

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH ZPRÁVY:

B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
a)	charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území, údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci	3
b)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	3
c)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod dokumentaci	3
d)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický, geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.,	4
e)	ochrana území podle jiných právních předpisů	6
f)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	6
g)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vliv stavby na stabilitu svahů	7
h)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	8
i)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	11
j)	územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	11
k)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	12
l)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	13
m)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	13
n)	požadavky na monitoring a sledování přetvoření	15
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	15
B.2.1	CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	15
a)	nová stavba nebo změna dokončené stavby	15
b)	účel užívání stavby	16
c)	trvalá nebo dočasná stavba	16
d)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem	16
e)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	16
f)	celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území	16
g)	u změn stávajících staveb údaje o současném stavu	17
h)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	17
i)	základní bilance stavby – potřebě a spotřebě médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadu a emise	18
j)	základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání	18
k)	základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho užívání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby – údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu	19
l)	orientační náklady stavby	20
B.2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	20
B.2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	20
a)	popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech	20
b)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	20
c)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	21
B.2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	21
B.2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	21

B.2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ.....	22
a)	<i>popis současného stavu</i>	22
b)	<i>popis navrženého řešení</i>	23
B.2.7	ZÁKLADNÍ POPIS TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ.....	33
B.2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ.....	33
B.2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA.....	34
B.2.10	HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	34
B.2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	35
a)	<i>ochrana před pronikáním radonu z podloží</i>	35
b)	<i>ochrana před bludnými proudy</i>	35
c)	<i>ochrana před technickou seizmicitou</i>	35
d)	<i>ochrana před hlukem</i>	35
e)	<i>protipovodňová opatření</i>	35
f)	<i>ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu</i>	35
B.3	PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	35
a)	<i>napojovací místa technické infrastruktury</i>	35
b)	<i>připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky</i>	35
B.4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ.....	36
a)	<i>popis dopravního řešení včetně bezbariérového opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace</i>	36
b)	<i>napojení území na stávající dopravní infrastrukturu</i>	36
c)	<i>doprava v klidu</i>	36
d)	<i>pěší a cyklistické stezky</i>	36
B.5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	36
a)	<i>terénní úpravy</i>	36
b)	<i>použité vegetační prvky</i>	36
c)	<i>biotechnická, protierozní opatření</i>	37
B.6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	37
a)	<i>vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda, horninové prostředí</i>	37
b)	<i>vliv na přírodu a krajinu – zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability, krajinný ráz, přírodní parky, dřeviny, památné stromy, rostliny a živočichy, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině</i>	38
c)	<i>vliv na území soustavy Natura 2000</i>	38
d)	<i>způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem</i>	38
e)	<i>popis souladu záměru s oznámením záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo-li zjišťovací řízení ukončeno se závěrem, že záměr nepodléhá dalšímu posuzování dle tohoto zákona</i>	38
f)	<i>navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů</i>	38
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA.....	39
a)	<i>opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany</i>	39
b)	<i>prevence závažných havárií</i>	39
B.8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	39
a)	<i>podrobně řešeno – viz. samostatná příloha B.8.</i>	39
B.9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	41

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území, údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Projektovaná stavba se nachází v katastrálních územích Střelecká a Dobronín na silnici II/348. Jedná se o rekonstrukci vozovkových vrstev v celé šířce vozovky silnice II. třídy. Stávající silnice II/348 v řešeném úseku je obousměrná. Celková šířka zpevněné části vozovky se pohybuje od 5,60 – 10,00 m s povrchem z asfaltového betonu.

Zpracovaná projektová dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/348 v průtahu obce Dobronín. Rekonstrukce proběhne ve stávající trase, šířkové uspořádání silnice bude odpovídat alespoň kategorii MS2 7,5/6,5/50 (šířka jízdního pruhu 3,25 m). Stávající zpevnění vozovky se pohybuje od 5,60-10,00. Rozšíření vozovky ve směrových obloucích je navrženo minimálně dle vlečných křivek návrhového vozidla (nákladní soupravy) v místech, kde nelze rozšířit vozovku dle ČSN 6101 a ČSN 6110. Jedná se o výměnu asfaltového krytu s recyklací podkladních vrstev za studena na místě v celé šířce vozovky silnice II/348. Začátek rekonstrukce je v provozním staničení 21,248 u DZ začátek/konec obce. Konec rekonstrukce je v provozním staničení 23,383 u DZ začátek/konec obce. Přejednutí mezi navrženou šířkou vozovky 6,5 m v intravilánu a stávající šířkou v extravilánu je proveden v rámci přechodového úseku v délce 15 m na začátku a konci obce Dobronín. Mezi železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360) v provozním km silnice 23,593 a DZ začátek/konec obce Dobronín v provozním km 23,383 je navržena oprava živičného krytu v délce 195 m. Rekonstrukce silnice III/40618 proběhne ve stávající trase v délce cca 2165 m (včetně přechodových úseků na začátku a konci). Jedná se o rekonstrukci krytu se zásahem do podkladních vrstev v celé šířce vozovky silnice II/348. Oprava živičného krytu je navržena v délce cca 195 m.

Využití a obslužnost tohoto území se projektovou dokumentací nemění, pouze dojde k homogenizaci stávající šířky vozovky, řešení odvodnění a tím k vylepšení komfortu jízdy a zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu.

Důvodem zpracování projektové dokumentace je dopravně technicky i stavební stav vozovky komunikace (poruchy asfaltových vrstev, příčné a podélné trhliny) a přilehlých ploch, nevyhovující stav odvodnění.

b) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Projekt řeší celkovou rekonstrukci vozovkových vrstev stávající komunikace II. třídy. Rekonstrukce proběhne ve stávající trase, šířkové uspořádání silnice bude odpovídat alespoň kategorii MS2 7,5/6,5/50 (šířka jízdního pruhu 3,25 m). Stávající zpevnění vozovky se pohybuje od 5,60-10,00. Rozšíření vozovky ve směrových obloucích je navrženo minimálně dle vlečných křivek návrhového vozidla (nákladní soupravy) v místech, kde nelze rozšířit vozovku dle ČSN 6101 a ČSN 6110.

Stavba je v souladu s Vyhl. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

Žádné vydané rozhodnutí o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nejsou.

Stavba nevyžaduje výjimky ani úlevová řešení.

c) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů, geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod dokumentaci

V dokladové části (příloha E) jsou doložena stanoviska dotčených orgánů, jejichž požadavky jsou předložený návrhem splněny v celém rozsahu.

Dokumentace byla projednávána v rozpracovanosti na výrobních výborech. Záznamy z jednání, vyjádření účastníků a další vyjádření (vyjádření správců sítí, atd.) jsou součástí přílohy E – Dokladová část.

Vypořádání připomínek dotčených orgánů a institucí je popsáno ve „Stanovisku projektanta k získaným vyjádřením“ které je součástí přílohy E – Dokladová část.

Území stavby nemá výjimky z obecných požadavků na využití území.

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice II/348.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický, geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, inženýrskogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod.,

Pro daný projekt bylo provedeno geodetické zaměření, byly zajištěny vyjádření správců technické infrastruktury k existenci zařízení v řešeném území. Dále byla zajištěna diagnostika vozovky silnice II/348 v řešeném úseku a provedena kamerová prohlídka části obecní kanalizace. Žádné další průzkumy nebylo nutné zajišťovat.

Vzhledem k charakteru stavby není potřebné hydrogeologické posouzení ani provedení geologického průzkumu.

Část stavby se nachází v záplavovém území stoleté vody, jedná se o úsek silnice, která vede podél Zlatého potoka (vodní tok ve správě Povodí Vltavy, IDTV 10100359).

V rámci vypracování projektové dokumentace pro stavební povolení byly zpracovány tyto podklady a průzkumy:

- **GEODETICKÉ ZAMĚŘENÍ A KATASTRÁLNÍ PODKLADY** – zaměření provedl Ing. Jiří Juřeník, Krakovská 1105/7, 700 30 Ostrava, IČO 76481905, (07/2021). V rámci dokumentace pro společné povolení byly zjišťovány informace o pozemcích v zájmovém území a okolních pozemcích. Vstupními podklady byly – geodetické zaměření, digitální katastrální mapa k.ú. Střelecká a Dobronín a informace o pozemcích dotčených stavbou cuzk.cz.

EXISTENCE A PRŮZKUM INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ – na základě vyjádření a podkladů správců inženýrských sítí byly překresleny trasy a vedení inženýrských sítí. Na základě zaměření povrchových znaků byly provedeny zákresy průběhu IS do situace v souřadnicovém systému JTSK.

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

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 výtýčeny.

- **DIAGNOSTIKA VOZOVKY dle TP87** – byl zajištěn a proveden diagnostický průzkum vozovky, zpracovaný firmou Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Líšeňská 2657/33a, 636 00 Brno IČO 449 945 75, (08/2021).

Návrh opravy vychází z výsledků vizuální prohlídky poruch vyskytujících se na diagnostikovaném úseku vozovky, rázových zkoušek provedených zařízením FWD, odběru jádrových vývrtů a sond a vykonaných laboratorních rozborů.

Na diagnostikovaném úseku převládají poruchy asfaltových vrstev ze skupin poruch ztráta hmoty a trhliny, které jsou způsobené přirozeným opotřebením vozovky. Vozovka je porušena četnými vysprávkami a výtluhy, příčnými a podélnými trhlínami v různém stádiu vývoje, které často přecházejí v rozvětvené trhliny. Neodborně provedené vysprávky (nátěrovou technologií, hutněnými asfaltovými vrstvami) vzniklé běžnou údržbou způsobují nepravidelné nerovnosti povrchu vozovky. Konstrukční poruchy v podobě síťových trhlin se vyskytují jen lokálně na okrajích vozovky, z čehož lze usuzovat sníženou únosnost vozovky v těchto místech. Celoplošně se konstrukční poruchy, které by naznačovaly výrazně sníženou únosnost podkladních vrstev a podloží, nevyskytují.

Konstrukce vozovky se skládá z asfaltových vrstev proměnlivé tloušťky (80 – 410 mm). Pod asfaltovými vrstvami se nachází penetrační makadam tloušťky 90 – 200 mm. Dalšími vrstvami jsou štěrkodrt', kamenitá sypanina a štěrk G3 G-F. Podloží tvoří jíla F4 CS a písek S3 S-F.

Analýza průhybů změřených rázovým zařízením FWD potvrdila na většině úseku vysokou únosnost. Snížená únosnost byla lokálně zaznamenána jen přibližně v úseku mezi mosty ev. č. 348-007 a 348-008.

Výsledky stanovení obsahu polycyklických aromatických uhlovodíků zařadily asfaltové vrstvy do kvalitativních tříd ZAS-T1, ZAS-T2 a ZAS-T4. Podle § 5 vyhlášky č. 130/2018 Sb. se ZAS-T4 se nestává odpadem, ale je vedlejším produktem, pokud se použije v technologii recyklace za studena na místě, a to při použití asfaltového pojiva v podobě asfaltové emulze nebo zpěněného asfaltu samostatně nebo v kombinaci s vhodným hydraulickým pojivem. I přes vysokou únosnost vozovky (s výjimkou lokálních míst) se důvodu potřeby zpětného využití ZAS-T4 se doporučuje provést opravu vozovky zesílením podkladních vrstev pomocí recyklace za studena na místě včetně lokální sanace podloží a následného zhotovení nového krytu vozovky.

Vozovka vykazuje:

- porušený kryt vozovky,
- asfaltové vrstvy zařazené podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. do kvalitativní třídy ZAS-T1, ZAS-T2 a ZAS-T4,
- podkladní vrstvy, které lze využít pro recyklaci za studena na místě podle TP 208,
- funkční podloží, do kterého není nutné zasahovat (s výjimkou lokálních míst).

Z uvedených důvodů je nutné:

- odstranit porušené asfaltové vrstvy krytu vozovky,
- provést lokální sanaci podloží v místě konstrukčních poruch,
- umožnit zpětné použití ZAS-T3 a ZAS-T4 a zesílit podkladní vrstvy vozovky recyklací za studena na místě podle TP 208,
- zhotovit nový kryt vozovky.

NAVRŽENÝ ZPŮSOB REKONSTRUKCE VOZOVKY (RECYKLACE ZA STUDENA):

• Frézování asfaltové vrstvy krytu v tl. 50 mm

- Takto znovuzískaná asfaltová směs se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T1 a za předpokladu dalšího využití podle §4 vyhlášky se nestává odpadem a je vedlejším produktem.

• Frézování asfaltové vrstvy krytu v tl. 50 mm do hloubky 100 mm pod projektovanou niveletu

- Znovuzískaná asfaltová směs se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T4 a za předpokladu dalšího nevyužití podle § 5 se stává odpadem. Vzhledem k nízkým hodnotám obsahu benzo(a)pyrenu (BaP) v této odpadní asfaltové směsi se nejedná o odpad kategorie N (nebezpečný), ale o odpad kategorie O (ostatní). Pro uložení ZAS-T4 mimo skládku (na terén), je nutné provést standardní posouzení dle dříve platné vyhlášky č. 294/2005 Sb.

• Provést lokální sanaci míst porušených konstrukčními poruchami v tloušťce 900 mm, tj. do hloubky 1000 mm pod projektovanou niveletu s ohledem na místní poměry a inženýrské sítě.

- Zhotovit zásyp ŠD 0/32 (ČSN 73 6126-1) po vrstvách v celkové tloušťce 500 mm, tj. do hloubky 500 mm pod projektovanou niveletu
- Pro zamezení vzájemné infiltrace materiálu aktivní zóny s materiálem zemního tělesa musí být splněna kritéria dle ČSN 73 6133. Nevyhoví-li materiál stanoveným požadavkům, je nutno mezi ně položit vhodnou separační geotextilii podle ČSN EN 13249.
- Kontrola požadavku na dosažení parametru Edef,2 na pláni = 45 MPa
- Zhotovit vrstvu ŠDA 0/32; 150 mm; ČSN 73 6126-1. Edef,2 = 60 MPa
- Zhotovit zásyp vyfrézovanou vrstvou krytu třídy ZAS-T4, případně penetračním makadamem (ZAS-T4 se následnou recyklací na místě nestává odpadem a je vedlejším produktem).
- Rozsah lokálních sanací je nutné určit po odfrézování stávajících asfaltových vrstev na základě doplňkové vizuální prohlídky. Dle vizuální prohlídky se tento postup předpokládá maximálně na 2 % plochy komunikace.
- V případě výskytu inženýrských sítí je možné snížit tloušťku sanace na potřebnou hloubku s rizikem možné obnovy konstrukčních poruch.

• Zhotovit vrstvu RS 0/32 CA (na místě); 250 mm; TP 208.

- Takto znovuzískaná asfaltová směs (recyklací na místě) se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T4 a podle §5 vyhlášky se nestává odpadem a je vedlejším produktem.
- Z důvodu zvýšení tuhosti konstrukce vozovky a potřeby proniknutí účinku zesílení podkladních vrstev do co největší hloubky, byla zvolena maximální povolená tloušťka recyklace 250 mm.
- Část šterkodrtě doplněné pro obnovu podkladních vrstev v místě sanace okrajů je též recyklována.
- Předpokládané dávkování asfaltové emulze 2,0 - 3,5 % v množství zbytkového asfaltu, dávkování cementu 2,5 - 5 %. Dávkování přísad bude upřesněno podle výsledků průkazní zkoušky. Provedenou průkazní zkoušku s recepturou předá zhotovitel investorovi před prováděním samotné recyklace.
- V případě potřeby lze upravit zrnitost recyklované směsi doplněním vhodného kameniva, např. ŠD. Pozor na riziko navýšení nivelety v obci!

• Podle místních podmínek v době stavby provést infiltrační postřík PI-C v množství zbytkového pojiva 0,6 - 1,0 kg/m² dle ČSN 73 6129.

- Infiltrační postřík se doporučuje provést v případě nutnosti udržení vlhkosti (např. v létě za horkého a suchého počasí) a zvýšení odolnosti proti dopravnímu zatížení staveništní dopravou.
- Pokud není provedení infiltračního postříku z uvedených důvodů potřebné, doporučuje se postřík nerealizovat.

• Provést pokládku podkladní vrstvy ACP 16+ 50/70; 60 mm; ČSN 73 6121.**• Provést spojovací postřík PS-C v množství zbytkového pojiva 0,30 - 0,60 kg/m² dle ČSN 73 6129.****• Provést pokládku ohrubné vrstvy ACO 11+ 50/70; 40 mm; ČSN 73 6121.****e) ochrana území podle jiných právních předpisů**

Stavba není v rozporu s platným Územním plánem obce Dobronín, jedná se o rekonstrukci stávající silnice II/348 ve stávajícím šířkovém a výškovém uspořádání, která svým vzhledem, umístěním i materiálovým provedením dané území nezneškodí.

Dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000). Záměr je situován mimo evropsky významné lokality a ptačí oblasti z hlediska §45i odst.1 zákona o ochraně přírody a krajiny č.114/1992Sb.

f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**Záplavové území**

Část stavby se vyskytuje v záplavovém území dle mapy záplavových území Kraje Vysočina. Jedná se o úsek silnice, která vede podél Zlatého potoka (vodní tok ve správě Povodí Vltavy, IDTV 10100359).

Záplavová území tohoto vodního toku byla stanovena vyhláškou Krajského úřadu kraje Vysočina, OLVMH, čj. KUJI 58424/2006 ze dne 9.8.2006.

Poddolované území

Zájmové území není dle údajů databáze České geologické služby poddolováno.

Seismické území

Zájmové území dle mapy seismických oblastí ČR nepatří do seismické oblasti.

V řešeném území se nenacházejí žádná *poddolovaná území*. Registrem poddolovaných území, vedeným ČGS Geofondem, nejsou v trase komunikace evidovány žádné jejich projevy.

