




B.

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		 Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava tel. 567 310 106 567 320 345
ZODP. PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		
VYPRACOVAL			
KONTROLOVAL	ING.SEDLÁK		
INVESTOR: KRAJSKÁ SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC VYSOČINY, p.o.			
AKCE:			DATUM: 01/2016
II/390 BUDIŠOV – PRŮTAH			STUPĚŇ: PDPS
			ZAK.Č.: 2016-000014
			PARÉ Č.
OBSAH			
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			

OBSAH :

- 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**
- 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ**
 - 2.1. Stručný popis stavby
 - 2.2. Předpokládaný průběh výstavby
 - 2.3. Vazba na ÚPD
 - 2.4. Stručná charakteristika území
 - 2.5. Vliv stavby na krajinu, zdraví a ŽP
 - 2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území
- 3. PŘEHLED PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**
- 4. ČLENĚNÍ STAVBY**
- 5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**
- 6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ**
- 7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ**
- 8. TECHNICKÝ POPIS STAVBY**
- 9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ**
- 10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ**
- 11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY**
- 12. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP**
- 13. OBECNÉ POŽADAVKY**
- 14. ZÁVĚR**

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	II/390 Budišov - průtah
Druh stavby:	Rekonstrukce silnice II/390
Místo stavby:	kraj Vysočina, okres Třebíč
Katastrální území:	Budišov
Parcelní čísla pozemků:	viz samostatná příloha (Záborový elaborát)
Předmět dokumentace:	Dokumentace pro vydání stavebního povolení a dokumentace pro provedení stavby

1.2 Údaje o žadateli

Investor (stavebník):	Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, p.o. Kosovská 1122/16, 586 01 Jihlava
IČ:	00090450

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

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

Podzhotovitelé:

Diagnostický průzkum:	IMOS Brno, a.s. Olomoucká174, 627 00 Brno
-----------------------	--

Geodetické podklady:	Geoding, spol. s r.o. Jungmanova 1, 674 01 Třebíč
----------------------	--

Zpracovaná dokumentace PDPS navazuje na předchozí dokumentaci DSP+PDPS zpracovanou v lednu 2014. Na základě dokumentace z r.2014 a vydaného stavebního povolení byly provedeny opravy krytu silnice II/390 v průtahu obcí Budišov u vybraných úseků. Zbývající úseky, jejichž opravy nebyly v roce 2014 realizovány jsou předmětem této projektové dokumentace.

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Stručný popis stavby

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci vozovky silnice II/390, která prochází městysem Budišov, rekonstruovaný úsek je vymezen dopravními značkami, začátek, resp. konec obce. Silnice II/390 zajišťuje dopravní obsluhu přilehlých obcí a tvoří dopravní spojnici mezi silnicemi II/360, II/392 a dálnicí D1 ve směru východ - západ.

Cílem projektové dokumentace je návrh realizace stavebních úprav silnice II/390 v daném úseku a to bez nároků na zábor pozemků, které nepatří kraji Vysočina. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci vozovky stávající silnice bez změny směrového, výškového a šířkového vedení trasy je navrhovaná stavba v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

Silnice byla s ohledem na délku stavby a navržené rozdílné technologie rekonstrukce vozovky rozdělena na následující řešené úseky:

- úsek „1“- km 0,000-0,430, tento úsek začíná u dopravní značky začátek městyse ve směru na příjezdu od Tasova a směřuje podél pravostranné zástavby do obce. Úsek je ukončen na před křižovatkou s místní komunikací. Délka úseku "1" je 430 m.
- úsek „2“-km 0,430-0,530, jedná se o úsek silnice na něhož navazují plochy křižovatek, vpravo se jedná o křižovatky se dvěma místními komunikacemi a vlevo pak se silnicí III/3906 vedenou na obec Pyšel. Délka úseku "2" je 100 m.
- úsek „3“-km 0,530-1,000, úsek navazuje na předchozí a směřuje dále do obce až po křižovatku se silnicí III/36056, za níž je ukončen napojením na již provedenou rekonstrukci vozovky. Délka úseku "3" je 470 m.
- úsek „4.2“-km 1,532-1,690, úsek vede od přejezdu přes železniční trať Náměšť n.O. - Velké Meziříčí ke křižovatce se silnicí III/39013. Délka úseku "4.2" je 158 m.
- úsek „5.1“-km 1,750-1,945, je veden od křižovatky se sil. III/39013 a MK do centra městyse a před křižovatkou se silnicí III/39014 na Kojatín je ukončen napojením na již provedenou rekonstrukci vozovky. Délka úseku "5.1" je 195 m.
- úsek „5.3“-km 2,160-2,340, navazuje na již provedenou rekonstrukci vozovky, pokračuje kolem kostela a za křižovatkou s místní komunikací odbočující vlevo je ukončen. Délka úseku "5.3" je 180 m.
- úsek „6“-km 2,340-2,600 je veden podél jednostranné zástavby situované vpravo od komunikace až k dopravní značce konec obce, u níž je ukončen. Délka úseku "6" je 260 m.

