

Příloha č. 1

Podrobný popis stavebních objektů (dále jen „SO“), které jsou předmětem územního řízení vedeného u KrÚ pod sp.zn. : S - JMK 14700/2024 OKSÚ pro záměr nazvaný „I/50 Bučovice obchvat“ – nedílná součást výrokové části I.

SO 001 Demolice zahradního objektu km 3,675 (*není předmětem územního rozhodnutí – nevyžaduje vydání územního rozhodnutí*)

Objekt řeší odstranění drobné dřevěné stavby na pozemku p.č. 512/11 v k.ú. Kloboučky, která je v kolizi se sjízdou křižovatkou větvi MUK Kloboučky. Jedná se o stavbu obdélného půdorysu rozměru 8 x 4 m, trámové konstrukce na betonových patkách, stěny z dřevěných prken, střecha pultová. Před zahájením stavby bude objekt rozebrán a zcela odstraněn.

SO 021 Příprava území (*není předmětem územního rozhodnutí – nevyžaduje vydání územního rozhodnutí; mimo kácení dřevin – viz výrok III. územního rozhodnutí*)

Předmětem objektu jsou práce, které uvolní staveniště pro provádění hlavních stavebních prací. Jedná se o kácení dřevin, ochranu dřevin a v těsné blízkosti stavební činnosti, odstranění oplocení, svodidel a dopravního značení.

SO 101 Silnice I/50, obchvat

Jedná se o hlavní objekt stavby řešící výstavbu silniční části obchvatu komunikace I/50. Jeho stavba se nachází v pasportním staničení km 17,690 – 23,530 původní trasy silnice I/50. Uvedený rozsah odpovídá stavebnímu staničení km 0,140 – 5,710. Celková délka obchvatu v jeho nové trase činí 5570 m.

Začátek stavby se nalézá západně od Bučovic cca 50 m před odbočkou silnice III/0506 do Maref. Odtud se osa obchvatu začíná odklánět z přímého směru původní silnice na polní pozemky nad Marefami. Pomocí mostů postupně překoná silnici vedoucí do Maref, Žlebový potok a následně estakádou řeku Litavu, železniční trať a polní cestu. Déle pokračuje poloobloukem jižně od Bučovic, přičemž směřuje do mezery v zástavbě mezi Bučovicemi a Kloboučkami, kde mostem překoná silnici II/431 a potok Kloboučku. Od tohoto bodu obchvat směřuje zpět k původní trase I/50, estakádou překoná Litavu, železnici a polní cestu, aby se následně v úrovni konce zástavby Vícemilic připojil na silnici I/50.

Z hlediska šířkového uspořádání je komunikace obchvatu navržena v kategoriích S11,5/90 a S13,5/90. Začátek stavby ve směru od Brna po přípojovací pruh MUK Marefy bude v délce 175 m přechodovým úsekem napojení na stávající stav. Vodorovným značením zde bude šířkově vyznačena kategorie S11,5/90, přičemž fyzická šířka vozovky bude větší, odpovídající kategorii S13,5/90 (uspořádání 2+1). V případě výhledové přestavby navazující části silnice I/50 ke Slavkovu na uspořádání 2+1 tak bude vozovka obchvatu k navázání na tento budoucí stav již nachystána a změna se vyřeší pouze úpravou vodorovného dopravního značení bez nutnosti dodatečného rozšiřování vozovky. Dvoupruhová kategorie S11,5/90 se bude rovněž nacházet v koncovém úseku mezi MUK Kloboučky a koncem stavby. Třípruhové uspořádání 2+1 kategorie S13,5/90 je navrženo ve střední části mezi MUK Marefy a MUK Kloboučky v km 0,850 – 2,840 v délce 1990 m.

Směrové uspořádání odpovídá parametrům pro návrhovou a zároveň dovolenou rychlost 90 km/h s minimálním použitým poloměrem směrového oblouku 570 m. Výškové vedení nivelety je dáno konfigurací terénu a výškovou úrovní křižujících překážek. Maximální podélný sklon nivelety činí 3,0 %. S ohledem na skutečnost, že trasa překonává terénní hřbety a sníženiny v příčném směru, je charakterizována častými přechody mezi mohutnými násypy a zářezy. Potřeba vysokých násypů na obou koncových rovinatých úsecích stavby je zapříčiněna potřebou překonání železniční trati.

Z hlediska napojení na okolní silniční síť jsou na obchvatu navrženy celkem tři mimoúrovňové křižovatky. MUK Marefy, MUK Kloboučky a MUK Vícemilice.

MUK Marefy se bude nacházet na západním konci obchvatu a bude sloužit k napojení Bučovic ve směru od Brna. Křižovatka obsahuje celkem tři větve. A to pro směr Brno – Bučovice, Bučovice – Brno a vratnou větev Uh. Hradiště – Bučovice. Z hlediska možností napojení je zde obchvat propojen s původní trasou I/50, místní komunikací do Maref a silnici III/0478 vedoucí do obcí směrem k Rousínovu.

MUK Kloboučky bude umístěna přibližně ve středu obchvatu v místě křížení se silnicí II/431 ležící na trase Bučovice – Kyjov. Jedná se o všesměrnou kosodélnou křižovatku. Její větve jsou na silnici II/431 připojeny pomocí okružní křižovatky umístěné pod mostem obchvatu. Křižovatka umožní obsluhu průmyslové zóny ležící v prostoru mezi Bučovicemi a Kloboučkami a rovněž umožní vozidlům jedoucím po II/431 využít obchvatu místo toho, aby projížděly centrem města.

MUK Vícemilice tvoří napojení obchvatu na původní I/50 na východní straně stavby. Jedná se o rozštěpovou křižovatku umožňující sjezd z I/50 ze směru od Uh. Hradiště do Bučovic a napojení od Bučovic na I/50 ve směru do Uh. Hradiště.

Z hlediska mostních objektů se přímo na trase obchvatu nachází šest mostních objektů, další dva mosty jsou na rampách MUK Kloboučky. Jeden most převádí přes obchvat silnici III. třídy do Mouřínova.

SO 111 MUK Marefy

Předmětem objektu jsou větve mimoúrovňové křižovatky MUK Marefy nacházející se v oblasti km 0,600. Rozhraní mezi objektem MUK a hlavní trasou obchvatu je stanoveno dle vyhl. 104/1997 Sb. příloha 3. Součástí objektu není průběžný jízdní pás obchvatu v místě křižovatky, který je součástí SO 101. Účelem MUK Marefy je umožnění napojení Bučovic na silnici I/50 ze západu. Z hlediska uspořádání se jedná o modifikovanou třípaprskovou neúplnou trubkovitou křižovatku s jedním mostním objektem. Mimo napojení do a z Bučovic umožňuje v rámci navazující silniční sítě i napojení místní části Marefy a prostřednictvím silnice III/0478 také obcí ve směru na Rousínov (Letonice, Dražovice, Komořany, ...). Chybějícím dopravním pohybem je pouze nájezd na obchvat ve směru do Uherského Hradiště. Pro napojení z Bučovic bude pro tento manévr vhodnější nájezd přes křižovatky MUK Kloboučky nebo MUK Vícemilice. Dopravní proud ve směru na Uh. Hradiště od Maref, případně Letonic, je méně intenzivní a pro napojení na I/50 využije průjezd Bučovicemi.

MUK Marefy obsahuje následující větve:

Větev 11, Uherské Hradiště – Bučovice

Větev 12, Brno – Bučovice

Větev 13, Bučovice – Brno

SO 112 MUK Kloboučky

Předmětem objektu jsou větve mimoúrovňové křižovatky MUK Kloboučky nacházející se v oblasti km 3,600 v místě křížení obchvatu se silnicí II/431. Rozhraní mezi objektem MUK a hlavní trasou obchvatu je stanoveno dle vyhl. 104/1997 Sb. příloha 3. Účelem MUK Kloboučky je napojení průmyslové zóny ležící mezi Bučovicemi a místní částí Kloboučky, umožnění využití obchvatu vozidlům hodlajícím pokračovat po II/431 ve směru na Kyjov aniž by musela projíždět přes Bučovice a v neposlední řadě i k napojení centrální části Bučovic na obchvat. Z hlediska uspořádání se jedná o úplnou kosodélnou křižovatku s jedním mostním objektem. Napojení větví na silnici II/431 je navrženo prostřednictvím okružní křižovatky, která je součástí stavebního objektu úpravy silnice II/431.

MUK Kloboučky obsahuje následující větve:

- Větev 21, Bučovice – Brno
- Větev 22, Uherské Hradiště – Bučovice
- Větev 23, Brno – Bučovice
- Větev 24, Bučovice – Uherské Hradiště

SO 113 - MUK Vícemilice

Předmětem objektu jsou větve mimoúrovňové křižovatky MUK Vícemilice nacházející se v oblasti km 5,300 při opětovném napojení trasy obchvatu do stopy původní silnice I/50. Rozhraní mezi objektem MUK a hlavní trasou obchvatu je stanoveno dle vyhl. 104/1997 Sb. příloha 3. Účelem MUK Vícemilice je napojení Bučovic na silnici I/50 z východního směru. Z hlediska uspořádání se jedná o třípraprskovou neúplnou rozštěpovou křižovatku s jedním mostním objektem. Křižovatka umožňuje napojení do Bučovic od Uherského Hradiště, a naopak výjezd z Bučovic k Uherskému Hradišti.

MUK Vícemilice obsahuje následující větve:

- Větev 31 Bučovice – Uherské Hradiště
- Větev 32, Uherské Hradiště – Bučovice

SO 121 Zaslpení silnice III/0506

V souvislosti se zřízením nové MUK Marefy dojde z důvodu zvýšení bezpečnosti dopravy ke zrušení napojení silnice III/0506 na silnici I/50. Tato křižovatka se nachází ve staničení km 0,190 vpravo. Přejezd z obchvatu do Maref, z Maref na obchvat a do Bučovic bude nově zajištěn pomocí MUK Marefy.

Bezprostřední napojení silnice III/0506 na komunikaci I/50 bude v délce 10 m odstraněno. Odstraní se konstrukční vrstvy, terén se vyrovná do úrovně s okolím. Zemní těleso silnice I/50 bude sjednoceno s navazujícími svahy a příkopy průběžného násypu.

Z majetkového hlediska a zařídění bude silnice III/0506 jako „krajská“ silnice III. třídy zrušena. Po stavbě dojde k jejímu převedení pod místní komunikace města Bučovic.

SO 122 Miniokružní křižovatka Marefy

Zaslpením silnice III/0506 ve směru od I/50 k Marefám dojde k zásahu do vedení autobusových linek IDS JMK. Konkrétně linky č. 640, která nebude moci z důvodu zrušení jednoho vjezdu do obce (viz SO 121) projet Marefami přímým průjezdem. Za situace po výstavbě obchvatu vjede autobus do Maref ze směru od MUK, přičemž stejnou trasou bude muset obec opustit. Pro umožnění tohoto manévru je třeba zřídit autobusové obratiště.

Obratiště bude zřízeno ve formě miniokružní křižovatky v místě stávající stykové křižovatky silnice III/0506 se dvěma místními komunikacemi na západní straně Maref. Jedná se o relativně rozlehlou asfaltovou plochu, na které se autobusy mimořádně otáčejí i v současnosti. Vnější průměr OK je s ohledem na nepravidelnost plochy přibližně eliptický s osami délky 19 a 24 m. Středový ostrov průměru 5,0 m se vytvoří z žulové dlažby, přejízdný, vypouklého tvaru, vystupující nad okolní asfaltovou vozovku. Vozovka křižovatky bude zachována původní. Průjezdnost byla prověřena vlečnými křivkami pro autobus délky 13,7 m (bez nutnosti pojíždění středového ostrova).

