde k úpravě nevyhovujícího směrového poloměru mezi km 3,451 – 3,672. V místě je navržen směrový oblouk o poloměru R 300, tím se omezí možnost dopravních nehod v důsledku vyjetí vlevo při jízdě ve směru od Žďáru nad Sázavou. Zároveň bude trasa v místě směrového oblouku odkloněna od stávající zástavby po pravé straně ve směru staničení. Poloměr tohoto směrového oblouku je dodatečně upraven oproti původnímu návrhu. Úprava bude mít minimální dopad na celkovou délku trasy, proto byla úprava provedena bez přestaničení a tím dojde v dalším stupni dokumentace k mírné odchylce v celkové délce trasy. Dále navazuje přímý úsek zakončený další dílčí úpravou stávajícího poloměru na R 220 m u hájovny nad obcí Zhoř. Dále se trasa snaží zachovat levostranný lesní porost až do km 4,500. Poté již dojde k zásahu do lesního porostu vlevo. Průchod lesním úsekem je navržen tak, aby zásah do lesního porostu byl pouze minimální. Největší zásah je v místě navrženého zářezu mezi km 4,960 – 5,300. Nad zářezem bude ponechán volný pruh pro přeložky stávajících vedení silových a sdělovacích kabelů. Za tímto lesním úsekem dojde k rozšíření trasy směrem doprava. Zde se v km 5,715 – 5,740 nacházejí inženýrské sítě vyššího významu, které bude nutno zabezpečit. Niveleta je zde uvažována po stávající, pouze dojde k jednostrannému rozšíření vozovky doprava. Trasu dále kříží silnice II/348, kde dojde k úpravě poloměru hlavní trasy, které má za cíl zlepšení směrového vedení a rozhledových poloměrů v se stávající křižovatce. V blízkosti této křižovatky je navržena i autobusová zastávka pro obec Stáj. V intravilánovém úseku obce je navrženo rozšířením směrem doprava s ohledem na stávající nemovitosti na levé straně. Za obcí Stáj po km 6,800 je provedeno rozšíření symetricky a to s ohledem na navazující křížení s VVTL plynovody tak, aby rozšíření co nejvíce kopírovalo stávající vozovku. Zde bude nutno rovněž provést zabezpečení těchto inženýrských sítí vyššího významu. Dále vozovka bude umístěna na násyp, což bude mít za následek opět symetrické rozšíření silničního pozemku. Dále následuje šířková úprava v zářezu pravostranného směrového oblouku mezi km 7,083 – 7,182. Před dalším lesním úsekem jsou stávající dva stejnosměrné oblouky malého poloměru, což opět tvoří kolizní místo a nevhodné směrové vedení trasy, proto byly tyto dva oblouky nahrazeny oblouky o poloměru R 680m mezi km 7.251 - 7.557 a R180m mezi km 7.564 - 7.884. Tímto je trasa vedena vpravo ve směru staničení mimo osu stávající komunikace tak, aby nedošlo k zásahu do lesního porostu po levé straně ve směru staničení. Okraj tělesa silnice je

max. 40,0m od osy stávající silnice. Tímto též dojde ke zlepšení rozhledů v navazující křižovatce se silnicí III/3536. Navazujícím lesním úsekem zůstane zachována levá strana lesa a rozšíření bude provedeno vpravo ve směru staničení. Za lesním úsekem již bude trasa ukončena v délce cca 25 m dopojena na stávající již rozšířenou vozovku.

Směrový návrh zohledňuje omezující prvky (intravilány obcí, stávající aleje) a zadávací podmínky investora.

Celkem bylo na trase navrženo 35 směrových oblouků doplněných o oboustranné přechodnice podle možností, které byly limitovány stávajícím směrovým vedením. Celková délka řešené rekonstrukce trasy silnice II/353 činí 8.336,00 m.

- Výškové řešení silnice II/353 -

Návrh nivelety vychází z požadavků ČSN a dále z podmínky kopírování stávající nivelety v maximální možné míře. Proto niveleta od začátku úseku pozvolna stoupá až do staničení 0,150, kde navazuje mírné klesání do staničení 0,228. Dalším stoupáním se niveleta dostává až k horizontu nad obcí Jamné u stávajícího vodojemu a úpravny vody. Dále niveleta klesá ke křižovatce se silnicí II/351 a to 5,39%. Za křižovatkou navazuje stoupání 3,35% až k dalšímu horizontu v km 1,542. Odtud postupně trasa sklesává až k navrženému mostnímu objektu, kde je nejnižší místo na trase. Pokračuje pak dále mírným stoupáním, které je téměř minimální v intravilánu obce Zhoř. Za obcí již pokračuje další stoupání skrze lesní úsek až ke km 5,096, kde je navržen zhruba 4 m zářez (v současné době je toto velmi nepřehledný a kolizní úsek trasy). Za tímto vrcholem pokračuje maximální možné klesání pro danou kategorii, které je zakončeno křižovatkou před obcí Stáj. Zde trasa opět stoupá s drobnými výškovými oblouky až k lesnímu úseku za obcí Stáj a potažmo až do konce úseku, který je nejvyšším nadmořským bodem na trase a to nad 680 m.n.m. Zde niveleta navazuje na stávající silnici a je ukončena, stávající silnice poté postupně klesá až do obce Rudolec.

Hodnota stoupání (klesání) dosahuje maximálního sklonu 6,0 %, což je dáno konfigurací stávajícího okolního terénu a také maximální přípustná hodnota pro danou kategorii. Vyduté a vypouklé silniční oblouky navržené na trase jsou převážně na minimálních hodnotách, ale tak, aby byl zaručen rozhled pro zastavení.

- Šířkové uspořádání silnice II/353 -

Šířkové uspořádání je dáno kategorizací navrhované rekonstrukce silnice II/353, dle ČSN 73 6101 a pro směrově nerozdělenou silnici s neomezeným přístupem S 9,5/60 (50) je základní šířkové uspořádání následující:

jízdní pruhy	2 x 3,50m
vodící proužky vnější	2 x 0,25m
zpevněná krajnice	2 x 0,50m
<u>nezpevněná krajnice</u>	<u>2 x 0,50m</u>
volná šířka	9,50m
celková šířka v koruně	10,00m

Návrh silnice II/353 v nové trase akceptuje veškeré stávající vjezdy, hospodářské sjezdy a místní komunikace, polní a lesní cesty apod.

V místě křižovatky II/353 a II/351 je na základě požadavku DI Policie CR navrženo rozšíření pravého jízdního pruhu ve směru staničení pro umožnění objíždění vpravo vozidel, která odbočují vlevo směrem na Polnou. Plné rozšíření pravého jízdního pruhu je navrženo dle ČSN 736102 v š. 5,50m + 0,50m zpevněné krajnice.

- Odvodnění silnice II/353 -

Odvodnění řešené přeložky silnice II/353 je zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky a navrženým odvodňovacím zařízením (příkopem, propustky).

Navržené sběrné příkopy navazují na začátku trasy na příkopy stávající a jsou zaústěny do recipientů v daných povodích.

Od začátku úseku je navržen levostranný příkop, který bude místy ponechán jako již stávající až ke křižovatce se silnicí II/351. Pravostranný příkop začíná od km 0,820, kde bude vyústěn na terén. Za rozvodím v km 1,040 budou oba příkopy vyústěny pomocí propustků do stávajícího povodí, které se nachází v II. pásmu PHO. Do tohoto místa budou rovněž zaústěny vody z příkopů do staničení 1,540m. Dále navazující silniční příkopy budou zaústěny do povodí Zhořského potoka v km 2,442 u mostního objektu. Do tohoto povodí spadá i část silnice v intravilánu obce Zhoř, ale i extravilánový úsek nad Zhoří až po lesní úsek. Za lesním úsekem až za obec Stáj náleží povodí do Stájského potoka. Poslední úsek nad obcí Stáj patří jak do povodí Ochozkého potoka, tak i do Povodí Balinky. Veškeré stávající propustky na trase budou buď zachovány, nebo rekonstruovány podle původních návrhových hodnot. Odvodnění v intravilánech obcí zůstane zachováno a stávající příkopy budou vyčištěny a na některých místech i zpevněny.