Celková délka rekonstruovaného úseku silnice II/390 je 1.793 m.

Realizace navržených stavebních úprav vyvolá technické zhodnocení založené na rekonstrukci komunikace a na zlepšení těchto technických parametrů:

- 1- zvýšení únosnosti vozovky a prodloužení její životnosti
- 2- odstranění porušených vrstev vozovky
- 3- zesílení krytu vozovky a tím zvýšení její únosnosti

- 4- zvýšení bezpečnosti dopravy - rekonstrukce bezp. zařízení a příslušenství komunikace
- 5- zvýšení komfortu dopravy - plynulejší jízda, rozhledy pro jízdu
- 6- zlepšení odtokových poměrů na vozovce - řízený odvod vody z komunikace a z konstrukce vozovky.

Projekt je naplňováním Programu rozvoje kraje, dobudování, modernizace a rekonstrukce krajských silnic, místních a obslužných komunikací, vč. doplňující infrastruktury, a dále je v souladu s dopravní politikou kraje Vysočina.

Základním cílem projektu je rekonstrukce vozovky, která je dle provedeného diagnostického průzkumu v havarijním stavu a tím zajištění kvalitního dopravního připojení sídelních celků na silnici II/390. Cílem rekonstrukce a úprav silnice II/390 je odstranění deformací vozovky, tj. příčných a podélných trhlin v asfaltových vrstvách. Pro zvýšení únosnosti vozovky silnice je navržena výměna porušených a nevyhovujících vrstev asfaltového krytu. Dojde k výměně případně doplnění příslušenství komunikace, zejména o bezpečnostní zařízení. Rozsah stavebních prací byl navržen ve stávajícím šířkovém uspořádání. Zábor mimo stávající těleso silnice se nepředpokládá. Výškové řešení opět odpovídá stávajícímu stavu. Výškové změny nivelety nejsou uvažovány.

Rekonstrukcí komunikace se pak:

- výrazně zlepší jakost provozních (uživatelských) podmínek – opotřebení vozidel
- snížení nehodovosti vozidel
- sníží doba průjezdu předmětnými úseky
- sníží pracnost a ekonomické náklady údržby
- zvýší únosnost vozovky
- zvýší bezpečnost a komfort účastníků provozu
- sníží hladiny hluku a exhalací
- posílí rozvojový potenciál regionu a růst investičních prostředků
- spokojenost návštěvníků regionu s dopravní situací

V rámci stavby se provede rekonstrukce živičných vrstev vozovky, frézování stávajících horních vrstev vozovky, pokládka nových asfaltových vrstev, součástí je rovněž úprava a případná sanace nezpevněných krajnic, čištění stávajících silničních příkopů a obnovení jejich funkčnosti. Součástí stavebních prací bude i obnova vodorovného dopravního značení, které bude odfrézováním odstraněno.

2.2 Předpokládaný průběh výstavby

V rámci prací na projektové dokumentaci byl projektantem navržen možný postup a organizace výstavby.

V příloze E. *Zásady organizace výstavby* je popsáno načasování jednotlivých prací a popsán jejich rozsah v jednotlivých stavebních etapách. Přesný postup výstavby bude zvolen dodavatelem v závislosti na jeho reálných možnostech na základě odsouhlaseného harmonogramu prací a na investičních možnostech investora.

Rekonstrukce bude probíhat vesměs po ucelených úsecích za uzavřeného silničního provozu, přičemž doprava bude vedena po objízdných komunikacích. Plán objízdných tras včetně dočasného dopravního značení předloží vybraný zhotovitel k odsouhlasení DI Policie ČR před zahájením prací.

Předpokládaná délka výstavby je 4 měsíce.

2.3 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Rekonstrukce silnice II/390 je navržena v místě stávající komunikace. Celá stavba je rozčleněna do šesti úseků. Dokumentace je v souladu s územním plánem kraje Vysočina.