Pro usměrnění nájezdu do křižovatky z místní komunikace od západu bude vybourána část vozovky přilehlého parkovacího pruhu a nahrazena obrubníkem ohrazenou zatravněnou plochou. Odvodnění plochy zůstává původní do dešťových vpustí a přilehlého nezpevněného terénu.

Dle dohod učiněných v době projekční přípravy bude celá komunikace III/0506 včetně vybudované okružní křižovatky po výstavbě obchvatu majetkově převedena jako místní komunikace městu Bučovice.

SO 123 Křižovatka Marefy, prodloužení silnice III/0478

Předmětem objektu je realizace okružní křižovatky napojující křižovatkou větev MUK Marefy na navazující silniční síť a přestavba části stávající místní komunikace vedoucí z křižovatky silnic I/50 a III/0478 směrem do Maref. Realizací MUK Marefy se místní komunikace stane součástí příjezdové trasy napojující Bučovice ze západního směru obchvatu. Z důvodu napojení MUK bude nutno tuto komunikaci částečně směrově upravit. Mimo to současná konstrukce vozovky vykazuje poruchy (výtluky, pokleslé okraje) a je nanejvýš pravděpodobné, že po zatížení staveništní dopravou se stane pro běžný provoz nepoužitelná. Z tohoto důvodu je navržena její celková rekonstrukce až po napojení k původní trase I/50.

Mimo úpravu vlastní komunikace je součástí objektu i okružní křižovatka sloužící k napojení sjízdné větve obchvatu a směru místní komunikace pokračujícího do Maref. Využití okružní křižovatky, oproti jiným možnostem (např. křižovatka tvaru „T“) se s ohledem na konfiguraci propojovaných komunikací jeví z dopravního i bezpečnostního hlediska jako nejvhodnější.

Délka úpravy činí 182 m. Okružní křižovatka je navržena s vnějším průměrem 40 m. Uspořádání komunikace je navrženo v parametrech kategorie S7,5/90 se snížením rychlosti v oblasti okružní křižovatky.

Z hlediska zařazení komunikace bude část původní místní komunikace řešená objektem SO 123 (od I/50 po okružní křižovatkou včetně) po dokončení stavby převzata do „krajských“ silnic III. třídy jako prodloužení silnice III/0478. Pokračování silnice za okružní křižovatkou směrem do Maref zůstává zařazeno jako místní komunikace města Bučovic (řešena jako SO 124). Větev mimoúrovňové křižovatky bude součástí silnice I. třídy obchvatu (SO 111).

SO 124 Přeložka MK do Maref

Objekt SO 124 přímo navazuje na objekt SO 123, přičemž řeší pouze krátké napojení místní komunikace od Maref do nové okružní křižovatky. Od objektu SO 123 je oddělen z důvodu odlišné budoucího vlastnictví komunikací, kdy nová okružní křižovatka a původní místní komunikace směrem k I/50 přejdou do silnic III. třídy jako prodloužení silnice III/0478, kdežto část řešená objektem SO 124 zůstává součástí sítě místních komunikací. Délka úpravy v rámci SO 124 činí 36 m, směrově i šířkově navazuje na stávající stav. Z hlediska směrového vedení dochází k mírnému odchýlení od původní trasy.

SO 125 Přeložka silnice III/0507

Předmětem objektu SO 125 je mimoúrovňové překřížení silnice III/0507 vedoucí z Bučovic do obce Mouřínov přes trasu obchvatu. Obchvat se v dotčeném místě nachází v zářezu, který trasa silnice překoná mostem. Délka úpravy komunikace činí 263,5 m. Její trasa je oproti původnímu vedení upravena tak, aby se v úseku mostu nacházela ve směrové přímé. Výškově je niveleta uzpůsobena potřebám překonání obchvatu, přičemž její největší podélný sklon je 6 %. Z hlediska kategorie komunikace je silnice navržena v uspořádání S6,5/70, což odpovídá stavu na přilehlých úsecích. Volná šířka na mostě přes obchvat bude dle požadavku odboru dopravy KU JMK odpovídat šířkovému uspořádání S7,5. Směrové i výškové parametry úpravy jsou navrženy pro návrhovou rychlost 70 km/h, přičemž i tak jsou komfortnější než směrově i výškově značně členitý stav silnice na navazujících úsecích její trasy. Případné použití návrhových parametrů pro rychlost 90 km/h by si vyžádalo úpravu v neúměrně větší délce, a v kombinaci s křivolakým vedením zbytku silnice se nejeví jako bezpečné ani účelné.

SO 126 Přeložka silnice II/431

Předmětem objektu je přizpůsobení silnice II/431 vedoucí z Bučovic do Klobouček pro účel napojení křižovatkových větví MUK Kloboučky. Napojení bude realizováno pomocí šestiramenné okružní křižovatky umístěné pod mostem obchvatu. Křižovatková ramena procházející v trase silnice II/431, včetně vlastní okružní křižovatky, jsou součástí objektu. Ramena vycházející jako větve MUK jsou součástí SO112.

Začátek úpravy silnice II/431 je umístěn na úrovni konce průmyslové zástavby Bučovic. Odtud vybočuje z původní trasy mírně k západu a ústí jako jedno z ramen do okružní křižovatky (větev 1), která je také součástí objektu. Křižovatka je s ohledem na nesymetrické napojení jednotlivých komunikací navržena jako oválná s průměry 42 a 54 m. Delší osa je orientována kolmo na trasu obchvatu, čímž je zajištěno vhodnější rozložení nápojných bodů čtyř větví jeho kosodélné křižovatky. Objekt dále pokračuje výjezdem z okružní křižovatky (větev 2) ve směru na Kloboučky, kde bude před sjezdem do průmyslového areálu napojením na stávající průběh silnice ukončen. Celková délka nové komunikace mimo okružní křižovatku činí 203,3 m (58,8 + 144,5). Součástí okružní křižovatky jsou i krátké úseky paprsků pokračující jako větve MUK, které dle rozhraní určeného dle vyhl. 104/1997 Sb. náležejí k okružní křižovatce.

Stávající silnice se v řešeném úseku nachází v úzkém pruhu volné krajiny na přechodu mezi zástavbou Bučovic a Klobouček. Z hlediska místní úpravy provozu je však stále součástí intravilánu. V souvislosti s uvedeným je kategorie komunikace v dotčené části navržena v uspořádání MS7,5/50 s krajnicemi a souběžnými příkopy.

Z hlediska výškového uspořádání niveleta ve směru staničení celkově stoupá. Směrově vedení trasy respektuje parametry potřebné pro danou kategorii a je přizpůsobeno geometrii napojení do okružní křižovatky. Konstrukce vozovky bude s asfaltovým krytem.

SO 141 Příjezd k retenční nádrži km 1,600

Předmětem objektu je příjezdová komunikace k retenčním nádržím v km 1,600 vlevo. Vlastní retenční nádrž je řešena objektem SO 361 a je umístěna mezi Marefami a Bučovicemi v oblasti přechodu násypového tělesa na most SO 203.

Příjezdová komunikace k retenční nádrži v km 1,600 bude napojena na zpevněnou polní cestu Bučovice – Marefy v místě její úpravy stavebním objektem SO 151. Napojení se provede v jejím staničení km 0,255 vpravo odkud bude v přímém směru v délce 75 m pokračovat souběžně s celou delší stranou retenční nádrže. Šířka zpevnění vozovky je 4,00m, v místě odbočení z polní cesty rozšířena ve směru do Maref propojovacím obloukem poloměru 12,5 m umožňujícího provedení manévru vjetí a vyjetí údržbového vozidla (vozidlo dle výkresu opakovaných řešení R33). S ohledem na minimální dopravní provoz na polní cestě není na příjezdové komunikaci navrženo obratiště a údržbové vozidlo z ní bude na cestu vyjíždět couváním. Konstrukce vozovky se předpokládá s asfaltovým krytem s únosností pro občasný pojezd nákladního vozidla. Konkrétní složení se stanoví v dalších stupních dokumentace. Vjezd na komunikaci bude uzavřen bránou, která včetně navazujícího oplocení je součástí stavebního objektu retenční nádrže.

SO 142 Příjezd k retenční nádrži km 3,640

Předmětem objektu je příjezdová komunikace k retenčním nádržím v km 3,640 vlevo. Vlastní retenční nádrž je řešena objektem SO 362 a je umístěna mezi Bučovicemi a Kloboučkami v oblasti MUK Kloboučky.

Příjezdová komunikace k retenční nádrži v km 3,640 bude napojena na silnici II/431 v místě její úpravy stavebním objektem SO 126. Napojení se provede v jejím staničení km 0,032 vlevo odkud bude v přímém směru v délce 81 m pokračovat souběžně s celou delší stranou retenční nádrže. Šířka zpevnění vozovky je 4,00m, v místě odbočení ze silnice rozšířená propojovacími oblouky poloměru 12 a 15 m umožňujícími

provedení manévru vjetí a vyjetí údržbového vozidla (vozidlo dle výkresu opakovaných řešení R33). V zadní části retenční nádrže, podél její kratší strany, bude vytvořeno obratiště tvaru T sloužící k otočení vozidla tak, aby mohlo na silnici II/431 vyjíždět jízdou vpřed. Konstrukce vozovky se předpokládá s asfaltovým krytem s únosností pro občasný pojezd nákladního vozidla. Konkrétní složení se stanoví v dalších stupních dokumentace. Vjezd na komunikaci bude uzavřen bránou, která včetně navazujícího oplocení je součástí stavebního objektu retenční nádrže.

SO 151 Přeložka polní cesty Bučovice – Marefy

Obchvat v oblasti km 1,600 svým násypovým tělesem přetne zpevněnou polní cestu vedoucí z Bučovic do Maref. Trasa cesty bude přeložkou směrově upravena tak, aby prošla pod krajním polem mostní estakády SO 203. Její šířkové uspořádání je navrženo v kategorii P5,0/30, které odpovídá šířkám stávajícího zpevnění (4,0-4,4 m). Délka úpravy cesty v nové trase bude činit 324 m, směrově je tvořena oblouky s minimálním poloměrem 64 m. Niveleta vychází z výškového vedení navazujících částí cesty, přičemž její maximální sklon činí 3,0 %. Konstrukce vozovky cesty bude ve shodě se stávající komunikací s asfaltovým krytem.

SO 152 Přeložka polní cesty Bučovice – Kloboučky

Trasa obchvatu v oblasti km 3,700 přetne dvěma větvemi MUK Kloboučky zpevněnou polní cestu vedoucí podél souběžného potoka z Bučovic do Klobouček. S ohledem na společný průchod polní cesty a potoka Kloboučky mosty pod větvemi MUK dojde k posunu z její původní trasy blíže k potoku. Šířkové uspořádání cesty je navrženo v kategorii P3,5/30, které odpovídá šířce stávajícího zpevnění 3,0 m. Délka úpravy cesty v nové trase bude činit 135 m, přičemž je směrově tvořena prostými oblouky s použitím minimálního poloměru 55 m. Niveleta cesty kopíruje stávající stav, který klesá ve směru od Klobouček k Bučovicím průměrným sklonem 0,3 %. Konstrukce vozovky cesty bude ve shodě se stávající komunikací s asfaltovým krytem. Při návrhu cesty a jejího průjezdného profilu pod mosty jsou respektovány požadavky správce přilehlého toku.

SO 153 Přeložka polní cesty Vícemilice – Kloboučky

Trasa obchvatu v oblasti km 4,600 přetne svým násypovým tělesem zpevněnou polní cestu vedoucí z Vícemilice do Klobouček. Trasa cesty bude přeložkou směrově upravena tak, aby prošla pod krajním polem mostní estakády SO 208. Její šířkové uspořádání je ve středové části pod mostem navrženo s ohledem na časté pojezdění komunikace jako obousměrné dvoupruhové v kategorii P6,5/30 (požadavek města Bučovice pro umožnění využití této cesty jako provizorní objízdné trasy). V nápojných úsecích v začátku a konci úpravy dojde k postupnému zúžení na šířku zpevnění stávající komunikace 3,50 m. Délka úpravy cesty v nové trase bude činit 276 m, směrově je tvořena oblouky o poloměrech 25–70 m. Niveleta vychází z výškového vedení navazujících částí cesty, přičemž její maximální sklon činí 2,8 %. Konstrukce vozovky cesty bude ve shodě se stávající komunikací s asfaltovým krytem.