Z hlediska ochrany nerostných surovin nejsou v trase komunikace evidována žádná chráněná ložisková území, dobývací prostory a prognózní zdroje nerostných surovin. V trase ani blízkém okolí komunikace nejsou evidována žádná ložiska nevyhrazených či vyhrazených nerostů (ve smyslu Horního zákona). Nenachází se zde žádný dobývací prostor s povrchovou lomovou těžbou kamene ani chráněné ložiskové území.

g) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vliv stavby na stabilitu svahů

Způsob odvodnění rekonstruované komunikace v místech oboustranných obrub je voda z vozovky svedena přes uliční vpusti do dešťové/jednotné kanalizace. V místech, kde je vozovka ukončena nebezpečenou krajnicí bude voda odtékat do silničního příkopu. Z důvodu nedostatečného odvodnění silničních ploch a absenci ul. vpustí, bylo nutné navrhnout kromě výměny stávajících uličních vpustí, i nové uliční vpusti, které budou napojeny do jednotné kanalizace (VAS), popřípadě dešťové kanalizace (Obecní) tak jak je to u stávajících uličních vpustí. Stávající uliční vpusti UV 1 - UV2 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní). V km 0,170 – 0,380 dešťové vody z vozovky a chodníku stékají podél obrub a nebezpečené krajnice do stávající uliční vpusti UV10, která je napojena na jednotnou kanalizaci (VAS), doplněním vpustí UV3 – UV9 a napojením do stávající jednotné kanalizace (VAS) nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace, doplněním uličních vpustí a silničních obrub bude zabráněno vyplavování nebezpečených okrajů vozovky vpravo ve směru staničení. Stávající uliční vpusti UV11 – UV13 jsou napojeny do jednotné kanalizace (VAS). V km 0,510 dojde k doplnění uličních vpustí UV14 a UV15, které budou napojeny spolu s UV16 a UV17 na jednotnou kanalizaci (VAS), nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace. Uliční vpust UV18, UV19 a UV21 jsou vyústěny do Zlatého potoka. Stávající uliční vpust UV22 je napojena na jednotnou kanalizaci (VAS), dále budou doplněny uliční vpusti UV20, UV23 – UV25, které budou také napojeny na jednotnou kanalizaci, nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace. Uliční vpusti UV26 – UV28 jsou napojeny na dešťovou kanalizaci (Obecní). Uliční vpusti UV29 – UV34 jsou napojeny na dešťovou kanalizaci (Obecní), která je v km 1,365 napojena do jednotné kanalizace (VAS). Stávající nebo doplněné uliční vpusti UV35 – UV41 jsou napojeny do jednotné kanalizace (VAS). Uliční vpust UV42 a UV43 jsou vyústěny do Filipovského potoka. Uliční vpusti UV44 – UV56 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní). Uliční vpust UV57 a horská vpust HV1 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní), která se napojuje na jednotnou kanalizaci (VAS). Nedojde ke zvýšení množství srážkových vod, které odtékají z vozovky do kanalizace. V místech, kde nejsou stávající uliční vpusti umístěny u silniční obruby, budou směrově posunuty tak, aby mříž vpustí lícovala s hranou obruby. Dojde k pročištění a reprofilaci stávajících příkopů, dále dojde k výškové úpravě uličních vpustí, jejich pročištění a výměně mříží případně výměně poškozených vpustí. K významnému nárůstu zpevněných ploch vlivem rekonstrukce nedojde.

Odtokové poměry ani stabilita svahů v území se realizací stavby nezmění.

Území náleží k Povodí Vltavy. Odtokové poměry v zájmovém území jsou ovlivněny zejména konfigurací reliéfu a charakterem využití území.

Díky příznivé morfologii a stavbě území se podle databanky Geofondu v trase ani jejím nejbližším okolí nenacházejí žádné svahové nestability, aktivní, stabilizovaná či potenciální sesuvná území.

Část stavby se vyskytuje v záplavovém území dle mapy záplavových území Kraje Vysočina. Jedná se o úsek silnice, která vede podél zlatého potoka (vodní tok ve správě Povodí Vltavy, IDTV 10100359).

Záplavová území tohoto vodního toku byla stanovena vyhláškou Krajského úřadu kraje Vysočina, OLVDH, čj. KUJI 58424/2006 ze dne 9.8.2006.

Uliční vpusti UV18, UV19 a UV21 jsou vyústěny do významného vodního toku Zlatého potoka IDTV 10100359, který je ve správě Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava. Část komunikace II/348 v obci Dobronín kopíruje významný vodní tok Zlatý potok (v PD je mylně udáván Ždírecký potok) v ř. km 9,370 – 9,600 a most ev. č. 348-009 kříží Zlatý potok v ř. km 9,459. Stavba zasahuje do záplavového území i do aktivní zóny záplavového území Zlatého potoka, které stanovil v ř.km 0 - 19.67 KÚ kraje Vysočina pod č.j. KUJI69821/2019 s platností od 6. 9.2019.

V rámci stavby dojde ke křížení drobných vodních toků IDTV 10251560, IDTV 10100846, které jsou ve správě Povodí Vltavy, státní podnik, závod Dolní Vltava. Vodní tok IDTV 10244632 je bývalý náhon, který je již nefunkční.

Záměr se nachází ve vodním útvaru povrchových vod DVL_0210 Zlatý potok od pramene po Mlýnský potok, jehož chemický stav je hodnocen jako nedosažení dobrého stavu a ekologický stav jako poškozený, resp. DVL_0230 Zlatý potok od toku Mlýnský potok po ústí do toku Šlapanka a Šlapanka po ústí do toku Sázava, jehož chemický stav je hodnocen jako nedosažení dobrého stavu a ekologický stav jako zničený a ve vodním útvaru podzemních vod 65200 Krystalinikum v povodí Sázavy, jehož chemický stav je hodnocen jako nevyhovující a kvantitativní stav jako vyhovující.

Stavbou – rekonstrukcí komunikace – budou dotčeny následující pozemky ve vlastnictví ČR, ke kterým má Povodí Vltavy, státní podnik právo hospodařit:

- p.č. 1871/3 v k.ú. Dobronín;
- p.č. 781/5 v k.ú. Střelecká;
- p.č. 778/7 v k.ú. Střelecká.

Stavba se nachází mimo ochranné pásmo vodních zdrojů.

Jako správce významného vodního toku Zlatého potoka IDVT 10100359 vydává Povodí Vltavy, státní podnik, k dané věci jako účastník řízení následující

1. V záplavovém území nebude po dobu realizace stavby ani po jejím dokončení ukládán jakýkoli volně odplavitelný materiál, předměty a nebezpečné látky. Přebytečný výkopový materiál ze stavby bude deponován mimo záplavové území. V případě splachů do toku, bude nános okamžitě odstraněn na náklady zhotovitele.

2. Zahájení a ukončení prací bude předem oznámeno na středisko v Havlíčkově Brodě, ús. technik Josef Neubauer tel. 724 505 318, e-mail: josef.neubauer@pvl.cz.

3. Stavebník vyzve Povodí Vltavy, státní podnik, k uzavření smluvního vztahu, kterým budou sjednány podmínky pro umístění a užívání stavby na pozemcích v právu hospodařit Povodí Vltavy, státní podnik a tento smluvní vztah bude uzavřen do vydání rozhodnutí/opatření o umístění stavby, nejpozději do vydání stavebního povolení.

4. UV 18 a 19 budou opevněny (doporučuji kamenným středně těžkým záhozem s urovnáním líce – v těchto místech je břeh již částečně opevněn kamenným záhozem).

5. PV nenese zodpovědnost za poškození UV 18, 19 a 20 průchodem velkých vod, ledy při jarním tání nebo cizí osobou.

6. Opevnění zůstane v majetku investora.

Jako správce drobných vodních toků IDVT 10251560 a IDVT 10100846 vydává Povodí Vltavy, státní podnik, k dané věci jako účastník řízení následující

1. Případné narušení toku při realizaci stavby bude uvedeno do náležitého stavu.

2. Vpusti do odvodnění musí být provedeny tak, aby nedocházelo k zanášení toku.

3. Stavební materiál nebude ukládán v těsné blízkosti koryt vodních toků nebo v místech soustředěného odtoku.

4. Zahájení a ukončení stavby a bude v předstihu oznámeno úsekovému technikovi p.Tichému (tel. 723 800 223, e-mail: petr.tichy@pvl.cz).

5. V případě, že dojde stavbou a jejím provozem ke škodám na toku, budeme uplatňovat náhradu vzniklých škod.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nebudou provedeny žádné asanace, nedojde ani k demolicím pozemních objektů.

- V km 2,120 vlevo je stávající strom Jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*) průměru 100 cm (obvod kmene 314 cm) v kolizi se záměrem, obvod kmene je větší než 80 cm (měřeno ve výšce 130 cm nad zemí, nadlimitní stromy). Jedná se o strom, který v současné době poškozuje svým kořenovým systémem přilehlou komunikaci II/348. Kácení je nutné také z důvodu bezpečnosti silničního provozu.

Jedná se o kácení mimolesní zeleně – kácení stromů i porostů proběhne po dohodě se správcem KSÚSV (Krajská správa a údržba silnic Vysočiny) před vlastní opravou silnice II/348 v období vegetačního klidu v roce 2022. Před samotným kácením správce KSÚSV požádá obec Dobronín o povolení ke kácení. Následně KSÚSV stromy a porosty skácí.

Náhradní výsadba proběhne po dohodě se správcem KSÚSV před vlastní opravou silnice II/348. Obecní úřad v Dobroníně dle vyjádření DO/147-1/2022/II se uložil náhradní výsadbu dle §9, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů v rozsahu: 3 ks ovocných stromů (2xtřešeň srdcovka, 1xšvestka) na pozemku k.ú. Dobronín, parc. č. 58/4 ve vlastnictví obce Dobronín.

U dřevin v blízkosti stavby bude zajištěna jejich ochrana. Ochrana stromů před poškozením a ničením bude důsledně zajištěna dle § 7 zákona o ochraně přírody. Je nutné dodržet arboristické standardy AOPK ČR SPPK A01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti.

Dodržena budou také ustanovení ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a to zejména: Ochrana kořenové zóny při navážce zeminy bude zajištěna ve smyslu bodu 4.8 ČSN - V kořenové zóně dřevin nebude prováděna žádná navážka zeminy nebo jiného materiálu. Ochrana kořenového prostoru při hloubení výkopů bude zajištěna ve smyslu bodu 4.10.1 - Výkopy se nesmějí provádět v kořenovém prostoru. Pokud se tomu nelze v jednotlivých případech vyhnout, smí se hloubit pouze ručně nebo s použitím odsávací techniky, přičemž nejmenší vzdálenost od paty kmene má být čtyřnásobkem obvodu kmene ve výšce 1 m, nejméně však 2,5 m. Při hloubení výkopů nesmějí být přerušeny kořeny o průměru větším než 3 cm. Případná poranění je nutno ošetřit. Kořeny je možné přerušit pouze řezem a řezná místa zahladit. Obnažené kořeny je nutné chránit před vysycháním a účinky mrazu. Zrnitost zásypových materiálů a míra jejich zhutnění musí zabezpečovat trvalé provzdušňování nutné k regeneraci poškozených kořenů. Ochrana kořenového systému při dočasném zatížení ve smyslu bodu 4.12 - Kořenový prostor nesmí být zatěžován soustavným přecházením, pojížděním, odstavováním strojů a vozidel, zařízením staveniště a skladováním materiálů.

Budou respektována ustanovení § 5 odst. 3 zákona – obecná ochrana rostlin a živočichů (bude zabráněno zraňování a úhynům živočichů atd.).

Před započatím stavebních prací bude individuálně zvolena účinná ochrana kořenového systému dřevin, které se budou nacházet v blízkosti staveniště. Veškeré zemní práce v blízkosti kořenového systému budou prováděny ve formě ručních odkopávek.

Dřeviny v blízkosti staveniště je nutné chránit před poškozením po celou dobu provádění stavebních prací. Při provádění stavebních činností je nutno dodržovat normu ČSN 83 9061 **Ochrana stromů**, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Vegetační plochy nesmějí být znečištěny látkami škodlivými pro rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, solemi, barvami, cementem nebo jinými pojivy. Ohniště a jiné tepelné zdroje smějí být zřizovány nebo umísťovány ve vzdálenosti nejméně 5,0 m od okapové linie koruny stromů a keřů (okapová linie je obvod půdorysného průmětu koruny). Kořenové prostory stromů nesmějí být nadměrně zamokřeny nebo zaplaveny v důsledku stavebních činností.

Podél komunikace III/1281 se nachází stromy, které se vyskytují v blízkosti budoucího staveniště. U těchto stromů budou probíhat stavební práce, které by mohly poškodit kořenové náběhy a kmene. Z toho důvodu jsou zde voleny ochranná opatření formou **obednění** popř. **oplocením** před mechanickým poškozením (pohmoždění kůry větví, kmene a kořenů, poškození koruny) vozidly, stavebními stroji a speciálními stavebními postupy. Obednění popř. plot by měl ochránit celou kořenovou zónu (= plocha půdy pod korunou stromů daná okapovou linií koruny a zvětšená o 1,5 m po celém obvodu koruny). Pokud z důvodu nedostatku místa není možné ochránit celou kořenovou zónu, je nutné alespoň obednit kmen do výšky nejméně 2,0 m. Ochranné zařízení se musí připevnit bez poškození stromu a vůči kmenu vypořádávat. Nesmí být nasazeno přímo na kořenové náběhy. Korunu je nutné chránit před poškozením, ohrožené větve se musí vyvázat nahoru a místa úvazků vypořádat vhodným materiálem.

Ochrana stávajících stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích:

U dřevin, které se nacházejí v blízkosti stavby nebo se jich stavba přímo dotýká, budou provedena ochranná opatření tak, aby nedošlo k jejich poškození více viz. norma a níže uvedený výňatek z normy. V případě poškození dřeviny je nutné odborné ošetření dle standardů AOPK.

- ČSN 839061 /2006 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích
- SPPK A02 002:2015 Řez stromů

Nejdůležitější zásady pro zabezpečení ochrany stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích:

- Požadavky, způsob, rozsah a termíny ochranných opatření se řídí zejména podle stavu stávajících stromů a rostlinných porostů, jakož i druhem, rozsahem a trváním stavebních prací.
- Vegetační plochy nesmí být znečišťovány látkami poškozujícími rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, barvami, cementem nebo jinými pojivy.
- Otevřený oheň smí být rozděláván, s přihlédnutím ke směru větru, pouze v odstupu nejméně 20m od okapové linie korun stromů a keřů.
- Kořenové prostory stromů a vegetační plochy nesmí být zamokřeny nebo zaplaveny vodou odváděnou ze stavby.
- K ochraně před mechanickým poškozením vozidly, stavebními stroji atd. je nutno stromy v porostu stavby chránit plotem cca 2m vysokým stabilním, postaveným s bočním odstupem 1,5m.
- **V kořenové zóně se nemá provádět žádná navážka zeminy. Při navážení do okolí se nesmí v kořenové zóně jezdit.**

Ochrana kořenového porostu při výkopech rýh nebo stavebních jam:

- Nelze-li v určitých případech zabránit hloubení rýh a jam, smí se hloubit pouze ručně nebo s použitím odsávací techniky.
- Nejmenší vzdálenost od paty kmene má být čtyřnásobkem obvodu kmene ve výšce 1m, nejméně však 2,5m.
- Při výkopech rýh se nesmí přetínat kořeny s průměrem rovným nebo větším 2cm. U menších je nutno kořeny ostře přetrnout a místa řezu zahladit. Větší kořeny se musí ošetřit.
- Obnažené kořeny je nutno chránit před vysycháním a působením mrazu.
- Zásypové materiály musí svou zrnitostí a zhuštěním zajišťovat trvalé provzdušňování potřebné k regeneraci poškozených kořenů.

Snímání, ukládání a navážka půdy na stavbě:

- Ze všech nasypávaných a odkopávaných ploch i ze zpevňovaných stavebních a stavebně provozních ploch musí být sejmuta svrchní vrstva půdy. V kořenové zóně stromů (průmět koruny zvětšený ve všech směrech o 1,5m, u sloupovitých tvarů o 5m) se půda snímat nesmí.
- Snímání svrchní vrstvy půdy je nutno provádět odděleně od všech ostatních prací s půdou. Přitom nesmí dojít ke smíchání svrchní vrstvy půdy s cizími materiály, zejména s látkami škodlivými rostlinám.
- Bude se snímat max. 20cm svrchní půdy.
- Svrchní a pro vegetační účely určenou spodní vrstvu půdy, je třeba ukládat stranou od stavebního provozu.
- Po uložení zemině se nemá jezdit.
- Při uložení půdy po dobu delší než 3 měsíce během vegetačního období má být zajištěno přechodné osetí půdy k ochraně před nežádoucí vegetací a erozí.
- Navážka – tloušťku vegetační vrstvy je nutno přizpůsobit nárokům plánované vegetace a místním poměrům.
- Měřítkem pro trávníky je vrstva 10-20cm, pro trvalky a dřeviny 20-40cm.
- Způsob navážení a použité stroje by neměly měnit stav uložení a vyrovnaní vespod ležící vrstvy nebo podloží/základové půdy.
- Pláň navezené nebo stávající vegetační vrstvy se nemá na měřeném úseku o délce 4m odchylovat od požadované roviny o více než 5cm.

i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Vliv stavby na zemědělský půdní fond - Vynětí ze ZPF – dojde k dotčení pozemků ZPF které jsou evidovány jako pozemky zemědělského půdního fondu. Z důvodu pročištění stávajících silničních příkopů komunikace budou dotčeny také zemědělské pozemky tj. orná půda, trvalý travní porost a zahrada. Z velké části se jedná o pozemky nacházející se pod vlastním silničním tělesem, tedy historicky nevypořádaný stávající majetkový stav.

Pozemky, na kterých leží stavba, jsou různých vlastníků. Z toho vyplývá řešení záborů:

- **trvalý zábor** je navržen na plochách stavby, které po dokončení budou plnit funkci komunikace, případně je nebude možné dále zemědělsky využívat. Po stavbě se majetkoprávně vypořádají i s ohledem na budoucího vlastníka – Kraj Vysočina (KSÚSV).

