

A

DSP+PDPS

OBJEDNATEL:



MĚSTO TŘEBÍČ

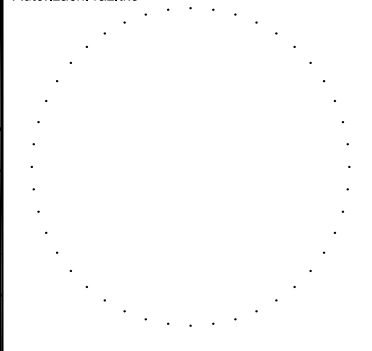
Karlovo náměstí 55, 674 01 TŘEBÍČ



Linio Plan, s.r.o.

Sochorova 23, 616 00 Brno

Autorizační razítko



HIP	Ing. Martin Vacek	<i>Vacek</i>
Zodp. projektant	Ing. František Kokorský	<i>Kokorský</i>
Vypracoval	Ing. František Kokorský	<i>Kokorský</i>
Kontroloval	Ing. Tomáš Jakl	<i>Jakl</i>

Název stavby :

Most, ev.č.590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v
Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon

Kraj : VYSOČINA

Stavební objekt

Formát

Datum

5/2017

Název dokumentu

Průvodní zpráva

Číslo střediska

AT. S2

Měřítko

Č. zakázky :

L-11-028-600

Č. objektu :

Stupeň:

DSP+PDPS

Členění :

A

Č. výkresu :

1

Č. paré :

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro DSP/PDPS na akci

Most, ev.č.590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč. mostku přes náhon

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
1.1 Název stavby	2
1.2 Katastrální území	2
1.3 Okres	2
1.4 Kraj	2
1.5 Investor	2
1.6 Projektant	2
2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	2
2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	2
2.2 Předpokládaný průběh stavby	4
2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí	4
2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití	4
2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	5
2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	6
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	6
4. ČLENĚNÍ STAVBY	7
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	7
5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb	7
5.2 Orientační návrh průběhu výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	8
5.3 Zajištění přístupu na stavbu	9
5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	9
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	10
7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	11
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS	11
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	13
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	13
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	13
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	15
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	16

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	16
15. DALŠÍ POŽADAVKY	17

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1	Název stavby	Most, ev.č.590266-TR-Kemp01, přes řeku Jihlavu v Třebíči-Poušově vč.Mostku přes náhon, DSP/PDPS
1.2	Katastrální území	Třebíč 769738, Podklášteří 769916
1.3	Okres	Třebíč
1.4	Kraj	Kraj Vysočina
1.5	Investor	Město Třebíč Karlovo nám. 104/55, 674 01 Třebíč IČ 00290629
1.6	Projektant	Linio Plan, s.r.o. Sochorova 23, 616 00 Brno IČ 27738809 DIČ CZ27738809
	HIP :	ing. Martin Vacek, autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce
	Zodpovědný projektant :	ing. František Kokorský, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Místní komunikace Poušov je součástí silniční sítě města Třebíče, která zajišťuje dopravní obslužnost daného území a v předmětné části rekonstrukce leží na území města Třebíče. Stávající místní komunikace Poušov slouží jako důležité propojení předměstských částí Třebíče – Podklášteří – Borovina či Říčov. V komunikačním systému města je spojnicí mezi západní a severní částí města a propojuje silnice III/02324 (do místní části Říčov) a silnici II.třídy číslo 351 (Třebíč – Čechtín) s napojením na ulici Račerovická.

Rekonstruovaná část místní komunikace včetně dvou mostů se nachází v západní okrajové části města Třebíče v prostoru meandru řeky Jihlavy v území využívaném především pro rekreační účely obyvatelstva.

Místní komunikace z hlediska významu a zatřídění komunikace do silniční sítě v zástavbě (v intravilánu) je zařazena jako komunikace funkční skupiny C, místní komunikace obslužná. Dopravní zatížení bylo na komunikaci zjišťováno pouze průzkumem města Třebíče bez rozlišení jednotlivých druhů dopravy. Dle dopravního průzkumu je komunikace zatížena 2523 vozidly za 24 hodin v obou směrech (dopravní generel města Třebíče). Odhadem tak

komunikace v opravovaném úseku spadá do IV.třídy dopravního zatížení (do 500 těžkých vozidel za 24hod) - především z důvodu možného budoucího využití komunikace pro objízdné trasy při opravách významných městských komunikací.

Investorem připravované stavby je Město Třebíč. Předmětná PD je změnou projektové dokumentace pro provádění stavby (PDPS – zpracovaná v roce 2013) s některými přílohami DSP s úpravou původního návrhu tak, aby byly minimalizovány finanční náklady při zachování funkčnosti návrhu. PD zpracovává rekonstrukci místní komunikace v intravilánu města v šířce dvou jízdních pruhů, bez odvodnění komunikace novou dešťovou kanalizací a s částečným zásahem do okolního dopravního prostoru a stávajících IG sítí. A dále rekonstrukci stávajícího mostku ev.č. 590266-M-03 přes náhon a stávajícího mostu přes řeku Jihlavu (s provizorní mostní konstrukcí). Rozsah rekonstrukce je obecně stejný dle předcházejícího stupně PD tj. DSP a PDPS zpracovaném v roce 2013, ale v minimalistickém návrhu na základě výsledků „studie minimalizace finančních nákladů“ z prosince 2016.

Místní komunikace v oblasti města Třebíč v předmětném úseku se sestává s původní živičné konstrukce bez obrub bez souběžných otevřených příkopů podélného odvodnění. Komunikace má v současném stavu z hlediska technických parametrů charakter polní cesty postupně upravované z důvodů poměrně značného využití pro obsluhu území, které v předmětné oblasti nemá odpovídající kapacitní komunikaci. Pohyb pěších je řešen v současné době při absenci chodníků především po komunikaci včetně obou mostů, kde rovněž chybí chodník.

Začátek rekonstrukce vozovky místní komunikace je cca 150m před mostkem přes náhon k malé elektrárně ve směru od napojení na silnici III/02324. Konec úpravy pak v km 0,45043 staničení stavby v místě křižovatky s místní komunikací za mostem přes řeku Jihlavu. Celková délka úpravy činí 0,450 km.