Z polní cesty v km 0,180 vpravo bude vybudována odbočka délky 64 m umožňující napojení zemědělské techniky na polní cestu kolem Litavy. V místě původního křížení polních cest, při stávajícím mostě přes Litavu, nebude toto napojení z důvodu změněné geometrie vedení komunikací možné. Součástí objektu bude rovněž úprava stavbou dotčené části stávající polní cesty podcházející most SO208 a pokračující podél Litavy ve směru na Nevojice. Dle požadavku města Bučovice nebude tato cesta v souběhu s novou trasou cesty do Klobouček zrušena, ale využita jako samostatné pokračování plánované cyklotrasy podél Litavy.

Město Bučovice plánuje v roce 2022 vybudovat podél Litavy mezi Kloboučkami a polní cestou Vícemilice – Kloboučky smíšenou stezku (cyklo+pěší). Stavební objekt SO 153 by se, pokud stezka bude v době stavby obchvatu vybudována, dotkl jejího vyústění. Úprava tohoto napojení bude v případě jeho existence v době výstavby zahrnuta do objektu polní cesty.

SO 154.1-7 Sjezdy

Předmětem objektu je vybudování nebo úprava stavbou dotčených hospodářských sjezdů odbočujících z upravovaných komunikací na sousední půdní celky. Jednotlivé sjezdy jsou vedeny odděleně jako samostatné stavební objekty následně předávané majitelům napojovaných pozemků. V rámci výstavby sjezdu, v případě že tento překračuje příkop, bude vybudována jeho zpevněná vozovka v rozsahu překračovaného příkopu a propustek pod sjezdem. Čela propustků s šikmými čely s obkladem z kamenné dlažby.

Jedná se o následující sjezdy:

SO 154.1	III/0506	ukončení silnice, vpravo+vlevo	-	pole	fyzická osoba
SO 154.2	MK Marefy	km 0,117 (SO 123) vlevo	prop.	pole	fyzická osoba
SO 154.3	MK Marefy	km 0,117 (SO 123) vpravo	-	pole	fyzická osoba
SO 154.4	silnice III/0507	km 0,027 (SO 125) vlevo	prop.	pole	právníká osoba
SO 154.5	silnice II/431	km 0,110 (SO 126 vět.2) vlevo	prop.	pole	město Bučovice
SO 154.6	silnice II/431	km 0,092 (SO 126 vět.2) vpravo-	pole	právníká osoba	
SO 154.7	příjezd k RN	km 0,020 (SO 142) vlevo	-	pole	fyzická osoba

V dokumentaci není uvažováno s připojením stávajícího sjezdu ze silnice II/431 (km 0,072 vpravo) do areálu firmy JKZ Bučovice a.s. Dle informace MÚ Bučovice je tento sjezd nahrazen již vybudovaným sjezdem ve vzdálenosti cca 20 m před začátkem úpravy silnice II/431 a sjezd v km 0,072 má být zrušen.

SO 171 Provizorní komunikace objízdných tras – viz výrok II. územního rozhodnutí

SO 180 Přechodné dopravní značení (*není předmětem územního rozhodnutí – nevyžaduje vydání územního rozhodnutí*)

Předmětem objektu SO180 jsou kompletní dopravně inženýrská opatření během výstavby, její navádění, objízdné trasy a převádění v rámci jízdních pruhů stavbou a další vzniklá omezení provozu v důsledku uzavírek. Detailní návrh značení a organizace objízdných tras zpracuje zhotovitel stavby, a to včetně projednání s příslušnými institucemi a IDS JMK. Výstupem bude Stanovení přechodné úpravy provozu.

SO 190.1 Trvalé dopravní značení silnice I/50 (*není předmětem územního rozhodnutí – nevyžaduje vydání územního rozhodnutí*)

Předmětem objektu je provedení trvalého svislého a vodorovného dopravního značení na nově vybudovaném obchvatu, který se stane součástí silnice I/50. Jeho součástí je i instalace dvou proměnných dopravních značek propojených s meteostanicí upozorňujících na nebezpečí náledí na dlouhých mostech. Uspořádání jízdních pruhů je zřejmé ze situačních výkresů. Podrobné řešení návrhu bude předmětem dalších stupňů dokumentace.

SO 193.1 Trvalé dopravní značení silnic II. a III. třídy (*není předmětem územního rozhodnutí – nevyžaduje vydání územního rozhodnutí*)

Předmětem objektu je návrh trvalého svislého a vodorovného dopravního značení na silnicích II. a III. třídy dotčených stavbou. Jedná se o silnice II/431, III/0506, III/0507 a III/0478 včetně jejího prodloužení ve směru k Marefám. Podrobné řešení návrhu bude předmětem dalších stupňů dokumentace.

SO 194.1 Trvalé dopravní značení místních komunikací (není předmětem územního rozhodnutí – nevyžaduje vydání územního rozhodnutí)

Předmětem objektu je provedení trvalého svislého a vodorovného dopravního značení na dotčené části místní komunikace města Bučovic. Jedná se o místní komunikaci křižující trasu obchvatu v prostoru MUK Marefy (SO123 a 124). Provedení dopravního značení na polních cestách se nepředpokládá. Podrobné řešení návrhu bude předmětem dalších stupňů dokumentace.

SO 201 Most na sil. I/50 přes MK Marefy

Most je situován na nově budované trase silnice I/50 v oblasti km 0,900 v místě křížení s místní komunikací vedoucí do Maref. Překračovaná komunikace včetně navazující okružní křižovatky (SO123) by dle učiněných dohod měla po výstavbě být přiřčleněna k silnici III/0478 jako její prodloužení. Návrhové kategorie převáděné komunikace v místě mostu je S 13,5/90 přičemž dva pruhy vedou ve směru na Uherské Hradiště a jeden na Brno. Na mostě je šířka vozovky 13,5 m mezi obrubami. Volná výška pod mostem je 6,30 m.

Most je navržen o jednom poli s horní mostovkou, směrově v pravostranném oblouku $R=1000$ m, výškově ve vrcholovém oblouku parametrů $R=88000$ m, $t=440,00$ m, $\gamma=1,10$ m, s tečnou ve sklonu +1,50 %.

Konstrukce mostu je předpjatá trojtrámová železobetonová konstrukce. Délka mostu je 64,00m, délka přemostění 32,60 m. Rozpětí mostu je 34,00 m, délka nosné konstrukce je 36,20 m. Volná šířka mostu je 13,50 m. Výška mostu nad terénem je 9,96 m, stavební výška 2,075 m. Plocha nosné konstrukce je 582,82 m².

Navržená konstrukce musí být min. ve výšce 4,65 m nad přemostěvanou komunikací. Ložiska jsou navržena ocelová hrncová, mostní závěry povrchové ocelové. Římsy na mostě jsou monolitické, železobetonové. Na římsách mostu bude osazeno ocelové zábradelní svodidlo a na okraji říms mostní zábradlí se svíslou výplní. Povrch vozovky bude odvodněn mostními odvodňovači napojenými do ležatého potrubí, které bude napojeno svodem do příkopu pod mostem u opěry č.1. Před mostem je vpravo navržen skluz svedený do silničního příkopu. U opěry číslo 1 je vpravo navrženo gabionové křídlo délky 28,7m vymezující prostor pro průchod inženýrských sítí mezi okružní křižovatkou a mostem. Na mostě je navržena vozovka tl. 140 mm se stejnou horní obrusnou vrstvou jako na přiléhajícím úseku komunikace. Izolace bude provedena s pečutí vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV. Pod mostem bude mimo komunikaci provedena kamenná rovnánina. Svahové kužely v místě křídel, kde nejsou navržena revizní schodiště budou na šířku 0,75m zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Rovněž příkopy pod mostem budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Na mostě nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 202 Most na silnici I/50 přes Žlebový potok

Most je situován na nově budované trase silnice I/50 v oblasti km 1,060 v místě křížení s místní vodotečí Žlebový potok. Návrhová kategorie převáděné komunikace v místě mostu je S 13,5/90 s volnou šířkou komunikace 13,50m. Překážku tvoří koryto Žlebového potoka včetně volného prostoru na pravém břehu pro případný průjezd údržby toku v šířce 3,0m. Volná výška pod mostem je 5,91 m. Volná výška na Q_{100} 6,15 m.

Most je navržen o jednom poli s horní mostovkou, směrově v pravostranném oblouku $R=1000$ m, výškově ve vrcholovém oblouku parametrů $R=88000$ m, $t=440,00$ m, $\gamma=1,10$ m, s tečnou ve sklonu +1,50 %.

Konstrukce mostu je klenbová železobetonová konstrukce. Délka mostu je 17,962 m, délka přemostění 15,052 m. Rozpětí mostu je 15,805 m, délka nosné konstrukce je 16,558 m. Volná šířka mostu je 13,50 m. Výška mostu nad terénem je 9,27 m, stavební výška 3,00 m. Plocha nosné konstrukce je 559,00 m².

Navržená konstrukce musí být min. ve výšce 1,00 m nad stoletou hladinou přemostěvaného toku a rovněž musí být zajištěn průjezd údržby toku aspoň po jedné břehové hraně o průjezdném profilu minimálně 3x3 m. Ložiska a mostní závěry s ohledem na typ konstrukce nejsou navržena. Na tubusu klenby je ukončení

monolitickými železobetonovými římsami. Na římsách mostu bude umístěno mostní zábradlí s vodorovnou výplní. Povrch vozovky bude odvodněn do svahu násypů, z kterých bude voda odtékat příkopy v patách násypu. Na mostě je navržena vozovka v plné tloušťce jako v trase komunikace. Izolace na klenbě bude provedena s pečetivou vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV, případně cementovou omítkou. Pod mostem bude provedena kamenná dlažba do betonu umožňující průjezd pod mostem, u opěry 2 bude dlažba zapuštěná a nahoře překryta hlinou pro možný pohyb drobných živočichů. Lemy tubusu nosné konstrukce za římsou ve svahu se zpevní kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Na mostě nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 203 Estakáda na sil. I/50 Marefy

Most je situován na nově budované trase silnice I/50 v oblasti km 1,260-1,570 v místě křížení s řekou Litavou, železniční tratí a překládanou polní cestou SO126. Návrhová kategorie převáděné komunikace v místě mostu je S13,5/90 s šířkou vozovky 13,5 m mezi obrubami. Volná výška nad železnicí je 8,015 m, nad polní cestou SO151 9,80 m a nad Q_{100} 8,67 m.

Most je navržen o šesti polích s horní mostovkou, směrově v pravostranném oblouku $R=1000$ m, výškově ve vrcholovém oblouku parametrů $R=88000$ m, $t=440,00$ m, $y=1,10$ m, s tečnou ve sklonu $+1,50$ % a $+0,50$ %.

Konstrukce mostu je předpjatá trojtrámová železobetonová konstrukce. Délka mostu je 325,30 m, délka přemostění 301,90 m. Rozpětí mostu je 46,00+58,50+58,50+58,50+46,00+36,00 m, délka nosné konstrukce je 305,70 m. Volná šířka mostu je 13,50 m. Výška mostu nad terénem je 14,083 m, stavební výška 3,475 m. Plocha nosné konstrukce je 5013,50 m².