- **dočasný zábor** do 1 roku je navržen na plochách stavby, kde dochází pouze k dočasné činnosti pro rekonstrukci stávajících zpevněných komunikací (napojení na nový stav), úpravu terénu (svahů) a zpevněných ploch. Po dokončení příslušných stavebních objektů budou uvedeny do původního stavu.

Na plochách zemědělského půdního fondu bude provedena skrývka kulturních vrstev půdy o mocnosti 0,15m. S ohledem na charakter stavby se jedná o nepříliš kvalitní ornici (nachází se v blízkosti stávající komunikace II/348). Tato orníční vrstva bude využita pro ohumusování silničního tělesa.

Základním ukazatelem hodnocení kvality půd jsou bonitní půdně ekologické jednotky (BPEJ) jako nezbytná součást pedologických charakteristik. Jednotky BPEJ jsou označeny pětimístným kódem (1. číslo označuje klimatický region, 2. a 3. pozice, resp. dvojčíslí označuje příslušnost k hlavní půdní klimatické jednotce (HPJ), 4. číslo vyjadřuje svažitost pozemku a jeho expozici a 5. číslo udává poměr hloubky a skeletovitosti půdního profilu). V záboru stavby jsou zastoupeny půdy řadící se k III. a I. třídě ochrany ZPF.

V trvalém záboru stavby jsou pozemky s definovaným BPEJ: 74700 a 72911. Avšak tyto pozemky jsou v současnosti využívány jako stávající těleso komunikace II/348 (silniční příkop) nebo se nachází v těsné blízkosti silničního tělesa, tzn. že se zde bonitně významná půda nenachází, nebo je velmi nízké kvality.

Před zahájením hlavních stavebních prací bude na zemědělských pozemcích provedena skrývka orníční vrstvy půdy a bude odvezena na deponii. Vzhledem k množství ornice bude zajištění pozemku pro její dočasné uskladnění věcí zhotovitele stavby. Zemina v deponii musí být chráněna proti znečištění jinými příměsemi, rozplavování, zcizení a zaplevelení. Ochrana zemin před zaplevelením se předpokládá chemickým postřikem. Pokud bude doba uložení delší, je nutné provést po šesti měsících převrstvení.

Trvalé odnětí ze ZPF se provede v rozsahu trvalých záborů. Odnětí bude bez poplatku, neboť dle změn vyhlášky z června 2016 se poplatek nestanovuje pro stavby silnic. Odnětí je řešeno samostatnou přílohou.

Předpokládá se, že pro vegetační úpravy (ohumusování svahů – 0,15m + jemné modelace terénu) bude využita všechna sejmutá ornice. Zbývající ornice, která bude nutná pro potřeby stavby, bude nakoupena a dovezena z nejbližší deponie ornice.

Stržený travní drn bude odvezen na nejbližší kompostárnu.

Celkem je plocha pro sejmutí ornice ZPF v k.ú. Střelecká $71\text{m}^2 \times 0,15\text{m} = 10,65\text{m}^3$

Celkem je plocha pro sejmutí ornice ZPF v k.ú. Dobronín $1\text{m}^2 \times 0,15\text{m} = 0,15\text{m}^3$

Zábor ploch PUPFL, ochranné pásmo lesa:

Vynětí z PUPFL – Vlivem stavby nedochází k záborům pozemků PUPFL. Žádný z dotčených pozemků nejsou evidovány jako lesní pozemky. Nedojde tedy k trvalému záboru a odnětí z lesního půdního fondu.

j) územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Současná stavba je napojena na stávající dopravní a technickou infrastrukturu. Řešeným návrhem nedojde ke změně, napojení na dopravní a technickou infrastrukturu zůstane zachováno.

Po dobu výstavby bude omezen přístup k stávajícím pozemkům v dané lokalitě. Přístup na staveniště je možný po stávající silnici II/348.

Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy záchranného integrovaného systému. Stavební úpravy budou probíhat za omezeného provozu. Řízení dopravy se bude řídit dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Budou dodrženy podmínky Ministerstva obrany:

K záměru rekonstrukce silnice II/348 v průtahu obce Dobronín, Střelecká tak, jak byl doložen v písemné a grafické dokumentaci při dodržení následujících podmínek:

- Po celou dobu realizace stavební akce bude umožněn vjezd veškeré vojenské technice (osobní vozidla, těžká nákladní vozidla, speciální vozidla) do objektu vojenské posádky Dobronín. Vojenský objekt je na dopravní síť napojen ulicemi Nad Valchou a Nádražní. Na základě této skutečnosti nesmí být sjezdy uvedených ulic rekonstruovány současně.

- Tři týdny před zahájením stavby požadujeme předložit plánovaný termín zahájení a ukončení akce a schválený návrh dopravního opatření respektující výše uvedené požadavky na adresu:

Regionální středisko vojenské dopravy Olomouc

Dobrovského 6

771 11 Olomouc

nebo faxem na tel. č. 973 401 556 (kontaktní osoby Regionálního střediska vojenské dopravy Olomouc, prap. Regmund - tel. 973 401 554, mob. 724 006 068, email: vd_olomouc@army.cz).

k) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Před vlastní realizací proběhne projektová příprava. Následovat bude inženýrská činnost a vyřízení stavebního povolení. Následně bude vybrán zhotovitel stavby na základě zpracované dokumentace pro provádění stavby.

Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy záchranného integrovaného systému. Stavební úpravy budou probíhat za omezeného provozu. Řízení dopravy se bude řídit dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Předpoklad realizace je nejdříve v r. 2023 nebo dle dispozic investora a jeho finančních prostředků. Projektant předpokládá že doba výstavby bude cca 12 měsíců, tedy dvě stavební sezóny. Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení.

Přesný postup výstavby bude zvolen dodavatelem v závislosti na jeho reálných možnostech a na investičních možnostech investora.

Související investice:

Při následné realizaci bude současně s touto stavbou probíhat také rekonstrukce mostu ev. č. 348-008 v rámci související akce „**II/348 Dobronín – most ev. č. 348-008**“. bude uzavřena dohoda o společném postupu mezi Kraj Vysočina a KSÚSV.

Projektantem této akce je Projektční kancelář PRIS spol. s r.o.

Obec Dobronín má v současnosti připravený projekt: „**Stavební úpravy chodníku v ulici Štocká v Dobroníně**“, jedná se o plánovanou rekonstrukci chodníku v km 0,390 – 0,510 vlevo a měla by být dokončena před začátkem rekonstrukce silnice II/348. Investorem je obec Dobronín.

Projektantem akce je Zdeněk Drastich

Vodárenská akciová společnost, a.s. Divize Jihlava upozornila na přípravu rekonstrukce vodovodního řádu s názvem „Dobronín – rekonstrukce vodovodu DN 200, 4. etapa“ a to od křižovatky ulice Polenská (silnice II/348) s ulicí Střítežská (silnice III/34819) až po obecní úřad Dobronín. Délka rekonstrukce vodovodu je cca 415,5 m. Nový vodovod bude umístěn do vozovky silnice, část stávajícího vodovodu vede v silnici a část v chodníku a zeleni. Realizace je naplánována na rok 2023, ale pokud bude realizace probíhat až v rámci rekonstrukce silnice je nutné tyto stavební akce, a jejich části vzájemně koordinovat.

Kontakt: Bohuslav Javůrek, tel.: 567 569 127, email: sekretariat@vasji.cz

EG.D, a.s. V současné době realizuje nové kabelové vedení VN v oblasti návesního rybníku, dále se zpracovává PD na kabelizaci venkovního vedení NN včetně nového kabelu VN mezi stávající TS obec u obecního úřadu a bývalým areálem skláren.

Kontakt: Jiří Činčár, tel.: 567 564 632, email: jiri.cincar@egd.cz

Jiné podmiňující, vyvolané a související investice nejsou známy.

l) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Stavba proběhne na těchto pozemcích:

k.ú. Střelecká - parc.č. 757/2, 503/4, 501/2, 501/13, 483/7, 500/9, 491/2, 483/11, 770/2, 68/13, 785, 786, 757/3, 757/1, 757/5, 34/4, 34/1, 748/37, 748/8, 757/6, 34/5, 779/1, 778/7, 759/4, 759/1, 759/3, 759/4, 25/5, 781/5, 760/1, 21/1, 760/4, 760/5, 760/9, 760/2, 760/6, 19/2, 760/11, 809, 21/8, 808

k.ú. Dobronín - parc.č. 1866/5, 1610/4, 1920/7, 1872, 1818/3, 1871/3, 168/16, 168/15, 1818/29, 165/11, 1818/26, 1818/27, 1818/24, 1818/42, 1818/33, 154/2, 152/12, 152/11, 1818/18, 190/13, 1818/20, 1818/1, 1818/16, 1818/15, 146/20, 146/17, 146/19, 1859/1, 58/11, 58/27, 1859/6, 58/49, 1851/9, 1851/10, 1936, 145/3, 1851/8, 58/10, 57, 1818/12, 1818/10, 58/48, 1818/39, 1818/12, 52/11, 52/47, 1818/101, 58/30, 58/4, 58/65, 52/40, 52/39, 52/38, 1818/35, 1818/38, 1851/4, 64/2, 21, 1192/4, 1192/1, 1192/3, 1195/4, 1196/1

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Realizací stavby nevzniknou nová ochranná pásma.

Ochranné pásmo silniční komunikace

Silniční ochranné pásmo je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace, nebo od osy větve jejich křižovatek (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30)

50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30)

15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy (Zákon č. 13/1997 Sb., § 30).

Pro vymezení souvisle zastavěného území obce při určování silničního ochranného pásma platí § 30, odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění zákona č. 186/2006 Sb.

Ochranná pásma energetických zařízení

Energetická zařízení mají dle zákona č. 458/2000 Sb. stanovená následující ochranná pásma:

Elektroenergetika – nadzemní vedení

Ochranné pásmo nadzemního vodiče je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě strany:

• napětí nad 1 kV do 35 kV včetně pro vodiče bez izolace	7 m od krajního vodiče
pro vodiče s izolací základní	2 m od krajního vodiče
pro závěsná kabelová vedení	1 m od krajního kabelu
• napětí nad 35 kV do 110 kV včetně	12 m od krajního vodiče
• napětí nad 110 kV do 220 kV včetně	15 m od krajního vodiče
• napětí nad 220 kV do 400 kV včetně	20 m od krajního vodiče
• napětí nad 400 kV	30 m od krajního vodiče

u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m od krajního kabelu

u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m

Nadzemní vedení NN nejsou chráněna ochrannými pásmy. Pro stavby a konstrukce je potřeba dodržet vzdálenosti dané v PNE 33 3302:2008 Elektrická venkovní vedení s napětím do 1 kV AC. Podnikovou normu energetiky pro rozvod elektrické energie odsouhlasily tyto organizace: ČEZ Distribuce, a.s., E.ON Česká republika, s.r.o., EG.D, a.s. a ZSE, a.s.

Elektroenergetika – podzemní vedení

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Elektroenergetika – elektrické stanice

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách
20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

Elektroenergetika – výrobní elektřiny

Ochranné pásmo výrobní elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo na vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice.

Stavba zasahuje do ochranných pásem energetických zařízení.

Ochranná pásma plynovodů

- u plynovodů NTL, STL a plynovodních přípojek v zastavěném území obce
- 1 m od půdorysu
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek - 4 m od půdorysu
- u technologických objektů - 4 m od půdorysu

Pro plynová zařízení platí dále tato bezpečnostní pásma:

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně:

do DN 100 včetně	10 m
nad DN 100 do DN 300 včetně	20 m
nad DN 300 do DN 500 včetně	30 m
nad DN 500 do DN 700 včetně	45 m
nad DN 700	65 m

Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů:

do DN 100 včetně	80 m
------------------	------

nad DN 100 do DN 500 včetně	120 m
nad DN 500	160 m
Sondy podzemního zásobníku plynu od jejich ústí:	
s tlakem do 100 barů	80 m
s tlakem nad 100 barů	150 m
Regulační stanice vysokotlaku do tlaku 40 barů včetně:	10 m
Regulační stanice s tlakem nad 40 barů	20 m

Stavba zasahuje do ochranného pásma vedení NTL a STL plynovodu.

Ochranná pásma komunikačních vedení

Ochranná pásma podzemních komunikačních vedení řeší Zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, §102. Ochranné pásmo činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Stavba zasahuje do ochranných pásem sdělovacích kabelů.

Ochranná pásma vodohospodářských zařízení

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok řeší zákon č. 274/2001 Sb., § 23. Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně	1,5 m
u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm	2,5 m

u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Stavba zasahuje do ochranných pásem kanalizací.

n) požadavky na monitoring a sledování přetvoření

Pro realizaci stavby není předepsán monitoring ani sledování přetvoření. V rámci stavby není navržena konstrukce, která by toto sledování vyžadovala. Měření deformací a přetvoření objektů při zatěžovacích zkouškách není požadováno.

Geodetický monitoring při stavbách, rekonstrukcích a demolicích stavebních konstrukcí (svislé a vodorovné posuny stavebních konstrukcí) rovněž není potřeba.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Zpracovaná projektová dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/348 v průtahu obce Dobronín. Rekonstrukce proběhne ve stávající trase, šířkové uspořádání silnice bude odpovídat alespoň kategorii MS2 7,5/6,5/50 (šířka jízdního pruhu 3,25 m). Stávající zpevnění vozovky se pohybuje od 5,60-10,00. Rozšíření vozovky ve směrových obloucích je navrženo minimálně dle vlečných křivek návrhového vozidla (nákladní soupravy) v místech, kde nelze rozšířit vozovku dle ČSN 6101 a ČSN 6110. Jedná se o výměnu asfaltového krytu s recyklací podkladních vrstev za studena na místě v celé šířce vozovky silnice II/348. Začátek rekonstrukce je v provozním staničení 21,248 u DZ začátek/konec obce. Konec rekonstrukce je v provozním staničení 23,383 u DZ začátek/konec obce. Přechod mezi navrženou šířkou vozovky 6,5 m v intravilánu a stávající šířkou v extravilánu je proveden v rámci přechodového úseku v délce 15 m na začátku a konci obce Dobronín. Mezi železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360) v provozním km silnice 23,593 a DZ začátek/konec obce Dobronín v provozním km 23,383 je navržena oprava živičného krytu v délce 195 m. Rekonstrukce silnice III/40618 proběhne ve stávající trase v délce cca 2165 m (včetně přechodových úseků na začátku a konci). Jedná se o rekonstrukci krytu se zásahem do podkladních vrstev v celé šířce vozovky silnice II/348. Oprava živičného krytu je navržena v délce cca 195 m.

Stavba se nachází na území Kraje Vysočina v okrese Jihlava na stávající silnici II/348. Řešená oblast v rámci tohoto projektu leží na katastrálních územích Střelecká a Dobronín.

Při návrhu rekonstrukce silnice II/348 bylo nutné v co největší míře kopírovat stávající silniční těleso, tzn. stávající směrové a výškové vedení komunikace respektuje stávající zástavbu podél komunikace, včetně sjezdů a stávající silniční pozemky. Rovněž návrh respektuje v co největší míře stávající inženýrské sítě.

b) účel užívání stavby

Potřeba rekonstrukce silnice II/348 je vyvolána zejména požadavkem odstranění poruch vozovkových vrstev vozovky (viz. diagnostika vozovky), zajistit funkční odvodnění komunikace a zvýšit bezpečnost na komunikaci odstraněním závad.

Obnovou opotřebovaných vrstev dojde k obnově protismykových vlastností krytu a obnově rovnosti krytu a k prodloužení životnosti vozovky. Rekonstrukce se rovněž zlepší kvalita komunikace zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na ní.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Žádné vydané rozhodnutí o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nejsou.

Stavba nevyžaduje výjimky ani úlevová řešení.

e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

V dokladové části (příloha E) jsou doložena stanoviska dotčených orgánů, jejichž požadavky jsou předloženým návrhem splněny v celém rozsahu.

Dokumentace byla projednávána v rozpracovanosti na výrobních výběrech. Záznamy z jednání, vyjádření účastníků a další vyjádření (vyjádření správců sítí atd.) jsou součástí přílohy E – Dokladová část.

Vypořádání připomínek dotčených orgánů a institucí je popsáno ve „Stanovisku projektanta k získaným vyjádřením“ které je součástí přílohy E – Dokladová část.

Území stavby nemá výjimky z obecných požadavků na využití území.

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice II. třídy.

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

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území

Předmětem je vypracování projektové dokumentace pro společné řízení (územní a stavební řízení) rekonstruovaného úseku silnice II/348. Projektová dokumentace je zpracována na základě Smlouvy o provedení veřejné zakázky č.145961 pro objednatele Kraj Vysočina.

Zpracovaná projektová dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/348 v průtahu obce Dobronín. Rekonstrukce proběhne ve stávající trase, šířkové uspořádání silnice bude odpovídat alespoň kategorii MS2 7,5/6,5/50 (šířka jízdního pruhu 3,25 m). Stávající zpevnění vozovky se pohybuje od 5,60-10,00. Rozšíření vozovky ve směrových obloucích je navrženo minimálně dle vlečných křivek návrhového vozidla (nákladní soupravy) v místech, kde nelze rozšířit vozovku dle ČSN 6101 a ČSN 6110. Jedná se o výměnu asfaltového krytu s recyklací podkladních vrstev za studena na místě v celé šířce vozovky silnice II/348. Začátek rekonstrukce je v provozním staničení 21,248 u DZ začátek/konec obce. Konec rekonstrukce je v provozním staničení 23,383 u DZ začátek/konec obce. Přechod mezi navrženou šířkou

vozovky 6,5 m v intravilánu a stávající šířkou v extravilánu je proveden v rámci přechodového úseku v délce 15 m na začátku a konci obce Dobronín. Mezi železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360) v provozním km silnice 23,593 a DZ začátek/konec obce Dobronín v provozním km 23,383 je navržena oprava živičného krytu v délce 195 m. Rekonstrukce silnice III/40618 proběhne ve stávající trase v délce cca 2165 m (včetně přechodových úseků na začátku a konci). Jedná se o rekonstrukci krytu se zásahem do podkladních vrstev v celé šířce vozovky silnice II/348. Oprava živičného krytu je navržena v délce cca 195 m.