Rekonstrukce spočívá v rozebrání stávající a zřízení nové konstrukce vozovky bez osazení obrubníků včetně drobných prostorových úprav vedení trasy a s homogenizací šířkového uspořádání a s vyřešením vazeb na okolní komunikace (úprava napojení místních a účelových komunikací v minimálním rozsahu) a beze změny stávajícího systému odvodnění komunikace (bez zřízení nové dešťové kanalizace a nových uličních vpustí). Součástí je rekonstrukce mostů přes náhon a řeku Jihlavu a zřízení autobusové zastávky v nové poloze. Dále částečné dobudování nových chodníků a úprava stávajících sjezdů k nemovitostem. Součástí stavby jsou i úpravy částečně dotčených okolních ploch pro veřejnou zeleň včetně nutného kácení vzrostlé zeleně a následných náhradních výsadeb. Součástí jsou i vyvolané přeložky stávajících inženýrských sítí.

Cílem rekonstrukce bude:

- rekonstrukce vozovky MK včetně podkladních vrstev v délce 450,5 m
- šířková úprava vozovky v přímých úsecích a směrových obloucích v souladu s šířkovým uspořádáním zvolené kategorie dle ČSN 73 6110
- realizace nových mostních objektů přes náhon k elektrárně a přes řeku Jihlavu. Únosnost stávajících mostů nevyhovuje ani pro osobní dopravu (únosnost mostu přes řeku Jihlavu je 2 t, únosnost mostu přes náhon je 6 t)
- výstavba nové autobusové zastávky
- vybudování nového chodníku kolem komunikace na obou mostech a v úseku s novou opěrnou zdí

- výšková a šířková úprava napojení vjezdů na komunikaci v nejnútnejší míře
- úprava křižovatek s místními a účelovými komunikacemi v nejnútnejší míře
- přeložky stávajících IG sítí vyvolané rekonstrukcí místní komunikace

Význam stavby spočívá ve zlepšení stávajícího stavu při využití odpovídajících návrhových prvků šířkového uspořádání a vylepšení směrového a výškového vedení trasy což povede ke zkvalitnění silničního spojení v západní části města v úseku mezi mosty přes náhon k elektrárně a přes řeku Jihlavu (v budoucnu má rekonstruovaná komunikace také sloužit jako objízdná trasa pro případ realizace dopravních staveb event. oprav na komunikacích v centru města). Nový kryt vozovky bude mít příznivý vliv na snížení hluku i emisí v okolí komunikace v oblasti oddychové zóny města. Dojde ke zvýšení plynulosti dopravy s celkovým efektem spočívajícím ve zvýšení bezpečnosti dopravy.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

Vzhledem k rozsahu stavby se nepředpokládá realizace v jednom časovém období, stavbu bude nutné rozdělit do dvou časových období.

Při současných dostupných informacích lze uvažovat s následujícími časovými termíny:

Odevzdání změnové PD – DSP + PDPS	05/2017
Vydání změny stavby před dokončením	08/2017 (odhad)
Zahájení stavby	09/2017 (odhad)
Doba realizace	cca 9 měsíců

Termíny realizace nejsou dané a budou se odvíjet v závislosti na zajištění finančních prostředků na výstavbu, zajištění zhotovitele stavby, navržené etapizaci stavby atd.

Realizace stavby bude probíhat při úplné uzavěře s předpokládaným odkloněním dopravy na objízdné trasy a při zachování omezené místní veřejné dopravy. Tranzitní doprava je zde minimální a bude odkloněna. Výstavba vozovky bude následovat bezprostředně po dokončení stavby mostních objektů.

2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí

Stavba má charakter rekonstrukce stávající komunikace v intravilánu města bez dopadů na územně plánovací dokumentaci města Třebíč. Předcházející stupně PD byla dokumentace pro stavební povolení (4/2013) a pro provádění stavby (PDPS), která je hlavním podkladem pro vypracování změnové PD.

2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Zájmové území stavby rekonstrukce místní komunikace a mostů leží v západní části města Třebíč mezi řekou Jihlavou a náhonem k malé vodní elektrárně. K zájmové oblasti je nutné také přidat oblast před mostem přes náhon a malou oblast za mostem přes řeku Jihlavu z důvodu napojení na stávající komunikační systém. Trasa komunikace je vedena v území jen částečně zastavěném (několik obytných domů, autokemp, rybářství) prakticky po stávající místní komunikaci. V okolí se nachází nemovitosti (zahrady a rybníky). V oblasti se vyskytuje také hodně mimolesní zeleně. Místní komunikace vede v oblasti rekonstrukce ve směru jihozápad - severovýchod (dle staničení stavby).

Z hlediska morfologie území a spádových parametrů stávající komunikace ho lze charakterizovat jako mírně pahorkovité, jen částečně zastavěné území s výraznou výškovou změnou v průběhu trasy, rozdíl výšky začátku a konce trasy je cca 7,3m. Oblast upravované komunikace se nachází v území nadmořské výšky mezi 407,3 a 397,1 m, ve výškovém systému Bpv, s výškovým rozdílem do 10,5 m. Nejnižší místo je ve dvou třetinách úseku před mostem přes Jihlavu. Na konci úseku stavba navazuje na pokračování místní komunikace Poušov, která zde má již z hlediska morfologie hornatý charakter.

Stavba se nachází v celém objemu v intravilánu města Třebíč. Staveniště je prostorově omezeno stávající polohou vozovky místní komunikace a okolním dopravním prostorem, také polohou náhonu k malé elektrárně a řekou Jihlavou. Částečně dále křižovatkami s místními komunikacemi nebo obslužnými komunikacemi či vjezdy k nemovitostem. Hustota zástavby je však poměrně nízká. Na levé straně je rozsah staveniště omezen stávajícím oplocením přilehlých nemovitostí (Rybářství, zahrady) a na pravé straně polohou zástavby Autokempu Poušov. Stávající krátká souběžná zástavba se nachází mimo plánovaný rozsah staveniště.

Stavba je umístěna převážně na pozemcích druhu „ostatní plocha“ s využitím jako ostatní komunikace nebo sportoviště a rekreační plocha.