Navržená konstrukce musí být při dodržení izolační hladiny trakce 600 mm minimálně ve výšce 7,7 m nad přemostěvanou železniční tratí (temenem kolejnic). Ložiska jsou navržena ocelová hrncová, mostní závěry povrchové ocelové. Římsy na mostě jsou monolitické, železobetonové. Na římsách mostu bude umístěno ocelové svodidlo a na okraji říms mostní zábradlí se svislou výplní. V případě elektrifikace železniční trati budou na okraji mostu v místě křížení s tratí doplněny protidotykové zábrany. Povrch vozovky bude odvodněn mostními odvodňovací napojeními do ležatého potrubí, které bude napojeno svodem do příkopu pod mostem u opěry č.1, který následně odtéká stokou D2 přes nornou stěnu s kalovou jámkou. Před mostem je vpravo navržen skluz svedený do silničního příkopu. Na mostě je navržena vozovka tl. 140 mm se stejnou horní obrusnou vrstvou jako na přiléhajícím úseku komunikace. Izolace bude provedena s pečetivou vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV. Pod mostem se ponechá stávající terén umožňující průjezd zemědělské techniky. Svahové kužely pod mostem jsou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Rovněž příkopy pod mostem budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Na mostě nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 204 Most na sil. I/50 přes Rybníček

Most je situován na nově budované trase silnice I/50 v oblasti km 2,680-2,790 v místě křížení s bezejmenným tokem v lokalitě Rybníček a výhledovou polní cestou na levém i pravém břehu toku (výstavba těchto cest není součástí stavby obchvatu). Návrhová kategorie převáděné komunikace v místě mostu je S 13,5/90 s volnou šířkou komunikace 13,50 m. Překážku tvoří koryto bezejmenného toku a výhledové polní cesty po obou stranách tohoto toku (Tyto polní cesty nejsou součástí stavby obchvatu). Volná výška pod mostem nad případnými cestami bude cca 5,50 m. Volná výška nad Q_{100} 6,84 m.

Most je navržen o osmi polích s horní mostovkou, směrově v levostranném oblouku $R=1250$ m, výškově ve vrcholovém oblouku parametrů $R=23600$ m, $t=601,61$ m, $y=7,67$ m, s tečnou ve sklonu $+3,00$ %.

Konstrukce mostu je klenbová železobetonová konstrukce. Délka mostu je 118,00 m, délka přemostění je 107,20 m. Rozpětí mostu je 13,50+13,50+13,50+13,50+13,50+13,50+13,50+13,50 m, délka nosné konstrukce

je 108,80 m. Volná šířka mostu je 13,50 m. Výška mostu nad terénem je 10,91 m, stavební výška 3,90 m. Plocha nosné konstrukce je 2763,52 m².

Navržená konstrukce musí být min. ve výšce 4,35 m nad výhledovými polními cestami a min. ve výšce 1,00 m nad stoletou hladinou přemostovaného toku. Ložiska a mostní závěry s ohledem na typ konstrukce nejsou navržena. Na tubusu klenby je ukončení parapetními zídkami s monolitickými železobetonovými římsami. Na římsách mostu bude umístěno mostní zábradlí s vodorovnou výplní. Povrch vozovky bude odvodněn do svahů, které budou ukončeny žlabovou tvárnici umístěnou za římsou mostu. Voda z těchto žlabů bude přes vývařiště a skluzy navedena do kaskádovitých příkopů, které jsou vyústěny do bezejmenné vodoteče pod mostem. Na mostě je navržena vozovka v plné tloušťce jako v trase komunikace. Izolace na klenbě bude provedena s pečetící vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV, případně cementovou omítkou. Pod mostem bude ponechán stávající terén umožňující průjezd zemědělské techniky. Tok pod mostem bude zpevněn kamennou dlažbou do betonu. Rovněž případné příkopy pod mostem budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Na mostě nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 205 Most na sil. I/50 přes II/431

Most je situován na nově budované trase silnice I/50 v oblasti km 3,470-3,710 v místě křížení s překládanou silnicí II/431 (SO126), potokem Kloboučka a překládanou polní cestou (SO152). Návrhová kategorie převáděné komunikace v místě mostu je S 11,5/90 s šířkou vozovky 11,5 m mezi obrubami. Volná výška pod mostem nad silnicí II/431 je 6,62 m. Volná výška nad Q_{100} 7,07 m.

Most je navržen o osmi polích s horní mostovkou, směrově v levostranné přechodnici $L=160$ m, $A=447,21$, pak v přímé, výškově v tečně ve sklonu $-2,10$ %.

Konstrukce mostu je předpjatá dvourámová železobetonová konstrukce. Délka mostu je 251,45 m, délka přemostění je 238,40 m.

Rozpětí mostu je 24,00+32,00+32,00+32,00+32,00+32,00+24,00 m, délka nosné konstrukce je 242,20 m. Volná šířka mostu je 11,50 m. Výška mostu nad terénem je 9,78 m, stavební výška 2,028 m. Plocha nosné konstrukce je 3439,24 m².

Navržená konstrukce musí být minimálně ve výšce 4,95 m nad přemostovanou komunikací. Ložiska jsou navržena ocelová hrncová, mostní závěry povrchové ocelové. Římsy na mostě jsou monolitické, železobetonové. Na římsách mostu bude umístěno ocelové svodidlo a na okraji říms mostní zábradlí se svislou výplní. Povrch vozovky bude odvodněn mostními odvodňovací napojenými do ležatého potrubí, které bude napojeno svodem do propustku pod mostem u pilíře č.4, od pilíře č.5 po opěru č.9. bude ležaté potrubí napojeno svodem u pilíře č.8 přímo do toku Kloboučky. Za mostem vlevo a za opěrnou zdí navazující na most vpravo (SO251.3) bude navržen skluz svedený do horské vpusti napojené potrubím pod rampou do silničních příkopů napojených do toku Kloboučky. Na mostě je navržena vozovka tl. 140 mm se stejnou horní obrusnou vrstvou jako na přiléhajícím úseku komunikace. Izolace bude provedena s pečetící vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV. Pod mostem bude provedena kamenná rovnanina s urovnaným lícem. Svahové kužely pod mostem jsou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Rovněž příkopy pod mostem budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Na mostě nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 206 Most na větví 22 přes Kloboučku a PC

Most je situován na odbočné rampě nově budované trasy silnice I/50 v oblasti km 3,690 v místě křížení s potokem Kloboučka a polní cestou. Převádí větev č. 22 MUK Kloboučky (směr Uh. Hradiště – Bučovice) v návrhové kategorii S 7,0/50 s volnou šířkou komunikace 7,0 m mezi obrubami. Překážku tvoří koryto potoka

Kloboučka a stávající polní cesta na pravém břehu, která slouží i pro případný průjezd údržby toku. Volná výška pod mostem je 5,56 m. Volná výška nad Q_{100} 3,33 m.

Most je navržen o jednom poli s horní mostovkou, směrově v přímé, výškově ve vrcholovém oblouku parametrů $R=1350$ m, $t=52,50$ m, $y=1,02$ m, s tečnou ve sklonu -6,00 %.

Konstrukce mostu je klenbová železobetonová konstrukce. Délka mostu je 19,643 m, délka přemostění je 11,692 m. Rozpětí mostu je 12,505 m, délka nosné konstrukce je 13,318 m. Volná šířka mostu je 7,00 m. Výška mostu nad terénem je 8,30 m, stavební výška 3,54 m. Plocha nosné konstrukce je 107,88 m².

Navržená konstrukce musí být min. ve výšce 1,00 m nad stoletou hladinou přemostřovaného toku a rovněž musí být zajištěn průjezd údržby toku aspoň po jedné břehové hraně o průjezdném profilu minimálně 3x3 m. Ložiska a mostní závěry s ohledem na typ konstrukce nejsou navržena. Na tubusu klenby je ukončení parapetními zídками s monolitickými železobetonovými římsami. Na římsách mostu bude umístěno mostní zábradelní svodidlo se svislou výplní. Povrch vozovky bude odvodněn podél říms do skluzu na konci mostu, který bude zaústěn do příkopu v patě násypu silniční rampy. Na mostě je navržena vozovka v plné tloušťce jako v trase komunikace. Izolace na klenbě bude provedena s pečetící vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV, případně cementovou omítkou. Pod mostem bude provedena zpevněná polní cesta. Mimo cestu bude kamenná dlažba do betonu, u opěry 2 bude dlažba zapuštěná a nahoře překryta hlinou pro možný pohyb drobných živočichů. Za konci říms bude rovněž zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Na mostě nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 207 Most na větvi 24 přes Kloboučku a PC

Most je situován na přípojné rampě nově budované trasy silnice I/50 v oblasti km 3,690 v místě křížení s potokem Kloboučka a polní cestou. Převádí větev č. 24 MUK Kloboučky (směr Bučovice - Uh. Hradiště) v návrhové kategorii S 7,0/50s volnou šířkou komunikace 7,0m mezi obrubami. Překážku tvoří koryto potoka Kloboučka a stávající polní cesta na pravém břehu, která slouží i pro případný průjezd údržby toku. Volná výška pod mostem je 5,54 m. Volná výška nad Q_{100} 3,31 m.

Most je navržen o jednom poli s horní mostovkou, směrově v přímé, výškově ve vrcholovém oblouku parametrů $R=2015$ m, $t=58,24$ m, $y=0,84$ m, s tečnou ve sklonu +4,00 %.

Konstrukce mostu je klenbová železobetonová konstrukce. Délka mostu je 18,825 m, délka přemostění je 11,692 m. Rozpětí mostu je 12,505 m, délka nosné konstrukce je 13,318 m. Volná šířka mostu je 7,00 m. Výška mostu nad terénem je 7,40 m, stavební výška 2,32 m. Plocha nosné konstrukce je 107,88 m².

Navržená konstrukce musí být min. ve výšce 1,00 m nad stoletou hladinou přemostřovaného toku a rovněž musí být zajištěn průjezd údržby toku aspoň po jedné břehové hraně o průjezdném profilu minimálně 3x3 m. Ložiska a mostní závěry s ohledem na typ konstrukce nejsou navržena. Na tubusu klenby je ukončení parapetními zídками s monolitickými železobetonovými římsami. Na římsách mostu bude umístěno mostní zábradelní svodidlo se svislou výplní. Povrch vozovky bude odvodněn podél říms do skluzu na začátku mostu, který bude zaústěn do příkopu v patě násypu silniční rampy. Na mostě je navržena vozovka v plné tloušťce jako v trase komunikace. Izolace na klenbě bude provedena s pečetící vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV, případně cementovou omítkou. Pod mostem bude provedena zpevněná polní cesta. Mimo cestu bude kamenná dlažba do betonu, u opěry 1 bude dlažba zapuštěná a nahoře překryta hlinou pro možný pohyb drobných živočichů. Za konci říms bude rovněž zpevnění kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Na mostě nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 208 Estakáda na sil. I/50 Vícemilice

Most je situován na nově budované trase silnice I/50 v oblasti km 4,660-5,230 v místě křížení s překládanou polní cestou (1.mostní pole), řekou Litavou (2.mostní pole), bezejmenným tokem a stávající polní cestou (5.mostní pole), železniční tratí (8.mostní pole) a větví č. 31 MUK Vícemilice ve směru na Uherské Hradiště (10.mostní pole). Most převádí komunikaci silnici I/50 v návrhové kategorii S 11,5/90 o šířce vozovky 11,50 m mezi obrubami. Volná výška nad železnicí je 7,870 m, nad rampou MUK Vícemilice 7,27 m a nad překračovanou polní cestou 4,45 m. Volná výška nad Q_{100} Litavy 6,08 m.

Most je navržen o dvanácti polích s horní mostovkou. Zpočátku směrově v přímé, od staničení 4,875 99 v přechodnici $L=125$ m, $A=266,93$ s navazujícím pravostranným obloukem $R=570$ m. Výškově ve vrcholovém oblouku parametrů $R=7300$ m, $t=186,09$ m, $\gamma=2,37$ m, s tečnami ve sklonu plus 2,10 % a mínus 3,00 %.