Využití a obslužnost tohoto území se projektovou dokumentací nemění, pouze dojde k homogenizaci stávající šířky vozovky, řešení odvodnění a tím k vylepšení komfortu jízdy a zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu.

Důvodem zpracování projektové dokumentace je dopravně technicky i stavební stav vozovky komunikace (poruchy asfaltových vrstev, příčné a podélné trhliny) a přilehlých ploch, nevyhovující stav odvodnění.

Veškeré dotčené pozemky se nachází v k.ú. Střelecká (627429); Dobronín (627402).

Rozsah úprav je graficky vyznačen v příloze C02. Katastrální situační výkres.

V rámci stavby nevzniknou nová ochranná pásma.

Stavba nezasahuje do chráněných území.

g) u změn stávajících staveb údaje o současném stavu

V rámci přípravy této projektové dokumentace byl zpracován Diagnostický průzkum konstrukce vozovky dle TP 82 a TP 87 vč. stanovení PAU – zpracovatel Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Líšeňská 2657/33a, 636 00 Brno, IČO: 449 945 75, závěrečná zpráva z (08/2021) IČO 03598292.

Vizuální prohlídkou povrchu vozovky byly zjištěny a zaznamenány viditelné poruchy:

- Ztráta makrotextury
- Kaverny
- Opotřebenění EKZ, EMK
- Hlubková koroze
- Výtlučky
- Vysprávký
- Mozaikové trhliny
- Trhlina úzká/šíroká podélná
- Trhlina úzká/šíroká příčná
- Trhlina rozvětvená podélná
- Trhlina rozvětvená příčná
- Síťové trhliny
- Olamování okrajů vozovky
- Nepravidelné hrboly
- Místní pokles
- Zvýšená nezpevněná krajnice

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

V prostoru stavby se nenachází žádné architektonické ani historické památky. Není nutná žádná ochrana podle jiných právních předpisů.

Stavba je v souladu s Vyhl.501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

i) základní bilance stavby – potřebě a spotřebě médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadu a emisí**Objem zemních prací je – předpoklad:**

Frézování horní asf. vrstvy ZAS T1, T2 v tl. 50 mm	900 m ³
Frézování asf. vozovek ZAS T4 v tl. 50 mm nejedná se o nebezpečný odpad (nízké hodnoty PAU a benzopyrenu)	850 m ³
Přifrézování vrstvy z penetračního makadamu tl. 30 mm (km1,600-2,150) material využitý v místech rozšíření vozovky	120 m ³
Výkop	1500 m ³
Sejmutí drnu	230 m ³
Odstranění bet. částí	200 m ³
Aktivní zóna	600 m ³
Ohumusování	200 m ³

Materiál z vybouraných vozovek bude odvezen na skládku v souladu s programem odpadového hospodářství.

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

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Způsob odvodnění rekonstruované komunikace zůstane stávající, tzn. v intravilánu podél silničních obrub přes uliční vpusti do jednotné/dešťové kanalizace a v extravilánu přes nezpevněné krajnice volně do terénu a stávajících silničních příkopů. K výraznému nárůstu zpevněných ploch vlivem opravy vozovky nedojde.

j) základní předpoklady výstavby – etapizace výstavby, časové údaje o zahájení, realizaci, dokončení stavby a předání stavby do užívání

Stavba řeší rekonstrukci stávající silnice II/348 technologií recyklace za studena.

Stavební etapy:

Předpoklad provádění stavby je ve 3 stavebních etapách.

I. Etapa – (ZÚ – 0,680) – Během rekonstrukce této části dojde k úplné uzavírce. Individuální automobilová doprava do 3,5 t mezi obcí Dobronín a městem Polná bude odkloněna po silnici III/3503, III/34817 a III/34815 (trasa přes místní část Nové Dvory a obec Kamenná). Těžká nákladní doprava nad 3,5 t (mezi obcí Dobronín a městem Polná) bude odkloněna po silnici I/38, II/352. Místním obyvatelům obce Dobronín, zásobování a IZS bude během stavby vjezd umožněn. Objížděná trasa pro autobusové linky č. 760590 a 760592, které obsluhují obec Kamenná, bude vedena po otočení autobusu v Kamenné zpět po sil. III/34817 – Nové Dvory – vpravo na MK Dobronín (komunikace spojuje obec Dobronín a místní část Nové Dvory) a dále po II/348 směr Dobronín. Autobusová zastávka „Dobronín, otočka“ bude pro všechny spoje linek 760590, 760592, 760790, 840321 dočasně přemístěna na stávající zastávku „Dobronín, žel. st“. Rekonstrukce této části začíná přechodovým úsekem před DZ začátek/konec obce a konec je v km 0,680 před křižovatkou s ulicí „Na Praze“. Současně s touto stavbou bude probíhat také rekonstrukce mostu ev. č. 348-008 v rámci související akce. Plánovaná rekonstrukce chodníku v km 0,390 – 0,510 vlevo bude dokončena před začátkem I. Etapy. Předpokládaná doba výstavby této etapy se odhaduje na 5 měsíců.

II. Etapa – (km 0,680 – 1,400) - Během rekonstrukce této části dojde k úplné uzavírce. Individuální automobilová doprava do 3,5 t mezi obcí Dobronín a městem Polná bude odkloněna po silnici III/3503, III/34817 a III/34815 (trasa přes místní část Nové Dvory a obec Kamenná). Těžká nákladní doprava nad 3,5 t (mezi obcí Dobronín a městem Polná) bude odkloněna po silnici I/38, II/352. Místním obyvatelům obce Dobronín, zásobování a IZS bude během stavby vjezd umožněn. Objížděná trasa pro autobusové linky č. 760590 a 760592, které obsluhují obec Kamenná, bude vedena po otočení autobusu v Kamenné zpět po sil. III/34817 – Nové Dvory – vpravo na MK Dobronín (komunikace spojuje obec Dobronín a místní část Nové Dvory) a dále po II/348 směr Dobronín. Objížděná trasa linek jedoucích v trase Polná – Dobronín – Střítež (760590, 760790, 840321) bude vedena z Polné po II/348 – Dobronín – III/3526 – Ždírec – III/3525 – Střítež – dále v původní trase. Trasa autobusové linky č. 760790 bude končit provizorní zastávkou „Dobronín, škola“, umístěnou před křižovatkou sil. II/348 a III/3526. Spoje autobusových linek, které se v Dobroníně otáčejí, budou otáčeny v Polné. Využit stávající MK ul. Jasmínová k otáčení autobusových linek starosta Dobronína nedoporučuje vzhledem ke špatnému stavu mostu přes Filipovský potok. Autobusová

zastávka „Dobronín, otočka“ bude obsluhována pouze spoji linek 760590 a 760592 jedoucými ve směru od Kamenné. Zastávka „Dobronín, žel. st.“ bude dočasně bez obsluhy. Zastávka „Dobronín, škola“ bude dočasně přemístěna na hráz Návesního rybníku před křižovatkou sil. II/348 a III/3526. Rekonstrukce této části začíná v km 0,680 před křižovatkou s ulicí „Na Praze“ a končí v km 1,400 před křižovatkou se sil. III/3526. II. Etapa bude prováděna v období 07-09 (prázdninové měsíce) z důvodu přemístění zastávky „Dobronín, škola“ (delší docházková vzdálenost dětí do školy) a průchod dětí stavbou. Předpokládaná doba výstavby této etapy se odhaduje na 3 měsíce.

III. Etapa – (km 1,400 – 2,345) - Během rekonstrukce této části dojde k úplné uzavírce. Individuální automobilová doprava do 3,5 t mezi obcí Dobronín a městem Polná bude odkloněna po silnici III/3503, III/34817 a III/34815 (trasa přes místní část Nové Dvory a obec Kamenná). Těžká nákladní doprava nad 3,5 t (mezi obcí Dobronín a městem Polná) bude odkloněna po silnici I/38, II/352. Místním obyvatelům obce Dobronín, zásobování a IZS bude během stavby vjezd umožněn. Objízdna trasa pro autobusovou linku č. 760590 a 840321 bude vedena z Polné po sil. II/348 – II/352 – Ždírec – III/3525 – Střítež. Vybrané spoje budou vedeny z Polné po III/3503 – III/34817 – Nové Dvory – III/34817 – Kamenná – III/34815 – II/348 – Dobronín – III/34819 – Střítež. Zastávka „Dobronín, Cihelna“ bude dočasně bez obsluhy. Rekonstrukce této části začíná v km 1,400 za křižovatkou se sil. III/3526 a končí před železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360). Předpokládaná doba výstavby této etapy se odhaduje na 4 měsíce.

V rámci DIO bude řešeno zřízení a odstranění provizorních autobus. zastávek.

Objízdne trasy – Individuální automobilová doprava do 3,5 t mezi obcí Dobronín a městem Polná bude odkloněna po silnici III/3503, III/34817 a III/34815 (trasa přes místní část Nové Dvory a obec Kamenná). Těžká nákladní doprava nad 3,5 t (mezi obcí Dobronín a městem Polná) bude odkloněna po silnici I/38, II/352. Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení.

V předmětném úseku v současné době provozují veřejnou osobní linkovou dopravu vnitrostátní (dále jen VLOD) dopravci:

ICOM transport a.s. (760590, 760592, 760790)
ZDAR, a.s. (840321)

Uzavírka si vyžádá dočasné přemístění zastávek:

- Zastávka „Dobronín, otočka“ bude po dobu I. etapy uzavírky dočasně přemístěna na stávající zastávku „Dobronín, žel. st.“
- Zastávka „Dobronín, otočka“ bude po dobu II. etapy uzavírky obsluhována pouze spoji linek 760590 a 760592 jedoucými ve směru od Kamenné.
- Zastávka „Dobronín, škola“ bude po dobu II. etapy uzavírky dočasně přemístěna do vhodného a bezpečného místa na hráz Návesního rybníku nebo na chodník na ul. Polenská před křižovatkou sil II/348 a III/3526.
- Zastávka „Dobronín, žel. st.“ bude po dobu III. etapy uzavírky dočasně bez obsluhy
- Zastávka „Dobronín, cihelna“ bude po dobu III. etapy uzavírky dočasně bez obsluhy

Dopravní úřad požaduje, aby žadatel o povolení uzavírky a nařízení objížděky předložil ve lhůtě minimálně 30 dnů před zahájením akce žádost o souhlas s dočasným přemístěním zastávek. Vedení jednotlivých linek a časové polohy se do doby realizace stavebních prací mohou měnit, a tím i objízdne trasy a jednotliví dopravci.

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho užívání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby – údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu

V rámci realizace stavby je nutno dodržet podmínky stanovené v stavením povolení.

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu a výrobky je zajištěno v projektové dokumentaci respektováním ČSN, TKP, TKP-D, TP, vzorových listů a dalších předpisů. Obdobné požadavky budou kladeny i na zhotovitele stavby, který bude stanoven na základě výběrového řízení.

Plněním citovaných norem, podmínek a předpisů jsou vytvořeny předpoklady pro dlouhou životnost a snadnou údržbu jednotlivých objektů stavby.

I) orientační náklady stavby

Podrobně bude stanoveno až na základě ukončeného výběrového řízení.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba respektuje charakter a členění lokality.

Stavba prochází katastrálním územím – Vyklantice, Buřenice, Košetice

Jedná se o dopravní stavbu.

Stavba je v souladu s Vyhl. 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využívání území.

architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Provedením stavby nedojde ke změně architektonického řešení. Jedná se o rekonstrukci vozovkových vrstev silnice II/348 ve stávajícím šířkovém i výškovém uspořádání.

Materiálové řešení:

Konstrukce komunikací je navržena ve skladbě dle diagnostiky vozovky, TP 170 a požadavku investora. Podrobněji je uvedeno ve vzorových příčných řezech.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Předmětem stavby je zpracování dokumentace pro společné územní a pro stavební řízení, která řeší rekonstrukci stávající silnice II/348

Zpracovaná projektová dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/348 v průtahu obce Dobronín. Rekonstrukce proběhne ve stávající trase, šířkové uspořádání silnice bude odpovídat alespoň kategorii MS2 7,5/6,5/50 (šířka jízdního pruhu 3,25 m). Stávající zpevnění vozovky se pohybuje od 5,60-10,00. Rozšíření vozovky ve směrových obloucích je navrženo minimálně dle vlečných křivek návrhového vozidla (nákladní soupravy) v místech, kde nelze rozšířit vozovku dle ČSN 6101 a ČSN 6110. Jedná se o výměnu asfaltového krytu s recyklací podkladních vrstev za studena na místě v celé šířce vozovky silnice II/348. Začátek rekonstrukce je v provozním staničení 21,248 u DZ začátek/konec obce. Konec rekonstrukce je v provozním staničení 23,383 u DZ začátek/konec obce. Přejít mezi navrženou šířkou vozovky 6,5 m v intravilánu a stávající šířkou v extravilánu je proveden v rámci přechodového úseku v délce 15 m na začátku a konci obce Dobronín. Mezi železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360) v provozním km silnice 23,593 a DZ začátek/konec obce Dobronín v provozním km 23,383 je navržena oprava živičného krytu v délce 195 m. Rekonstrukce silnice III/40618 proběhne ve stávající trase v délce cca 2165 m (včetně přechodových úseků na začátku a konci). Jedná se o rekonstrukci krytu se zásahem do podkladních vrstev v celé šířce vozovky silnice II/348. Oprava živičného krytu je navržena v délce cca 195 m.

b) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Nakládání s odpady vznikajícími na místě stavby a v prostorech stavebních dvorů se bude řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech a ustanoveními vyhlášky MŽP č. 8/2021 Sb. Koncepce odpadového hospodářství je podrobně specifikována v příloze F.3 Projekt odpadového hospodářství.

Pro skladování veškerých druhů nebezpečných odpadů, jejichž vznik se předpokládá na místě stavby, kde budou umístěny shromažďovací prostředky pro ukládání jednotlivých druhů nebezpečných odpadů. Shromažďovací prostředky budou označeny identifikačním listem nebezpečného odpadu, symbolem nebezpečné vlastnosti odpadu a budou svým provedením odpovídat technickým požadavkům uvedeným ve vyhlášce č. 8/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a budou zabezpečeny proti zcizení odpadu a neoprávněné manipulaci s ním.

Další fáze nakládání s uvedenými druhy nebezpečných odpadů (rekonstrukce a zneškodnění) budou zajištěny dodavatelských způsobem přímo osobami k těmto činnostem oprávněnými dle zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Smlouvy s konkrétními firmami, které budou zajišťovat využití, nebo

zneškodnění uvedených druhů odpadů budou uzavřeny firmami provádějícími stavbu. Množství odpadů, které bude při stavbě a při servisních činnostech v rámci stavebního dvora vznikat je specifikováno v samostatné příloze této zprávy, kde je uveden druh odpadu, kód odpadu, očekávané množství a navrhovaný způsob nakládání s odpadem.

Odpad směsný stavební anebo demoliční odpad vznikne v průběhu bourání vozovek a objektů. Tyto druhy odpadu bude nutno uložit na skládce příslušné skupiny případně jej využít (pokud to jeho mechanické a chemické vlastnosti umožní) na dobudování násypů.

Spolu se vznikem odpadu ze sejmutého povrchu z betonových dlažeb a podkladních vrstev z demolic vozovek je nutno předpokládat i vznik odpadu stavebního.

Povinností dodavatele (zhotovitele) stavby, který bude vybrán investorem na základě výběrového řízení, bude vypracovat podrobný program odpadového hospodářství stavby, který bude v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. zákon o odpadech a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 8/2021 Sb. katalog odpadů, případně jejich novel (tj. podle aktuálního stavu příslušné legislativy v době výstavby). Dodavatel (zhotovitel) stavby bude zároveň plně zodpovídat za jeho realizaci a dodržení zákonů vč. souvisejících vyhlášek a předpisů.

Volba skládky nebo jiného způsobu zneškodnění odpadu je plně v kompetenci a zodpovědnosti původce odpadů, tzn. zhotovitele stavby. Způsoby využití a zneškodňování odpadů bude odpovídat běžným podmínkám v regionu a musí respektovat platnou legislativu. Provoz hodnocené stavby bude využívat stávajících zařízení a nevyžaduje výstavbu nových kapacit na využití nebo zneškodnění odpadů.

c) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavba nemá požadavky na žádné kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Úprava stávajících chodníků podél silnice II/348 a autobusového nástupiště je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v souladu s metodikou k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Chodník je navržen s příčným sklonem 2.0 %. V místě sjezdů bude proveden varovný pás. Podélné sklony chodníku nepřekračují 8.33%. Chodník je od zeleně oddělen záhonovým obrubníkem s podsádkou 0.07 m, která tvoří vodící linii.

Povrch chodníku bude splňovat požadavky na protiskluznost povrchu. Nášlapná vrstva bude mít součinitel smykového tření nejméně 0,5. Ve sklonu bude součinitel smykového tření nejméně $0,5 + tga$.

Stavební výrobky použité pro bezbariérové řešení musí splňovat požadavky nařízení vlády 163/2002Sb. – Technické požadavky na stavební výrobky a technické návody TZUS 12.03.04. „Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ a musí být použity prvky pro varovné pásy. Podrobnosti bezbariérových úprav je řešeno v příloze 05. bezbariérové řešení – detaily

Rekonstrukce stávajících chodníků je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (především doplnění varovných pásů a výškové oddělení chodníku od vozovky).

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Navržené řešení splňuje svými parametry požadavky odpovídající předpokládanému účelu použití. Bezpečnost při užívání je dána technickým návrhem stavby.