Zájmové území se nachází převážně na pozemcích vedených jako ostatní plochy-ostatní komunikace nebo ostatní plochy-sportoviště a rekreační plocha ve vlastnictví města Třebíč. V menší míře pak na pozemcích vedených jako orná půda, ostatní plochy-neplodná půda, zahrada a trvalý travní porost ve vlastnictví města Třebíč, dále jako ostatní plocha-manipulační plocha ve vlastnictví Moravského rybářského svazu, lesní pozemek ve vlastnictví soukromé osoby a v minimální míře pak na pozemcích vedených jako vodní plocha-koryto vodního toku, které jsou ve vlastnictví Povodí Moravy. Stavba se bude realizovat jako rekonstrukce stávajícího tělesa komunikace na stávajících pozemcích pouze s minimálními úpravami. Zájmové území rekonstruované místní komunikace v intravilánu obsahuje několik stávajících inženýrských sítí – vodovod s přípojkami, podzemní vedení NN, podzemní vedení VO, podzemní sdělovací kabely společností Telefonica O2 a dále nadzemní vedení VN. Stavbou budou dotčeny všechny výše v textu uvedené sítě kromě trasy nadzemního vedení VN. Zvolený způsob rekonstrukce vozovky komunikace, úprava jejího šířkového uspořádání, rekonstrukce stávajících mostů a dobudování části okolního dopravního prostoru si vyžádá úpravu či přeložku několika stávajících dotčených inženýrských sítí. Zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu se v malé míře vyskytne - tam, kde bude díky úpravám rozšířena komunikace. Jeho rozsah bude však vzhledem celkovému objemu stavby malý.

Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území nemění.

2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Technickým řešením jsou stavební úpravy stávajícího vedení místní komunikace v částečné zástavbě města v původní poloze bez výraznějších negativních účinků na životní prostředí a okolní obytnou zástavbu. Dokončená rekonstrukce bude mít příznivý vliv na životní prostředí, neboť přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Zvýšení plynulosti dopravy, položení nového krytu vozovky a zklidnění dopravy přinese snížení hlukové a emisní zátěže ze silničního provozu v okolí komunikace.

Z hlediska životního prostředí se vzhledem k zachování polohy komunikace v původní trase (obecně v celé délce stavby) oproti současnému stavu nic nemění. Naopak zlepšení životního prostředí lze spatřovat ve snížení hlukové zátěže odstraněním četných nerovností vozovky a míst s poškozením, zrušením kce mostu přes Jihlavu, která je tvořena provizorní „hlučnou“ konstrukcí vozovky a zvýšením plynulosti dopravy. S určitostí lze konstatovat, že z hlediska vlivu na obyvatele realizace plánované stavby nijak zásadně neovlivní akustickou situaci u obytné zástavby v okolí uvažovaného záměru. Jediným problematickým místem z hlediska hluku může být souběh nově upravené komunikace s areálem Autokempu Poušov. V této oblasti dochází k přiblížení komunikace k jedné řadě chatků v autokempu, také dojde ke zvýšení nivelety z důvodu nového mostu přes řeku Jihlavu (rezerva nad Q100) a likvidaci stávající zeleně mezi stávající polohou komunikace Poušov a chatkami autokempu. Nově však bude v rámci stavby na souběžném chodníku zřízeno plnostěnné dřevěné oplocení, které bude částečně plnit funkci odrazné protihlukové stěny.

Umístění stavby odpovídá hlediskům péče o životní prostředí a obecným technickým požadavkům na výstavbu v souladu s vyhláškami č. 137/1998 Sb. a č. 501/2006 Sb. i předpisům, které stanoví hygienické a protipožární podmínky.

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Stavba nepředstavuje významný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci vozovky stávající komunikace ve stávající trase a niveletě s drobnou změnou směrového a výškového vedení trasy a s výraznější změnou šířkového uspořádání. V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu v úseku délky 0,450 km a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při odstranění konstrukce stávající vozovky a demolici mostů.

Místní komunikace v upravovaném úseku je vedena převážně v mírně zastavěném prostoru s malou obytnou zástavbou, v určitých úsecích (především na začátku úpravy) pak v úseku bez zástavby. Připojení současných místních komunikací zůstane zachováno. Kromě místních a účelových komunikací je na předmětnou místní komunikaci v oblasti stavby napojena řada sjezdů k okolním nemovitostem. Dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je vzhledem k celkovému rozsahu stavby relativně malý. Realizace stavby bude probíhat za úplného vyloučení dopravy při odkloněné tranzitní (minimální, teoretická) i místní dopravě, což způsobí jen velmi mírné zvýšení silniční zátěže v okolních ulicích, kterými povede objízdná trasa. S ohledem na současné zatížení opravované komunikace se nepředpokládá žádné poškození těchto komunikací města. S provozem autobusové linky po dobu stavby se nepočítá.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

1. Dokumentace pro stavební povolení z dubna 2013
2. Dokumentace pro provádění stavby + soupis prací (část ZDS) z června 2013
3. Studie minimalizace stavby z prosince 2016

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je členěna na jednotlivé objekty, které řeší přípravu území (objekt řady 000), stavební úpravy komunikace (objekty řady 100), objekt rekonstrukce mostu (objekt řady 200), úpravy či přeložky stávajících inženýrských sítí (objekt řady 300 – vodohospodářské objekty a řady 400 – elektroobjekty) a objekty ozelenění (objekt řady 800).

Hlavním stavebním objektem je SO 101 „Místní komunikace Poušov“ v celkové délce 0,450 km a SO 201 „Most přes náhon“ a 202 „Most ev.č. 590266-TR-Kemp01 přes řeku Jihlavu“.

Seznam objektů stavby:

SO 001 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ
SO 003 DEMOLICE MOSTKU PŘES NÁHOH
SO 004 DEMOLICE MOSTU PŘES ŘEKU JIHLAVU
SO 101 MÍSTNÍ KOMUNIKACE POUŠOV
SO 141 CHODNÍKY
SO 151 ÚPRAVY SJEZDŮ
SO 191 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ
SO 201 MOSTEK PŘES NÁHON
SO 202 MOST, EV.Č.590266-TR-KEMP01 PŘES ŘEKU JIHLAVU
SO 211 OPĚRNÁ ZEĎ VPRAVO V KM 0,300 - 0,361
SO 212 OPĚRNÁ ZEĎ VLEVO V KM 0,345 - 0,361
SO 351 PŘELOŽKA VODOVODŮ
SO 381 ÚPRAVA VODOTEČE
SO 431 ZABEZPEČENÍ KABELŮ NN E-ON
SO 451 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ
SO 461 PŘELOŽKA OPT. A METAL. KABELŮ TELEFÓNICA
SO 802 NÁHRADNÍ VÝSADBA

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb

V součinnosti s předmětnou stavbou rekonstrukce místní komunikace Poušov v západní části města se připravuje jedna investiční akce, která by věcně souvisela s předmětnou stavbou. Jedná se o stavbu na předmětné místní komunikaci v úseku od KÚ po napojení na ulici Račerovická.