Konstrukce mostu je předpjatá dvourámová železobetonová konstrukce. Délka mostu je 585,00m, délka přemostění je 563,40 m. Rozpětí mostu je: 34,00+46,00+48,00+48,00+48,00+48,00+58,50+58,50+48,00+48,00 +46,00+34,00m. Délka nosné konstrukce je 567,20 m. Volná šířka mostu je 11,50 m. Výška mostu nad terénem je 14,30 m, stavební výška 3,428 m. Plocha nosné konstrukce je 8139,32 m².

Navržená konstrukce musí být při dodržení izolační hladiny trakce 600 mm minimálně ve výšce 7,7 m nad přemostěvanou železniční tratí (temenem kolejnic). Ložiska jsou navržena ocelová hrncová, mostní závěry povrchové ocelové. Římsy na mostě jsou monolitické, železobetonové. Na římsách mostu bude umístěno ocelové svodidlo a na okraji říms mostní zábradlí se svislou výplní. V případě elektrifikace železniční tratě budou na okraji mostu v místě křížení s tratí doplněny protidotykové zábrany. Povrch vozovky bude odvodněn mostními odvodňovači napojenými v prvních sedmi mostních polích do ležatého potrubí, které bude napojeno svodem do příkopu pod mostem u opěry č.1. Příkop je dále převeden v km 4,25 propustkem do retenčního příkopu a pak regulovaným odtokem stokou D5 přes nornou stěnu s kalovou jímkou do řeky Litavy (objekt SO301). Od pilíře 9 u křížení s žel. tratí bude svedeno odvodnění ležatým potrubím k opěře č. 13 a tam svislým svodem do příkopu v rozlivném území, který je sveden propustky až do stávajícího odvodňovacího příkopu. Na mostě je navržena vozovka tl. 140 mm se stejnou horní obrusnou vrstvou jako na přiléhajícím úseku komunikace. Izolace bude provedena s pečetivou vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV. Pod mostem bude ponechán stávající terén umožňující průjezd zemědělské techniky. V poli 10,11 a 12 bude pod mostem provedena kamenná rovnanina. Svahové kužely pod mostem jsou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Rovněž příkopy pod mostem budou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Ve vozovce mostu, na jeho okraji, budou umístěny kabely meteostanice, v levostranné římsce kabely objektu SO 490 Přípojka NN pro meteostanici a PDZ a rovněž na levé římsce protihluková stěna SO 761.

SO 221 Most na sil. III/0507 přes sil. I/50

Most je situován na stávající silnici III/0507 z Bučovic do Mouřínova a bude sloužit k přemostění zářezu nově budované trasy silnice I/50 v oblasti km 2,500. Šířka vozovky na mostě je navržena v parametrech odpovídajících kategorii silnice S7,5 s šířkou 7,50 m mezi obrubami. Volná výška pod mostem je 5,38 m. Návrhová kategorie překračované komunikace je S13,5/90 s volnou šířkou 13,5 m. Silnice III/0507 je v místě mostu z důvodu úprav vyvolaných stavbou obchvatu oproti stávajícímu stavu polohově posunuta o cca 7 m a výškově zvednuta o 1,5m.

Most je navržen o třech polích s horní mostovkou, směrově v přímé, výškově v oblouk parametrů $R=2100$ m, $t=52,50$ m, $\gamma=0,66$ m, s tečnami ve sklonu +6,00, +1,00 %.

Konstrukce mostu je předpjatá desková železobetonová konstrukce. Délka mostu je 64,416 m, délka přemostění je 41,149 m. Rozpětí mostu je 13,077+18,500+13,407 m, délka nosné konstrukce je 46,99 m. Volná šířka mostu je 7,50 m. Výška mostu nad terénem je 6,516 m, stavební výška 1,085 m. Plocha nosné konstrukce je 404,11 m².

Navržená konstrukce musí být minimálně ve výšce 4,95 m nad přemostěvanou komunikací. Ložiska jsou navržena ocelová hrncová, mostní závěry povrchové ocelové. Římsy na mostě jsou monolitické, železobetonové. Na římsách mostu bude umístěno ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní. Nad komunikací bude výplň z pletiva bránící pádu sněhu na komunikaci pod mostem. Povrch vozovky bude odvodněn mostními odvodňovací napojenými do ležatého potrubí, které bude napojeno svodem a skluzem do příkopu pod mostem u opěry č.1. Před mostem vpravo je navržen skluz svedený do příkopu vedoucího podél silnice III/0507. Na mostě je navržena vozovka tl. 140 mm. Izolace bude provedena s pečutí vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV. Pod mostem bude provedena kamenná dlažba do betonu, rovněž svahové kužely a příkopy pod mostem jsou zpevněny kamennou dlažbou do betonu. Most nebude opatřen stálým zařízením. Na mostě nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 251.1 Opěrná zeď MUK Kloboučky větve 21

SO 251.2 Opěrná zeď MUK Kloboučky větve 23

SO 251.3 Opěrná zeď MUK Kloboučky větve 24

Účelem opěrných zdí je umožnění různého výškového vedení hlavní trasy obchvatu a k ní těsně přiléhajících větví kosodélné MUK Kloboučky. Je navržena úhlová železobetonová zeď, která je rozdělena do tří částí (podobjektů) podle umístění u jednotlivých větví.

Souběžnou komunikací je hlavní trasa obchvatu Bučovic, silnice I/50. Silnice je v místě zdi SO 251.1 a SO 251.2 vedena půdorysně v levostranném kružnicovém oblouku o poloměru 1250,0 m, na který navazuje na konci zdi přechodnice. Podélný spád klesá ve směru staničení. Je vymezený tečnou o sklonu 2,1 % proměnnou hodnotou podélného spádu vlivem zakružovacího oblouku parametrů $R=23600$ m, $t=601,61$, $y =7,67$ m. Příčný sklon vozovky v úseku těchto zdí je na začátku zdi 2,5 % směrem ke zdi SO 251.1, ke konci zdi vlivem změny příčného sklonu je příčný sklon střechovitý oboustranný. Silnice je v místě zdi SO 251.3 vedena půdorysně v přímé. Podélný spád klesá ve směru staničení ve sklonu 2,1 %. Příčný sklon vozovky v úseku této zdi je střechovitý oboustranný 2,5 %.

Konstrukci zdi tvoří základ a dřík opěrných zdí. Horní povrch základů je vyspádován. Předpokládaná šířka základového pasu je 5,375 m, výška základu 1,36 m. Základ bude v podélném směru tvořit více dilatačních celků. Dřík opěrných zdí je navržena s proměnnou výškou. V horní části je tloušťka dříku konstantní 1,375 m, ve spodní části je možno dřík rozšířit v dalším stupni PD dle statického výpočtu. Sklon líce i rubu opěrné zdi je svislý. V podélném směru bude dřík tvořit více dilatačních celků (stejně jako základy). Římsy na zdech jsou monolitické, železobetonové. Na římsách zdi bude umístěno mostní svodidlo a mostní zábradlí se svislou výplní. Odvodnění zdi bude řešeno na povrchu silničními vpustmi, do kterých bude rovněž napojena rubová drenáž. Potrubí z vpustí bude vyvedeno průpichy ve zdi do líce, kde bude voda volně vytékat na opevněný terén do silničního příkopu. Podél zdi bude navržen příkop se zpevněným dnem betonovou tvarovkou s ozeleněným svahem s možným přesahem ozelenění na pohledové plochy zdi. Na zdech nebudou vedeny žádné inženýrské sítě.

SO 301 Odvodnění silnice I/50

V rámci objektu jsou řešeny zatrubněné odtoky z retenčních nádrží, příkopů a průlehů do místních vodoteč. Celkově se jedná o 5 kanalizačních stok:

Název stoky	Dimenze /mm/	Délka /m/	Zaústění do	Odtok z
D1	500	37,50	Litava	příkop v km 0,5
D2	500	21,0	Litava	příkop v km 1,3
D3	600(500)	266,2	Litava	RN v km 1,6
D4	500	19,8	Kloboučka	RN v km 3,6
D5	500	15,4	Litava	příkop v km 4,25

Nátok z příkopů a průlehů do kanalizace a retenčních nádrží bude řešen pomocí norných stěn s kalovou jámkou se zachytným prostorem dle vzorového listu VL25-11. Tyto objekty obsahují stabilní norné stěny znemožňující odtok lehkých ropných látek do toků a kalový prostor pro usazení splachů. Do stěny kalové jámky, která bude tvořit ukončení příkopu, budou v úrovni příkopového dna vloženy trubky, které zajistí regulaci odtoku. V případě překročení kapacity těchto trubek a naplnění retenčního prostoru příkopu bude voda vrchem přes mříž přetékat do kalové jámky a dále odtokem z norné stěny. Odtok z RN je řešen sdruženým dnovým objektem (regulační vírový ventil je součástí objektu). Výústní objekty do vodních toků budou opatřeny zpětnou klapkou a opevněny kamennou rovinou s urovnáním líce.

SO 321 Pročistění odvodňovacího příkopu Vícemilice

Předmětem objektu je pročistění svodnice nacházející se v km 4,980 – 5,090 vpravo od trasy obchvatu. Jedná se o příkop navazující na drážní propustek vedoucí přes polní pozemky do dalšího propustku pod hospodářským přejezdem, napojený následně do svodnice vedoucí kolem přilehlých rybníků. Svodnicí je prostřednictvím jmenovaného drážního propustku a propustku pod stávající I/50 odvodněna oblast podmáčených polních pozemků mezi násypem I/50 a zástavbou Vícemilic. Její koryto je v současnosti částečně zaneseno splaveninami, které brání odtoku, což je jednou z příčin zamokření oblasti. Je navrženo koryto svodnice pročistit. Výchozím bodem je kóta vtoku propustku na hospodářském přejezdu, od kterého bude svodnice vyčištěna od bahnitých nánosů tak, aby směrem k železnici stoupala v jednotném sklonu 0,3 %. Délka pročistění je 115 m, hloubka odstraňovaného nánosů 0,3 m. Uvedené opatření zlepšit odtok vody ze zamokřené oblasti a rovněž při plánované rekonstrukci železnice umožní osazení nového drážního propustku o 30 cm níže, než je osazen v současnosti (koordinace se stavbou „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) - Nesovice (včetně)“). Uvedená opatření alespoň částečně, na hranici technických možností limitovaných plochým terénem dna historicky se zde nacházejícího rybníka, umožní minimálně vyspádovat a zahloubit silniční příkopy kolem koncové části obchvatu a tím celkově vylepšit odvodnění přilehlé oblasti.

SO 322 Úprava Žlebového potoka

Předmětem objektu je úprava toku Žlebového potoka přesahující oblast jeho průchodu mostem SO 202 pod tělesem silnice obchvatu. Most svou šikmostí vůči komunikaci sice respektuje hlavní směr toku, avšak pro jeho průchod pod podlouhlou klenbovou konstrukcí je třeba směrově napřímít jeho drobné lokální nerovnosti. Z těchto úprav pak vyplývá i potřeba přizpůsobení toku v jeho napojení na stávající stav mimo most. V rámci SO 322 dojde k úpravě toku v délce 8 m před mostem a 32 m za mostem (ve směru toku). Koryto bude lichoběžníkového profilu šířkou dna 1,2 m, svahy sklonu 1:1,5 opevněné kamennou rovinou

nebo dlažbou navazující na úpravy pod mostem. Podélný spád dna se zachovává stávající. Úprava koryta v rozsahu průchodu pod mostem a zemním tělesem silnice bude součástí objektu mostu SO 202.