- Dopravní značení -

Po dokončení stavby komunikace a navazujících zpevněných ploch bude provedeno vodorovné dopravní značení bílé barvy v reflexní úpravě v souladu s ČSN 01 8020 a dále ČSN EN 1436. Osazeny budou rovněž i svislé dopravní značky. V tomto stupni dokumentace nebyl proveden podrobný návrh řešení osazení dopravního značení. Podrobné dopravní řešení bude předmětem následného stupně projektové dokumentace a bude odsouhlaseno DI Policie ČR. Po dobu stavby bude rovněž provedeno dočasné dopravní značení včetně vyznačení objízdných tras.

- Bilance zemních prací -

Objekt	Výkop [m ³]	Násyp [m ³]
rekonstrukce silnice II/353	80.870,00	11.070,00

Výše uvedená bilance je provedena na celkové nové provedení silničního tělesa s předchozím odstraněním stávajícího, jelikož však je možné, že některé úseky budou vyhovující pro provedení vlastního rozšíření na stávající silniční těleso, bude tímto kubatura zmenšena. Podle předběžných výsledků diagnostiky je i tato varianta reálná. Nevyrovnanou bilanci zemin v tomto projektu stavby je nutno řešit odvozem přebytků na skládky. Likvidace přebytečného materiálu bude řešena individuálně dodavatelem. Ke kolaudaci dodavatel předloží doklady o uložení odpadů ze stavební činnosti. Sejmутá ornice z ploch zařazených do ZPF bude po celou dobu uložena na deponii mimo stavební činnost a ošetřována dle požadavků rozhodnutí, po ukončení prací použita ke zpětnému ohumusování svahů a ploch k tomu určených. Přesná množství kubatur budou upřesněna v dalším stupni projektové přípravy.

- Objízdne trasy po dobu výstavby -

Po dobu provádění stavebních prací bude navrženo dočasné dopravní značení. Předpokládá se provádění stavebních prací po jednotlivých etapách, čemuž bude odpovídat i vyznačení objízdných tras. Toto rozdělení na etapy bude zřejmě podle stávajících sídel na trase, tudíž první objízdnu trasou bude Jamné – Rybné – Nadějov – Zhoř. Další navazující pak Zhoř – Nadějov – Jersín – Arnolec – Stáj. A pro poslední úsek nad obcí Stáj bude objízdna trasa vedena Stáj – Záborná – Janovice – Rudolec. Tyto trasy mohou být upraveny po detailním rozdělení

jednotlivých etap a to buď zkráceny, nebo i jinak vymezeny. Intravilánové úseky budou mít objízdné trasy přes vnitřky obcí a to jak ve Zhoří, tak ve Stáji.

Detailní řešení včetně návrhu dočasného dopravního značení bude řešeno v dalším stupni projektové dokumentace. Do celkových nákladů byly započteny i náklady na opravu objízdných komunikací po zprovoznění celé trasy nebo jejich úseků.

V propočtu nákladů dokumentace jsou zahrnuty i náklady na opravu povrchů komunikací objízdných tras a to pouze výměna ohrubné vrstvy objízdných tras.

B.2.6.1 SO102 - 107 Křižovatky silnic II. a III. třídy, autobusová zastávka

102 křižovatka se silnicí II/351 oboustranně

Navržené úrovňové napojení stávající silnice II/351 v km 1,334 oboustranně. Vnější poloměry zaoblení jsou navrženy o $R=15\text{m}$, na úseku odbočení mezi směrem na Rybné a Zhoř je poloměr $R=12\text{m}$. Celková délka úpravy je navržena 75 m. Křižující komunikace je v kategorii S 7,5/50. Úhel křížení je navržen jako stávající a to 99 st. Zmíněnou úrovňovou křižovatku lze charakterizovat dle ČSN jako kolmou, průsečnou, všesměrnou, s určením přednosti v jízdě. Vzájemné křížení komunikací respektuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“. Vzhledem k častému odbočování vozidel vlevo ve směru na Polnou, je navrženo v km 1,20330 - 1,38570 Rozšíření jízdního pruhu pro objíždění vozidla odbočujícího vlevo š. 5,5m.

103 křižovatka se silnicí III/3534 vpravo

Navržené úrovňové napojení stávající silnice III/3534 v km 2,590 vpravo. Vnější poloměr zaoblení je navržen o $R=45\text{m}$, druhý poloměr při napojení směrem na Stáj je navržen $R=12\text{m}$. Celková délka úpravy je navržena 15 m. Křižující komunikace je v kategorii S 7,5/50. Úhel křížení je navržen jako stávající a to 105 st. Zmíněnou úrovňovou křižovatku lze charakterizovat dle ČSN jako kolmou, průsečnou, všesměrnou, s určením přednosti v jízdě. Vzájemné křížení komunikací respektuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“.

104 křižovatka se silnicí II/348 oboustranně

Navržené úrovňové napojení stávající silnice II/348 v km 5,837 oboustranně. Vnější poloměr zaoblení směrem na Arnolec je navržen $R=10\text{m}$, od Arnolce směrem na Rudolec je navržen $R=15\text{m}$, pro vjezd do obce Stáj je navržen poloměr $R=5\text{m}$ a napojení od Polné směrem na Jihlavu je ponecháno podle stávajícího připojení. Celková délka úpravy je navržena 45 m. Křižující komunikace je v kategorii S 7,5/50. Zmíněnou úrovňovou křižovatku lze charakterizovat dle ČSN jako kolmou, průsečnou, všesměrnou, s určením přednosti v jízdě. Vzájemné křížení komunikací respektuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“. Zde je navržena úprava i na hlavní trase tak, aby byly zlepšeny rozhledové poměry na této křižovatce.

105 autobusová zastávka Stáj

Stávající autobusová zastávka v obci Stáj se nachází přímo v prostoru křižovatky (104), a proto byl proveden nový návrh autobusové zastávky pro obec tak, aby byla rovněž využita stávající čekárna. Autobusová linka od Jihlavy bude zastavovat na zastávkovém pruhu přímo na silnici, ovšem mimo hlavní tah silnice II/353, zde se autobus otočí a bude pokračovat směrem na Žďár nad Sázavou. Počítá se s vybudováním nástupiště, dopojení pěší trasy ke stávající čekárně a celkovou úpravou neuspořádané asfaltové plochy která bude sloužit pro otáčení autobusů. Pro

usměrnění provozu v místě asfaltové plochy, je navržen zvýšený ostrůvek ze žulových kostek s možností přejíždění. Doprava směrem z obce Stáj na silnici II/348 a dále pak na silnici II/353, bude směřována vodorovným značením tak, aby automobily objížděli ostrůvek vpravo.

Pro druhý směr jízdy je navržen záliv pro autobusy s připojovacím a odpojovacím pruhem délky 15m, délka zastávkové hrany byla navržena 12m a šířka 2 m. Rovněž dojde k propojení pěší trasy k čekárně. Zastávka bude vybavena prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu, což bude zpracováno v dalších stupních projektové dokumentace.

106 křižovatka se silnicí III/3535 vlevo

Navržené úrovňové napojení stávající silnice III/3535 v km 6,438 vlevo. Vnější poloměr zaoblení je navržen o $R=4m$, druhý poloměr při napojení směrem na Rudolec je navržen $R=9m$. Celková délka úpravy je navržena 15 m. Křižující komunikace je v kategorii S 6,5/50. Úhel křížení je navržen jako stávající a to 46 st. Zmíněnou úrovňovou křižovatku lze charakterizovat dle ČSN jako průsečnou, všesměrnou, s určením přednosti v jízdě. Vzájemné křížení komunikací respektuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“.