Vzhledem k tomu že se jedná se o úpravu stávající stavby (rekonstrukce vozovky) nevyžaduje stavba vydání územního rozhodnutí a dle zák. 183/206 Sb., § 15 (stavební zákon) bude správní úkony řešet speciální stavební úřad.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadního využití

Navrhované stavební práce na modernizaci silnice jsou situovány v její stávající trase. Šířkové uspořádání je limitováno velikostí silničního pozemku, budou drženy stávající šířkové parametry komunikací, s tím že jednotlivé úseky budou homogenizovány (konstantní šířkové parametry v daných úsecích).

Zpracovaný návrh směrový i výškový vychází z trasy stávající komunikace a z polohy stávajících objektů na trase, případně okolní zástavby, tak aby respektoval veškeré sjezdy a napojení nemovitostí.

Vozovka jako celek je pravidelně udržovaná s využitím lokálních, ale i celoplošných údržbových technologií. V místech se sníženou únosností jsou však tyto vysprávký nedostačující a vyžadují celoplošnou výměnu zesílením nebo rekonstrukcí porušených vrstev.

Poruchy vozovky představují převážně poruchy obrusné vrstvy, které se projevují mozaikovitými nebo příčnými trhlinami, plošnou deformací, výtluky, erozí a hloubkovou korozí. Vozovka je celkově únosná. Rekonstrukce vozovky byla navržena dle stupně porušení stávajících povrchů v souladu s výsledky diagnostického průzkumu.

2.5 Vliv navržené stavby na životní prostředí

a) vliv krátkodobý po dobu stavby bude spočívat v:

- dopravním omezení (uzavírky a objízďky)
- krátkodobém zvýšení přeprav v území (obalované směsi, kamenivo a přesun techniky)

b) vliv dlouhodobý:

- zlepšení bezpečnosti provozu (odstranění nerovností, doplnění bezp. zařízení, obnova vodorovného dopravního značení, úprava poškozených krajnic).
- zlepšení plynulosti dopravy (nový povrch umožní plynulou jízdu bez nutnosti výrazně zpomalovat v místech nerovností).
- snížení hluku, vibrací i prašnosti na kvalitním povrchu silnice
- budou zlepšeny odtokové poměry
- zvýšení únosnosti a životnosti silnice

c) ovlivnění krajiny a ŽP

Rekonstruovaný úsek vozovky silnice II/390 se nachází v intravilánu městyse

Budišov.

Výstavbou nebude dotčena vzrostlá zeleň, kácení dřevin a stromů nebylo navrženo.

Způsob odvedení dešťových vod z komunikace zůstává zachován - do stávajících silničních příkopů, dešťových uličních vpustí a přilehlých recipientů podél trasy silnice. Stavba nemá vliv na stávající i navržené biokoridory s ohledem na její umístění v trase stávající silnice.

Negativní účinky hluku a emisí jsou eliminovány novou konstrukcí vozovky bez výtluků, trhlin a místních nerovností.

V místě vedení trasy se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. Stavbou nebudou dotčeny zájmy ochrany přírody a krajiny.

2.6 Celkový dopad stavby do zájmového území

Rekonstrukcí silnice v předmětném úseku bude zvýšena plynulost dopravy, kapacita komunikace a lepší dopravní dostupnost. Navržené stavební úpravy silnice spočívají především v rekonstrukci konstrukčních vrstev vozovky, obnově a tím zabezpečení funkčnosti odvodnění silnice, realizaci vodorovného dopravního značení a bezpečnostního zařízení.

Nevhodný materiál z bourání vozovky bude odvezen na skládku dle dispozic investora. Vybourané živice budou odvezeny na skládku nebezpečného odpadu, případně na skládku Krajské správy a údržby silnic pro možné další využití a recyklaci.

Rekonstrukce komunikace si vyžádá částečné uzavírky při budování a napojování nových komunikací. Stavba bude realizována za vyloučeného veřejného provozu. Omezení provozu v prostoru stavebních úprav bude usměrněno provizorním svislým dopravním značením.

V rámci stavby nedojde k novým trvalým záborům pozemků, stavba je navržena na stávajícím silničním pozemku. Jelikož se jedná především o rekonstrukci konstrukce vozovky, projektant předpokládá, že nedojde ke kolizi se stávajícími inženýrskými sítěmi.