- Třebíč, Místní komunikace Poušov (Technická studie 2011)

Přímo související stavbou je v současnosti připravená stavba kabelu NN od malé vodní elektrárny soukromého investora, na kterou je vydané pravomocné stavební povolení, ale která není v souladu s potřebami předmětné stavby rekonstrukce MK a mostu přes náhon (v případě realizace před zahájením předmětné stavby, bude muset být při stavbě nového mostu přes náhon kabel NN znovu překládán). Zástupce města Třebíč zajistil s investorem připravené stavby dodatečnou změnu vedení trasy NN v koordinaci s předmětnou stavbou.

5.2 Orientační návrh průběhu výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizaci stavebních úprav v rozsahu stavby ve městě Třebíč bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byl zajištěn alespoň provizorní příjezd nebo přístup k jednotlivým nemovitostem, především k těm, které mají přístup pouze z místní komunikace.

S ohledem na rozsah stavby se bude stavba provádět za úplného vyloučení dopravy s převedením na objízdné trasy společné pro tranzitní (ta je minimální) a místní dopravu. Výluková autobusová doprava nebude řešena. Realizaci stavebních úprav bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byla zajištěna alespoň provizorní dostupnost dané lokality pro místní obyvatele, pro hasiče, policii a zdravotní záchranou pomoc. Místní doprava bude zajištěna po místních komunikacích města v okolí stavby.

Stavba se předpokládá realizovat ve dvou samostatných časových etapách.

1.etapa: rozsah realizace v této etapě se předpokládá v úseku od km 0,000 (ZÚ) – 0,240

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce stavby 1. etapy a provedena příprava území (tu lze provést pro obě etapy zároveň). Jako první z hlavních objektů je navržena demolice mostku přes náhon. Následovat bude vlastní realizace mostu přes náhon (SO 201) včetně zřízení provizorního přemostění náhonu. Po jeho dokončení se provede odstranění stávající vozovky v celé šířce a v tloušťce podle navrženého technologického postupu a zahájí se výstavba přeložek inženýrských sítí, výkopy pro vsakovací drenáže a poté se budou realizovat objekty komunikace (SO 101), úpravy sjezdů (SO151) a chodníků (SO141). Objekty přeložek IG sítí stejně jako VO bude na konci trasy etapy (km cca 0,240) provizorně přepojeno na stávající vedení sítí. V závěru stavby 1.etapy se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice za vyloučeného provozu, zabezpečí se provizorní napojení na konci úpravy první etapy na stávající stav a budou provedeny dokončovací práce spočívající v nezbytné úpravě okolního dotčeného dopravního prostoru včetně dotčených ploch pro veřejnou zeleň a úpravy svislého dopravního značení. Poté se tento úsek komunikace předá do provizorního užívání do doby než bude dokončena stavba 2.etapy.

2.etapa: rozsah realizace v této etapě se předpokládá v úseku od km 0,240 – 0,54043 (KÚ).

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce stavby 2. etapy a provedena příprava území (pokud již nebyla provedena v 1.etapě). Jako první z hlavních objektů je navržena realizace přeložky vodoteče za mostem přes řeku Jihlavu (SO 381). Následovat by měly přípravné práce pro zabezpečení provedení rekonstrukce mostu přes řeku Jihlavu tak, aby byl umožněn příjezd těžké techniky k mostu, objekt demolice stávajícího mostu, zrušení stávajícího VO a zabezpečení ostatních stávajících kabelových vedení IG sítí (před jejich vlastní přeložkou či úpravou). Dále se provede přeložka vodovodu. Po dokončení přeložky se bude realizovat objekt mostu a po skončení hlavních stavebních prací by se provedla realizace opěrných zdí (SO 211 a 212). Po dokončení zdí se uzavře pro veškerý provoz zbytek úseku v této etapě (stejně jako příjezd do Autokempu) a po odstranění stávající konstrukce vozovky se budou realizovat ostatní objekty přeložek inženýrských sítí v rozsahu celého úseku první etapy. Následovat budou objekty komunikace (SO 101), úpravy sjezdů (SO151) a chodníků (SO141). Nová konstrukce vozovky se bude realizovat jako součást objektu komunikace. Souběžně budou provedeny výkopové práce pro vsakovací drenáže.

Stavba se bude realizovat po úsecích tak, aby byla minimalizována doba omezení příjezdu k jednotlivým nemovitostem v okolí stavby, především aby se zajistila obslužnost areálu Autokempu Poušov na co nejdelší dobu výstavby. Pohyb chodců v průběhu výstavby bude pouze částečně omezen v příslušném úseku realizace stavby, kde bude veden v zúženém profilu podél komunikace nebo po v rámci stavby zřízených provizorních komunikacích pro pěší. Po dobu výstavby bude zajištěna provizorní funkce stávajícího veřejného osvětlení. V závěru stavby 2.etapy se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice za vyloučení provozu, provede se úprava napojení na stávající stav v křižovatce v KÚ a budou provedeny dokončovací práce spočívající v nezbytné úpravě okolního dotčeného dopravního prostoru včetně dotčených ploch pro veřejnou zeleň a úpravy svislého dopravního značení.

Po ukončení rekonstrukce všech ploch komunikací se odstraní přechodné dopravní značení a bude provedeno kompletní vodorovné dopravní značení v celém předpokládaném rozsahu stavby.