107 křižovatka se silnicí III/3536 vpravo

Navržené úrovňové napojení stávající silnice III/3535 v km 7,717 vpravo. Vnější poloměr zaoblení je navržen o $R=12m$, druhý poloměr při napojení směrem na Rudolec je navržen $R=9m$. Celková délka úpravy je navržena 35 m. Křižující komunikace je v kategorii S 6,5/50. Úhel křížení je navržen jako stávající a to 105 st. Zmíněnou úrovňovou křižovatku lze charakterizovat dle ČSN jako průsečnou, všesměrnou, s určením přednosti v jízdě. Vzájemné křížení komunikací respektuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“.

B.2.6.2. SO201 Mostní objekt

V rámci stavebních prací bude proveden stavební objekt 201 Mostní objekt.

Most přes Zhořský potoce se nachází v km. 2,442 823, provoz.stanič. .II/353= 57,273km. Úhel křížení vodního toku je $77,76^\circ$. Volná výška nade dnem 2,2m. Most je navržen jako železobetonová rámová deska na plošné spodní stavbě. Délka přemostění je 5,737. Délka mostu je 19,0m. Volná šířka mostu je navržena 9,5m. Most je umístěn 2,9m nad terénem a jeho stavební výška je 0,72m. Zatížení mostu je třída „A“ ČSN 73 62 03.

Nová nosná konstrukce je uložena za původní spodní stavbou, je nutné provést podrobnější diagnostiku spodní stavby a hlavně provést podrobný geologický průzkum – pro určení způsobu založení. Varianta plošný- hlubinný.

- Zdůvodnění mostu a jeho umístění -

Účel mostu a požadavky na jeho řešení: nové přemostění potoka si vyžádala stávající velikost mostu a jeho nevhodné hlavně šířkové parametry. Rovněž se v místě mostu počítá se s nížením nivelety v rámci trasování celého úseku na kategorii S9.5. Potok má normální hladinu vody do 0.2m a nad i pod mostem je poměrně velký inundační prostor na okolních plochách. Komunikace je v místě mostu výškově v přímé (spád 0,5%) a směrově v přímé. Mostní objekt se nachází v extravilánu. Geologický průzkum byl proveden orientační jednou kopanou sondou. V předpokládané základové spáře jsou štěrky G3 s vrstvami jílu - proto je nutné v dalším stupni přípravy provést podrobný geolog. průzkum.

Hlavní podmínky pro volbu konstrukce byly velikost přemostění, hloubka potoka, výška nové nivelety nad terénem, jednoduchost výstavby a dobrý stav spodní stavby.

Nosná konstrukce je navržena jako železobetonový otevřený rám s horní deskou. Podle podrobného geolog.průzkumu bude navržen základ pod tento rám. Bude opravena i stávající spodní stavba, která bude dále sloužit jako ochrana nového mostu. Most bude vybaven římsou s lícními prefabrikáty, celoplošnou izolací, svodidlovým zábradlím, živичnou vozovkou tl.100-120mm

- Podmiňující předpoklady -

- Provádění mostu: po dobu výstavby nebude nutné provizorní převedení potoka mimo stavební jámu. Rozhodující je výstavba komunikace nad mostem, která bude sloužit jako přístupová cesta k mostu .
- Související a dotčené objekty : úprava koryta
- Vztah k území: výstavba mostu je podmíněna výstavbou komunikace.

B.2.6.3. SO301 Přeložka zásobovacího vodovodu

V km. 7,420 se nachází pod navrženou silnicí stávající vedení zásobovacího vodovodu z přilehlých podzemních zdrojů pitné vody do vodojemu. Křížení vodovodu se silnicí II/353 v km. 7,420 vychází pod úhlem 166°. Navržená přeložka vede od stávajícího směrového lomu poblíž hospodářského sjezdu v km. 7,480. Trasa vodovodu se v tomto místě nestáčí ale pokračuje přes hospodářský sjezd a pod silnicí II/353. Zhruba 2,5m za hranou odvodňovacího příkopu dojde ke směrovému lomu směrem k obci Stáj a vodovod je veden podél hrany příkopu až ke stávající trase. Hloubka uložení vodovodu bude navržena dle hloubky uložení stávajícího řadu. V místě křížení se silnicí II/353 bude vodovod uložen do ochranné trubky která přesahuje nejméně 2,0 m na obě strany vnější hranici odvodňovacích silničních příkopů a hloubka uložení dálkovodu musí být taková, aby nejvyšší část povrchu chráničky ležela nejméně 1,5 m pod povrchem vozovky. Navržené přeložka vodovodu je v celkové délce 140,0m.

B.2.6.4. SO401 - 402 Přeložka NN a VN

401 Přeložka NN v KM 3,980-4,140 - správce a provozovatel E.ON

- Technické údaje -

námrazová oblast	střední
Střídavá síť NN	3+PEN, ~ 50 Hz , 400V / TN-C
prostory z hlediska úrazu el. proudem	nebezpečné dle PNE 33 0000-2

Vnější vlivy působící na rozvodná zařízení distribuční a přenosové soustavy:

PNE 33 0000-2, tabulka 6

Ochrana před nebezpečným dotykem

Ochrana živých částí rozvodných elektrických zařízení do 1000 V i nad 1000V v distribuční soustavě dodavatele elektřiny:

- polohou, dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.2.2.1
- izolací, dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.2.2.4

Ochrana neživých částí rozvodných elektrických zařízení do 1000 V i nad 1000V v distribuční soustavě dodavatele elektřiny:

nad 1000 V (VN), ochrana zemněním v sítích, kde není přímo uzemněný střed zdroje (uzel) – ochrana v sítích IT

dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.4.3.1

do 1000 V (NN), kde je přímo uzemněný střed zdroje (uzel) – ochrana v sítích TN-C

samočinným odpojením od zdroje nadproudými jisticími prvky dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.3.2.3

polohou – v nově budovaných částech sítě NN dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.3.2.1

izolací – v nově budovaných částech sítě NN a kabel. sítích dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.3.2.3

- Popis řešení -

V kilometrāži cca 3,98 - 4,14 km navržené úpravy komunikace se nachází stávající vzdušné vedení – přívod NN k objektu č.74 na severním okraji obce Zhoř.

Vzhledem k prostorové úpravě průběhu komunikace bude toto stávající vzdušné vedení zdemontováno a bude nahrazeno novým vzdušným vedením NN provedeným slaněnými vodiči AES 4x50 na stožárech, umístěných v okraji pozemku komunikace. na obou koncích přeložky bude nové vedení připojené na stávající rozvod NN.

- Pokyny a upozornění -

Důležité upozornění !

Inženýrské sítě jsou v projektové dokumentaci zakresleny podle podkladů provozovatelů. Před započatím výkopových a montážních prací je nutné požádat o vytyčení na místě samém, případně v nepřehledných místech provést sondy. Výkopové práce pro opěrné body v blízkosti inženýrských sítí je nutno provádět ručně se zvýšenou opatrností , aby nedošlo k jejich narušení. Otevřené výkopy se musí zajistit proti možnosti pádu osob.

Před kolaudací se nové rozvody musí digitálně geodeticky zaměřit.