3. PŘEHLED PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

1. II/390 Budišov - průtah, dokumentace DSP+PDPS zpracovaná v lednu 2014 fy PROfi Jihlava s.r.o.
2. Katastrální mapy poskytnuté příslušným katastrálním úřadem
3. Katastrální mapa v digitální podobě poskytnutá fy Geoding
4. Informativní výpisy z katastru nemovitostí
5. Základní mapa v měřítku 1:10 000
6. Silniční mapa v měřítku 1:50 000
7. Podklady správců inženýrských sítí
8. Diagnostika vozovky zpracovaná fy IMOS Brno
9. Geodetické zaměření území zpracované fy Geoding

Při návrhu byly rovněž respektovány články níže jmenovaných ČSN:

- ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací

-
- | | |
|---------------|--|
| - ČSN 73 6101 | - Projektování silnic a dálnic |
| - ČSN 73 6100 | - Názvosloví silničních komunikací |
| - ČSN 73 6005 | - Prostorová úprava vedení technického vybavení |
| - ČSN 73 6114 | - Vozovky pozemních komunikací |
| - TP 170 | - Navrhování vozovek pozemních komunikací |
| - TP 83 | - Odvodnění pozemních komunikací |
| - TP 115 | - Oprava trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem |
| - TP 87 | - Navrhování údržby a oprav netuhých vozovek |

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Celá stavba tvoří jeden stavební objekt SO101 - Silnice II/390, přičemž s ohledem na zajištění obsluhy území během stavby a navržené technologie rekonstrukce je rozčleněna do šesti etap (úseků):

Stav. objekt SO101 – Silnice II/390

- úsek „1“- km 0,000-0,430, délka úseku 430 m
- úsek „2“-km 0,430-0,530, délka 100 m
- úsek „3“-km 0,530-1,300, délka 470 m
- úsek „4.2“-km 1,532-1,690, délka 158 m
- úsek „5.1“-km 1,750-1,945, délka 195 m
- úsek „5.3“-km 2,160-2,340, délka 180 m
- úsek „6“-km 2,340-2,600, délka 260 m

Celková délka rekonstruovaného úseku silnice II/390 je 1.793 m.

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

Rekonstrukce konstrukčních vrstev komunikace vyžaduje provádět stavbu v celé šíři zpevnění vozovky, po dobu provádění za vyloučení veřejné dopravy. Protože se jedná o časově specifickou záležitost, tyto výluky projedná zhotovitel stavby silnice II/390 s orgány Policie ČR a s územně příslušným úřadem, sám ve vazbě na termín a délku pokládky obrusných vrstev vozovky. Po položení obrusné vrstvy a jejím zatvrdnutí po provedené přejímce bude provoz převeden na nově zrekonstruovanou silnici v celé šířce zpevnění.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ A SPRÁVCŮ OBJEKTŮ

SO -101 – silnice II/390 Budišov - průtah – vlastník kraj Vysočina – správce Krajská správa a údržba silnic kraje Vysočina

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

S ohledem na situování stavby a její dopravní význam, budou její zrekonstruované části ještě před předáním využívány pro převedení dopravy. Vlastní stavební práce na silnici se budou provádět po úsecích. Předávání do

trvalého užívání je podmíněno dokončením bezpečnostního opatření (směrové sloupky) a dopravního značení.

8. TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Silniční objekty

Jedná se o silnici II/390, která ve severovýchodním směru spojuje území kraje Vysočina. Silnice vznikla historickým vývojem. Důvodem rekonstrukce je špatný dopravně technický i stavební stav silnice. Silnice slouží jako obslužná komunikace sídel situovaných v její trase a současně přímo navazuje na dálnici D1. Naléhavá potřeba rekonstrukce této komunikace je způsobená špatným technickým stavem povrchu vozovky. Návrh rekonstrukce silnice II/390 je řešen po úsecích.

Konstrukce silnice

Nejvýznamnější jsou konstrukční poruchy vozovky. Poruchy se projevují podélnými hrboly, plošnými deformacemi a poklesy vozovky při jejím okraji. Asfaltové vrstvy jsou porušeny síťovými trhlinami a trvalými deformacemi (vyjeté koleje a nerovnosti).