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

Celá stavba je navržena v souladu s platnou normou, ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a platnými TP (Technické podmínky) a TKP (Technicko kvalitativní podmínky), vydaných Ministerstvem dopravy ČR a které musí být v průběhu stavby dodržovány.

Navržená stavba splňuje požadavky bezpečnosti za předpokladu osazení certifikovanými výrobky a dodržení projektovaných bezpečnostních prvků a jejich materiálového provedení.

Bezpečnost silničního provozu bude na nově vybudovaných komunikacích zajištěna technickým návrhem řešení, které je v souladu s ČSN, TKP, TP a dalšími předpisy.

Požární bezpečnost stavby je zajištěna volbou stavebních materiálů a stavebním návrhem.

Užitné vlastnosti stavby je možné posuzovat podle její kapacity, splnění technických požadavků na výstavbu a výrobky, životnosti a způsobu údržby. Návrhové období vozovek trvalého charakteru je stanoveno dle TP170 na 25 let.

Návrh technického řešení je řešen v souladu s vyhláškou č. 137/1998 Sb. O obecných technických požadavcích na výstavbu a vyhláškou č. 104/1997 Sb., kterou se provádí Zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu a výrobky je zajištěno v projektové dokumentaci respektováním ČSN, TKP, TKP-D, TP, vzorových listů a dalších předpisů. Obdobné požadavky budou kladeny i na zhotovitele stavby, který bude určen na základě výběrového řízení. Plněním citovaných norem, podmínek a předpisů jsou vytvořeny předpoklady pro dlouhou životnost a snadnou údržbu jednotlivých objektů stavby.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

a) popis současného stavu

V současném stavu je stávající silnice II/348 provozována ve směrovém nerozděleném dvoupruhovém uspořádání. Směrové i výškové řešení silnice II/348 zůstane v maximální míře zachováno stávající.

Stavba se nachází v kraji Vysočina v okrese Jihlava na silnici II/348, v průtahu obce Dobronín. Začátek rekonstrukce je v provozním staničení 21,248 u DZ začátek/konec obce. Konec rekonstrukce je v provozním staničení 23,383 u DZ začátek/konec obce. Přejechod mezi navrženou šířkou vozovky 6,5 m v intravilánu a stávající šířkou v extravilánu je proveden v rámci přechodového úseku v délce 15 m na začátku a konci obce Dobronín. Mezi železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360) v provozním km silnice 23,593 a DZ začátek/konec obce Dobronín v provozním km 23,383 je navržena oprava živičného krytu v délce 195 m.

Celá stavba se nachází ve dvou katastrálních územích – Střelecká, Dobronín. Využití a obslužnost tohoto území se projektovou dokumentací nemění, dojde k obnově podkladních a krytových vrstev vozovky a tím k vylepšení komfortu jízdy a zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu. Rekonstrukce silnice III/40618 proběhne ve stávající trase v délce cca 2165 m (včetně přechodových úseků na začátku a konci). Jedná se o rekonstrukci krytu se zásahem do podkladních vrstev v celé šířce vozovky silnice II/348. Oprava živičného krytu je navržena v délce cca 195 m. Řešená rekonstrukce silnice II/348 je situována v intravilánu obce a oprava živičného krytu je navržena v extravilánu.

Návrh opravy vychází z výsledků vizuální prohlídky poruch vyskytujících se na diagnostikovaném úseku vozovky, rázových zkoušek provedených zařízením FWD, odběru jádrových vývrtů a sond a vykonaných laboratorních rozborů.

Na diagnostikovaném úseku převládají poruchy asfaltových vrstev ze skupin poruch ztráta hmoty a trhliny, které jsou způsobené přirozeným opotřebením vozovky. Vozovka je porušena četnými vysprávkami a výtluky, příčnými a podélnými trhlami v různém stádiu vývoje, které často přecházejí v rozvětvené trhliny. Neodborně provedené vysprávky (nátěrovou technologií, hutněnými asfaltovými vrstvami) vzniklé běžnou údržbou způsobují nepravidelné nerovnosti povrchu vozovky. Konstrukční poruchy v podobě síťových trhlin se vyskytují jen lokálně na okrajích vozovky, z čehož lze usuzovat sníženou únosnost vozovky v těchto místech. Celoplošně se konstrukční poruchy, které by naznačovaly výrazně sníženou únosnost podkladních vrstev a podloží, nevyskytují.

Konstrukce vozovky se skládá z asfaltových vrstev proměnlivé tloušťky (80 – 410 mm). Pod asfaltovými vrstvami se nachází penetrační makadam tloušťky 90 – 200 mm. Dalšími vrstvami jsou štěrkodrt, kamenitá sypanina a štěrk G3 G-F. Podloží tvoří jíla F4 CS a písek S3 S-F.

Analýza průhybů změřených rázovým zařízením FWD potvrdila na většině úseku vysokou únosnost. Snížená únosnost byla lokálně zaznamenána jen přibližně v úseku mezi mosty ev. č. 348-007 a 348-008.

Výsledky stanovení obsahu polycyklických aromatických uhlovodíků zařadily asfaltové vrstvy do kvalitativních tříd ZAS-T1, ZAS-T2 a ZAS-T4. Podle § 5 vyhlášky č. 130/2018 Sb. se ZAS-T4 se nestává odpadem, ale je vedlejším produktem, pokud se použije v technologii recyklace za studena na místě, a to při použití asfaltového pojiva v podobě asfaltové emulze nebo zpěněného asfaltu samostatně nebo v kombinaci s vhodným hydraulickým pojivem. I přes vysokou únosnost vozovky (s výjimkou lokálních míst) se z důvodu potřeby zpětného využití ZAS-T4 doporučuje provést opravu vozovky zesílením podkladních

vrstev pomocí recyklace za studena na místě včetně lokální sanace podloží a následného zhotovení nového krytu vozovky.

Vozovka vykazuje:

- porušený kryt vozovky,
- asfaltové vrstvy zařazené podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. do kvalitativní třídy ZAS-T1, ZAS-T2 a ZAS-T4,
- podkladní vrstvy, které lze využít pro recyklaci za studena na místě podle TP 208,
- funkční podloží, do kterého není nutné zasahovat (s výjimkou lokálních míst).

Z uvedených důvodů je nutné:

- odstranit porušené asfaltové vrstvy krytu vozovky,
- provést lokální sanaci podloží v místě konstrukčních poruch,
- umožnit zpětné použití ZAS-T3 a ZAS-T4 a zesílit podkladní vrstvy vozovky recyklací za studena na místě podle TP 208,
- zhotovit nový kryt vozovky.

b) popis navrženého řešení

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

č. objektu, název objektu	Vlastník/správce
SO 101 Silnice II/348	Kraj Vysočina/KSÚSV
SO 181 Dopravně inženýrská opatření	Zhotovitel

SO 101 - Silnice II/348

V rámci tohoto stavebního objektu je řešena rekonstrukce silnice II/348 v průtahu obce Dobronín. Jedná se o rekonstrukci vozovkových vrstev v celé šířce vozovky silnice. Začátek rekonstrukce je v provozním staničení 21,248 u DZ začátek/konec obce. Konec rekonstrukce je v provozním staničení 23,383 u DZ začátek/konec obce. Přejechod mezi navrženou šířkou vozovky 6,5 m v intravilánu a stávající šířkou v extravilánu je proveden v rámci přechodového úseku v délce 15 m na začátku a konci obce Dobronín. Mezi železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360) v provozním km silnice 23,593 a DZ začátek/konec obce Dobronín v provozním km 23,383 je navržena oprava živičného krytu v délce 195 m. Rekonstrukce silnice III/40618 proběhne ve stávající trase v délce cca 2165 m (včetně přechodových úseků na začátku a konci). Jedná se o rekonstrukci krytu se zásahem do podkladních vrstev v celé šířce vozovky silnice II/348. Oprava živičného krytu je navržena v délce cca 195 m.

V rámci objektu SO 101 je navrženo frézování, lokální sanace podloží vozovky v místě konstrukčních poruch a upadlých okrajů (aktivní zóna), recyklace stávajících vrstev vozovky, odstranění stávající bet. přídlažby podél komunikace, rozšíření vozovky, sejmutí drnu, výkop, násyp, pokládka příkopových tvárnic, příkopových žlabů s roštem a podélné drenáže, pokládka nových silničních a chodníkových obrub, včetně dvouřádku ze žulových kostek, obnova stávajících chodníků, provedení pokládky nových asfaltových vrstev, nové svislé a vodorovné dopravní značení, doplnění směrových sloupků, nové uliční vpusti s přípojkami, výšková úprava uličních vpustí, jejich pročištění a výměna mříží případně výměna poškozených vpustí, reprofilace a pročištění stávajících silničních příkop, kácení stromů, ohumusování a zatravnění.

Vlastník tohoto objektu je Kraj Vysočina a správcem objektu je Krajská správa a údržba silnic Vysočiny.

Směrové a výškové řešení

Směrové i výškové řešení silnice II/348 zůstává zachováno stávající. Vzhledem k tomu, že je stávající komunikace vedena v intravilánu obce Dobronín s četnými napojeními stávajících místních komunikací, vjezdů k nemovitostem. Směrové a výškové vedení silnice II/348 bude v maximální míře respektovat stávající stav. Nově navržená trasa je tedy co nejvíce přizpůsobena stávajícím směrovým a výškovým poměrům komunikace.

Příčné uspořádání

Kategorie komunikace sil. II/348 respektuje stáv. dvoupruhové uspořádání. Komunikace je navržena jako obousměrná v kategorii MS2 7,5/6,5/50 (šířka jízdního pruhu 3,25 m). Návrhová rychlost je dle stávající, tedy 50 km/h v intravilánu obce.

Rozšíření vozovky ve směrových obloucích je navrženo minimálně dle vlečných křivek návrhového vozidla (nákladní soupravy) v místech, kde nelze rozšířit vozovku dle ČSN 6101 a ČSN 6110.

Příčný sklon

Základní příčný sklon komunikace je navržen střešovitý 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržena změna příčného sklonu klopením kolem osy komunikace. V místě napojení na stávající komunikaci příčný sklon navazuje na stávající příčný sklon vozovky. Na krajích u obrub nelze nadvyšovat niveletu. Ve směrových obloucích je navržena změna příčného sklonu klopením kolem osy komunikace.

Křižovatky, křížení, sjezdy

Na řešenou silnici II/348 se připojují sjezdy k nemovitostem, polní cesty, místní a účelové komunikace. Rozsah úprav je graficky vyznačen v příloze 02. - Situace.

K významnějším úpravám došlo v křižovatce sil. II/348 s III/34819. Ostatní křižovatky se silnicí II/348 zůstaly ve stávajících směrových a šířkových parametrech.

Styková křižovatka silnic II/348 a III/34819

V km 1,373 bude upraven úhel křížení stávající stykové křižovatky. Na vedlejší komunikaci bude doplněn dopravní stín ve tvaru kapky z vodorovného dopravního značení. V rámci stavební úpravy této stykové křižovatky dojde ke zvýšení bezpečnosti a přehlednosti křižovatky.

Konstrukce

Oprava vozovky komunikace vychází z diagnostického průzkumu zpracovaného firmou Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Líšeňská 2657/33a, 636 00 Brno, IČO: 449 945 75, závěrečná zpráva z (08/2021), IČO 03598292.

NAVRŽENÝ ZPŮSOB REKONSTRUKCE VOZOVKY (RECYKLACE ZA STUDENA:

• Frézování asfaltové vrstvy krytu v tl. 50 mm

- Takto znovuzískaná asfaltová směs se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T1 a za předpokladu dalšího využití podle §4 vyhlášky se nestává odpadem a je vedlejším produktem.

• Frézování asfaltové vrstvy krytu v tl. 50 mm do hloubky 100 mm pod projektovanou niveletu

- Znovuzískaná asfaltová směs se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T4 a za předpokladu dalšího nevyužití podle § 5 se stává odpadem. Vzhledem k nízkým hodnotám obsahu benzo(a)pyrenu (BaP) v této odpadní asfaltové směsi se nejedná o odpad kategorie N (nebezpečný), ale o odpad kategorie O (ostatní). Pro uložení ZAS-T4 mimo skládku (na terén), je nutné provést standardní posouzení dle dříve platné vyhlášky č. 294/2005 Sb.

• Provést lokální sanaci míst porušených konstrukčními poruchami v tloušťce 900 mm, tj. do hloubky 1000 mm pod projektovanou niveletu s ohledem na místní poměry a inženýrské sítě.

- Zhotovit zásyp ŠD 0/32 (ČSN 73 6126-1) po vrstvách v celkové tloušťce 500 mm, tj. do hloubky 500 mm pod projektovanou niveletu

- Pro zamezení vzájemné infiltrace materiálu aktivní zóny s materiálem zemního tělesa musí být splněna kritéria dle ČSN 73 6133. Nevyhoví-li materiál stanoveným požadavkům, je nutno mezi ně položit vhodnou separační geotextilii podle ČSN EN 13249.
- Kontrola požadavku na dosažení parametru $E_{def,2}$ na pláni = 45 MPa
- Zhotovit vrstvu ŠDA 0/32; 150 mm; ČSN 73 6126-1. $E_{def,2}$ = 60 MPa
- Zhotovit zásyp vyfrézovanou vrstvou krytu třídy ZAS-T4, případně penetračním makadamem (ZAS-T4 se následnou recyklací na místě nestává odpadem a je vedlejším produktem).
- Rozsah lokálních sanací je nutné určit po odfrézování stávajících asfaltových vrstev na základě doplňkové vizuální prohlídky. Dle vizuální prohlídky se tento postup předpokládá maximálně na 2 % plochy komunikace.
- V případě výskytu inženýrských sítí je možné snížit tloušťku sanace na potřebnou hloubku s rizikem možné obnovy konstrukčních poruch.
- **Zhotovit vrstvu RS 0/32 CA (na místě); 250 mm; TP 208.**
 - Takto znovuzískaná asfaltová směs (recyklací na místě) se podle vyhlášky č. 130/2019 Sb. zařazuje do třídy ZAS-T4 a podle §5 vyhlášky se nestává odpadem a je vedlejším produktem.
 - Z důvodu zvýšení tuhosti konstrukce vozovky a potřeby proniknutí účinku zesílení podkladních vrstev do co největší hloubky, byla zvolena maximální povolená tloušťka recyklace 250 mm.
 - Část štěrkodrtě doplněné pro obnovu podkladních vrstev v místě sanace okrajů je též recyklována.
 - Předpokládané dávkování asfaltové emulze 2,0 - 3,5 % v množství zbytkového asfaltu, dávkování cementu 2,5 - 5 %. Dávkování přísad bude upřesněno podle výsledků průkazní zkoušky. Provedenou průkazní zkoušku s recepturou předá zhotovitel investorovi před prováděním samotné recyklace.
 - V případě potřeby lze upravit zrnitost recyklované směsi doplněním vhodného kameniva, např. ŠD. Pozor na riziko navýšení nivelety v obci!
- **Podle místních podmínek v době stavby provést infiltrační postřík PI-C v množství zbytkového pojiva 0,6 - 1,0 kg/m² dle ČSN 73 6129.**
 - Infiltrační postřík se doporučuje provést v případě nutnosti udržení vlhkosti (např. v létě za horkého a suchého počasí) a zvýšení odolnosti proti dopravnímu zatížení staveništní dopravou.
 - Pokud není provedení infiltračního postříku z uvedených důvodů potřebné, doporučuje se postřík nerealizovat.
- **Provést pokládku podkladní vrstvy ACP 16+ 50/70; 60 mm; ČSN 73 6121.**
- **Provést spojovací postřík PS-C v množství zbytkového pojiva 0,30 - 0,60 kg/m² dle ČSN 73 6129.**
- **Provést pokládku ohrubné vrstvy ACO 11+ 50/70; 40 mm; ČSN 73 6121.**

Konstrukce vozovky – dle diagnostiky vozovky

Asfaltový beton pro ohrubné vrstvy	ACO 11+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asf. postřík spojovací z katioakt. asf.emulze	PS, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,40kg/m ²
Asfalt. beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asf. postřík infiltrační z katioakt. asf. amulze	PI, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,80kg/m ²
Recyklace za studena na místě	RS 0/32 CA	TP 208	250 mm

navrácení vybourané krytové vrstvy a vrstvy z penetračního makadamu v místě sanací, včetně přidání doplňkového kameniva podle výsledků průkazní zkoušky, provedení reprofilyce do požadovaných sklonových poměrů a následně recyklace za studena na místě

Konstrukce vozovky celkem

min. 350 mm

Na vrstvě recyklovaného materiálu po recyklaci za studena na místě je požadováno min. $E_{def,2}$ = 150 MPa.

Návrh předpokládá v místě sanací a rozšíření vozovky na komunikaci dosažení modulu přetvárnosti plně min. $E_{def,2}$ = 45 MPa, na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2}$ = 60 MPa. Aktivní zóna je předpokládána v tl. 0,50 m, hutněna na min. $E_{def,2}$ = 45 MPa, CBR > 15 % na pláni vozovky. Materiál do aktivní zóny musí být použit v souladu s ČSN 6133. Pro zamezení vzájemné infiltrace materiálu aktivní zóny s materiálem zemního tělesa musí být splněna filtrační kritéria dle ČSN 73 6133. Nevyhoví-li materiály stanoveným požadavkům, je nutno mezi ně položit vhodnou separační geotextilii podle ČSN EN 13249.