Prováděcí firma je povinna dodržet podmínky dotčených organizací uvedené v jejich vyjádření, jakož i podmínky stavebního povolení. Při práci na el.zařízeních musí být dodržena příslušná ustanovení a předpisů v dosud platném rozsahu a dále následující normy:

PNE 33 0000 - 1 2V a Z1 Ochrana před úrazem elektrickým proudem v distribuční soustavě

ČSN 03 9370 - Snížení korozního účinku bludných proudů na úložná zařízení

ČSN 33 2000 část 4-41 - Ochrana před úrazem el.proudem

ČSN 33 2000 část 4-43 - Ochrana proti nadproudům

ČSN 33 2000 část 4-47 - Opatření k zajištění ochrany před úrazem el.proudem

ČSN 33 2000 část 4-473 – Opatření k ochraně proti nadproudům

ČSN 33 2000 část 5-52 – Výběr a stavba el. zařízení

ČSN 33 2000 část 5-54 - Uzemnění a ochranné vodiče

ČSN 33 2000 část 6-61 - Postupy při výchozí revizi

ČSN 33 3301 - Stavba elektrických venkovních vedení do 52 kV

ČSN 33 3320 – Elektrické přípojky

ČSN 34 3100 – Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. zařízeních

ČSN 34 3101 – Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. vedeních

ČSN 38 1754 – dimenzování el. zařízení podle účinků zkratových proudů

ČSN 73 3050 - Zemní práce

ČSN 73 6005 – Prostorová úprava vedení technického vybavení

PNE 38 2157 – Kabelové kanály, podlaží a šachty a mosty

ČSN I 3864 – Bezpečnostní barvy a bezpečnostní tabulky

- Bezpečnost práce -

Při všech montážních a demontážních pracích je třeba dodržovat platné normy pro jednotlivé druhy prací, jakož i ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Při výstavbě musí dodavatel stavebních prací vytvořit podmínky k zajištění bezpečnosti práce ve smyslu vyhlášky ČÚBP č. 48/1982 Sb. upravené vyhláškou č. 192/2005 Sb. a ve smyslu nařízení vlády č. 101/2005 Sb. Obsluhu a práci na elektrických zařízeních je nutno provádět v souladu s ČSN EN 50 101-1 a přidružených norem.

402 Přeložka VN v KM 4,630-5,290 - správce a provozovatel E.ON

- Technické údaje -

námrazová oblast	střední
Střídavá síť VN	3, ~ 50 Hz , 22 000 V / IT
prostory z hlediska úrazu el. proudem	nebezpečné dle PNE 33 0000-2
prostory	VI. venkovní dle PNE 33 0000-2

Vnější vlivy působící na rozvodná zařízení distribuční a přenosové soustavy:

PNE 33 0000-2, tabulka 6

Ochrana před nebezpečným dotykem

Ochrana živých částí rozvodných elektrických zařízení do 1000 V i nad 1000V v distribuční soustavě dodavatele elektřiny:

- polohou, dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.2.2.1
- izolací, dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.2.2.4

Ochrana neživých částí rozvodných elektrických zařízení do 1000 V i nad 1000V v distribuční soustavě dodavatele elektřiny:

nad 1000 V (VN), ochrana zemněním v sítích, kde není přímo uzemněný střed zdroje (uzel) – ochrana v sítích IT

dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.4.3.1

do 1000 V (NN), kde je přímo uzemněný střed zdroje (uzel) – ochrana v sítích TN-C

samočinným odpojením od zdroje nadproudými jistíci prvky dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.3.2.3

polohou – v nově budovaných částech sítě NN dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.3.2.1

izolací – v nově budovaných částech sítě NN a kabel. sítích dle PNE 33 0000-1 2V a Z1. čl. 3.3.2.3

- Popis řešení -

V kilometrůžce cca 4,6 ÷ 5,3 km navržené úpravy komunikace se nachází stávající vzdušné vedení VN, kterou bude nutno přeložit do zemního kabelu vedeném v okraji prostoru náspu (zářezu) podél komunikace.

Přeložka vzdušného vedení do zemního kabelu je v tomto úseku zvolena z důvodu menšího ochranného pásma a tudíž nutnosti provedení menšího záboru přilehlých lesních porostů a také z důvodu odstranění poruchovosti vzdušných rozvodů v tomto lesním úseku.

Přeložená trasa VN bude vedena v okraji pozemku komunikace mezi tělesem komunikace a hranou lesa, při dodržení normy ČSN 18 920, kabely budou ukládány v minimální vzdálenosti 2,5m od paty kmenů stromů, nesmí dojít k poškození kořenů o průměru větším než 2 cm, výkopy v kořenových systémech budou prováděny ručně, v případě průchodu pod kořenovým systémem stromů budou kabely provlékány pod kořenový prostor.

V kilometráži 4,63 se nachází stávající stožár, na kterém bude proveden kabelový svod ze vzdušného vedení do kabelu. pro kabelové vedení rozvodu VN bude použita svazkovaná trojice kabelů 3 x (22-NA2XS(F)2Y 1x240). Zemní kabelová trasa bude ukončena v kilometráži 5,3km komunikace, kde bude vystrojen nový stožár s kabelovým svodem a zemní kabelové vedení bude připojeno na stávající vzdušný rozvod VN. Stávající vzdušný rozvod bude v daném úseku zdemontován.

- Zemní práce -

Kabely VN budou uloženy v zemi, ve výkopu 50/110cm, v hloubce 100 cm na lože z kopaného písku tl. 10cm, překryty vrstvou písku téže tloušťky, kabely budou chráněny a označeny výstražnou plastovou deskou. Pod komunikacemi uložit kabely VN v hl=1,2m v chráničkách, chráničky budou pod těleso komunikace založeny při výstavbě komunikace.

- Pokyny a upozornění -

Důležité upozornění !

Inženýrské sítě jsou v projektové dokumentaci zakresleny podle podkladů provozovatelů. Před započítím výkopových a montážních prací je nutné požádat o vytyčení na místě samém, případně v nepřehledných místech provést sondy. Výkopové práce pro opěrné body v blízkosti inženýrských sítí je nutno provádět ručně se zvýšenou opatrností, aby nedošlo k jejich narušení. Otevřené výkopy se musí zajistit proti možnosti pádu osob.

Před kolaudací se nové rozvody musí digitálně geodeticky zaměřit.

Prováděcí firma je povinna dodržet podmínky dotčených organizací uvedené v jejich vyjádření, jakož i podmínky stavebního povolení. Při práci na el.zařízeních musí být dodržena příslušná ustanovení a předpisů v dosud platném rozsahu a dále následující normy:

PNE 33 0000 - 1 2V a Z1 Ochrana před úrazem elektrickým proudem v distribuční soustavě

ČSN 03 9370 - Snížení korozního účinku bludných proudů na úložná zařízení

ČSN 33 2000 část 4-41 - Ochrana před úrazem el.proudem

ČSN 33 2000 část 4-43 - Ochrana proti nadproudům

ČSN 33 2000 část 4-47 - Opatření k zajištění ochrany před úrazem el.proudem

ČSN 33 2000 část 4-473 – Opatření k ochraně proti nadproudům

ČSN 33 2000 část 5-52 – Výběr a stavba el. zařízení

ČSN 33 2000 část 5-54 - Uzemnění a ochranné vodiče

ČSN 33 2000 část 6-61 - Postupy při výchozí revizi

ČSN 33 3301 - Stavba elektrických venkovních vedení do 52 kV

ČSN 33 3320 – Elektrické přípojky

ČSN 34 3100 – Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. zařízeních

ČSN 34 3101 – Bezpečnostní předpisy pro obsluhu a práci na el. vedeních

ČSN 38 1754 – dimenzování el. zařízení podle účinků zkratových proudů

ČSN 73 3050 - Zemní práce

ČSN 73 6005 – Prostorová úprava vedení technického vybavení

PNE 38 2157 – Kabelové kanály, podlaží a šachty a mosty

- Bezpečnost práce -

Při všech montážních a demontážních pracích je třeba dodržovat platné normy pro jednotlivé druhy prací, jakož i ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Při výstavbě musí dodavatel stavebních prací vytvořit podmínky k zajištění bezpečnosti práce ve smyslu vyhlášky ČÚBP č. 48/1982 Sb. upravené vyhláškou č. 192/2005 Sb. a ve smyslu nařízení vlády č. 101/2005 Sb. Obsluhu a práci na elektrických zařízeních je nutno provádět v souladu s ČSN EN 50 101-1 a přidružených norem.

Projekt byl zpracován z hlediska max. hospodárnosti, platných nařízení a směrnic.