Návrh rekonstrukce vozovky

Návrh rekonstrukce vychází z provedeného diagnostického průzkumu zpracovaného firmou IMOS Brno a na základě průzkumů provedených za účasti investora a závěrů výrobních výborů. Diagnostický průzkum spočíval ve vizuální prohlídce povrchu vozovky a grafickém záznamu poruch do formuláře. Následně byly provedeny rázové zatěžovací zkoušky, které byly vyhodnoceny v programu RoSy[®] DESIGN. Dalším vstupním údajem pro posouzení byly údaje o konstrukci vozovky dané tloušťkami vrstev vozovky, tyto údaje byly stanoveny z provedených jádrových vývrtů a sond. Hodnocení vozovky je založeno na výpočtu zbytkové doby životnosti a klasifikaci únosnosti vozovky. Průměrná zbytková doba životnosti posuzovaného úseku dle závěrů diagnostického průzkumu je 7 roků a klasifikace únosnosti podle TP 87 je stupeň 4 = nevyhovující.

Dle stupně porušení vozovky a po vyhodnocení všech provedených průzkumů byly navrženy následující technologie rekonstrukce vozovky:

DVOUVRSTVÉ ZESÍLENÍ VOZOVKY

úsek "1" km 0,000 - 0,430

úsek "3" km 0,530 - 1,300

úsek "6" km 2,340 - 2,600

Technologický postup:

- očištění povrchu,
- záznam poruch a stanovení rozsahu lokálních oprav (trhlin, porušené podkladní vrstvy),
- provedení lokálních oprav (trhlin viz TP 115, vysprávek podkladní vrstvy asfaltovou směsí)
- provedení spojovacího postřiku kationaktivní asfaltovou emulzí PS-EP v množství 0,5 kg/m²,
- pokládka vyrovnávací vrstvy z asf. betonu pro obrusné vrstvy ACO 11v tloušťce 30 - 50mm,

- spojovací postřík z modifik. kationaktivní asfaltové emulzí PS-EP v množství 0,20 kg/m²
- pokládka obrusné vrstvy z asf. betonu s modifik. asfalt. pojivem ACO 11S v tloušťce 40mm.

VÝMĚNA OBRUSNÉ VRSTVY

úsek "2" km 0,430 - 0,530

úsek "4.2" km 1,532 - 1,690

úsek "5.1" km 1,750 - 1,945

Technologický postup:

- odfrézování stávající obrusné vrstvy do hloubky 50 mm s odvozem materiálu pro jeho další využití,
- záznam poruch a stanovení rozsahu lokálních oprav (trhlin, porušené ložní vrstvy), provedení lokálních oprav (liniových trhlin viz TP 115, vysprávek ložní vrstvy asfaltovou směsí),
- očištění povrchu a provedení spojovacího postříku kationaktivní asfaltovou emulzí PS-EP v množství 0,40 kg/m²
- pokládka obrusné vrstvy z asf. betonu s modifik. asf. pojivem ACO 11S v tl. 50 mm.

VÝMĚNA ŽIVIČNÝCH VRSTEV VOZOVKY

úsek "5.3" km 2,160 - 2,340

Technologický postup:

- odfrézování stávajících konstrukčních vrstev vozovky do hloubky 90 mm,
- očištění povrchu,
- záznam poruch a stanovení rozsahu lokálních oprav (trhlin, porušené podkladní vrstvy),
- provedení lokálních oprav (trhlin viz TP 115, vysprávek podkladní vrstvy asfaltovou směsí)
- provedení spojovacího postříku kationaktivní asfaltovou emulzí PS-E v množství 0,30 kg/m²,
- pokládka ložní vrstvy ACL 16S 50/70 v tloušťce 50mm,
- spojovací postřík kationaktivní asfaltovou emulzí PS-EP v množství 0,20 kg/m²,
- pokládka obrusné vrstvy z asf. betonu s modifikovaným asfaltovým pojivem ACO 11S v tloušťce 40mm.

Úprava navazujících živičných ploch

Komunikace, plochy křižovatek a ostatní živičné plochy přímo navazující na rekonstruovanou vozovku silnice II/390 budou v místě napojení upraveny následovně:

- odfrézování stávající obrusné vrstvy do hloubky 50 mm s odvozem materiálu pro jeho další využití, (v místě napojovaných komunikací se předpokládá odfrézování v šířce 2 m od hrany silnice II/390),

- očištění povrchu a provedení spojovacího postřiku kationaktivní asfaltovou emulzí PS-EP v množství 0,40 kg/m²
- pokládka obrusné vrstvy z asf. betonu s modifik. asf. pojivem ACO 11S v tl. 50 mm.

Celková délka rekonstruovaného úseku silnice II/390 je 1.793,0 m.

