

Příloha č. 1

Popis stavebních objektů:

Objekty řady 000 – Objekty přípravy staveniště

002 Demolice domu na ul. Hraniční 665/193, p. č. 1228

Odstraňovaný objekt rodinného domu se nachází cca v km 1,40 vlevo ve směru staničení SO 101 Silnice I/55, který bude zasažen tělesem navrhované komunikace. Rodinný dům leží na parcele parc. č. 1228 v k. ú. Poštorná. Rodinný dům je trvalého charakteru. Z vizuálního hodnocení lze konstrukci definovat jako jednopodlažní, částečně podsklepený, zděný objekt se sedlovou střechou z pálených tašek. Dotčený objekt rodinného domu je zděný a má standardní konstrukční řešení. Objekt demolice dále, kromě hlavní budovy, zahrnuje odstranění přístavku, zděného plotu a dřevěných vrat.

003 Demolice objektu na ul. Hraniční, p. č. 1227

Odstraňovaný objekt rodinného domu se nacházel cca v km 1,400 vlevo ve směru staničení SO 101. Rodinný dům ležel na parcele č. 1227 na k.ú. Poštorná. Objekt rodinného domu byl již v rámci přípravy území zdemolován. Součástí SO 003 je odstranění zbylých betonových konstrukcí (základy od domu, případně od plotů) a vyčištění ploch.

004 Demolice zahradních domků v km 1,450

Odstraňované objekty zahradních domků se nachází cca v km 1,450 vlevo ve směru staničení SO 101, které budou zasaženy tělesem navrhované komunikace. Zahradní domky leží na parcelách č. 3712/31 a 3712/32 v k.ú. Poštorná. Zahradní domky jsou přechodného charakteru. Z vizuálního hodnocení lze konstrukce definovat jako dřevěnou chatku se sedlovou střechou, plechovou budku (bývalou prodejnu PNS), dřevěnou chatku s malou sedlovou střechou, dřevěnou chatku (tvaru A), dřevěnou chatku a boudu, dřevěnou chatku s malou sedlovou střechou a dřevěnou chatku se zděnou udírnou.

005 Demolice zahradních domků v km 4,600

Ve staničení 4,600 se po obou stranách od osy projektované silnice I/55 nachází prostor zahrádkářské kolonie (pozemek je oplocen), do kterého se zasahuje tělesem silnice. Zabíraný prostor se v rámci stavby vykupuje a opětně oplocuje (SO 877). V zabraném prostoru zahrádkářské kolonie se provede demolice zahradních domků převážně zděných a dřevěných.

006 Demolice zděného domku a stodoly v km 4,650

Ve staničení 4,650 se vlevo a vpravo od projektované silnice nachází zděný domek a stodola. Odstraňované objekty jsou postaveny na parcele č. 2047/1 v k. ú. Břeclav a nachází se v oploceném prostoru zahrádkářské kolonie. Jejich demolice je ale uvedena zvlášť, neboť je podstatně větší než zahradní domky. Obytný dům je zděný objekt, částečně podsklepený, jednopodlažní se sedlovou střechou. Stodola je dřevěná se zděnou částí a sedlovou střechou. U stodoly je přistavěna dřevěná kolna se šikmou, jednostrannou, střechou. Zděná část stodoly má jednostrannou šikmou střechu. Dřevěná kolna je také postavena se šikmou jednostrannou střechou. Objekt demolice dále, kromě hlavních budov, zahrnuje odstranění zděného plotu a plotu z vlnitého plechu.

007 Demolice stavebního objektu v km 7,850

Ve staničení 7,850 se vlevo od projektované silnice nachází zděný obytný dům, nepodsklepený, jednopodlažní na betonových základech a se sedlovou střechou. Odstraňovaný objekt rodinného domu se nachází na parcele č. 610/2 na k. ú. Břeclav. Na domě je umístěna výšková značka Státní nivelace č. 15, která bude v rámci demolice zničena. Objekt demolice dále, kromě hlavní budovy, zahrnuje odstranění dřevěného plotu, plotu z drátěného pletiva a odstranění vrat.