SO 331 Přeložka jednotné kanalizace VAK Vyškov

V rámci objektu je navržena přeložka jednotné kanalizace vedené podél komunikace II/431 z Klobouček směrem do Bučovic (staničení obchvatu km 3,680). Kanalizace je vedena v souběhu s vodním tokem Kloboučka. Celková délka přeložky je 83,0 m, dimenze potrubí je DN300. Na přeložce budou osazeny 3 revizní prefabrikované šachty DN1000. Šachty ŠS1 a ŠS3 budou osazeny na stávajícím potrubí. Původní potrubí bude v délce 76 m zafoukáno popílkocementovou směsí. V rámci přeložky není uvažováno přepojení stávajících přípojek. V rámci dalšího stupně dokumentace bude provedena kamerová prohlídka přepojovaného úseku pro ověření dimenze potrubí kanalizace a možných napojení kanalizačních přípojek.

SO 332 Přeložka tlakové kanalizace Marefy

V místě kolize stávající tlakové kanalizace s pilířem mostu SO 203 v km 1,470 obchvatu bude provedena přeložka tlakové kanalizace. Celková délka přeložky je 46,7 m. Pro přeložku tlakové kanalizace je navrženo potrubí z dvouvrstvého PE100, SDR11, dimenze DN80 (d90). Napojení potrubí přeložky na stávající potrubí tlakové kanalizace bude řešeno pomocí mechanických spojek jištěných proti posuvu. Potrubí bude opatřeno signálním vodičem, který bude naspojován na stávající vodič.

Stávající (překládané) potrubí bude v délce 34,30 m zrušeno, potrubí demontováno, vnější znaky kanalizace odstraněny.

SO 333 Přeložka tlakové kanalizace ČSPH

Předmětem objektu je přeložka tlakové kanalizace z čerpací stanice pohonných hmot procházející podél silnice do Maref. Kanalizace bude dotčena výstavbou komunikací souvisejících s MUK Marefy a mostu SO 201 v km 0,890. Celková délka přeložky je 238,0 m. Pro přeložku tlakové kanalizace je navrženo potrubí z dvouvrstvého PE100 RC, SDR11, dimenze DN50 (d63). Přeložka tlakové kanalizace bude vedena v souběhu s přeložkou vodovodu a přípojkou el. NN vedení pro ČSPH). V místě křížení s větví MUK bude potrubí uloženo do chráničky. Napojení přeložky na stávající trasu tlakové kanalizace bude řešeno pomocí mechanických spojek jištěných proti posuvu. Potrubí bude opatřeno signálním vodičem, který se naspojuje na stávající vodič. Stávající (překládané) potrubí bude v délce cca 187,5 m zrušeno. Volné konce potrubí budou zaslepeny, všechny vnější viditelné znaky demontovány.

SO 341 Přeložky vodovodů VAK Vyškov

Přeložka A

V místě kolize základu mostní estakády SO 203 v km 1,330 se stávajícím vodovodem je navržena přeložka tohoto vodovodu. Jedná se o potrubí DN 100 z litiny. Pro přeložku vodovodu je navrženo hrdlové potrubí z tvárné litiny, délka přeložky je 62,30 m, dimenze potrubí DN100 bude zachována. Trasa přeložky kříží kolmo vodní tok Litava, následně je vedena podél toku pod mostem až k napojení na stávající potrubí. Napojení potrubí přeložky na stávající vodovod bude provedeno mechanickými spojkami jištěnými proti posuvu. Na přeložce bude osazen podzemní hydrant DN80 sloužící k odkalení řadu (podchod pod tokem). Na přeložce se nepředpokládají žádné přípojky. Původní potrubí bude v délce cca 70 m zrušeno. Volné konce budou zaslepeny a všechny vnější znaky demontovány.

Přeložka B

V místě navržené okružní křižovatky pod mostem MUK Kloboučky (km 3,610) bude provedena přeložka stávajícího vodovodu DN100 z litiny. Trasa přeložky kříží komunikaci I/50 pod mostem a je vedena po pravé

straně komunikace II/431 ve směru od Klobouček do Bučovic. Pro přeložku je navrženo hrdlové potrubí z tvárné litiny dimenze DN100, celková délka přeložky je 93,4 m. V místě podchodu přeložky pod větvemi MUK bude potrubí vodovodu osazeno v plastové chráničce D225. Na přeložce se nepředpokládají žádné přípojky. Původní potrubí bude v délce cca 92 m zrušeno. Volné konce budou zaslepeny a všechny vnější znaky demontovány.

SO 342 Přeložka vodovodní přípojky ČSPH

Předmětem objektu je přeložka vodovodní přípojky do čerpací stanice pohonných hmot procházející podél silnice do Maref. Přípojka bude dotčena výstavbou komunikací souvisejících s MUK Marefy a mostu SO 201 v km 0,890. Celková délka přeložky je 237,13 m. Pro přeložku je navrženo potrubí z dvouvrstvého PE100RC, SDR11, dimenze d63. Přeložka přípojky je vedena v souběhu s přeložkou tlakové kanalizace a přípojkou el. NN vedení pro ČSPH. V místě křížení s větví MUK bude potrubí uloženo do chráničky. Napojení přeložky na stávající potrubí přípojky bude řešeno pomocí mechanických spojek jištěných proti posuvu. Původní potrubí bude v délce cca 187 m zrušeno. Volné konce budou zaslepeny, všechny vnější viditelné znaky demontovány.

SO 361 Retenční nádrž v km 1,600

Vody z vozovky komunikace SO 101 v km 1,55 – 2,50 a souvisejících přilehlých ploch jsou odvedeny patním příkopy do retenční nádrže umístěné v km 1,600 vpravo a následně jsou regulovaně odvedeny kanalizací (SO 301) do vodního toku Litava. Velikost retenční nádrže je navržena pro specifický odtok z povodí 3,0 l/s/ha. Regulovaný odtok do recipientu je 85,84 l/s.

Retenční nádrž je navržena jako otevřená suchá zemní nádrž s fóliovým těsněním s vnitřními rozměry o stranách 75,0 x 22,0 m s hloubkou 1,4 m. Osazena je delší stranou rovnoběžně s tělesem silnice. Svahy nádrže i celé dno budou zpevněny s použitím následného zatravňovacího prvku Podélný sklon dna nádrže je 1 % směrem k dnové výpusti. Tato výúst (sdružený bezpečnostní objekt) je tvořena betonovým monolitickým objektem sestávajícím z výpustního objektu včetně kalové jímky a bezpečnostního přelivu. V kalové jímnici je navržen výstup pro obojživelníky o sklonu 1:2,5. Objekt bude v jedné manipulační komoře osazen vírovým ventilem, který redukuje vypouštění na 85,84 l/s. Ve druhé manipulační komoře bude umístěno kanalizační nožové šoupě pro možnost vypouštění celé nádrže. Mezi první a druhou komorou je v horní části umístěn bezpečnostní přeliv s osazenou normou stěnou. Součástí objektu je i oplocení areálu nádrže včetně vjezdové brány. Prostor nádrže bude pro údržbu přístupný po obslužné komunikaci řešené objektem SO 141.

Návrhové parametry retenční nádrže SO 361:

Koruna hráze 218,40 m n.m.

Maximální hladina 216,90 m n.m.

Dno nádrže 215,40 – 215,70 m n.m.

Vypočítaný min. retenční objem nádrže 887,35 m³

Retenční objem navržené nádrže 915,00 m³

SO 362 Retenční nádrž v km 3,640

Vody z vozovky komunikace SO 101 v km 3,10 – 3,60 a souvisejících přilehlých ploch jsou odvedeny patním příkopy do retenční nádrže umístěné v km 3,600 vlevo a následně jsou regulovaně odvedeny kanalizací (SO 301) do vodního toku Kloboučka. Velikost retenční nádrže je navržena pro specifický odtok z povodí 10,0 l/s/ha. Regulovaný odtok do recipientu je 113,32 l/s.

Retenční nádrž je navržena jako otevřená suchá zemní nádrž s fóliovým těsněním s vnitřními rozměry o stranách 50,0 x 20,0 m s hloubkou 0,8 m. Osazena je delší stranou rovnoběžně s tělesem silnice. Svahy nádrže i celé dno budou zpevněny s použitím následného zatravňovacího prvku Podélný sklon dna nádrže je 1 % směrem k dnové výpusti. Tato výúst (sdružený bezpečnostní objekt) je tvořena betonovým monolitickým

objektem sestávajícím z výpustného objektu včetně kalové jámy a bezpečnostního přelivu. V kalové jámě je navržen výstup pro obojživelníky o sklonu 1:2,5. Objekt bude v jedné manipulační komoře osazen vírovým ventilem, který redukuje vypouštění na 113,32 l/s. Ve druhé manipulační komoře bude umístěno kanalizační nožové šoupě pro možnost vypouštění celé nádrže. Mezi první a druhou komorou je v horní části umístěn bezpečnostní přeliv s osazenou normou stěnou. Součástí objektu je i oplocení areálu nádrže včetně vjezdové brány. Prostor nádrže bude pro údržbu přístupný po obslužné komunikaci řešené objektem SO 142.

Návrhové parametry retenční nádrže SO 362:

Koruna hráze 227,58 m n.m.

Maximální hladina 227,00 m n.m.

Dno nádrže 226,28 – 226,40 m n.m.

Vypočítaný min. retenční objem nádrže 399,14 m³

Retenční objem navržené nádrže 472,0 m³

SO 381 Úpravy meliorací

Dle dostupných podkladů se v oblasti stavby nacházejí meliorační zařízení. Tyto podklady však obsahují pouze předpokládaný plošný rozsah meliorací bez informace o jejich skutečném provedení. V předpokládaných místech výskytu se nenacházejí žádné povrchové znaky (s výjimkou jedné šachty u vtoku propustku v km 5,110 vlevo u Vícemilic), z nichž by bylo možno usuzovat na bližší podrobnosti.

Meliorační zařízení by se měla nacházet v následujících úsecích:

0,200 – 0,350 vpravo za patou zemního tělesa

0,650 – 0,940 vpravo, možný zásah stavbou větve MUK Marefy nebo okružní křižovatkou

1,200 – 1,310 v trase obchvatu

4,880 – 5,270 v trase obchvatu

Polohové určení meliorací je pouze orientační, přičemž skutečný stav bude s největší pravděpodobností možno zjistit až při provádění stavby. Rovněž konkrétní technické řešení případných kolizí bude možno navrhnout až dle zjištěného stavu v terénu. V úvahu přichází vybudování svodných potrubí propojující jednotlivá stavbou přerušovaná meliorační pera a podobná opatření.

SO 401 Přeložka VVN vedení EG,D, 2x110 kV, V 518/519

Z důvodu kolize projektované silnice I/50 Bučovice obchvat se stávajícím vedením VVN V517/518 Sokolnice /Vyškov – Bučovice je nutno toto vedení v oblasti staničení km 0,050-1,050 přeložit. V rámci přeložky budou demontovány tři nosné stožáry č. 18,19 a 20 a v nové trase postaveno celkem 5 ks nových stožárů. Délka vedení v nové trase je cca 900 m.

Přeložka začíná na novém rohovém stožáru č. 18 který bude postaven v ose stávajícího vedení 10 m za původním stožárem č.18. Zde se lomí na jihovýchod tak, aby směrově kopírovala nový obchvat. Po cca 400 m se lomí na východ paralelně s původní silnicí. Do stávající trasy se dostává na novém rohovém stožáru č. 20, který je ve vzdálenosti cca 121 m od stávajícího stožáru č. 21. V novém úseku vedení a také v úseku 17-18 budou použity nové vodiče a zemnicí lano. Nové stožáry budou ocelové příhradové konstrukce tvaru Soudek dle typizační směrnice společnosti EG.Da.s.

SO 411 Přeložky VN vedení EG, Da sdělovacího kabelu EG.D

Předmětem objektu jsou přeložky VN vedení společnosti EG.D dotčeného stavbou.