Součástí stavby je i výšková úprava mříží stávajících uličních vpustí, případně poklopů kanalizace, a jiných nacházejících se v ploše rekonstruované vozovky. V úsecích, které jsou lemovány obrubami a kde bude prováděna úprava příčného sklonu vozovky bude nutno provést i výškovou úpravu v osazení těchto obrub, popř. osadit obruby nové.

Odvodnění:

Úseky na vjezdu a výjezdu z obce (s jednostrannou zástavbou) jsou odvodněny příčným sklonem do silničních příkopů zaústěných do přílehlých recipientů. Ostatní úseky jsou odvodněny pomocí dešťových uličních vpustí včetně koše se zápachovou uzávěrkou zaústěných do stávající kanalizace. Rekonstrukce vozovky nebude mít vliv na stávající systém odvodnění, a proto budou součástí stavby pouze jeho dílčí úpravy, které budou spočívat v seřezání krajnic, čištění a prohloubení stávajících silničních příkopů, výškové úpravě mříží stávajících uličních vpustí.

Nezpevněná krajnice:

Po očištění budou stávající krajnice zpevněny odfrézovaným živичným materiálem ve vrstvě tl. 100 mm, šířce 500 mm a zhutněny dle ČSN 73 6126.

Dopravní značení:

Návrh vodorovného dopravního značení spočívá v realizaci vodících proužků šířky 0,125m značení V4 (0,125), v místech křižovatek pak V2b (1,5/1,5/0,125). Rozsah vodorovného dopravního značení bude odsouhlasen DI Policie ČR. Značení bude provedeno v reflexní úpravě tř. R1.

Rekonstrukce vozovky se nedotkne svislého dopravního značení, a proto nebylo uvažováno se jeho obměnou. Případné změny nebo úpravy dopravního značení musí být odsouhlaseny DI Policie ČR.

9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ

Výstavbou dojde k dotčení ochranných pásem nadzemních a podzemních inženýrských sítí. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření. Dotčené inženýrské sítě bude nutné během stavby ochránit.

Stavba zasahuje do ochranného pásma dráhy - železniční tratě Náměšť n. O. - Velké Meziříčí v místě stávajícího železničního přejezdu. Samotného žel. přejezdu se stavba nedotkne, neboť úseky v délce 5,0 m od osy koleje na každou stranu nejsou součástí stavby.

Chráněná území – v dané lokalitě se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny.

10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Demolice

V rámci této projektované stavby nebudou demolovány žádné obytné ani hospodářské budovy. Dojde k odstranění stávajících vrstev vozovky, příp. vybourání dešťové vpusti.

Zásah do zeleně

V rámci stavby nebyly navrženy žádné stromy určené ke kácení.

Ozelenění

Po rekonstrukci dojde k urovnání okolních ploch tak, aby došlo k jejich plynulému napojení na okolní terén.

Bilance základních zemních prací

V rámci silničních objektů budou vybourány a odvezeny vrstvy konstrukcí vozovek. Z výkopu zemina bude použita zpětně, na dosypávky bude zapotřebí dovést vhodnou zeminu. Skládky pro uložení zeminy i dalších odpadů ze stavby budou zvoleny dodavatelem stavby po konzultaci s investorem.

Zásah do pozemků

Stavbou silnice budou dotčeny pouze stávající silniční pozemky, stavba bude prováděna na stávajícím silničním tělese. Stavbou nejsou dotčeny pozemky určené k plnění funkce lesa. Stavbou nebudou trvale zabrány pozemky ZPF.

Stavba neklade žádné zvláštní požadavky na zařízení staveniště. Pro zařízení staveniště lze využít plochu opravované vozovky.

V celém rozsahu stavby obvod staveniště nevybočuje ze stávající plochy vozovky.

11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Energie – stavba bude využívat mobilní techniky bez nutnosti napojit na rozvodnou síť elektrické energie. V případě potřeby el. energie využije stavba mobilních el. agregátů.

Voda na stavbu bude pro potřeby technologických postupů dovážena cisternou.

Splašky nebudou stavbou produkovány. Zhotovitel zajistí hygienické podmínky pro zaměstnance vhodným způsobem (např. mobilní ekologické WC atp. s odvozem obsahu na ČOV).