V objektu 101 (s kompletní výměnou konstrukce vozovky) se obecně po odstranění krátkého úseku stávajících obrub provede v každém dílčím úseku stavby vybourání stávající vozovky v tloušťce cca 45cm (dle tloušťky nové konstrukce). Po provedení výkopových prací budou vybudovány případné další úpravy stávajících inženýrských sítí pod vozovkou místní komunikace (pokud ještě nebudou provedeny). Provede se sanace podloží vozovky (nejprve se prověří její opodstatněnost), zřízení násypového tělesa komunikace včetně aktivní zóny, zřídí se podélné vsakovací drenáže a pokládka a zhutnění ochranné vrstvy štěrkodrti v tloušťce 0,15m. Poté bude navazovat realizace konstrukce vozovky komunikace až po ložnou vrstvu živice vozovky (včetně) a vybudování s komunikací přímo souvisejících objektů (chodníky a napojení místních komunikací a sjezdů) včetně úpravy dotčených povrchových znaků stávajících inženýrských sítí. Po zhotoviteli stavby je požadováno minimalizovat dobu staveništního i případného veřejného provozu po nově vybudované vozovce před pokládkou horní, obrusné vrstvy živice.

Podrobný časový harmonogram postupu realizačních prací a rozdělení stavby na jednotlivé etapy a úseky stavby bude zpracováno dodavatelem stavby až na základě domluvy vybraného dodavatele stavebních prací a investora tj. zástupců města Třebíč dle možností a schopností vybraného dodavatele a požadavků jednotlivých účastníků stavby

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Stavba se nachází v území intravilánu města Třebíč. Hlavní přístup na stavbu bude zajištěn po stávající místní komunikaci v obou směrech a případně i po stávajících veřejných místních (případně obslužných) komunikacích v okolí stavby.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavební úpravy budou prováděny (intravilán) při vyloučení veškerého veřejného provozu s vedením dopravy po objízdných trasách. Úplná uzávěra je navržena především z důvodu budování nové dešťové kanalizace v ose stávající vozovky, při kterém není možné vzhledem ke stávajícím nedostatečným šířkovým parametrům komunikace zachovat vedení místní veřejné dopravy a městské autobusové dopravy (v části trasy na ZÚ) ani v jednom

jízdním pruhu. Dále je plná uzávěra nutná při výstavbě obou objektů mostů, kde nebude zajištěn provizorní přejezd přes vodní tok. Kompletní výluk je vhodná i pro použitou technologii rekonstrukce vozovky (kompletní výměna s úpravou podloží). V průběhu výstavby musí být zabezpečen v co nejdelším časovém období alespoň provizorní příjezd k okolní zástavbě v uzavřené části místní komunikace pro dopravní obsluhu, vozidla záchranné služby, hasičského záchranného sboru, policie a místní dopravy. Z uvedeného vyplývá, že technické řešení rekonstrukce vyžaduje zabezpečení dopravy v průběhu výstavby alespoň po místních případně účelových komunikacích v okolí s možností krátké vzdálenosti pro dojití. Tranzitní (dálková) doprava je na dané komunikaci nevýznamná a bude po dobu výstavby trvale odkloněna a navedena na vytypovanou objíždňovou trasu.

Výluková autobusová doprava nebude řešena, po dobu výstavby bude linka městské hromadné dopravy do dané lokality zrušena.

Stavba rekonstrukce vozovky silnice je v celé délce trasy v jen velmi mírně zastavěném obytném území. Pohyb chodců není velký a v průběhu výstavby bude částečně omezen. Pro zajištění pěší dopravy nebudou zřízeny provizorní lávky přes oba vodní toky a pěší trasy budou využívat stávající lávky a mosty v blízkém okolí stavby. Průchozí prostor chodců do nemovitostí v bezprostředním okolí stavby může být místy zúžen hranicemi stavby a opatřeními pro zajištění bezpečnosti chodců.

Podrobný harmonogram a rozsah dopravních omezení, objížděk či výluk dopravy si zajistí dodavatel stavby při její realizaci.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Stavba v intravilánu má charakter rekonstrukce stávajícího tělesa komunikace místní komunikace na stávajících pozemcích s částečnou úpravou prostorového a hlavně šířkového uspořádání (rozšíření) bez výrazného dopadu a změn stávajících vlastnických vztahů, současné vlastnické vztahy se stavbou změní minimálně. Pozemky dotčenými rekonstrukcí místní komunikace jsou ostatní plochy – ostatní komunikace, ost.plochy – sportoviště a rekreační plocha ve vlastnictví města Třebíč a v malé míře ostatní pozemky ve vlastnictví města Třebíč a jiných soukromých subjektů.

Přehled budoucích vlastníků podle stavebních objektů :

SO 001	PŘÍPRAVA ÚZEMÍ	
SO 003	DEMOLICE MOSTKU PŘES NÁHOH	
SO 004	DEMOLICE MOSTU PŘES ŘEKU JIHLAVU	
SO 101	MÍSTNÍ KOMUNIKACE POUŠOV	SÚS JMK
SO 141	CHODNÍKY	Město Třebíč
SO 151	ÚPRAVY SJEZDŮ	Město Třebíč
SO 191	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	(provizorní objekt)
SO 201	MOSTEK PŘES NÁHON	Město Třebíč
SO 202	MOST, EV.Č.590266-TR-KEMP01 PŘES ŘEKU JIHLAVU	Město Třebíč
SO 211	OPĚRNÁ ZEĎ VPRAVO V KM 0,300 - 0,361	Město Třebíč
SO 212	OPĚRNÁ ZEĎ VLEVO V KM 0,345 - 0,361	Město Třebíč
SO 351	PŘELOŽKA VODOVODŮ	VAS (divize Třebíč)

SO 381 ÚPRAVA VODOTEČE	Lesy ČR
SO 431 ZABEZPEČENÍ KABELŮ NN E-ON	E-ON ČR
SO 451 VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ	Město Třebíč
SO 461 PŘELOŽKA OPT. A METAL. KABELŮ TELEFÓNICA	Telefonica O2 ČR
SO 802 NÁHRADNÍ VÝSADBA	Město Třebíč

7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Rekonstrukce komunikace v intravilánu bude probíhat v rozsahu stavby po dílčích úsecích při úplném vyloučení veřejného provozu, jednotlivé úseky však mohou být zprovozněny (dány do předčasného užívání) po dokončení stavebních prací aspoň pro místní dopravu. Ostatní objekty stavby, především objekty přeložek IG sítí, chodníků atd, budou předávány k užívání po skončení prováděných prací a ve vzájemné časové koordinaci s rekonstrukcí bezprostředně souvisejícího objektu místní komunikace. Objekt rekonstrukce obou mostů bude předán do užívání bezprostředně po realizaci (u mostu kromě konstrukce vozovky, ta bude předána v součinnosti s vozovkou silnice mimo mostní objekt).