Jedná se o následující úseky:

km 0,810 – 1,000

Stávající vedení dotčené stavbou obchvatu bude nahrazeno zemním kabelem délky 302 m procházejícím pod obchvatem mostem SO 201. Svedení do země bude provedeno na dvou nových podpěrných bodech. Zemní kabel rovněž prosmyčkuje přeloženou odběratelskou trafostanici čerpací stanice PHM (její přeložka je samostatným SO). Sdělovací optický kabel EG.D, v současnosti probíhající po sloupech VN vedení, bude v trase přeložky uložen do země v souběhu s VN kabelem.

km 1,360 – 1,435

V oblasti křížení stávajícího VN vedení s trasou obchvatu budou vloženy nové podpěrné body a vedení mezi nimi a stávajícím stožárem v délce 129 m nahrazeno zemním kabelem. Podchod kabelu pod železniční trať bude řešen protlakem.

km 3,380 – 3,680

Jedná se o oblast mimoúrovňové křižovatky Kloboučky při ulici Ždánská. Zde trasou obchvatu dojde k dotčení několika linek vysokého napětí, které probíhají souběžně s trasou obchvatu i ji kolmo kříží ve směru Bučovice Kloboučky. Dojde celkem k náhradě čtyř linek VN zemními kabely o délkách nových tras 188, 342, 375, 437 m. Součástí této části objektu je i nahrazení stavbou dotčené trafostanice za trafostanici novou v nové poloze.

km 4,960 – 5,510

V úseku dojde ke kolizi VN vedení s větví MUK Vícemilice. Vedení bude v délce 596 m přeloženo do nové polohy severně od trasy obchvatu. V rámci nového vedení bude vybudováno celkem 7 stožárů.

SO 412 Přeložka trafostanice a NN kabelů APH IN

Předmětem objektu je přeložka odběratelské sloupové trafostanice napájející čerpací stanici pohonných hmot společnosti APH IN. Její stávající umístění je v km 0,870. Je navrženo vybudovat novou kioskovou trafostanici umístěnou mimo těleso obchvatu blíže k čerpací stanici. V rámci objektu rovněž dojde k položení podzemního kabelového vedení NN v délce trasy cca 50 m, které bude z nové trafostanice napájet stávající rozvody NN na čerpací stanici.

SO 413 Úprava VN přípojky Dyna-Hitex

V souvislosti s přeložkami distribučních rozvodů VN v místě plánované MUK Kloboučky při ulici Ždánská (km 3,550 vlevo), bude nutné přepojit stávající odběratelskou sloupovou trafostanici „Hitex 320019“ (napojení firmy Dyna-Hitex) na nové kabelové rozvody. Trafostanice se nachází na konci zástavby Bučovic, při výjezdu směrem na Kloboučky vpravo. Nově bude tato stávající sloupová TS napájena kabelem VN, vyvedeným z rozvaděče VN v nové distribuční trafostanici zřízené v rámci stavebního objektu SO 411.

SO 414 Úprava VN přípojky KPB Intra

V souvislosti s přeložkami distribučních rozvodů VN v místě plánované MUK Kloboučky při ulici Ždánská (km 3,550 vlevo), bude nutné přepojit stávající odběratelskou trafostanici „KPB Intra 702738“ (napojení firmy KPB Intra). Trafostanice se nachází na konci zástavby Bučovic, při výjezdu směrem na Kloboučky vpravo. Stávající

kabel VN bude odpojen ze zrušeného podpěrného bodu. V místě nové distribuční trafostanice (SO411) bude stávající kabel VN odkopán a pomocí kabelové spojky na něj bude napojen nový kabel stejného typu, který bude připojen do rozvaděče v nové distribuční trafostanice.

SO 431 Veřejné osvětlení okružní křižovatky Marefy

Veřejné osvětlení bude osvětlovat novou okružní křižovatku v prostoru plánované MUK Marefy. Osvětlení samotného kruhového objezdu je navrženo dle ČSN EN 13201 na třídu C5. Navazující komunikace jsou navrženy ve třídě M6.

Osvětlení bude zajišťovat patnáct svítidel LED o výkonu 25 až 40 W. V rámci osvětlení bude osazeno 13ks silničních sloupů výšky 8 m a 2ks sloupů výšky 6 m, které budou osvětlovat komunikaci pod mostem. Napájení tohoto VO bude podzemním kabelovým vedením ze stávajících rozvodů VO v obci Marefy.

SO 432 Veřejné osvětlení okružní křižovatky Kloboučky

V souvislosti s výstavbou nového kruhového objezdu v místě plánované MUK Kloboučky při ulici Ždánská vzešel požadavek na jeho osvětlení. Osvětlení samotného kruhového objezdu je navrženo dle ČSN EN 13201 na třídu C4. Navazující komunikace jsou navrženy ve třídě M5.

Osvětlení bude zajišťovat 24ks svítidel LED o výkonu 25 až 40 W. V rámci osvětlení bude osazeno 22ks silničních sloupů výšky 8 m a 2ks sloupů výšky 6 m, které budou osvětlovat komunikaci pod mostem. Napájení VO bude podzemním kabelovým vedením, které bude připojeno z nového pilířového zapínacího rozvaděče VO. Ten bude napojen z rozvodů distributora, které budou rozšířeny v rámci objektu SO 434.

SO 433 Přeložka VO pod mosty SO 206 a 207

Město Bučovice plánuje podél zpevněné cesty Bučovice – Kloboučky probíhající v souběhu s potokem Kloboučka (km 3,700) vybudovat veřejné osvětlení. V současné době probíhá stavební řízení a s velkou pravděpodobností v době výstavby obchvatu již bude osvětlení existovat. V souvislosti s realizací obchvatu bude nutno toto osvětlení přeložit. Přeložka proběhne pod mosty SO 206 a SO 207 (podchod zpevněné cesty pod tělesem obchvatu) v předpokládané délce 125 m. Rozmístění osvětlovacích těles bude cca kopírovat jejich původní polohu.

SO 434 NN kabely EG.D

V souvislosti s výstavbou obchvatu Bučovic bude třeba přeložit a rozšířit stávající distribuční rozvody NN. Prvním místem, kde dojde k úpravě distribučních rozvodů je okolí stávající distribuční trafostanice na ulici Ždánská (km 3,550 vlevo). Zde dojde v rámci přeložky VN (SO411) k nahrazení stávající sloupové trafostanice novou kioskovou trafostanicí. V rámci tohoto objektu budou z přeložené TS vyvedeny podzemní kabely NN. První z kabelů vyvedených z nové distribuční TS bude napojen na stávající kabel na protější straně komunikace. Další dva kabely budou ukončeny ve stávající pilířové přípojkové skříni. V rámci nového připojení bude z nové distribuční TS vyvedena kabelová smyčka NN délky 103 m sloužící pro napojení nového veřejného osvětlení okružní křižovatky Kloboučky (SO 432).

Druhým místem úpravy distribučních rozvodů je obec Vícemilice (km 5,500 vlevo), kde bude na stávajícím p.b. 184 před domem č.p. 284 doplněna nová přípojková skříň SP. Do ní bude následně napojena přípojka pro napájení meteostanice a proměnného dopravního značení řešená samostatně v rámci SO 490.

SO 451 Přeložky sdělovacích kabelů Cetin

Stavba obchvatu se na své trase dostává do kolize s několika trasami sdělovacích kabelů Cetin. jedná se o dálkové optické i místní metalické sítě.

K prvnímu střetu dojde v km 0,125 – 0,700 staničení obchvatu vlevo s provizorní komunikací objízdných tras (SO 171.1). S ohledem na nutné zahloubení provizorní komunikace do terénu, není možné řešit tuto dočasnou kolizi pouze ochranou bez dotčení kabelu v původní trase. Jedná se o optický kabel K641 017 15 v oranžové HDPE trubce 40 mm včetně jedné rezervní trubky HDPE40mm barvy černá. Přeložka je navržena novými optotrubkami v nové trase podél levé strany provizorní komunikace SO 171.1 v dl.622 m. Oproti stávající trase v dl. 615 m dojde k nárůstu délky o 7m. Tento nárůst bude vykryt ze stávající rezervy u nejbližší optické spojky, optický kabel bude tedy přeložen přefouknutím do nové trubky v nové trase.

Ke druhému střetu dojde v místě křížení s navrhovanou silnicí I/50 v km 0,939. Jedná se o metalický kabel ze SR BUCO29 Bučovice do obce Marefy. Kabel je ve střetu s trasou obchvatu I/50 (SO 101) a mostem přes komunikaci do obce Marefy (SO 201). Přeložka bude provedena novým kabelem typu TCEPKPFLE 50XN 0.8 v dl.86 m. Nová trasa je navržena pod násyp I/50 v kolmém vedení na silnici. Pod násypovým tělesem bude kabel zatažen v chrániče PE160mm délky 61 m.

Ke třetímu střetu dojde v místě křížení se zářezem navrhovaného obchvatu I/50 v km 2,533. Jedná se o metalický kabel k URBUCO67 (Mouřínov). Přeložka bude provedena novým kabelem typu TCEPKPFLE 50XN 0.8 v dl. 77 m ve směru kolmém na silnici. S ohledem na nutnost podchodu pod zářezem hloubky cca 5 m bude kabel zatažen v chrániče PE160 mm dl. 61 m vybudované řízeným protlakem v předstihu před zahájením zemních prací na komunikaci.

Ke čtvrtému střetu dojde v km 3,617 s kabelem TCEPKPFLE 150XN 0.6 a dvěma optotrubkami HDPE 40mm barvy zelená a bílá. V zelené trubce je zafouknut optický kabel č. K641 FAA 03. Bílá optotrubka je prázdná. Kabel a optotrubky jsou ve střetu s navrhovanou křižovatkou MÚK Kloboučky a mostní podpěrou nového mostu SO 205. Přeložka bude provedena novým kabelem TCEPKPFLE 150XN 0.6 a novými optotrubkami HDPE 40mm barvy oranžová, černá v dl.96 m. Oproti stávající trase optického kabelu v dl. 93 m dojde k nárůstu délky o 3 m. Nárůst délky bude vykryt ze stávající rezervy u nejbližší optické spojky, optický kabel bude tedy přeložen přefouknutím do nové trubky v nové trase. Nová trasa je navržena mimo střet s mostní podpěrou a konstrukcí křižovatky, v celém průběhu trasy budou kabely uloženy do chrániček PE110mm.

SO 452 Přeložky sdělovacích kabelů Vivo Connection

Stavba obchvatu se na své trase dostává do kolize s několika trasami optických sdělovacích kabelů VivoConnection.

K prvnímu střetu dojde v místě křížení s navrhovanou silnicí I/50 v km 1,997. Přeložka je navržena novými optotrubkami v nové trase délky 61 m v místě křížení v kolmém vedení na silnici. Pod násypem budou optotrubky zataženy v chrániče PE160mm v dl. 41 m. Oproti stávající trase dl. 48 m dojde k nárůstu délky o 13 m. Nárůst bude vykryt ze stávající rezervy u nejbližší optické spojky, optický kabel bude tedy přeložen přefouknutím do nové trubky v nové trase. Pokud nebudou u nejbližší optické spojky dostatečné rezervy, bude zafouknut nový optický kabel.

Ke druhému střetu dojde v místě provizorní komunikace z Bučovic do Klobouček (SO171.3) a úpravy silnice II/431 (SO126) v prostoru km 3,570 trasy obchvatu vlevo. Dochází také ke střetu s ostatními inženýrskými sítěmi. Přeložka celkové délky 61 m je navržena novými optotrubkami v nové trase. Pod definitivní i provizorní komunikací budou optotrubky zataženy v chrániče PE110mm. Oproti stávající trase v dl. 50 m dojde k nárůstu délky o 17 m. Nárůst bude vykryt ze stávající rezervy u nejbližší optické spojky, optický kabel bude

tedy přeložen přefouknutím do nové trubky v nové trase. Pokud nebudou u nejbližší optické spojky dostatečné rezervy, bude zafouknut nový optický kabel.