Za skladování, manipulaci a likvidaci odpadu je po dobu realizace stavby zodpovědný dodavatel stavby. S odpady z provozu na pozemních komunikacích bude nakládat budoucí správce v souladu s platnou legislativou. Zařízení staveniště bude zajištěno dodavatelem stavby po konzultaci s investorem a obcemi. V prostoru

staveniště se nacházejí veškerá vedení inženýrských sítí, na které je možno napojit případný mobilní objekt zařízení staveniště.

Skládky materiálu včetně odpadu budou zajištěny dodavatelem stavby popř. určeny investorem stavby. Materiál do stavby bude navážen přímo na místo spotřeby bez meziskládkování.

Odpady budou řešeny odvozem k recyklaci, nevyužitelný materiál bude odvezen na skládku (zajistí a zodpovídá zhotovitel stavby).

Po dobu stavby bude částečně omezeno obecné užívání komunikací. Na těchto komunikacích budou v jednotlivých etapách výstavby částečné uzavírky při budování a napojování nových komunikací. Stavba bude realizována za vyloučeného veřejného provozu po etapách. Objízdná trasa bude vedena po přilehlých sousedních komunikacích. Bude nutný odklon místní autobusové dopravy.

Po dobu výstavby bude vždy zachován průjezdný profil a dostupnost pohotovostních vozidel záchranného integrovaného systému. Z hlediska civilní obrany - instalace stálého zařízení nebude umístěna.

Stavba nevyvolá z hlediska **požární ochrany** žádné zvláštní požadavky, a proto nemusí být stavba požárně posuzována. Po dokončení stavby budou podmínky pro zásah HZS jednoznačně příznivější. ustanovení.

Z hlediska zásahu vozidel HZS bude navržena v daném místě po dobu stavby částečná uzavírka tohoto úseku s vyznačením objízdné trasy, tento fakt bude před zahájením stavebních prací oznámen na příslušném středisku HZS. Po dobu stavby bude zajištěn přístup ke všem okolním nemovitostem.

13.3 Požadavky na provádění stavby

Pro uvedení navržené stavby do trvalého provozu a pro splnění projektem požadovaného účelu je nutno plnit při výstavbě i užívání staveb obecné požadavky:

- dodržování bezpečnosti při práci, příslušných technologických postupů, vyhlášek a nařízení pro výstavbu pozemních komunikací
- provádění zemních prací v souladu s příslušnými požadavky a předpisy
- umožnění případného archeologického průzkumu
- realizovat výstavbu na pozemcích v rozsahu určeném trvalým a dočasným zábořem pozemků určených k výstavbě rekonstrukce silnice a souvisejících stavebních objektů
- ornici deponovat na určeném pozemku a provádět trvalou péči po celou dobu uložení na deponii
- provádění čištění pozemních komunikací při manipulaci se zeminou
- minimalizovat rozsah vlivu stavby na okolí, práce provádět pouze v době od 7 do 20 hodin
- ochrana stávající zeleně v bezprostřední blízkosti staveniště a dopravních tras
- dodržování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu operativním využitím přenosného dopravního značení při výstavbě stavebních objektů
- zajištění bezpečnosti silničního provozu při uvedení silnice do provozu, sledování navrženého dopravního značení a organizace dopravy, operativní úpravy plynoucí ze sledování skutečného stavu na komunikaci (spolupráce SÚS a POLICIE ČR)

- plnění obecně technických požadavků při výstavbě a použití výrobků, které jsou opatřeny předepsanými certifikáty a schváleny pro použití při navržené výstavbě na území ČR a k předepsanému účelu
- použití materiálu se zárukou jakosti a požadovanou minimální životností dle standardu obecně předpokládanému pro jednotlivé druhy stavebních a ostatních materiálů a pro technologická či montážní zařízení
- před zahájením zemních prací je zhotovitel povinen vytýčit všechna podzemní vedení, respektovat jejich ochranná pásma a dodržovat pokyny jejich správců, trasy nutno vyznačit a stanovit ochranné pásmo, ve kterém je zákaz jakékoliv činnosti, výkopy v jejich blízkosti provádět ručně, vlastní podzemní sítě nutno zajistit proti poškození během výkopů a další výstavby
- stavební objekty určené pro přístup osob s omezenou schopností pohybu a orientace je nutno uspořádat a vybavit v souladu s příslušnými předpisy a nařízeními
- další obecné požadavky platné pro resort dopravy vyhlášené MDS ČR a uvedených v příslušných ČSN, TP a nařízeních a v souladu se systémem jakosti v tomto resortu

12. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP

Protože se jedná o rekonstrukci vozovky stávající komunikace dojde ke změně vlivů dopravy na okolí zlepšením parametrů silnice ke zvýšením bezpečnosti všech účastníků provozu a zhodnocení technických parametrů silnice.