Na zrealizované přeložky VN a NN musí být provedena dodavatelem výchozí revize

Všechny změny oproti PD, které nastanou při realizaci stavby, je nutné zakreslit do dokumentace. Pokud dojde při provádění k nejasnostem či nepředvídaným okolnostem, je nutné přizvat projektanta k upřesnění postupu prací.

B.2.6.5. SO403 - 407 Zabezpečení a přeložky sdělovacích vedení

- Úvod -

Tato část projektové dokumentace řeší zrušení stávajících venkovních sdělovacích vedení firmy Česká telekomunikační infrastruktura a.s. vedených podél komunikace II/353 a pokládku nových zemních kabelů a trubek HDPE uložených v zemi v prostoru podél silnice II/353 v úseku od okraje obce Zhoř po křižovatku silnice II/353 se silnicí III/348 a v úseku od křižovatky silnice II/353 se silnicí III/348 po areál ZD, situovaný na kopci nad obcí Stáj u silnice II/353.

Dále se jedná o mechanickou ochranu při zabezpečení stávajícího optického kabelu a trubek HDPE firmy UPC Česká republika, křižující komunikaci II/353 v blízkosti křižovatky silnice II/353 se silnicí III/348 a o mechanickou ochranu při zabezpečení stávajícího místního, dálkového, optického kabelu a trubek HDPE firmy Česká telekomunikační infrastruktura a.s., křižující komunikaci II/353 u obce Zhoř.

Jedná se o přeložku stávajících závěsných kabelů a zabezpečení optických kabelů a trubek HDPE.

K přeložce sdělovacích kabelů dojde z důvodu rekonstrukce silnice II/353. Rekonstruovaná silnice bude vedena v úseku od obce Zhoř po obec Stáj a dále směrem na Žďár nad Sázavou.

Z důvodu rozšíření a úprav trasy komunikace II/353 dojde k nutnému odstranění stávajícího venkovního vedení, vedeného na dřevěných stožárech od obce Zhoř podél komunikace II/353 do obce Stáj a dále k areálu ZD.

Z toho důvodu je nutno provést přeložky stávajících dvou sdělovacích závěsných kabelů firmy Česká telekomunikační infrastruktura a.s. v úseku od obce Zhoř po obec Stáj. Dále dojde k přeložce tří závěsných kabelů firmy Česká telekomunikační infrastruktura a.s. v úseku od obce Stáj po areál ZD.

Zároveň bude provedena mechanická ochrana stávajících kabelových tras (uložení do nových kabelových chrániček). U přeložky OK a trubek HDPE firmy UPC Česká republika dojde k uložení nových kabelových chrániček v úseku rozšíření rekonstruované komunikace II/353 napojením na stávající kabelové chráničky s optickými kabely vč. trubek HDPE.

U přeložky MK, DK, OK a trubek HDPE firmy Česká telekomunikační infrastruktura a.s. dojde k uložení nových kabelových chrániček v úseku rozšíření rekonstruované komunikace II/353 napojením na stávající kabelové chráničky s místním kabelem a s dálkovým kabelem v jedné kabelové trase a s optickým kabelem a s trubkami HDPE v druhé kabelové trase.

V prostoru stavby dojde k přeložce sdělovacích venkovních vedení do nových zemních kabelů ve volném terénu podél komunikace II/353 v úseku od křižovatky s odbočující místní komunikací na kraji obce Zhoř po stávající křižovatku silnic II/353 a III/438 a dále po areál ZD.

V tomto úseku budou přeložky venkovních vedení do nových sdělovacích kabelů provedena před zahájením zemních prací na rekonstrukci silnice II/353. Obdobně bude přeložen jeden stávající venkovní sdělovací závěsný kabel, vedený do obce Stáj v prostoru u křižovatky silnic II/353 a II/348 uložen do nového zemního kabelu. Obdobně budou provedeny přeložky dalších kabelů - přípojek pro RD a zemědělské budovy.

Stávající závěsné sdělovací kabely vedené podél stávající komunikace II/353 budou v úseku stavby po provedení přeložky odpojeny. Tyto kabely budou v nutném rozsahu odstraněny při probíhající výstavbě nové komunikace. Předmětem stavebních objektů - Přeložka sdělovacích kabelů je zároveň odstranění venkovního vedení vč. dřevěných stožárů v úseku stavby. Obdobně budou při rekonstrukci komunikace II/353 odstraněny stávající sloupové rozvaděče (dvojitě dřevěné stožáry a závěsné kabely), umístěné u křižovatky komunikace II/353 s místní komunikací na kraji obce Zhoř a u křižovatky silnic II/353 a II/348. V obci Stáj bude u křižovatky silnic II/353 a II/348 osazen nový plastový pilíř přeloženého účastnického rozvaděče.

403 Zabezpečení DOK v km 5,715 – správce a provozovatel UPC Česká republika

V místě křížení stávající kabelové trasy s rekonstruovanou komunikací bude provedena mechanická ochrana stávajících optických kabelů a trubek HDPE (uložení do nových kabelových chrániček). U stávajících optických kabelů a trubek HDPE firmy UPC Česká republika dojde k uložení stávajících trubek HDPE do nových kabelových chrániček – dělených vrapovaných trubek Ø160/137mm v úseku rozšíření rekonstruované komunikace II/353 a zároveň budou nové kabelové chráničky napojeny na stávající kabelovou chráničku pod stávající komunikací II/353. V této stávající kabelové chráničce jsou uloženy trubky HDPE s optickými kabely.

404 Přeložka sděl.vedení v km 3,600-5,700 - správce a provozovatel CETIN

Přeložka stávajícího závěsného sdělovacího kabelu vedeného podél komunikace II/353 bude provedena uložení nového zemního kabelu TCEPKPFLE a trubek HDPE v úseku od stávajícího síťového rozvaděče SR, umístěného bytového domu na kraji obce Zhoř a podél stávajícího účastnického rozvaděče ÚR, umístěného u křižovatky komunikace II/353 s místní komunikací podél komunikace II/353 k lesu k RD č.p.74 a dále po křížení s komunikací II/353 podél komunikace II/353 a v souběhu s novým kabelovým rozvodem VN směrem k obci Stáj. Zde bude nový zemní kabel TCEPKPFLE ukončen v novém účastnickém rozvaděči UR, osazeném v plastovém pilíři, umístěném vedle oplocení zahrady RD u křižovatky silnic II/353 a II/348.

405 Přeložka sděl.vedení v km 5,900-6,100 - správce a provozovatel CETIN

Z nového účastnického rozvaděče UR bude veden první nový přívodní zemní kabel podél místní komunikace k nejbližšímu stožáru venkovního vedení (směr obec) a další dva nové zemní kabely budou vedeny v trase podél komunikace II/353 směrem k areálu ZD s tím, že oba kabely TCEPKPFLE – přípojky ke dvěma RD budou křížovat komunikaci II/353 a budou zataženy do jednotlivých objektů RD

406 Přeložka sděl.vedení v km 6,320-6,400 - správce a provozovatel CETIN

Čtvrtý nový zemní kabel TCEPKPFLE bude veden z nového účastnického rozvaděče UR podél komunikace II/353 směrem k areálu ZD v souběhu se dvěma kabely přípojek k RD. Tento kabel bude ukončen v areálu ZD v novém sloupovém rozvaděči. Z tohoto rozvaděče bude veden stávající kabel přípojek pro areál ZD a další dva kabely bude křížovat

komunikaci II/353, kde bude ve volném terénu osazen nový stožár s novým rozvaděčem pro připojení dvou stávajících zemědělských objektů. Za tímto účelem bude provedeno přepojení stávajících venkovních kabelů do místa osazení nového sloupového rozvaděče.