Pro veškerou (i tranzitní) dopravu bude komunikace předána do užívání jako celek bezprostředně po dokončení všech jejích částí.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

Dokumentace řeší kompletní rekonstrukci stávající místní komunikace v okrajové části města Třebíč tj. směrové, výškové a šířkové úpravy včetně výměny konstrukce vozovky a sanace podloží. Rekonstrukce místní komunikace Poušov v rozsahu stavby zahrnuje úpravu prostorového vedení komunikace především v závislosti na rekonstrukci mostů přes vodoteče a homogenizaci šířkového uspořádání se zachováním napojení místních a účelových komunikací ve stávajících křižovatkách. Dále rekonstrukci stávajícího mostního objektu přes náhon a mostu přes řeku Jihlavu. Rekonstrukce je určena hlavním objektem zahrnujícím rekonstrukci místní komunikace a obou mostních objektů.

Projektová dokumentace zahrnuje obecně mimo vlastní objekty rekonstrukce mostů, kompletní rekonstrukci vozovky komunikace včetně drobných prostorových úprav vedení trasy a šířkových parametrů (spojené s homogenizací šířkového uspořádání) s vyřešením vazeb na okolní komunikace (úprava napojení místních a účelových komunikací v minimálním nutném rozsahu) i zřízení autobusové zastávky v nové poloze a dobudování okolního dopravního prostoru zahrnující krátké úseky jednostranného chodníku, úpravu sjezdů k okolním nemovitostem, zřízení opěrných zdí podél komunikace a také dopravní značení včetně POV (omezení dopravy během stavby, objízdné trasy po dobu rekonstrukce, apod.). V rámci stavby se zachová systém stávajícího odvodnění komunikace. Rekonstrukce místní komunikace si vyžádá i přeložky či úpravy stávajících inženýrských sítí. Součástí stavby a PD jsou objekty kácení vzrostlé zeleně a náhradní výsadby za skácené vzrostlé dřeviny.

Princip rekonstrukce stávajícího mostu ev.č. 590266-M-03 přes náhon (SO 201) spočívá v odstranění stávající konstrukce mostku a vybudování konstrukce nové. Nový most je

koncipován jako monolitický železobetonový rám o jednom poli založený na vrtaných pilotách. Součástí mostu je i výstavba nových nábrežních zdí dotčených stavbou.

Princip rekonstrukce stávajícího mostu ev.č. 590266-TR-Kemp01 přes řeku Jihlavu (SO 202) spočívá v odstranění stávající provizorní konstrukce mostu a vybudování konstrukce nové. Most, ev.č. 590266-TR-Kemp01 přes řeku Jihlavu je navržen jako vetknutý rám o jednom poli. Světlost mostních otvorů je navržena 29,0 m. Založení je navrženo hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách Ø 0,90 m. Most je navržen v přímé, volná šířka mezi obrubami je 6,50 m, na mostě je navržen jednostranný chodník šířky 1,90 m vlevo.

Princip objektu nových opěrných zdí (SO211 a 212) spočívá ve zřízení nové opěrné zdi podél komunikace v km 0,300-0,361 vpravo a 0,345-0,361 vlevo. Opěrné zdi jsou navrženy jako úhlové monolitické železobetonové zdi plošně založené. Na pravostranné zdi je na římse osazený plnostěnný dřevěný plot. Na levostranné zdi je na římse osazeno ocelové mostní zábradlí se svislou výplní.

Princip rekonstrukce místní komunikace (SO 101) spočívá v úpravě konstrukce vozovky v celém úseku stavby a to: rozebráním stávající a zřízením nové konstrukce vozovky s homogenizací šířkového uspořádání včetně mírné směrové i výškové úpravy vedení trasy bez obrubníků se souběžnými nezpevněnými krajnicemi a s kompletní výměnou podloží. Stávající konstrukce vozovky bude rozebrána po vrstvách, s frézováním se neuvažuje. V nové poloze bude zřízena autobusová zastávka (v jiné poloze oproti stávajícímu stání AZ). V rámci obnovy vozovky místní komunikace dojde k doplnění vodorovného dopravního značení dle stávajících platných předpisů (stávající vodorovné dopravní značení neexistuje). Doplní a upřesní se i svislé dopravní značení.

Křižovatka s vedlejší místní komunikací bude upravena v místně napojení v nezbytně nutném rozsahu daném výškovým a směrovým napojením na průběžnou komunikaci místní komunikace. Způsob a technologie úpravy konstrukce vozovky bude stejná jako průběžné místní komunikace s rozdíly v detailech.

Výškové napojení stávajících zpevněných i nezpevněných účelových komunikací a sjezdů na průběžnou MK se provede zpevněním v minimálně nutném rozsahu.

Podrobný technický popis je uveden v příslušné technické zprávě ke každému stavebnímu objektu.

Z hlediska dopravního zatížení i ve vztahu k výhledu (pro návrhové období roku 2042) vyhoví kapacitně pro předpokládané dopravní zatížení navrhovaná dvoupruhová obousměrná komunikace.

Základní technické parametry:

Místní komunikace – základní návrhová kategorie v rozsahu obj.101 je MO2k 6,5/30 v celé délce trasy. Tato kategorie je v průběhu trasy rozšířena ve směrových obloucích, které to svou velikostí vyžadují.

Na rekonstruovaném úseku (úsek obj.101) místní komunikace se nachází kromě dvou mostů přes náhon a řeku Jihlavu celkem 1x napojení místní komunikace a 3x další napojení účelových komunikací.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro zpracování změnové projektové dokumentace PDPS nebyly prováděny žádné nové nebo doplňující průzkumy. Platné jsou původní průzkumy pro stupeň PD dokumentace pro stavební povolení DSP zpracované v roce 2013.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba se nachází v intravilánu města Třebíč v úseku s minimální zástavbou a bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter rekonstrukce současného stavu a nezasahuje přímo žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parky. Prakticky celé zájmové území se nachází v záplavové oblasti řeky Jihlavy. Výška hladiny Q100 je dle „Stanovení záplavového území významného vodního toku Jihlava v kraji Vysočina v úseku říční kilometr 86,500-154,915 (Útvar hydroinformatiky – Ing. Vladislav Gimun v roce 2006)“ 385,35 m.n.m.