Oprava živičného krytu mezi železničním přejezdem a DZ začátek/konec obce zahrnuje:

- Frézování v tl. 50 mm (ZAS-T1)
- Frézování v tl. 50 mm (ZAS-T4)

Oprava živičného krytu

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asf. postřik spojovací z katioakt. asf.emulze	PS, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,40kg/m ²
Asfalt. beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asf. postřik infiltrační z katioakt. asf. amulze	PI, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,80kg/m ²

Z důvodu plynulého napojení na železniční přejezd P3812 bude oprava vozovky ukončena až u kolejnice. Spoj nového povrchu s kolejnicí bude ošetřen proříznutím spáry a zalitím modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Napojení místních komunikací, bude provedeno pouze v nejnútnejší délce. Obnova povrchu vozovky u napojení místních komunikací zahrnuje:

- Frézování v tl. 50 mm (ZAS-T1)
- Frézování v tl. 50 mm (ZAS-T4)

Napojení místních komunikací

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	40 mm
Asf. postřik spojovací z katioakt. asf.emulze	PS, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,40kg/m ²
Asfalt. beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	ČSN 736121, ČSN EN 13108-1	60 mm
Asf. postřik infiltrační z katioakt. asf. amulze	PI, C (C65 B5)	ČSN 736129, ČSN EN 138 08	0,80kg/m ²

V rámci údržby mostu ev. č. 348-007 bude provedeno:

- Obnova obrusné vrstvy
- Obnova mostních závěrů (jedná se o flexibilní závěry)
- Obnova propadlé části chodníku před mostem vlevo
- Odstranění keřů okolo mostních křídel

Obnova obrusné vrstvy na mostě zahrnuje:

- Frézování v tl. 40 mm
- Očištění povrchu, spojovací postřik, pokládka obrusné vrstvy ACO 11+ v tloušťce 40 mm.

Podmínky Správy železnic:

1. Stavba bude projednána ve smyslu stavebního zákona a zákona č. 266/94 Sb., o dráhách v platném znění a bude k ní vydán souhlas Drážního úřadu. Žádá se: Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, Vinohrady.

2. V případě pohybu osob při stavebních činnostech v kolejišti, či v ochranném pásmu dráhy je podmínkou dodržování zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů a předpisu SŽDC Ob 1 díl II, Pravidla pro vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných, a to včetně pravidla vydávání vstupů do prostoru ŽDC a pozemků v OPD.

3. Zhotovitel provede ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací v ochranném pásmu dráhy, na místě příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Havlíčkův Brod, Havířská 3571, 580 01 Havlíčkův Brod, nepoplachové č. tel. 725 344 673, nebo e-mail hzshbrop@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření. Požadujeme v tomto smyslu doplnit TZ či jinou vhodnou část projektové dokumentace.

4. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

5. Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti (např. při skladování materiálů a zajištění volného přístupu k vnějším odběrním místům).

6. Technologický postup prací s ohledem na opravu povrchu či použití živíc v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů, popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.

Upozorňujeme, že v případě dodavatelsky prováděných činností se zvýšeným požárním nebezpečím zabezpečuje stanovení a dodržování podmínek podle odstavců 1 až 4 §15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, která tyto činnosti vykonává, není-li smlouvou stanoveno jinak.

7. Poloha trakčního vedení VN 25 kV 50 Hz pod silničním nadjezdem je zřejmá. Veškeré činnosti v blízkosti tohoto zařízení se řídí platnými předpisy, normami a zvyklostmi pro práce v blízkosti VN (TNŽ 343109).

V případě opravy mostu, která bude mít vliv na zařízení trakčního vedení, je nutné konzultovat se správcem TV p. Straka Zdeněk, tel.: 606 074 501.

V příloze je vložen zakres kabelových tras žst. Dobronín. V případě styku stavby s kabelovými trasami nebo jejich ochranným pásmem (1m od středu kabelů) je nutné jejich přesné vytyčení a ochrana před poškozením.

8. V zájmovém prostoru, nebo jeho blízkosti se nachází inženýrské sítě a zařízení ve správě Správy sdělovací a zabezpečovací techniky Jihlava. Přibližná poloha je již zakreslena v předložené dokumentaci. Před započítím zemních prací je nutné žádat o jejich vytyčení sítí a to v dostatečném časovém předstihu, alespoň 14 dnů. Kontaktní osoba p. Šeba Jakub, tel. 972 646 348, mobil 606 712 972. Ochranné pásmo inženýrských je 1m na obě strany.

9. Vyjádření Správy tratí Jihlava (dále jen ST Jihlava):

Z důvodu plynulého napojení na železniční přejezd P3812 navrhujeme, aby nový stav vozovky byl dotažen až ke kolejnici. Spoj nového povrchu s kolejnicí aby byl ošetřen prořiznutím spáry a zalitím modifikovanou asfaltovou zálivkou.

Při práci na mostu nad železniční tratí musí být vše zabezpečeno tak, aby nedošlo k pádům předmětů na provozovanou železniční trať.

dojit Při provádění prací nesmí k ohrožení bezpečnosti železničního provozu a k ohrožení bezpečnosti zaměstnanců. Nesmí být poškozeno veškeré zařízení v majetku Správy železnic, státní organizace. Musí být dodrženy příslušné předpisy a normy.

Zahájení stavby musí být min. 14 dnů předem oznámeno vedoucímu PS TO Jihlava p. Zástěrovi, tel. 972 646 654, mobil 725 761 412. Bez účasti zástupce ST Jihlava není možné zahájit práce nad železniční tratí a v blízkosti přejezdu. Cena technického dozoru je 650,- Kč/hod. a je hrazen investorem stavby.

Požadujeme být přizváni k ukončení prací za účelem kontroly splnění daných podmínek.

Za škody způsobené během realizace stavby provozovateli dráhy nebo dopravci bude odpovídat investor stavby.

10. Vzhledem k předloženým dokladům platí toto vyjádření výhradně pro akci „**II/348 Dobronín – průtah**“

Recyklace za studena bude ukončena 5,0 m před mostem, v přechodové části mostu bude provedeno frézování a pokládka vrstvy ACO 11+ a ACP 16+ (včetně postřiků).

Bylo vydáno souhlasné závazné stanovisko drážního úřadu č.j. DUCR-14418/22Ka s těmito podmínkami:

1. Stavba bude provedena podle projektové dokumentace předložené Drážnímu úřadu. Případné změny této dokumentace je stavebník povinen předem projednat s Drážním úřadem.
2. Stavbou nesmí být nepříznivě ovlivněny drážní objekty a zařízení.
3. Na stavbě nesmějí být umístěna taková světla nebo barevné plochy, které by mohly vést k záměně s drážními znaky nebo mohly jinak ohrozit provoz dráhy.
4. Při provádění stavby nesmí být ohrožena bezpečnost a plynulost železničního provozu. Veškeré kroky při provádění stavby v obvodu dráhy – tj. harmonogram prací, nutná ochranná opatření, případné výluky kolejí apod. je třeba řádně v předstihu projednat s vlastníkem a provozovatelem dráhy.
5. Všechny kovové části stavby je nutno chránit podle příslušných norem a předpisů před účinky bludných proudů vzniklých při provozování elektrifikované dráhy.
6. Stavebník je povinen písemně oznámit Drážnímu úřadu termín zahájení výše uvedené stavby.
7. Po ukončení stavby požádá stavebník o vydání závazného stanoviska ke kolaudaci, který Drážní úřad vydává podle § 7 odst. 3 zákona.

Konstrukce vozovky nezpevněných sjezdů

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	10 mm
Recyklát z asfaltových vrstev	R-mat	TP208	100 mm
Štěrkodrt'	ŠD _B 0/63 GN	ČSN 736126-1, ČSN EN 13285	min. 250 mm
Konstrukce vozovky celkem			min. 360 mm

Návrh předpokládá dosažení modulu přetvárnosti pláně na vozovce sjezdu min. $E_{def,2} = 45$ MPa a na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 70$ MPa.

Konstrukce vozovky sjezdů ze zámkové dlažby

Konstrukce vozovky, D2-D-1, TDZ O, PIII

Betonová zámková dlažba	DL 80	ČSN 73 6131	80 mm
Lože z HDK 4/8	L 40	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85	40 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85	min. 200 mm
Konstrukce vozovky celkem			min. 320 mm

Návrh předpokládá dosažení modulu přetvárnosti pláně na sjezdech min. $E_{def,2} = 45$ MPa a na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 65$ MPa.

Konstrukce chodníku

Konstrukce chodníku, D2-D-1, TDZ CH, PIII

Betonová zámková dlažba	DL 60	ČSN 73 6131	60 mm
Lože z HDK 4/8	L 30	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85	30 mm
Štěrkodrt'	ŠDA 0/32 GE	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 132 85	min. 150 mm
Konstrukce chodníku celkem			min. 240 mm

Návrh předpokládá dosažení modulu přetvárnosti pláně na chodníku min. $E_{def,2} = 30$ MPa a na spodní podkladní vrstvě štěrkodrti min. $E_{def,2} = 45$ MPa.

Základní příčný sklon je navržen 2,5 %. Zpevněná část v intravilánu je ukončena stávajícím silničním bet. obrubníkem. V extravilánu nezpevněnou krajnicí z asfaltového recyklátu. Stávající bet. přídlažba podél komunikace bude odstraněna, bude nahrazena žulovým dvourádkem v celé délce průtahu.

Součástí tohoto objektu je také případná výměna poškozených betonových obrubníků za nové 1000x250x150 mm, výška podsádky 120 mm s přídlažbou – dvouřádek ze žul. kostek drobných do společného lože s boční opěrou, bet. C20/25n XF3. Rozsah obnovy silničních obrub se předpokládá na 30 % délky obrub, reálný rozsah bude stanoven při realizaci. U těchto obrub dojde k obnově chodníku podél obrub. Nové silniční obruby jsou navrženy v km 0,226 – 0,436 vpravo, v km 0,568 – 0,578 vpravo, v km 1,150 – 1,160 vpravo, v km 1,179 – 1,187 vpravo, v km 1,373 – 1,398 vpravo, v km 1,434 – 1,735 vpravo, v km 1,899 – 1,995 vpravo. Silniční betonový obrubník 1000x250x150 mm, výška podsádky 120 mm s přídlažbou – dvouřádek ze žul. kostek drobných do společného lože s boční opěrou, bet. C20/25n XF3. V místě sjezdů k nemovitostem bude osazen silniční betonový obrubník nájezdový 1000x150x150 mm, výška podsádky 20-50 mm s přídlažbou – dvouřádek ze žul. kostek drobných do společného lože s boční opěrou, bet. C20/25n XF3.

V místech, kde není navržena silniční obruba bude provedena nezpevněná krajnice z asfaltového recyklátu ZAS-T1, tl. 100 mm snižená o 30 mm oproti obrusné vrstvě.

Chodník je od zeleně oddělen chodníkovým obrubníkem 1000x200x100 mm výška podsádky 70 mm, která tvoří vodící linii.

V km 1,160 vpravo bude provedena úprava stávajícího nástupiště na zastávce „Dobronín, škola“ dle vyhlášky 398/2009.

Součástí tohoto objektu je dále nové svislé a vodorovné dopravní značení a kácení stromů, mýcení keřů. Mezi všechny spojované povrchy (obrubníky, kolem vpustí atd.) bude provedena zálivka z asfaltové hmoty.

Rekonstrukce stávajících chodníků je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (především doplnění varovných pásů a výškové oddělení chodníku od vozovky).

Úprava stávajících chodníků podél silnice II/348 a autobusového nástupiště je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v souladu s metodikou k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Chodník je navržen s příčným sklonem 2.0 %. V místě sjezdů bude proveden varovný pás. Podélné sklony chodníku nepřekračují 8.33%. Chodník je od zeleně oddělen záhonovým obrubníkem s podsádkou 0.07 m, která tvoří vodící linii.

Povrch chodníku bude splňovat požadavky na protiskluznost povrchu. Nášlapná vrstva bude mít součinitel smykového tření nejméně 0,5. Ve sklonu bude součinitel smykového tření nejméně 0,5+tgα.

Stavební výrobky použité pro bezbariérové řešení musí splňovat požadavky nařízení vlády 163/2002Sb. – Technické požadavky na stavební výrobky a technické návody TZUS 12.03.04. „Výrobky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ a musí být použity prvky pro varovné pásy. Podrobnosti bezbariérových úprav je řešeno v příloze 05. bezbariérové řešení – detaily

Zemní práce

Před zahájením zemních prací je nutno požádat správce inženýrských sítí o jejich vytýčení a respektovat podmínky jednotlivých správců při stavbě v jejich ochranném pásmu, které jsou uvedeny ve vyjádřeních jednotlivých správců k dokumentaci, viz dokladová část.

Zemní práce zahrnují výkopy, násypy, provedení aktivní zóny v tl. 500 mm (v místě rozšíření a sanací vozovky), úpravu pláně, svahování a ohumusování svahů násypových těles v tl.150 mm. Suť s přebytečnou zeminou budou odvezeny na určené skládky. Sklony svahů násypu a silničních příkopů jsou navrženy ve sklonu 1:2 resp. 1:1,5.

V úrovni zemní pláně musí podloží dosahovat únosnosti min. $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$. Únosnost pláně je nutno ověřit statickou zatěžovací zkouškou dle ČSN 73 1006.

Aktivní zóna

Aktivní zóna (v místě rozšíření a sanací vozovky) v tl. min. 500 mm bude hutněna na $E_{def} = 45\text{MPa}$. Použije se materiál min. vhodný dle tab. A.1, míra zhuštění 100 % PS (dle ČSN 73 6133).

Zeminy v aktivní zóně musí splnit dle ČSN 73 6133, cl. 4.1, 9.1.2 a 9.2 následující podmínky:

- vlhkost na mezi tekutosti musí být nižší nebo rovna 50 % a stupeň konzistence musí být vyšší než 0,5

- maximální objemová hmotnost musí být minimálně 1600 kg/m³

- poměr únosnosti CBR musí být minimálně 15 % CBR.

Jako materiál aktivní zóny (příp. dosypání zemních krajnic) bude použit vhodný nenamrzavý materiál dle ČSN 736133 (např. lomový skryvka).

Odvodnění

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Způsob odvodnění rekonstruované komunikace v místech oboustranných obrub je voda z vozovky svedena přes uliční vpusti do dešťové/jednotné kanalizace. V místech, kde je vozovka ukončena nezpevněnou krajnicí bude voda odtékat do silničního příkopu. V km 1,940 – 1,980 v délce 40 m je navržena příkopová tvárnice (z důvodu prudkého protisvahu – protisvah bude zpevněn geotextilem) z bet. min. C30/37 XF4, š. 600 mm do lože z bet. C20/25n XF3, tl. min. 100 mm. Pod příkopovou tvárnici je navržena silniční drenáž DN 150 HDPE, SN 8, která je zaústěna do horské vpusti.

Z důvodu nedostatečného odvodnění silničních ploch a absenci ul. vpustí, bylo nutné navrhnout kromě výměny stávajících uličních vpustí, i nové uliční vpusti, které budou napojeny do jednotné kanalizace (VAS), popřípadě dešťové kanalizace (Obecní) tak jak je to u stávajících uličních vpustí. Nedojde ke zvýšení množství srážkových vod, které odtékají z vozovky do kanalizace. V místě sjezdů v km 0,010, 0,026 a 0,038 vpravo budou s ohledem na mělký příkop doplněny příkopové žlaby s roštem, konstrukce těchto sjezdů bude z asfaltového recyklátu. V místě sjezdů km 2,075; 2,110 a 2,120 vpravo byly také doplněny příkopové žlaby s roštem pro zachycení dešťových vod z komunikace, konstrukce těchto sjezdů bude z asfaltového recyklátu. V km 1,925 vlevo bude doplněn liniový žlab napojený na horskou vpust, pro zachycení dešťových vod z polní cesty, které v současnosti stékají na vozovku silnice II/348.

Všechny vpusti jsou navrženy s kalovou ochranou (kalový koš) a mříží na max. zatížení D400. Uliční vpusti budou napojeny do dešťové obecní kanalizace, případně do jednotné kanalizace VAS, přes navrtávku do potrubí nebo šachty. Přípojka horské vpusti bude z PP DN250, SN12.

Způsob odvodnění rekonstruované komunikace v místech oboustranných obrub je voda z vozovky svedena přes uliční vpusti do dešťové/jednotné kanalizace. V místech, kde je vozovka ukončena nezpevněnou krajnicí bude voda odtékat do silničního příkopu. Z důvodu nedostatečného odvodnění silničních ploch a absenci ul. vpustí, bylo nutné navrhnout kromě výměny stávajících uličních vpustí, i nové uliční vpusti, které budou napojeny do jednotné kanalizace (VAS), popřípadě dešťové kanalizace (Obecní) tak jak je to u stávajících uličních vpustí. Stávající uliční vpusti UV 1 - UV2 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní). V km 0,170 – 0,380 dešťové vody z vozovky a chodníku stékají podél obrub a nezpevněné krajnice do stávající uliční vpusti UV10, která je napojena na jednotnou kanalizaci (VAS), doplněním vpustí UV3 – UV9 a napojením do stávající jednotné kanalizace (VAS) nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace, doplněním uličních vpustí a silničních obrub bude zabráněno vyplavování nezpevněných okrajů vozovky vpravo ve směru staničení. Stávající uliční vpusti UV11 – UV13 jsou napojeny do jednotné kanalizace (VAS). V km 0,510 dojde k doplnění uličních vpustí UV14 a UV15, které budou napojeny spolu s UV16 a UV17 na jednotnou kanalizaci (VAS), nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace. Uliční vpust UV18, UV19 a UV21 jsou vyústěny do Zlatého potoka. Stávající uliční vpust UV22 je napojena na jednotnou kanalizaci (VAS), dále budou doplněny uliční vpusti UV20, U23 – UV25, které budou také napojeny na jednotnou kanalizaci, nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace. Uliční vpusti UV26 – UV28 jsou napojeny na dešťovou kanalizaci (Obecní). Uliční vpusti UV29 – UV34 jsou napojeny na dešťovou kanalizaci (Obecní), která je v km 1,365 napojena do jednotné kanalizace (VAS). Stávající nebo doplněné uliční vpusti UV35 – UV41 jsou napojeny do jednotné kanalizace (VAS). Uliční vpust UV42 a UV43 jsou vyústěny do Filipovského potoka. Uliční vpusti UV44 – UV56 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní). Uliční vpust UV57 a horská vpust HV1 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní),

kteřá se napojuje na jednotnou kanalizaci (VAS). Nedojde ke zvýšení množství srážkových vod, které odtékají z vozovky do kanalizace. V místech, kde nejsou stávající uliční vpusti umístěny u silniční obruby, budou směrově posunuty tak, aby mříž vpusti lícovala s hranou obruby. Dojde k pročištění a reprofilaci stávajících příkopů, dále dojde k výškové úpravě uličních vpustí, jejich pročištění a výměně mříží případně výměně poškozených vpustí. K významnému nárůstu zpevněných ploch vlivem rekonstrukce nedojde.