407 Zabezpečení DOK v km 3,145 – 3,152 - správce a provozovatel CETIN

V místě křížení stávajících dvou kabelových tras s rekonstruovanou komunikací bude provedena mechanická ochrana stávajícího místního, dálkového a optického kabelu a trubek HDPE (uložení do nových kabelových chrániček). U stávajícího místního, dálkového a optického kabelu a trubek HDPE firmy Česká telekomunikační infrastruktura a.s. dojde k uložení stávajících kabelů trubek HDPE do nových kabelových chrániček – dělených vrapovaných trubek Ø160/137mm v úseku rozšíření rekonstruované komunikace II/353 a zároveň budou nové kabelové chráničky napojeny na stávající kabelové chráničky pod stávající komunikací II/353. V těchto stávajících kabelových chráničkách jsou uloženy místní a dálkový kabel (v jedné kabelové trase) a trubky HDPE s optickým kabelem (v druhé kabelové trase).

- Způsob pokládky sdělovacích kabelů a trubek HDPE -

V extravilánu budou sdělovací kabely a trubky HDPE pokládány ve volném terénu s minimálním krytím 1m a šířkou kynety 0,35 m a v poli s minimálním krytím 1,1m a šířkou kynety 0,35 m.

Sdělovací kabely a trubky HDPE budou uloženy ve volném terénu na lože z přesáté zeminy tl. 7cm a budou zakryty 10cm vrstvou přesáté zeminy a výstražnou fólií PE š. 33cm a s nápisem „CETIN“.

Při křížení rekonstruované komunikace II/353 a u křižovatky silnic II/353 a II/348 též rekonstruované komunikace II/348 budou sdělovací kabely a trubky HDPE uloženy v chráničce Kopoflex Ø 160/137mm s minimálním krytím 1,2m k úrovni rekonstruované vozovky. Chráničky budou uloženy na podkladovou betonovou vrstvu tl. 3cm a obetonovány betonem B 12,5 na celkovou tl. 30cm.

- Ochrana sdělovacích kabelů a trubek HDPE -

Ochrana sdělovacích kabelů a trubek HDPE proti mechanickému poškození bude zajištěna uložení do připravených chrániček při křížení s rekonstruovanými úseky komunikací II/353 a II/348. Ke křížení sdělovacích kabelů a trubek HDPE s ostatními inž. sítěmi nedojde.

Dále se jedná o zabezpečení stávajících optických kabelů a trubek HDPE (UPC Česká republika), který jsou vedeny v uvedeném prostoru rekonstrukce II/353 s novými kabelovými chráničkami – dělenými vrapovanými trubkami v místě rozšíření rekonstruované komunikace II/353

B.2.6.6. 501 - 505 Zabezpečení ropovodů, produktovodů a VVTL plynovodů

501 Zabezpečení ropovodu MERO v km 5,720 - správce a provozovatel MERO ČR, a.s.

503 Zabezpečení ropovodu MERO v km 5,733 - správce a provozovatel MERO ČR, a.s.

V zájmovém území u obce Stáj se nachází dva ropovody DN 500 ve správě MERO ČR a.s., které budou dotčeny navrženým rozšířením. Niveleta vozovky zde kopíruje stávající terén a rozšíření je navrženo vpravo ve směru staničení komunikace. Stavební objekty 501 a 503 předpokládají zabezpečení těchto zařízení tak, aby byly dálkovody uloženy do chrániček, které přesahují nejméně 2,0 m na obě strany vnější hranici odvodňovacích silničních příkopů a hloubka uložení dálkovodu musí být taková, aby nejvyšší část povrchu chráničky ležela

nejméně 1,5 m pod povrchem vozovky, pode dnem příkopu nebo přilehlého násypu nejméně 0,6 m. Předpokládá se osazení chráničky podle výše uvedených zásad a dopojení na propojovací objekty a případnou katodovou ochranu. Křížení ropovodu musí být pod úhlem větším než 60 °, pod našim zařízením. Bezpečnostní vzdálenost mezi povrchy obou zařízení musí být nejméně 0,5 m.

Nově budované zařízení bude umístěné v chráničce, přesahující místo křížení 3 m. na obě strany. Týká se budování nových technických sítí.

Křížení DOK je možné za dodržení platných ČSN zejména ČSN 73 6005 a za předpokladu, že před stavbou bude DOK vytýčen. DOK v chráničce požadujeme v místě křížení kryt betonovými korýtky v délce přesahující místo křížení 1 m na obě strany.

502 Zabezpečení produktovodu ČEPRO v km 5,730 - správce a provozovatel ČEPRO, a.s.

V souběhu s předchozími ropovody je v daném místě i stávající vedení dálkovodu ve správě ČEPRO. Tento produktovod bude rovněž nutno zabezpečit podle zásad uvedených v předchozích objektech. Opatřit chráničkou, která přesahuje navržené rozšíření min. 2,0 m. Niveleta komunikace zde kopíruje opět stávající niveletu původní vozovky, pouze dochází k rozšíření vpravo ve směru staničení komunikace a dále k posunu stávajícího silničního příkopu vpravo. Detailní řešení daného křížení bude obsaženo v dalším stupni projektové dokumentace ke stavebnímu povolení.

504 Zabezpečení VVTL plynovodu v km 5,740 - správce a provozovatel NET4GAS, s.r.o.

Dalším objektem na trase rozšiřované komunikace je VVTL plynovod v km 5,740, který bude rovněž dotčen navrženým rozšířením. I zde je niveleta vedena po té stávající a rozšíření je uvažováno opět vpravo ve směru staničení komunikace. Bude zde provedeno osazení chráničky podle zásad předchozích objektů a propojení katodové ochrany v daném místě. Detailní řešení křížení bude součástí další projekční přípravy v rámci stavebního povolení.

Ve spolupráci s příslušným technologem společnosti NET4GAS, s.r.o. je nutné provést vytýčení a ověření hloubek krytí stávajících plynovodů a sdělovacích kabelů. Společnosti NET4GAS, s.r.o. je nutné předložit ke schválení technologický postup prací, ve kterém bude uveden sled prováděných prací a použité mechanismy na tyto práce.

505 Zabezpečení VVTL plynovodů v km 6,795-6,830 - správce a provozovatel NET4GAS, s.r.o.

Mezi staničením 6,795 až 6,830 je nacházejí další dálkovody VVTL plynovodů a případných kabelových tras. VVTL plynovody budou opět opatřeny chráničkou tak, aby chránička přesahovala 2 m na vnější okraj silničního příkopu nebo případného násypu. Niveleta zde byla navržena tak, aby kopírovala stávající niveletu vozovky a nedošlo ke snížení krytí stávajících dálkovodů. Rozšíření je zde navrženo vlevo ve směru staničení a to zejména s ohledem na pomníček a cenné dřeviny v km 6,845 vpravo. Součástí tohoto objektu bude rovněž propojení katodových ochranných jednotlivých dálkovodů a nové osazení pilířků s nadzemními vývody. Ochrana kabelových vedení v tomto místě se předpokládá stejná jako u objektu 403. V místě výstavby odvodňovacího příkopu musí být chránička kabelového vedení prodloužena za vnější hranici příkopu - kabel musí být odkopán a uložen do betonových žlabů s přesahem 1,5 m za odvodňovací příkop, dno odvodňovacího příkopu musí být v místě křížení opatřeno betonovými žlabovkami s přesahem 1,5 m na obě strany od krajního vedení proti případnému poškození kabelů Telekomunikační sítě NET4GAS při čištění příkopů. Detaily tohoto křížení budou opět součástí další projekční přípravy v rámci stavebního povolení.

Ve spolupráci s příslušným technologem společnosti NET4GAS, s.r.o. je nutné provést vytýčení a ověření hloubek krytí stávajících plynovodů a sdělovacích kabelů. Společnosti NET4GAS, s.r.o. je nutné předložit ke schválení technologický postup prací, ve kterém bude

uveden sled prováděných prací a použité mechanismy na tyto práce. Místa případných přejezdů plynovodů a sdělovacích kabelů těžkou technikou v době stavby musí být zpevněna rozebiratelnými silničními panely s přesahem min. 3 m od půdorysu plynovodu a 1,5 m od sdělovacího kabelu na obě strany a je třeba zřídit taková opatření, aby jiný přejezd nebyl možný. Jízdy v podélném směru plynovodu a kabelu nejsou dovoleny.