Ke třetímu střetu dojde v místě křížení s navrhovanou silnicí I/50 v km 3,726. Nová trasa je navržena pod tělesem I/50 v kolmém vedení na silnici v chrániče PE160mm v dl. 67 m. Délka navržené přeložky je 111 m. Oproti stávající trase v dl. 92 m dojde k nárůstu délky o 19 m. Nárůst délky bude vykryt ze stávající rezervy u nejbližší optické spojky, optický kabel bude tedy přeložen přefouknutím do nové trubky v nové trase. Pokud nebudou u nejbližší optické spojky dostatečné rezervy, bude zafouknut nový optický kabel.

Ke čtvrtému střetu dojde v místě křížení s navrhovanou silnicí I/50 v km 3,900. Nová trasa délky 87 m je navržena podél I/50 v dostatečné vzdálenosti ve volném terénu. Oproti stávající trase dl. 118 m dojde ke zkrácení o 31 m, optický kabel bude tedy přeložen přefouknutím do nové trubky v nové trase. Přebytečná délka bude stočena do rezervy u nejbližší optické spojky.

SO 490 Přípojka NN pro meteostanici a PDZ

Připojení pro meteostanici a proměnného dopravního značení bude provedeno ze stávající distribuční sítě NN v obci Vícemilice. V rámci SO 434 bude na stávajícím p.b. 184 před domem č.p.284 doplněna přípojková skříň. Z této skříňe bude vyveden kabel NN, který připojí nový elektroměrový rozvaděč. Z tohoto ER budou vyvedeny dva kabely směrem k budoucímu obchvatu. První z kabelů bude sloužit pro napájení meteostanice, délka jeho kabelové trasy činí 1028 m. Druhý z NN kabelů délky 254 m bude sloužit pro napájení proměnného dopravního značení.

SO 492.2 Meteostanice

Meteostanice je navržena před mostem SO 208 v km cca 4,635 vlevo. Bude ovládat dvě proměnné dopravní značky (PDZ) - v km 1,25 vpravo a v km 5,660 vlevo. Datové propojení mezi meteostanicí, oběma PDZ a dispečinkem ŘSD bude bezdrátové. Meteostanice a PDZ v km 5,660 budou napájeny NN přípojkou (SO490). PDZ v km 1,25 bude napájena solárně. PDZ jsou součástí SO 190.1.

Meteostanice bude postavena v souladu s interními předpisy správce: PPK-ITS, PPK-SVO a PPK-KAB. Elektrická energie bude dodávána z napájecího rozvaděče RM3 osazeného u meteostanice v km 4,635. Přípojka NN z distribuční sítě a rozvaděč RM3 je součástí SO 490. Meteostanice bude obsahovat čidlo teploty a relativní vlhkosti vzduchu, senzor měření srážek, dvě statické přehledové kamery + IR přísvit, čidlo měření rychlosti a směru větru. Ve vozovce budou instalována dvě čidla měřící teplotu a detekující stav povrchu silnice a teplotní hloubkové čidlo v hloubce 30 cm.

Proměnné dopravní značení (je součástí SO 190.1) zobrazuje dopravní značky "Nebezpeční smyku" A8 a "Nebezpečí náledí" A24. Ovládání zajišťuje samostatná elektronika SMS, která rozhoduje o zobrazení symbolu podle naměřených hodnot ze silničních a atmosférických senzorů. Značení dále obsahuje dva "žluté výstražné kruhy" S7, které výstražně blikají. Velikost výstražného trojúhelníku 900 mm. Datová komunikace meteostanice a PDZ bude zajištěna radiomodemem nebo GSM modulem.

SO 521 Přeložka STL plynovodu km 1,510

Předmětem objektu je přeložka STL plynovodu v místě jeho kolize se základem pilíře mostní estakády SO 203 v km 1,510. Přeložka bude trasována mimo základ pilíře v souběhu s přeložkou tlakové kanalizace. Její délka je 120 m, jmenovitá světlost potrubí DN 110, v místě podchodu pod křižující polní cestou (SO151) se umístí v chrániče.

SO 522 Přeložka STL plynovodu km 2,510

V km 2,510 kříží trasu obchvatu STL plynovod vedoucí mezi Bučovicemi a obcí Mouřínov. V místě tohoto křížení se bude obchvat nacházet v zářezu hloubky cca 5 m, přičemž plynovod je nutno pod tímto zářezem provést. Přeložka bude řešena řízeným protlakem ochranné trubky DN 160 vedeným pod tělesem zářezu s následným zatažením plynovodního potrubí. Poloha přeložky je v souběhu s původní trasou, její délka bude činit 73 m, jmenovitá světlost potrubí DN 90.

V blízkosti plynovodní přeložky km 2,510 dojde k výstavbě mostu SO 221, v jejíž souvislosti bude pro zajištění dopravní dostupnosti obce Mouřínov po dobu stavby vybudována provizorní komunikace (SO 171). Tato komunikace dvakrát kříží STL plynovod. Pro jeho ochranu bude v místě křížení bude terén nad jeho trasou zpevněn betonovými panely.

SO 523 Přeložka STL plynovodu km 3,650

Předmětem objektu je přeložka STL plynovodu procházející podél silnice II/431 od Bučovic do Klobouček. Jeho trasa bude dotčena přeložkou této komunikace. Trasa obchvatu místo kříží v horní úrovni mostem SO 205 v km 3,650. Přeložka bude trasována v souběhu s novým vedením komunikace a projde volným prostorem mezi tělesem okružní křižovatky a základem mostu spolu s koridorem ostatních sítí. Délka přeložky činí 93 m, jmenovitá světlost potrubí DN 90. V místě křížení s větvemi MUK Kloboučky se plynovod uloží do chrániček.

SO 761 Protihluková stěna na mostě SO 208

Předmětem objektu je instalace protihlukové stěny na levostranné římse mostní estakády SO 208. Účelem PHS je zamezení šíření nadlimitního hluku z provozu na komunikaci do oblasti obytné zástavby Vícemilic. Délka zdi bude 565 m v rozsahu staničení km 4,666 – 5,231 vlevo. Bude se jednat o průhlednou zvukově odrazivou konstrukci výšky 2,5 m. Stěna bude opatřena vizuálními prvky z důvodu zvýšení postřehnutelnosti a tím snížení nebezpečí nárazu ptáků. Rozsah a parametry stěny jsou navrženy dle závěrů hlukové studie hodnotící hlukové zatížení, které vznikne realizací záměru. (viz související dokumentace příloha 2.3).

SO 762 Protihluková stěna KÚ vlevo

Protihluková stěna řešená objektem SO 762 se bude nacházet na levostranné krajnici obchvatu pokračující na větev MUK Vícemilice. Jejím účelem je zamezení šíření nadlimitního hluku z provozu na komunikaci do oblasti obytné zástavby Vícemilic. Délka zdi bude 428 m v rozsahu staničení km 5,206 (= 0,180 větve MUK) – 5,630 vlevo. Její západní konec je umístěn tak, aby v místě odbočení křižovatkové větve s dostatečným přesahem překrývala protihlukovou stěnu SO 761. Bude se jednat o neprůhlednou konstrukci výšky 2,5 m. Po minimálně 150 m budou ve stěně zřízeny únikové východy. Rozsah a parametry stěny jsou navrženy dle závěrů hlukové studie hodnotící hlukové zatížení, které vznikne realizací záměru. (viz související dokumentace příloha 2.3).

SO 801 Vegetační úpravy silnic ŘSD ČR

SO 806 Vegetační úpravy silnic SUS JmK

SO 807 Vegetační úpravy komunikací města Bučovice

Objekty řeší realizaci vegetačních úprav souvisejících se stavbou obchvatu a s ním spojených úprav. Jeho účelem je zajistit náhradní výsadbu za odstraněnou zeleň a rovněž přispět k začlenění stavby do krajiny. Rozdělení na samostatné objekty dle příslušnosti výsadeb k jednotlivým komunikacím a jejím vlastníkům (ŘSD ČR, SUS JmK, město Bučovice) bude provedeno v dalších stupních dokumentace.

Vzhledem k nutnosti odstranění dřevin při realizaci obchvatu je navržena výsadba nových doprovodných vegetačních prvků. Návrh druhové skladby stromů vychází ze stanovištních podmínek a je vhodný pro podmínky dané lokality. Doprovodná liniová vegetace komunikačních tras bude významným krajinným prvkem s izolační, hygienickou, protierozní a estetickou funkcí.

Druhové složení je navrženo tak, aby snášelo náročné stanovištní podmínky, zatížené teplotními výkyvy, zasolením, nedostatkem vláhy, osluněním, exhalacemi a prachem. Při návrhu koncepce vegetačních úprav byl zohledněn rozhledové úhly pro řidiče, trasy nadzemních i podzemních inženýrských sítí.

Celkem se plánuje vysadit 132 ks stromů, 10397 ks keřů a popínavek a 2340 ks trvalek a okrasných travin.

SO 831 Technická rekultivace

Předmětem objektu je provedení technických rekultivací ploch dočasného záboru stavby a rovněž části těles komunikací, které stavbou nebudou přímo dotčeny, ale v jejím důsledku se stanou nepotřebnými a budou zrušeny.

Z dotčených ploch dočasného záboru se odstraní případné zbytky stavebního materiálu, budou urovnány, nakypřeny a v původní tloušťce zahumusovány do výšky okolního terénu.

Rekultivace silnic se týká následujících úseků:

silnice I/50, km 0,400-0,600 vlevo v délce 230 m

silnice II/431, km 0,080 – 0,140 vpravo v délce 60 m

část polní cesty podél Kloboučky (SO 152) v délce 30 m

část polí cesty Baračka – Vícemilice (SO 153) v délce 40 m

silnice I/50, km 5,310 – 5,410 vpravo v délce 100 m

Z komunikací budou odstraněny vozovkové vrstvy a zemní tělesa se přizpůsobí situaci navazujících konstrukcí stavby. Plocha bude následně zahumusována a napojena na okolní terén.

SO 832 Biologická rekultivace *(není předmětem územního rozhodnutí – nevyžaduje vydání územního rozhodnutí)*

Předmětem objektu je provedení opatření k obnově biologických vlastností půdy na zemědělských pozemcích dotčených dočasným zábohem stavby a na rekultivovaných plochách určených pro budoucí zemědělské využití. Bude spočívat v dodání živin a navazujících agrotechnických opatřeních (pěstování vhodných plodin a jejich zaorání, provzdušnění, kypření, ...). Po provedené rekultivaci by měla dotčená půda vykazovat stejnou produkční schopnost jako na okolních pozemcích. Konkrétní opatření budou stanovena v dalších stupních dokumentace na základě projednání s orgánem ochrany ZPF.

SO 833 Terénní úprava při MUK Marefy

V souvislosti s odklonem obchvatu od původní silnice I/50 na začátku stavby zůstane část její trasy opuštěna a mezi původní silnicí, obchvatem a větví MUK Marefy by vznikla uzavřená terénní sníženina. Jedná se o úsek km 0,430-0,570 vlevo. Z důvodu vyřešení odvodnění tohoto prostoru bude po provedené technické rekultivaci původní vozovky I/50 (SO 831) území mezi jejím tělesem (vnější hranou původního silničního příkopu) a novým příkopem obchvatu zasypáno. Úroveň terénu se touto úpravou zvýší, čímž dojde k možnosti jeho odvodnění do příkopu obchvatu. Celková výška záspy se bude pohybovat do 2 m, v horní vrstvě dojde k zahumusování v tloušťce umožňující využití plochy pro zemědělské účely. Následně na ploše v rámci SO 832 proběhne biologická rekultivace.