Při provádění stavby nebo činnosti v ochranném pásmu vodovodu a kanalizace musí být bezpodmínečně dodrženy podmínky pro umístování a provádění staveb a činností v ochranném pásmu vodovodu a kanalizace, vč. podmínek dodržení minimálních svislých a vodorovných odstupů vedení inženýrských sítí od vodovodu a kanalizace a ostatních podmínek VAS.

Vybudování a napojení uličních vpustí

V rámci rekonstrukce silnice II/348 dojde k vybudování a připojení nově navrhovaných uličních vpustí. Uliční vpusti jsou navrženy z betonových prefabrikátů DN450 s kalovým prostorem, dílce jsou opatřeny spojovacími profily typu pero-drážka s pryžovými těsnícími proužky. Materiál vpustí, bude beton pevnostní třídy C40/50 XF4 s vysokou odolností proti obrusu, proti agresivitě s rozmrazovacími

prostředky stupně XD3 a vůči vlivům koroze způsobené chloridy. Spojování dílců se provede vhodným

tmelem nebo cementovou stykovou maltou. Hrdla odtokových otvorů dílců budou vytvarována pro připojení trub DN150. Vpusti budou zakryté litinovou mříží se zámkem pro zatížení třídy D 400.

Uliční vpusti budou napojovány na stoky přes navrtávku do potrubí nebo šachty. Přípojky uličních vpustí jsou navrženy z PP DN150 SN12.

Bezpečnostní zařízení

V místě nezpevněné krajnice budou doplněny směrové sloupky dle TP 58 Z11a, b, které jsou navrženy plastové.

Dopravní značení

Součástí rekonstrukce silnice II/348 je i obnova definitivního svislého a vodorovného dopravního značení, které je vyznačeno v příloze 06. Definitivní dopravní značení. Vodorovné dopravní značení v bílé barvě, které bude provedeno z materiálů s delší životností – dvousložkovou plastickou hmotou nanášenou za studena v provedení hladkém. Návrh dopravního značení je v souladu s platnými technickými normami a předpisy.

SO 181 Dopravně inženýrská opatření

Stavební objekt SO 181 je vyvolán požadavkem provedení způsobu rekonstrukce a zvoleném typu technologie (recyklace za studena), kdy vyvstává nutnost převést automobilovou dopravu mimo zájmové území – mimo prostor staveniště.

Předpokládá se, že stavba bude rozdělena na 3 stavební etapy a bude prováděna za úplné uzavěry. Za úplné uzavěry bude doprava odkloněna na objízdné trasy. Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení.

Stavební etapy:

I. Etapa – (ZÚ – 0,680) – Během rekonstrukce této části dojde k úplné uzavírce. Individuální automobilová doprava do 3,5 t mezi obcí Dobronín a městem Polná bude odkloněna po silnici III/3503, III/34817 a III/34815 (trasa přes místní část Nové Dvory a obec Kamenná). Těžká nákladní doprava nad 3,5 t (mezi obcí Dobronín a městem Polná) bude odkloněna po silnici I/38, II/352. Místním obyvatelům obce Dobronín, zásobování a IZS bude během stavby vjezd umožněn. Objízdná trasa pro autobusové linky č. 760590 a 760592, které obsluhují obec Kamenná, bude vedena po otočení autobusu v Kamenné zpět po sil. III/34817 – Nové Dvory – vpravo na MK Dobronín (komunikace spojuje obec Dobronín a místní část Nové Dvory) a dále po II/348 směr Dobronín. Autobusová zastávka „Dobronín, otočka“ bude pro všechny spoje linek 760590, 760592, 760790, 840321 dočasně přemístěna na stávající zastávku „Dobronín, žel. st“. Rekonstrukce této části začíná přechodovým úsekem před DZ začátek/konec obce a konec je v km 0,680 před křižovatkou s ulicí „Na Praze“. Současně s touto stavbou bude probíhat také rekonstrukce mostu ev. č. 348-008 v rámci související akce. Plánovaná rekonstrukce chodníku v km 0,390 – 0,510 vlevo

bude dokončena před začátkem I. Etapy. Předpokládaná doba výstavby této etapy se odhaduje na 5 měsíců.

II. Etapa – (km 0,680 – 1,400) - Během rekonstrukce této části dojde k úplné uzavírci. Individuální automobilová doprava do 3,5 t mezi obcí Dobronín a městem Polná bude odkloněna po silnici III/3503, III/34817 a III/34815 (trasa přes místní část Nové Dvory a obec Kamenná). Těžká nákladní doprava nad 3,5 t (mezi obcí Dobronín a městem Polná) bude odkloněna po silnici I/38, II/352. Místním obyvatelům obce Dobronín, zásobování a IZS bude během stavby vjezd umožněn. Objízdná trasa pro autobusové linky č. 760590 a 760592, které obsluhují obec Kamenná, bude vedena po otočení autobusu v Kamenné zpět po sil. III/34817 – Nové Dvory – vpravo na MK Dobronín (komunikace spojuje obec Dobronín a místní část Nové Dvory) a dále po II/348 směr Dobronín. Objízdná trasa linek jedoucích v trase Polná – Dobronín – Střítež (760590, 760790, 840321) bude vedena z Polné po II/348 – Dobronín – III/3526 – Ždírec – III/3525 – Střítež – dále v původní trase. Trasa autobusové linky č. 760790 bude končit provizorní zastávkou „Dobronín, škola“, umístěnou před křižovatkou sil. II/348 a III/3526. Spoje autobusových linek, které se v Dobroníně otáčejí, budou otáčeny v Polné. Využit stávající MK ul. Jasmínová k otáčení autobusových linek starosta Dobronína nedoporučuje vzhledem ke špatnému stavu mostu přes Filipovský potok. Autobusová zastávka „Dobronín, otočka“ bude obsluhována pouze spoji linek 760590 a 760592 jedoucimi ve směru od Kamenné. Zastávka „Dobronín, žel. st.“ bude dočasně bez obsluhy. Zastávka „Dobronín, škola“ bude dočasně přemístěna na hráz Návesního rybníku před křižovatkou sil. II/348 a III/3526. Rekonstrukce této části začíná v km 0,680 před křižovatkou s ulicí „Na Praze“ a končí v km 1,400 před křižovatkou se sil. III/3526. II. Etapa bude prováděna v období 07-09 (prázdninové měsíce) z důvodu přemístění zastávky „Dobronín, škola“ (delší docházková vzdálenost dětí do školy) a průchod dětí stavbou. Předpokládaná doba výstavby této etapy se odhaduje na 3 měsíce.

III. Etapa – (km 1,400 – 2,345) - Během rekonstrukce této části dojde k úplné uzavírci. Individuální automobilová doprava do 3,5 t mezi obcí Dobronín a městem Polná bude odkloněna po silnici III/3503, III/34817 a III/34815 (trasa přes místní část Nové Dvory a obec Kamenná). Těžká nákladní doprava nad 3,5 t (mezi obcí Dobronín a městem Polná) bude odkloněna po silnici I/38, II/352. Místním obyvatelům obce Dobronín, zásobování a IZS bude během stavby vjezd umožněn. Objízdná trasa pro autobusovou linku č. 760590 a 840321 bude vedena z Polné po sil. II/348 – II/352 – Ždírec – III/3525 – Střítež. Vybrané spoje budou vedeny z Polné po III/3503 – III/34817 – Nové Dvory – III/34817 – Kamenná – III/34815 – II/348 – Dobronín – III/34819 – Střítež. Zastávka „Dobronín, Cihelna“ bude dočasně bez obsluhy. Rekonstrukce této části začíná v km 1,400 za křižovatkou se sil. III/3526 a končí před železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360). Předpokládaná doba výstavby této etapy se odhaduje na 4 měsíce.

V rámci DIO bude řešeno zřízení a odstranění provizorních autobus. zastávek.

Objízdné trasy – Individuální automobilová doprava do 3,5 t mezi obcí Dobronín a městem Polná bude odkloněna po silnici III/3503, III/34817 a III/34815 (trasa přes místní část Nové Dvory a obec Kamenná). Těžká nákladní doprava nad 3,5 t (mezi obcí Dobronín a městem Polná) bude odkloněna po silnici I/38, II/352. Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení.

V předmětném úseku v současné době provozují veřejnou osobní linkovou dopravu vnitrostátní (dále jen VL0D) dopravci:

ICOM transport a.s. (760590, 760592, 760790)
ZDAR, a.s. (840321)

Uzavírka si vyžádá dočasné přemístění zastávek:

- Zastávka „Dobronín, otočka“ bude po dobu I. etapy uzavírky dočasně přemístěna na stávající zastávku „Dobronín, žel. st.“
- Zastávka „Dobronín, otočka“ bude po dobu II. etapy uzavírky obsluhována pouze spoji linek 760590 a 760592 jedoucimi ve směru od Kamenné.
- Zastávka „Dobronín, škola“ bude po dobu II. etapy uzavírky dočasně přemístěna do vhodného a bezpečného místa na hráz Návesního rybníku nebo na chodník na ul. Polenská před křižovatkou sil II/348 a III/3526.
- Zastávka „Dobronín, žel. st.“ bude po dobu III. etapy uzavírky dočasně bez obsluhy
- Zastávka „Dobronín, cihelna“ bude po dobu III. etapy uzavírky dočasně bez obsluhy

Dopravní úřad požaduje, aby žadatel o povolení uzavírky a nařízení objízdnky předložil ve lhůtě minimálně 30 dnů před zahájením akce žádost o souhlas s dočasným přemístěním zastávek. Vedení jednotlivých linek a časové polohy se do doby realizace stavebních prací mohou měnit, a tím i objízdné trasy a jednotliví dopravci.

Návrh harmonogramu výstavby je součástí přílohy B8.3 – Harmonogram výstavby v části B8 – Zásady organizace výstavby. Podrobný Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení a dle požadavku objednatele.

Po dobu výstavby bude omezen přístup k stávajícím pozemkům v dané lokalitě. Přístup na staveniště je možný po stávající silnici II/348.

Budou dodrženy podmínky Ministerstva obrany:

K záměru rekonstrukce silnice II/348 v průtahu obce Dobronín, Střelecká tak, jak byl doložen v písemné a grafické dokumentaci při dodržení následujících podmínek:

- Po celou dobu realizace stavební akce bude umožněn vjezd veškeré vojenské technice (osobní vozidla, těžká nákladní vozidla, speciální vozidla) do objektu vojenské posádky Dobronín. Vojenský objekt je na dopravní síť napojen ulicemi Nad Valchou a Nádražní. Na základě této skutečnosti nesmí být sjezdy uvedených ulic rekonstruovány současně.

- Tři týdny před zahájením stavby požadujeme předložit plánovaný termín zahájení a ukončení akce a schválený návrh dopravního opatření respektující výše uvedené požadavky na adresu:

Regionální středisko vojenské dopravy Olomouc

Dobrovského 6

771 11 Olomouc

nebo faxem na tel. č. 973 401 556 (kontaktní osoby Regionálního střediska vojenské dopravy Olomouc, prap. Regmund - tel. 973 401 554, mob. 724 006 068, email: vd_olomouc@army.cz).

Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy záchranného integrovaného systému. Řízení dopravy se bude řídit dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů

Stavba nebude vybavena žádným technickým a technologickým zařízením.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Jedna se o dopravní stavbu a vzhledem k použitým stavebním materiálům (asfalt, zemina, kamenivo, beton...), nevyžaduje sama o sobě z hlediska požární ochrany žádná zvláštní požárně bezpečnostní opatření dle vyhlášky Ministerstva vnitra o stanovení podmínek bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru č.246/2001 Sb., § 41. Dle zákona č. 415/2021 Sb., § 39 je stavba zařazena do kategorie I, u které se nevykonává státní požární dozor.

Samotnou výstavbou nebudou ohroženy přiléhající objekty. Přítomnost hasičů při výstavbě není nutná, pouze dodavatel zajistí prostředky protipožární ochrany pro případ vzniku požáru. Návrh evakuace osob ani zvířat není vzhledem k charakteru stavby řešen. Stavba nebude vybavována vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními.

Pro zásah požárních vozidel nebude stavba překážkou a stávající koncepce požární bezpečnosti obce nebude narušena. Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy hasičského a záchranného sboru. Samotnou výstavbou nebudou ohroženy přiléhající objekty. Přítomnost hasičů při výstavbě není nutná, pouze dodavatel zajistí prostředky protipožární ochrany pro případ vzniku požáru. Návrh evakuace osob ani zvířat není vzhledem k charakteru stavby řešen. Stavba nebude vybavována vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními.

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.

Nejedná se o stavbu s požárním rizikem.

a) výpočet a posouzení odstupových vzdáleností a vymezení požárně nebezpečných prostorů

Dle zákona č. 415/2021 Sb., kterým se mění zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně a zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, který nabyl účinnosti od 1.12.2021 dochází ke změně

o požární ochraně, čímž dochází ke změně výkonu státního požárního dozoru. Dle zákona č. 415/2021 Sb., § 39 je stavba zařazena do kategorie I, u které se nevykonává státní požární dozor.

b) zajištění potřebného množství požární vody, popřípadě jiného hasiva

Pro tuto stavbu není předmětem řešení.

c) předpokládané vybavení stavby vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními včetně stanovení požadavků pro provedení stavby

Pro tuto stavbu není předmětem řešení.

d) zhodnocení přístupových komunikací a nástupních ploch pro požární techniku včetně možnosti provedení zásahu jednotek požární ochrany

Jedná se o veřejnou komunikaci, která je dimenzována pro příjezd požární techniky. Stavba neznemožňuje dostupnost požární techniky ke všem stávajícím objektům nacházejícím se v řešené lokalitě. Během doby výstavby i po ní bude zabezpečen přístup pro vozidla požární a záchranné služby.

Šířka požárních přístupových cest se nezmění a není menší než 3,0 m (přístupové komunikace odpovídají konstrukci a parametry ustanovení ČSN 730802/r.2000). Vzhledem ke svému charakteru stavba nevyžaduje žádné nástupní plochy ve smyslu ČSN 730802/2000 čl. 12.4. Přeložky inženýrských sítí nemění přístup v daném prostoru a nevytvářejí novou překážku při případném požárním zásahu.

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

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Kritéria tepelně technického hodnocení – pro tuto stavbu není předmětem řešení.

Energetická náročnost stavby – stavba nemá nároky na spotřebu energie. Jedná se o dopravní stavbu a zákony o hospodaření s energiemi případně o energetické náročnosti budov se na tento druh stavby nevztahují.

Situování zařízení staveniště není známo, zajistí dodavatel stavby včetně napojení na energetické a vodní zdroje. Ostatní zdroje jsou potřebné většinou jen pro zajišťování pravidelné údržby komunikací.

Skládky pro danou stavbu bude rovněž zajišťovat dodavatel stavby. Umístění hlavního stavebního dvora a zařízení staveniště bude věcí dohody zhotovitele stavebních prací s majitelem vybraného pozemku.

Přístup na staveniště je zajištěn ze stávající silnice II/348.

Jedná se o dopravní stavbu a zákony o hospodaření s energiemi případně o energetické náročnosti budov se na tento druh stavby nevztahují.

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

Negativní dopad stavebních prací na životní prostředí bude minimalizován zvolenou technologií a navrženým postupem výstavby. Zhotovitel musí bezpodmínečně dodržovat veškeré platné zákony a předpisy o ochraně životního prostředí s důrazem na ochranu povrchových a podpovrchových vod. Na staveništi nesmí být skladovány ropné produkty a tankování mechanismů musí být prováděno pouze na k tomu určeném místě. Pro případ havárie musí být vypracován havarijní řád a na staveništi musí být k dispozici prostředky k likvidaci ropných látek.

Na staveništi se nebudou provádět opravy mechanismů. Dopravní prostředky a mechanismy nasazené na stavbu musí být v takovém technickém stavu, že bude vyloučen únik paliva, náplní technických kapalin a maziv.

Při realizaci je třeba postupovat šetrně k vegetaci.

Na staveništi budou pro potřeby pracovníků použity chemické WC.

Vliv stavby na své okolí se navrženou stavbou nemění.

Realizace stavby nijak neovlivní kvalitu ovzduší v zájmové lokalitě. V prostoru stavby nejsou navržena žádná protihluková opatření.

Dokončení stavby nebude mít negativní účinky na svoje okolí. Negativní účinky, které se projeví po dobu výstavby při práci stavebních mechanismů lze minimalizovat zkrácením doby realizace a použitím vhodných technologií.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Vzhledem k charakteru navržené stavby není řešeno. Povaha stavebních prací nevyžaduje řešení ochrany pronikání radonu.

b) ochrana před bludnými proudy

Výskyt bludných proudů se nepředpokládá.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Působení technické seizmicity se ne předpokládá.

d) ochrana před hlukem

Stavbu není třeba chránit před hlukem. Dokončená stavby nepřinese zvýšené nároky na hlukovou zátěž. Jedná se o rekonstrukci vozovky silnice II/348 a jejího technického stavu.

Stavba kopíruje stávající směrové i výškové řešení.

Vzhledem k faktu, že se jedná o rekonstrukci stávající silnice II. třídy, nemá samotná stavba potenciál ke změně dopravní obslužnosti území, resp. k jakékoliv negativní změně hlukového zatížení obce po jejím zprovoznění.

e) protipovodňová opatření

Nevyžadují se protipovodňová opatření.

f) ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu

Stavba se nenachází ve svážném území s hrozícím sesuvem půdy, proto žádná ochranná opatření nejsou nutná.