Technologický postup vypracovaný dodavatelem stavby a parafovaný investorem stavby, pokud jsou rozdílné, musí být schválen 30 dní před zahájením prací v ochranném pásmu. Podklady pro vypracování technologického postupu naleznete zde: <http://www.net4gas.cz/cs/1091/> (Technické podmínky pro práce a činnosti v objektech, nebezpečných prostorech, pásmech a v blízkosti sítí a vedení ve správě NET4GAS, s.r.o.).

B.2.6.7. SO601 Oplocení v km 6,325 - 6,555 vpravo

V rámci navrženého rozšíření silnice II/353 v úseku intravilánu obce Stáj dojde k demontáži stávajícího strojového pletiva v obci Stáj, které bude nahrazeno novým opět strojovým pletivem výšky 2,0 m po hranici uvažovaného záboru. Oplocení bude doplněno o dvě brány v místech stávajících vjezdů do areálu družstva. Technické detaily tohoto objektu budou dále řešeny v další projekční přípravě.

B.2.6.8. SO801 Rekultivace

Realizací rekonstrukce silnice II/353 a souvisejících komunikací dojde v několika místech k vyřazení části stávající silnice ze zpevněných ploch a provedením rekultivace budou vráceny do ZPF navazujících ploch a pozemků. Stávající živice vrstvy komunikací budou odfrézovány a předány správcům příslušných komunikací k dalšímu využití. Podkladní šterkové vrstvy komunikací budou kompletně vybourány a použity do násypových vrstev tělesa rekonstrukce silnice II/353. Bude provedeno uložení ornice v minimální tloušťce 300mm. Provedení technické a biologické rekultivace těchto ploch. Celkově se jedná o plochu 4341m². Rekultivace skládek zemin a staveništních komunikací bude odtěžením navezených materiálů a zpětným ohumusováním, následně bude provedena biologická rekultivace na těchto pozemcích.

Stavbou dotčené okolní pozemky mimo stávající silnici jsou převážně zemědělského charakteru. Při realizaci stavby dojde k sejmutí orní vrstvy a uložení na dočasné skládky. Po ukončení stavebních prací, bude ornice použita na zúrodnění pozemků ze kterých byla sejmuta, nebo bude použita k ozelenění ploch a svahů podél komunikace. Detailní řešení nakládání s orní je uvedeno ve vyněti ze ZPF. Celková skrývka ornice činí 14 230m³

B.2.6.9. SO901 Chráničky sítí Rowanet

V rámci rekonstrukce silnice II/353 budou v místě nezpevněné krajnice uloženy chráničky pro Krajskou páteřní optickou telekomunikační síť ROWANet. Podél celé délky trasy rekonstruované silnice budou uloženy 3ks trub HDPE DN40 s kluznou vrstvou. Chráničky budou uloženy dle vzorového výkresu D.107. V místě křížení vjezdu nebo v místě křižovatky budou trubky chrániček opatřeny chráničkou z trub DN 110 v délce přesahující vozovku a 1,0m. Chráničky budou uloženy po pravé straně ve směru staničení a musí navazovat na začátku úseku na stávající chráničky Rowanet zbudované v rámci obchvatu obce Jamné.

B.2.7 Technická a technologická zařízení

Zásady řešení zařízení, potřeby a spotřeby rozhodujících médií.

Stavba není výrobního charakteru a nebude spotřebovávat energie ani média.

B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení

Stručný popis koncepce požární bezpečnosti (zejména s ohledem z hlediska předpokládaného způsobu využití území):

Předmětem stavební akce je rekonstrukce komunikace v rozsahu zájmového území v mezi obcemi Jamné, Zhoř, Stáj až po hranici okresu Žďár nad Sázavou. Tento návrh vyhovuje požadavkům ČSN 730802 a ČSN 730804. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 736101 nebo ČSN 736110, pro navrhování konstrukcí vozovky platí ČSN 736114.

Stavba z hlediska Vyhlášky Ministerstva vnitra č.246/2001 není stavební objekt s požárním rizikem, není dělen do požárních úseků, nehrozí zde nebezpečí vzniku požáru, a proto nemusí být rekonstrukce komunikace požárně posuzována. Po dokončení stavby budou podmínky pro zásah HZS jednoznačně příznivější. Stavba bude prováděna po jednotlivých úsecích (etapách) tak, aby byla zachována dopravní obslužnost všem sídel na trase. Z hlediska zásahu vozidel HZS bude navržena v daném místě po dobu stavby uzavírka daného úseku s vyznačením objízdné trasy, tento fakt bude před zahájením stavebních prací oznámen na příslušném středisku HZS. Po dobu stavby bude zajištěn přístup ke všem okolním nemovitostem.

B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi

Kritéria tepelně technického hodnocení.

Stavba není výrobního charakteru a nebude spotřebovávat energie ani média.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů apod.) a dále zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost apod.).

Nejedná se o stavbu pro provoz nebo výrobní závod. Jelikož se jedná o rekonstrukci stávajícího stavu, nepředpokládá se změna hlukové zátěže, ta zůstane na stejných hodnotách jako za současného stavu. Součástí této projektové dokumentace je i hluková studie, kde jsou podrobně popsány hlukové zátěže a případný návrh ochrany proti hluku z dopravy. Znečištění ovzduší zůstane beze změny

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Pronikání radonu z podloží, bludné proudy, seizmicita, hluk, protipovodňová opatření apod.

Stavba je navržena nad maximální hladinou rybníka a to včetně pláně vozovky. Navržené mostní objekty jsou kapacitně vyhovující pro maximální průtoky v daném profilu. Nepředpokládají se sesuvy půdy, zářezy jsou navrženy v soudržných horninách. Stavba se nenachází v poddolovaném území. Seizmicita se nepředpokládá. Radonové riziko není uvažováno s ohledem na druh stavby. Hluk z dopravy bude i po dokončení stavebních prací stejný. Po dobu stavby dojde k jeho zvýšení ze stavebních mechanismů. Dodavatel je povinen dodržovat povolenou denní dobu výstavby a to hlavně při realizaci úseků uvnitř obcí.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) *nápojovací místa technické infrastruktury, přeložky,*

Součástí stavby jsou přeložky silových a sdělovacích vedení, která budou dotčena navrženou úpravou trasy, dále zabezpečení inženýrských sítí vyššího významu v katastru obce Stáj.

b) *připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.*

Stavba není výrobního charakteru a nebude spotřebovávat energie ani média.

B.4 Dopravní řešení

a) *popis dopravního řešení,*

Trasa projektované rekonstrukce se nachází v Kraji Vysočina, začíná na stávající silnici Jihlava – Žďár nad Sázavou za obcí Jamné (v místě napojení obchvatu Jamného na silnici II/353) a má končit za obcí Stáj na hranici okresu Žďár nad Sázavou. Nová komunikace je projektovaná v trase stávající silnice II/353 včetně průjezdů obcemi Zhoř a Stáj. Stávající silnice II/353 vede převážně zemědělsky obdělávanou krajinou s převahou polí nad loukami a jen ve dvou místech (mezi Zhoří a Stájí a za obcí Stáj) prochází lesními úseky.

b) *napojení území na stávající dopravní infrastrukturu,*

Na obou koncích trasy dojde k napojení na stávající trasu silnice II/353 a uzpůsobení stávajícím šířkovým a výškovým poměrům.