Provádění liniové stavby v zástavbě 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
- nepoužívat k hutnění vozovkových vrstev vibračních válců
- práce ukončit po 18 hodině
- stávající zeleň v těsné blízkosti staveniště chránit dřevěným bedněním
- umožnit přístup do okolních objektů pro pohotovostní vozidla (požární a zdravotnická)
- vybourané materiály odvážet a skladovat na předepsaných skládkách
- při demoličních a výkopových pracích zamezit vzniku nadměrné prašnosti např. kropením
- čištění pneumatik dopravních prostředků, případně podvozku ostatních stavebních mechanismů před jejich výjezdem ze staveniště
- čištění veřejných komunikací v prostoru výjezdu ze staveniště

13. OBECNÉ POŽADAVKY

13.1 Hodnocení stavby z hlediska účelu

Předpokládaná životnost nové konstrukce vozovky je minimálně 15 let. V rámci této dokumentace jsou navrženy jednotlivé stavební etapy výstavby a s tím související provizorní dopravní značení během výstavby. Před zahájením prací předloží vybraný zhotovitel časový harmonogram postupu výstavby na základě,

kterého bude upřesněn plán organizace výstavby včetně návrhu dopravního značení objízdných tras, které bude řádně odsouhlaseno příslušnými dopravními orgány.

13.2 Požárně bezpečnostní řešení stavby

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

Předmětem stavební akce je vybudování komunikace v rozsahu zájmového území. Tento návrh vyhovuje požadavkům ČSN 730802 a ČSN 730804. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 736101 nebo ČSN 736110, pro navrhování konstrukcí vozovky platí ČSN 736114.

Stavba z hlediska Vyhlášky Ministerstva vnitra č.246/2001 není stavební objekt s požárním rizikem, není dělen do požárních úseků, nehrozí zde nebezpečí vzniku požáru.

13.4. Plán kontrolních prohlídek stavby

Ve smyslu §18 zákona č.526/2006 Sb. Vyhlášky, kterou se provádí ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu bude prováděna kontrolní činnost rozestavěné stavby při provádění těchto prací:

- správnost vytyčen prostorové polohy stavby
- kontrola pláň komunikace a zpevněných ploch
- kontrola skladeb zpevněných ploch
- kontrola povrchových úprav zpevněných ploch
- kontrola provedení odvodnění
- kontrola stavby po jejím dokončení a předložení dokladů a certifikátů zhotovitelem
- kontrola splnění požadavků požární ochrany, civilní ochrany, ochrany veřejného zdraví a životního prostředí

Stanovení termínů kontrol pro provádění shora uvedených činností bude upřesněn po odsouhlasení harmonogramu postupu prací po úrovni Smlouvy o dílo, uzavřené s vybraným dodavatelem stavby. Dohodnuté termíny budou před zahájením stavebních prací sděleny příslušnému stavebnímu úřadu.

14. ZÁVĚR

Před zahájením stavebních prací musí být přímo na staveništi vytyčeny a označeny všechny stávající podzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení. S polohou podzemních sítí musí být prokazatelně seznámena osoba zodpovědná za provádění stavebních (zemních) prací. Zajistit vytyčení sítí od jejich provozovatelů je povinností investora. Případně obnažená vedení musí být chráněna proti poškození.

Navržené výškové řešení je nutno aplikovat na místě samém před zahájením prací a upřesnit případné detaily!

Projekt byl zpracován z hlediska maximální hospodárnosti, platných nařízení a směrnic. Všechny změny oproti PD, které nastanou při realizaci stavby, je nutné

zakreslit do dokumentace. Pokud dojde při provádění k nejasnostem či nepředvídaným okolnostem, je nutné přizvat projektanta k upřesnění postupu prací.

Zpracovaná projektová dokumentace specifikuje nezbytný rozsah prací při rekonstrukci vozovky silnice II/390 včetně všech souvisejících stavebních úprav silničních objektů.

Po dokončení stavebních prací bude předána dokumentace skutečného provedení dodavatelem investorovi, popř. okolním správcům křižených zařízení.

Jihlava, leden 2016

Ing. Bohumil Kotlán

A handwritten signature in blue ink, consisting of stylized, cursive letters.