Stavba se nenachází na poddolovaném území, proto žádná ochranná opatření nejsou nutná (dle ČSN 73 0039).

V místě staveniště nebyl zjištěn výskyt metanu.

B.3 PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu. Vzhledem k charakteru stavby (liniová stavba se zachováním stávající nivelety) dojde u nadzemních i podzemních sítí pouze k dotčení jejich ochranných pásem. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

Zákres všech inženýrských sítí je pouze informativní a dle poskytnutého digitálního zákresu jednotlivých správců. Skutečnou polohu je nutno před realizací stavby vytyčit ve spolupráci se správci inženýrských sítí.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu. Neřeší se.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérového opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

Stavba řeší rekonstrukci stávající silnice II. třídy č.348.

Začátek rekonstrukce je v provozním staničení 21,248 u DZ začátek/konec obce. Konec rekonstrukce je v provozním staničení 23,383 u DZ začátek/konec obce. Přejechod mezi navrženou šířkou vozovky 6,5 m v intravilánu a stávající šířkou v extravilánu je proveden v rámci přechodového úseku v délce 15 m na začátku a konci obce Dobronín. Mezi železničním přejezdem č. P3812 (ŽKM přejezdu 2,360) v provozním km silnice 23,593 a DZ začátek/konec obce Dobronín v provozním km 23,383 je navržena oprava živičného krytu v délce 195 m. Rekonstrukce silnice III/40618 proběhne ve stávající trase v délce cca 2165 m (včetně přechodových úseků na začátku a konci). Jedná se o rekonstrukci krytu se zásahem do podkladních vrstev v celé šířce vozovky silnice II/348. Oprava živičného krytu je navržena v délce cca 195 m.

Úprava stávajících chodníků podél silnice II/348 a autobusového nástupiště je navržena v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. – obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a v souladu s metodikou k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Chodník je navržen s příčným sklonem 2.0 %. V místě sjezdů bude proveden varovný pás. Podélné sklony chodníku nepřekračují 8.33%. Chodník je od zeleně oddělen záhonovým obrubníkem s podsádkou 0.07 m, která tvoří vodící linii.

Povrch chodníku bude splňovat požadavky na protiskluznost povrchu. Nášlapná vrstva bude mít součinitel smykového tření nejméně 0,5. Ve sklonu bude součinitel smykového tření nejméně 0,5+tga.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Samotná stavební akce je dopravní stavbou, která je součástí dopravní infrastruktury. Jedná se o silnici II. třídy ve vlastnictví Kraje Vysočina.

c) doprava v klidu

Součástí stavby nejsou žádné parkovací ani odstavné plochy.

d) pěší a cyklistické stezky

Cyklistické stezky nejsou stavbou řešeny. Pěší komunikace jsou řešeny v rámci SO 101 – Silnice II/348. V rámci rekonstrukce silnice dojde k úpravě stávajícího autobusového nástupiště na zastávce „Dobronín, škola“ a některých stávajících chodníků.

Jelikož se jedná o rekonstrukci stávající komunikace a řešení bude respektovat stávající niveletu a místní podmínky, nebudou při výstavbě nutné větší zemní práce a nově navržené směrové řešení vychází ze stávajícího, tudíž i chodníky a vjezdy směrové a výškové zůstanou zachovány ve stávající poloze.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Při realizaci stavby v blízkosti dřevin bude respektována ČSN DIN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

a) terénní úpravy

V rámci návrhu bude provedena obnova, reprofilace stávajících příkopů s pročištěním. Dotčené pozemky výstavbou budou po dokončení stavby uvedeny do přijatelného stavu. V místě pruhu podél dotčených komunikací bude provedeno rozproštění ornice a osetí ploch travním semenem

b) použité vegetační prvky

Nejsou navrženy.

c) biotechnická, protierozní opatření

Prvky nejsou ve stavbě navrženy. Stavba nevyžaduje ochranu proti erozi ani biotechnická opatření.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda, horninové prostředí

V rámci výstavby je nezbytné v maximální míře eliminovat znečišťování ovzduší, zejména prašnost z provozu mobilních zdrojů a stavebních mechanismů a prašnost související s přesunem sypkých materiálů. Negativní vlivy, které lze minimalizovat různými druhy technických či organizačních opatření jsou klasifikovány jako méně významné.

Krátkodobé vlivy během výstavby komunikace:

- Znečištění ovzduší
- Narůst hluku
- Ovlivnění běžného provozu (objížďky, doprava materiálů)
- Ve volném terénu hrozí znečištění půdy provozem stavebních strojů

Všechny negativní vlivy výstavby lze snížit vhodným způsobem výstavby a opatřeními.

Stavba může představovat potencionální zdroj znečištění podzemních vod posypovými solemi v zimním období a ropnými látkami z úkapů vozidel. Mechanizační prostředky užívané na stavbě musí být v dobrem technickém stavu a musí být dodržena preventivní opatření k zabránění případným unikům či úkapům ropných látek.

S veškerými odpady, které vzniknou v průběhu výstavby, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a jeho prováděcími předpisy, zejména Vyhl. č. 8/2021 Sb. Katalog odpadů. 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.

Vzhledem k tomu, že se jedná o opravu stávající silnice, nedojde ke zhoršení stávající situace, tudíž, nejsou předpokládány významné negativní vlivy na zdraví obyvatel v okolí stavby. Projekt jako takový nepřináší do území nový dopravní cíl, který by znamenal zvýšení dopravních intenzit. Realizací dojde k položení nového kvalitního krytu vozovky, což přispěje ke snížení hlukových emisí z provozu dopravy v blízkosti komunikace.

Nejsou zde evidovány žádné vodní zdroje využívané pro hromadné zásobování obyvatel pitnou vodou ani jejich ochranná pásma.

Stavba nebude mít po dokončení nepříznivý vliv na životní prostředí, nejedná se o výrazný zásah v řešeném území, proto nemůže být ohroženo životní prostředí. Stavba nebude mít vliv na ovzduší a klima, podzemní vodu, vodní toky a vodní zdroje, rovněž neovlivní okolní půdu, nemění výrazně topografii území a stabilitu terénu.

Obnovou opotřebovaných vrstev dojde k obnově protismykových vlastností krytu a obnově rovnosti krytu. Opravou se rovněžlepší kvalita komunikace zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na ní.

Provádění 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
- 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

b) vliv na přírodu a krajinu – zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability, krajinný ráz, přírodní parky, dřeviny, památné stromy, rostliny a živočichy, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Při realizaci stavby v blízkosti dřevin bude respektována ČSN DIN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

V dotčeném území není znám výskyt žádného zákonem zvláště chráněného druhu, který by mohl být záměrem dotčen, ani v Nálezové databázi AOPK ČR není v dotčeném území evidován výskyt žádného zákonem zvláště chráněného druhu. Jejich přítomnost však nelze úplně vyloučit. V případě jejich výskytu je třeba kontaktovat OŽPZ KrÚ Kraje Vysočina ke konzultaci dalšího postupu.

V místě stavby se nenachází žádné zvláště chráněné území, přechodně chráněná plocha, území Natura 2000, památný strom, ani zde není evidován výskyt zvláště chráněných druhů rostlin či živočichů.

c) vliv na území soustavy Natura 2000

Záměr je situován mimo ptačí oblasti z hlediska §45i odst.1 zákona o ochraně přírody a krajiny č.114/1992 Sb.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Jedná se o rekonstrukci silnice včetně nových konstrukčních vrstev vozovky v celé šířce vozovky silnice II. třídy při respektování co nejvíce stávajícího šířkového a výškového uspořádání.

Stavba „II/348 Dobronín – průtah, PD“, nepodléhá zjišťovacímu řízení a posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona o EIA. Vyjádření z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v účinném znění (dále jen „zákon o EIA“). Dle § 4 odst. 1 písm. c) zákona o EIA se jedná o nevýznamnou změnu záměru uvedeného v bodě 49 přílohy č. 1 zákona o EIA (silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pruzích od délky 2 km ...), která nepodléhá zjišťovacímu řízení.

Vyjádření z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

Předběžná informace podle § 90 odst. 18 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

e) popis souladu záměru s oznámením záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, bylo-li zjišťovací řízení ukončeno se závěrem, že záměr nepodléhá dalšímu posuzování dle tohoto zákona

Realizace stavby nijak neovlivní kvalitu ovzduší v zájmové lokalitě. Stavba svým umístěním a provozem neohrožuje obyvatelstvo v okolí.

f) 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. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

Ochranná pásma inženýrských sítí

NTL plynovod + přípojky PE,OC	1 m na obě strany od plynovodu
Vodovodních řádů a kanalizačních stok do průměru 500 mm	1,5 m od vnějšího líce potrubí na každou stranu
Telekomunikační sdělovací kabely	1,5 m od krajního kabelu
Elektro nadzemní vedení – 1 kV do 35 kV	7 m od krajního vodiče
Elektro kabely podzemní	1 m od krajního kabelu
Trafostanice	1 m od obezdění

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 zasahuje do ochranného pásma drah, které je 60 m od osy krajní koleje.

Chráněná území

Stavba nezasahuje do chráněných území.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

a) opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany

Stavba svým umístěním a provozem neohrožuje obyvatelstvo v okolí. Stavba svým charakterem užívání neřeší záležitosti civilní ochrany.

Dle § 22 vyhlášky č. 380/2002 Sb., k přípravě a provádění úkolů v oblasti ochrany obyvatelstva (OOB) u navržené stavby se nestanovuje zóna havarijního plánování. Stavba neleží v zóně havarijního plánování žádného jiného objektu a ani se v důsledku jeho výstavby nebude zóna havarijního plánování stanovovat. Zařízení není ohroženo zvláštní povodní pod vodním dílem. Stavba není zahrnuta do systému staveb využívaných k plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Stavba řeší dopravní stavbu. Nejsou navržena žádná protihluková opatření. Jedná se o opravu stávající silnice II/348. Opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva nejsou požadována.

b) prevence závažných havárií

Zákon č.224/2015 Sb. zapracovává příslušný předpis Evropské unie (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/18/EU ze dne 4. července 2012 o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek) a stanoví systém prevence závažných havárií pro objekty, ve kterých je umístěna nebezpečná látka, s cílem snížit pravděpodobnost vzniku a omezit následky závažných havárií na životy a zdraví lidí a zvířat, životní prostředí a majetek v těchto objektech a v jejich okolí.

Tento zákon ukládá povinnosti právnických nebo podnikajících fyzických osob, které užívají nebo budou užívat objekt, ve kterém je umístěna nebezpečná látka a působnost orgánů veřejné správy na úseku prevence závažných havárií způsobených nebezpečnými látkami.

Nevztahuje se k této dopravní stavbě.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

a) podrobně řešeno – viz. samostatná příloha B.8.

Přístup na staveniště je možný po stávající silnici II/348. Je nutné zabezpečit staveniště proti přístupu cizích osob. Vstupy na staveniště budou opatřeny informativními tabulkami s upozorněním na probíhající stavbu.

Napojení na technickou infrastrukturu pro potřeby stavby bude řešeno zhotovitelem stavebních prací.

V případě poškození příjezdových komunikací bude provedeno jejich uvedení do původního stavu. Totéž platí pro terénní úpravy. Pojíždění bude povoleno pouze v rozsahu stavby daném hranicemi staveniště viz příloha F1 Záborový elaborát a také po veřejných komunikacích. Podrobněji bude organizace staveništní dopravy a zázemí stavby řešeno zhotovitelem.

Staveniště není potřeba napojovat na stávající technickou infrastrukturu.

Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení.

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

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 diesellovým agregátem.

Během výstavby je nutno zachovat v prostoru stavby přístupnost pro vozy záchranného integrovaného systému. Během výstavby bude omezená přístupnost a dopravní obsluha přilehlých pozemků. Stavební úpravy budou probíhat za omezeného provozu. Řízení dopravy se bude řídit dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

V průběhu výstavby bude nezbytné zabezpečit omezení negativních vlivů vlastní stavební činnosti. Očekává se zvýšení hluku ze staveništní dopravy a z vlastní výstavby.

Tato problematika bude řešena dodavatelskou organizací dle platných předpisů a norem, souvisejících s prováděním stavby. Při realizaci prací je nutno eliminovat hluk – vypínáním motorů strojů a stavebních mechanismů mimo nutnou provozní dobu, nenechávat běžet motory naprázdno.

Při výstavbě je nutné dbát na použití vhodných technologií, které nepříznivě neovlivní obytnou zástavbu. Při výstavbě v zástavbě nebo v blízkosti obytné zástavby je vhodné použít hutnicí mechanismy bez vibračního efektu a jednotlivé konstrukční vrstvy hutnit jen vlastní hmotností a pojezdem mechanismu.

Omezení prašnosti během výstavby je navrženo jednak kropením vodou a také pravidelným čištěním příjezdných komunikací. Povinnost čištění vozidel stavby před vjezdem na pozemní komunikace a v případě znečištění této komunikace plyne z ustanovení §23 zákona č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích (očištění komunikace na konci pracovní směny, eventuálně i několikrát během směny s ohledem na rozsah znečištění). V rámci stavby budou osazeny dopravní značky, upozorňující řidiče na provádění stavebních prací a vyjíždění vozidel ze stavby.

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

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).

Obvod staveniště je dán hranicemi současného silničního pozemku.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Povrchové odvodnění komunikace je zajištěno příčným a podélným sklonem vozovky. Způsob odvodnění rekonstruované komunikace v místech oboustranných obrub je voda z vozovky svedena přes uliční vpusti do dešťové/jednotné kanalizace. V místech, kde je vozovka ukončena nezpevněnou krajnicí bude voda odtékat do silničního příkopu.

Z důvodu nedostatečného odvodnění silničních ploch a absenci ul. vpustí, bylo nutné navrhnout kromě výměny stávajících uličních vpustí, i nové uliční vpusti, které budou napojeny do jednotné kanalizace (VAS), popřípadě dešťové kanalizace (Obecní) tak jak je to u stávajících uličních vpustí. Nedojde ke zvýšení množství srážkových vod, které odtékají z vozovky do kanalizace. V místě sjezdů v km 0,010, 0,026 a 0,038 vpravo budou s ohledem na mělký příkop doplněny příkopové žlaby s roštem, konstrukce těchto sjezdů bude z asfaltového recyklátu. V místě sjezdů km 2,075; 2,110 a 2,120 vpravo byly také doplněny příkopové žlaby s roštem pro zachycení dešťových vod z komunikace, konstrukce těchto sjezdů bude z asfaltového recyklátu. V km 1,925 vlevo bude doplněn liniový žlab napojený na horskou vpust, pro zachycení dešťových vod z polní cesty, které v současnosti stékají na vozovku silnice II/348.

Způsob odvodnění rekonstruované komunikace v místech oboustranných obrub je voda z vozovky svedena přes uliční vpusti do dešťové/jednotné kanalizace. V místech, kde je vozovka ukončena nezpevněnou krajnicí bude voda odtékat do silničního příkopu. Z důvodu nedostatečného odvodnění silničních ploch a absenci ul. vpustí, bylo nutné navrhnout kromě výměny stávajících uličních vpustí, i nové uliční vpusti, které budou napojeny do jednotné kanalizace (VAS), popřípadě dešťové kanalizace (Obecní) tak jak je to u stávajících uličních vpustí. Stávající uliční vpusti UV 1 - UV2 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní). V km 0,170 – 0,380 dešťové vody z vozovky a chodníku stékají podél obrub a nezpevněné krajnice do stávající uliční vpusti UV10, která je napojena na jednotnou kanalizaci (VAS), doplněním vpustí UV3 – UV9 a napojením do stávající jednotné kanalizace (VAS) nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace, doplněním uličních vpustí a silničních obrub bude zabráněno vyplavování nezpevněných okrajů vozovky vpravo ve směru staničení. Stávající uliční vpusti UV11 – UV13 jsou napojeny do jednotné kanalizace (VAS). V km 0,510 dojde k doplnění uličních vpustí UV14 a UV15, které budou napojeny spolu s UV16 a UV17 na jednotnou kanalizaci (VAS), nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace. Uliční vpust UV18, UV19 a UV21 jsou vyústěny do Zlatého potoka. Stávající uliční vpust UV22 je napojena na jednotnou kanalizaci (VAS), dále budou doplněny uliční vpusti UV20, UV23 – UV25, které budou také napojeny na jednotnou kanalizaci, nedojde k navýšení množství dešťových vod odváděných do jednotné kanalizace. Uliční vpusti UV26 – UV28 jsou napojeny na dešťovou kanalizaci (Obecní). Uliční vpusti UV29 – UV34 jsou napojeny na dešťovou kanalizaci (Obecní), která je v km 1,365 napojena do jednotné kanalizace (VAS). Stávající nebo doplněné uliční vpusti UV35 – UV41 jsou napojeny do jednotné kanalizace (VAS). Uliční vpust UV42 a UV43 jsou vyústěny do Filipovského potoka. Uliční vpusti UV44 – UV56 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní). Uliční vpust UV57 a horská vpust HV1 jsou napojeny do dešťové kanalizace (Obecní), která se napojuje na jednotnou kanalizaci (VAS). Nedojde ke zvýšení množství srážkových vod, které odtékají z vozovky do kanalizace. V místech, kde nejsou stávající uliční vpusti umístěny u silniční obruby, budou směrově posunuty tak, aby mříž vpustí lícovala s hranou obruby. Dojde k pročištění a reprofilaci stávajících příkopů, dále dojde k výškové úpravě uličních vpustí, jejich pročištění a výměně mříží případně výměně poškozených vpustí. K významnému nárůstu zpevněných ploch vlivem rekonstrukce nedojde.

Všechny vpusti jsou navrženy s kalovou ochranou (kalový koš) a mříží na max. zatížení D400. Uliční vpusti budou napojeny do dešťové obecní kanalizace, případně do jednotné kanalizace VAS, přes navrtávku do potrubí nebo šachty. Přípojka horské vpusti bude z PP DN250, SN12.

V Ostravě, 10/2022

Ing. David Fekete