c) *doprava v klidu.*

Stání na vozovce bude povoleno obecnou úpravou dle silničního zákona. Stavba nevyžaduje návrh dopravy v klidu.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Akce se dotýká dosti velkého množství stromů v oboustranných stromořadích. U rozšíření II/353 mezi Rytířskem a začátkem obchvatu Jamného. Bude zachována vždy jedna hodnotnější strana stromořadí a provedeno jednostranné rozšíření na opačnou stranu s vykácením méně hodnotné strany stromořadí. V km 0,0 – 0,17 budou zachovány velké lípy a rozšíření se provede vlevo. V km 0,25 – 1,00 budou zachovány početné velké lípy (nejhodnotnější stromořadí) rozšíření se provede vpravo. V km 1,4 – 2,4 bude zachováno velké množství lip - jednostranně a rozšíření se provede vlevo. V km 6,35 – 6,6 bude zachován příkop a rozšíření se provede vpravo. V km 7,4 – 7,6 budou zachovány vlevo (olše, vrby) a rozšiřovat se bude vpravo. V rámci vegetačních úprav bude vysazena nová zeleň. Nezpevněné zelené plochy poježděné během stavby stavební technikou musí být uvedeny po dokončení stavebních prací do původního stavu.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) *vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,*

Hluk z dopravy bude i po dokončení stavebních prací stejný. Po dobu stavby dojde k jeho zvýšení ze stavebních mechanismů. Dodavatel je povinen dodržovat povolenou denní dobu výstavby a to hlavně při realizaci úseků uvnitř obcí. Znečištění ovzduší zůstane beze změny. Stavební objekty budou provedeny z běžných, k okolí chemicky i fyzikálně neutrálních materiálů a výrobků - bez vlivu na životní prostředí.

Vybourané nebo přebytečné stavební hmoty, suť a prefabrikáty budou považovány za odpady a musí s nimi být nakládáno v souladu se Zákonem č. 185/2001 Sb. "O odpadech". Tuto povinnost má organizace provádějící stavební práce - t.j. dodavatel. Při realizaci stavby vzniknou z hlediska zákona č. 185/2001 Sb. tyto odpady:

- 17 01 01 O beton

- 17 05 04 O zemina a kamení
- 17 09 04 O smíšené stavební a demoliční odpady

Uvedené odpady jsou inertní. Provoz je tedy bez vlivu na životní prostředí.

Při realizačních pracích nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod závadnými látkami ve smyslu §39 zákona č.254/2001 Sb. (o vodách a jeho změn), zejména ropnými látkami ze stavebních a dopravních prostředků.

Splaškové vody se zde nebudou vyskytovat, pouze po dobu stavby bude v prostoru staveniště zajištěno mobilní sociální zařízení. Dešťové vody budou z komunikace zaústěny do stávajících nebo i navržených silničních příkopů, které budou vyústěny do recipientů v jednotlivých povodích křížících trasu silnice, návrh vychází ze stávajícího způsobu odvodnění dané silnice.

b) vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů apod.), zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině,

Komunikace se snaží v co největší míře kopírovat okolní terén, proto bude zásah do krajiny pouze minimální, pouze v místě za křižovatkou na Lipinu a Rybné (stavební objekt 102) a v lesním úseku před obcí Stáj dojde k výškové úpravě nivelety a budou zde provedeny zářezy. Stavba zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů a pramenů, a to v lokalitě nad obcí Jamné a nad obcí Stáj v lesním úseku. Jelikož se jedná o rekonstrukci, nebude mít zásah vliv na stávající ochranná pásma, která zůstanou nezměněna. Rovněž bude v trase zachována jednostranná stávající doprovodná silniční zeleň a dále pak v rámci vegetačních úprav bude vysázena nová zeleň.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti (Natura 2000).

d) návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA,

Závěr zjišťovacího řízení nebyl v době zpracování projektové dokumentace znám.

e) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Nově navržená komunikace bude mít rovněž své ochranná pásma. Stávající ochranná pásma zůstanou beze změn.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Nepředpokládají se žádná opatření z hlediska ochrany obyvatelstva. V zájmovém území se nepředpokládají závažné havárie. Stavba se nenachází v zónách havarijního plánování a nové zóny nejsou plánovány.

B.8 Zásady organizace výstavby

Je žádoucí, aby navrhovaná stavba byla uvedena do provozu po částech a byla členěna na etapy, ucelené části atp. z důvodu zachování dopravní obslužnosti sídel na trase a z důvodu vlastního rozsahu dané stavby. Předpokládá se, že navrhovanou stavbu bude pro pořizovatele realizovat jeden tzv. "vyšší" nebo také "generální" dodavatel. Výběr takového dodavatele provede pořizovatel (investor) výběrovým řízením podle platného znění zákona o zadávání veřejných zakázek. Pořizovatel navrhované stavby bude ve smluvním vztahu pouze s tímto dodavatelem, nikoli s jeho případnými subdodavateli. Nebudou nutné dovozy dodavatelských kapacit.

Rozsah budoucího staveniště je dán rozsahem navrhovaných stavebních objektů - viz výkresy – Situace a zákres do katastrálních map v záborovém elaborátu. Hranici staveniště tvoří hranice pozemků, případné další plochy pro zřízení staveniště a dočasných skládek bude řešit budoucí dodavatel stavby dle vlastních možností a potřeb.

Nepředpokládá se zřizování objektů zařízení staveniště se sociálním a výrobním zařízením či zázemím. Objekty zařízení staveniště nebudou budovány jako trvalé a nebudou využity jako součást stavby. Očekává se umístění staveništní buňky dodavatele na volných prostranstvích, podle potřeby a podle postupu výstavby. Zařízení staveniště bude majetkem dodavatele a bude zřizováno v nejnutnějším rozsahu. Sociální zařízení bude použito mobilní, přenosné.

Příjezd na staveniště po stávajících veřejných komunikacích.

Nebudou se zřizovat staveništní přípojky vody. Pro výstavbu nebude zřejmě odběr staveništní vody nutný, předpokládá se dovoz betonové směsi. Rozhodující objemy navrhovaných stavebních objektů budou prováděny z hotových výrobků a prefabrikátů.

Nebudou se zřizovat staveništní přípojky elektr. energie NN. Případný odběr elektrické energie pro staveništní buňky bude v majetku dodavatele stavby na základě jeho smluvního vztahu mezi distributorem elektrické energie a jím.

Na staveniště se nebude zřizovat tzv. "pevná" telefonní linka. Předpokládá se využití mobilních telefonů dodavatele.

Při realizaci stavby vznikne přebytek zeminy z výkopů. Přebytečná zemina bude odvezena mimo staveniště. Živičná suť bude odvezena k recyklaci. Sejmутá ornice z ploch zařazených do ZPF bude po celou dobu uložena na deponii mimo stavební činnost a ošetřována dle požadavků rozhodnutí o vynětí, po ukončení prací bude použita ke zpětnému ohumusování svahů a ploch k tomu určených.

V průběhu výstavby budou prováděna veškerá opatření zabraňující poškození životního prostředí v souladu s předpisy týkajícími se jeho ochrany.

Především se zdůrazňuje:

- ochrana proti hluku a vibracím
- ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny a prachem
- opatření proti znečišťování komunikací
- ochrana proti znečišťování podzemních a povrchových vod
- ochrana vzrostlé zeleně

Veškeré plochy využívané pro potřebu zařízení staveniště budou dodavatelem uvedeny do původního stavu nebo upraveny dle řešení v prováděcím projektu stavby.

B.9 Závěr

Tato dokumentace byla zpracována v rozsahu potřebném pro vydání rozhodnutí o umístění stavby resp. územního rozhodnutí. Dokumentace neobsahuje detaily udávané zpravidla v dalších stupních projektové dokumentace. Po vydání územního rozhodnutí bude dokumentace dopsávána již k vydání stavebního povolení, k tomu nelze použít tuto dokumentaci pro ÚR.

Návrh byl v průběhu zpracování bez zásadnějších výhrad přijat orgány státní správy a samosprávy a nebyl shledán zásadní rozpor s územně plánovací dokumentací ani neřešitelné střety se zájmy ochrany přírody.

Vypracoval: Jakub Hančík