Stavba nemá dopad na žádné kulturní památky nebo památkově chráněné objekty.

U místních komunikací III.třídy se ochranné pásmo nestanovuje.

Ochranné pásmo lesa – 50,0 m (pozemek p.č. 187/2 – lesní pozemek).

Stavba se nachází v ochranném pásmu podzemních vedení stávajících inženýrských sítí v intravilánu (dochází zde k překryvu jednotlivých ochranných pásem). Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v ochranných pásmech, se řídí příslušnými zákony a předpisy a může být prováděna pouze se souhlasem správce zařízení, ke kterému ochranné pásmo přísluší. Stavbou dotčená ochranná pásma stávajících inženýrských sítí jsou následující:

Ochranná pásma elektrických vedení

OP kabelových vedení NN 1 m

OP venkovních vedení VN 7 m

OP venkovních vedení NN se nestanovuje

Ochranná pásma se měří od krajního vodiče vedení na každou stranu. Pásmo je vymezeno svíslou rovinou. U nadzemních vedení VN a VVN jsou ochranná pásma stanovena pro zařízení realizovaná po roce 1995.

Ochranná pásma vodovodů

OP do průměru 500mm 1,5 m od okraje potrubí

Ochranná pásma podzemních kabelů sítí elektronických komunikací (SEK) O2

OP kabel O2 1,5 m po stranách krajního vedení

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Stavba v intravilánu (úsek s minimální zástavbou) nepředstavuje výrazný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci stávající místní komunikace bez výrazné změny směrového a jen s mírnou změnou výškového vedení trasy (především v oblasti mostu). Upraví se výrazněji šířkového uspořádání komunikace (rozšíří se), ale nezmění se systém povrchového

odvodnění (stávající povrchové odvodnění do okolního terénu bude zachováno a pouze doplněno úseky vsakovacích drénů).

Terénní úpravy vzhledem k celkovému rozsahu stavby nebudou velké.

a) Odstranění staveb (demolice)

Součástí stavby jsou demolice stávajících objektů mostů přes náhon a řeku Jihlavu. Dále se částečně odstraňují stávající ploty včetně přesunu brány a drobné objekty v trase (zpevnění u studny, solitérní kámen atd.). V rámci stavby se odstraní celá konstrukce stávající vozovky místní komunikace.

b) Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

Stromy a vzrostlé keře podél komunikace dotčené stavbou budou v rámci stavby káceny. Dotčená vzrostlá zeleň (kácené stromy a smýcené keře) bude odstraněna ještě před zahájením stavby a v období vegetačního klidu. Kácení podléhá povolení odboru životního prostředí, o povolení je třeba žádat včas předem, v případě pozemků ve vlastnictví města prostřednictvím OKS. Náhradní výsadby jsou v rámci PD navrženy. Počet kusů náhradních výsadeb vzejde z jednání s příslušnými vlastníky pozemků (město Třebíč, Moravský rybářský svaz a pan Dobeš Bohumil). V rámci stavby dále budou odstraněny dotčené tvarované živé ploty, náletové živé ploty a jiné dotčené náletové či okrasné keře bez nutnosti náhradní výsadby.

Při stavebních pracích bude zajištěno následující:

- výkopové práce v prostoru kořenů / průmět korun stromů/ budou probíhat v nejnutnějším rozsahu a s maximální šetrností ke kořenům
- případná vzniklá poškození zásadních kořenů v tomto prostoru budou ihned ošetřena, začistěním ostrým řezem a zatřením ochranným prostředkem. Okamžitý zákrok je nutný z hlediska možné infekce kořenů
- ošetření kořenů provede odborná firma se zkušenostmi v oboru ochrany dřevin
- práce budou probíhat pokud možno ve vhodném termínu (mimo vegetační období nebo alespoň na jeho konci – tj září – březen).

Celková plocha keřů a jejich skupin určených ke kácení bude vyčíslena v příslušném objektu. V průběhu stavby je třeba dodržovat ustanovení ČSN 839061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

c) Rozsah zemních prací a terénní úpravy

Rozsah zemních prací nebude příliš velký. Hlavní položkou budou lokální výkopy pro zakládání objektu mostů a opěrných zdí. Dále drobné výkopy pro vsakovací drenáže u konstrukce vozovky silnice, zřízení nových chodníků na veřejných plochách atd. Terénní úpravy kolem komunikace vzhledem k charakteru stavby budou minimální.

d) Zásah do pozemků, ozelenění a úpravy nezastavěných ploch

Stavba nepředstavuje nový výraznější zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci stávající místní komunikace ve stávající poloze bez výrazné změny směrového a jen s mírnou změnou výškového vedení trasy. Upraví se výrazněji šířkového uspořádání komunikace

(rozšíří se). Stavbou budou dotčeny kromě stávajících pozemků investora (město Třebíč) a správce komunikace i v menší míře pozemky ve vlastnictví Moravského rybářského svazu a jen v minimální míře i pozemky jiných, soukromých subjektů.

K zásahu do pozemků zemědělského půdního fondu dochází, ale jen v malé míře. Celková plocha původního trvalého záboru v ZPF: 945,8 m² se při realizaci minimalistického řešení sníží.

Část záborů pozemku pro stavbu bude také probíhat na pozemku určeném k plnění funkce lesa (lesní pozemek). Celková plocha trvalého záboru na PUPFL: 674,0 m² se při realizaci minimalistického řešení opět sníží.

V rámci rekonstrukce místní komunikace nevyužité stávající zpevněné plochy komunikace nebo částečně zpevněné plochy budou vybourány a dosypány beze změny vlastníka pozemku. Konečná úprava těchto ploch určených pro veřejnou zeleň bude součástí objektu SO801 a bude odsouhlasena příslušným odborem městského úřadu. Vzhledem k nedostatečnému množství sejmutého humózního horizontu přímo na stavbě bude nutno zajistit zbytek potřebného množství ornice nebo podornice na ohumusování upravovaných ploch pro veřejnou zeleň a svahů zemního tělesa.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Vzhledem k umístění stavby v intravilánu města Třebíč je pro stavbu připojení na veškeré druhy energií, telekomunikace a vodního hospodářství reálné. Veškeré druhy energií, telekomunikace a vodního hospodářství nacházejí v její blízkosti, stejně jako možnosti připojení na dopravní infrastrukturu a parkování. Připojení stavby na potřebné sítě v okolí stavby bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

Skladovací a pracovní plochy včetně potřebných ploch pro skládky kusového materiálu budou podle možností umístěny na silničním pozemku v nejbližším okolí staveniště. Zařízení staveniště a případný pronájem jiných pozemků bude zřízeno na náklady dodavatele.

Bilance zemních prací je součástí předmětné dokumentace pro provádění stavby (PDPS).

Odpady budou vznikat v souvislosti s přípravou území (obrubníky, demolice stávajících vozovek, mostních objektů, kácení dřevin a vzrostlé zeleně atd.). Na stavbě jinde využitelné materiály (především kamenivo z podkladních vrstev stávající vozovky, zemina z výměny podloží apod.) budou opětovně použity pro zpětné využití na stavbě nebo uloženy pro použití na jiných stavbách. Sejmuté živičné vrstvy budou odvezeny na skládku. Stavební odpady a nevyužitelná část materiálů vzniklých na stavbě budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny v okolí stavby nebo je odkoupí zhotovitel. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel stavby.

Při výstavbě budou v místě stavby vznikat zejména odpady související s hlavními stavebními pracemi, jejichž množství bude minimalizováno požadavkem na ekonomickou efektivnost stavby. Nakládání s odpady je zpracováno na základě soupisu prací v dokumentaci PDPS. Přesné množství těchto odpadů bude známo až při vlastním provádění stavby.

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba nepředstavuje nový zásah do životního prostředí území, neboť se jedná o rekonstrukci stávající místní komunikace vedené v intravilánu s malou zástavbou se všemi negativními důsledky vlivů veřejného provozu. V současném stavu je povrch komunikace lehce poškozen a především kce mostu přes Jihlavu je tvořena provizoriem, což způsobuje zvýšení hladiny hluku. Území průchodu trasy stavby územím s malou zástavbou je ovlivněné touto zástavbou, částečně pak i podzemními vedeními inženýrských sítí, které se většinou nacházejí podél vozovky nebo pod vozovkou v souběhu s jejím okrajem či vozovku kříží, území trasy je rovněž ovlivněno objekty nadzemního vedení IG sítí.

Během výstavby dojde ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hlučnosti z důvodu stavebních prací (zdrojem hluku v období výstavby budou zejména práce spočívající v odstranění stávajícího krytu vozovek, bourání mostů apod.) a provizornímu vedení dopravní obsluhy v okolí staveniště, ale bude to zvýšení krátkodobé, v jednotlivých úsecích stavby rozdílně silné. Stavbou nebudou negativně změněny podmínky pro posouzení účinků vyvolaných hlukem ze silniční dopravy. Realizace nového krytu vozovky naopak přinese dlouhodobé zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu a nový kryt vozovky s živícnou úpravou povede ke snížení hluku a množství emisí.

Při stavbě budou dodržena následující opatření (požadovaná opatření daná akustickou studií) :

- Stavební práce budou optimalizovány tak, aby nedocházelo ke kumulaci hlukových vlivů (souběžný provoz stavebních mechanismů) v blízkosti obytné zástavby; časové nasazení mechanismů v těchto prostorech bude minimalizováno
- Stavební práce nebudou prováděny v nočním období (22:00-6:00 hodin) ani v časném ranním a pozdním večerním období (6:00-7:00, 21:00-22:00 hodin)

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak budou mít povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu s platným zákonem a souvisejícími vyhláškami a předpisy.

Odpady z provozu na komunikacích se nepředpokládají, běžná údržba a zneškodnění případných odpadů budou prováděny správci jednotlivých komunikací.

Hlavním potencionálním rizikem z hlediska možných havárií s přímým dopadem na životní prostředí jsou dopravní nehody vozidel, přepravujících nebezpečné látky. Jedná se zejména o ropné produkty, jejichž četnost a objemy přepravy jsou, v poměru k ostatním pro životní prostředí nebezpečným látkám, zřejmě nejvyšší.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Navržená stavba splňuje veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

Zákonem č. 13/1997 v platném znění o pozemních komunikacích

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Dosažení požadovaných užitných a funkčních vlastností je podmíněno dodržáním platných EN, ČSN, technických kvalitativních podmínek, technických podmínek, vzorových listů a oborového třídníku stavebních konstrukcí staveb pozemních komunikací.

Nástupiště AZ a úseky chodníků jsou vybaveny standartními bezbariérovými úpravami pro zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Požárně bezpečnostní řešení

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Stavba je provedena z materiálů, které nevyžadují požární zabezpečení.

Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 08 02 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Přístup vozidel HZS do dané lokality bude nadále zajišťován z místní komunikace.

- Zpevněné plochy komunikací nebudou ohrožovat trasy kabelů ochrany obyvatelstva

- Rekonstrukce komunikace nepředstavuje zásah do stávajících požárních a protipožárních objektů. Vlivem stavby mohou být dotčeny některé požární hydranty, ale beze změny polohy a beze změny povrchu nad těmito objekty nebo kolem nich. Zpevněné plochy nebudou narušovat účinnost stávajících podzemních hydrantů. Tyto hydranty budou případně upraveny tak, aby byla zajištěna účinnost podzemních hydrantů.

- V průběhu výstavby posuzovaných objektů musí být zajištěn příjezd požární mobilní techniky k stávajícím stavebním objektům umístěných kolem posuzovaných objektů. Realizací předmětných stavebních úprav nedojde rovněž ke změně přístupu při požárním zásahu.

- Dopravní omezení a uzavírky budou hlášeny v předstihu na Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje.

BOZP

Zákon 309/2006 Sb. nařizuje investorům povinnost zajistit činnost koordinátora BOZP na stavbách, na nichž se zároveň pohybují pracovníci více než jednoho zhotovitele. Koordinátor BOZP je kvalifikovaná osoba, jejímž úkolem je zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při přípravě a realizaci stavby, navrhovat a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci.

Z hlediska bezpečnosti, požadavků civilní obrany a požární ochrany nedojde rekonstrukcí silnice k podstatným změnám oproti současnému stavu. Součástí PD je „Plán BOZP“, který je součástí části A6 „Zásady organizace výstavby“.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

Před zahájením stavebních prací je potřebné vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí. Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

V Brně, květen 2017

Ing. František Kokorský