008 Demolice domu na ul. Hraniční 727/118, p. č. 1325

Odstraňovaný objekt rodinného domu se nachází cca v km 1,400 vlevo ve směru staničení SO 101. Rodinný dům leží na parcele č. 1325 na k. ú. Poštorná. Rodinný dům je trvalého charakteru. Z vizuálního hodnocení lze konstrukci definovat jako jednopodlažní, částečně podsklepený, zděný objekt se sedlovou střechou z pálených tašek. Objekt demolice dále, kromě hlavní budovy, zahrnuje odstranění plotu zděného, cihelné zdi, vrat železných a budovy ve dvoře.

010 Manipulační pruhy vlastník pozemku

Manipulační pruhy jsou navrženy podél stavby v šířce 5,0m a budou sloužit pro staveništní dopravu. Ornice z těchto pruhů bude shrnuta na hrázky na kraj. Po dokončení stavby bude stlačený povrch nakypřen a ornice bude rozhrnuta zpět. Navazuje biologická rekultivace. Tento stavební objekt bude realizován pouze po domluvě mezi investorem a zhotovitelem, a to pouze v případě, že pro výstavbu obchvatu nebude možné z neočekávaných důvodů použít cesty navržené v rámci obchvatu.

011 Překotvení a odstranění konstrukce vinice

Stavební objekt 011 obsahuje odstranění, přemístění a ukotvení konstrukce vinic na pozemcích, které využívá společnost VINSELEKT MICHLOVSKÝ a.s.

021 Příprava území

Stavební objekt obsahuje práce spojené s přípravou území pro realizaci stavby. Jedná se zejména o demolice drobných objektů, které se nachází v trvalém a dočasném záboru stavby a které nejsou řešeny samostatným stavebním objektem (např. nepovolené reklamní poutače, drobné betonové konstrukce – staré rozpadlé propustky, základy u zničeného oplocení atd.). Součástí SO 021 jsou dále opatření na ochranu zvláště chráněných druhů dle výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů živočichů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění.

100 Objekty pozemních komunikací

101 Silnice I/55

Stavební objekt 101 zahrnuje výstavbu směrově nedělené silnice I/55 v poloze jižního a východního obchvatu města Břeclavi. Začátek úpravy je u čerpací stanice PHM „OMV“ a konec úpravy je prostoru dálniční křižovatky dálnice D2 a silnice I/55.

Směrové řešení – osa komunikace je navržena z přechodnicových oblouků poloměrů R=450 m, R=400 m, R=900 m, R=775 m, R=1500 m, R=3000 m, R=1600 m a R=493,5 m, a dále z přímých úseků. Délka nové komunikace je 8 752 m.

Výškové řešení – návrh nivelety hlavní trasy je ovlivněn výškovým vedením stávající trasy, výškou Q100 překračovaných vodotečí a niveletou křižujících komunikací a tratí ČD.

Šířkové uspořádání - šířkové uspořádání je navrženo od ZÚ-0,786 v kategorii S 9,5/80 a od km 0,786-KÚ v kategorii S 11,5/80.

Klopení vozovky - sklon vozovky v přímé je střešovitý 2,5 %, V obloucích je navržen jednostranný sklon -2,5 až 6,0 %. Sklon zemní pláně bude min. 3 %.

Křižovatky a sjezdy

Křižovatky:

km 0,763 - styková křižovatka s navrženou sil. I/40 – SO 102

km 1,380 - okružní křižovatka s ulicí Hraniční SO 103.x

km 4,300 - mimoúrovňová křižovatka SO 104.x

km 8,390 - úrovňová křižovatka se SSZ se stávající sil. I/55 – SO 106

Okružní křižovatka s ulicí Hraniční

Stavební objekt 101 také zahrnuje čtyřramennou okružní křižovatku. Okružní křižovatka je navržena v místě křížení přeložené sil. I/55 (km 1,380) a stávající ulice Hraniční. Okružní křižovatka je navržena ve směrovém oblouku hlavní trasy o poloměru $R=900$ m v km 1,380 v místě křížení se stávající ulicí Hraniční. Směrové řešení je patrné z přílohy č. 02 Situace. Výškové vedení okružní křižovatky je tedy dáno výškovým řešením nově navržené přeložky sil. I/55 a také silničními objekty SO 103.1. a SO 103.2, které řeší stávající ulici Hraniční. Hlavní trasa (SO 101) je v místě okružní křižovatky navržena v údolnicovém oblouku o poloměru $R=60\ 000$ m. Jízdní pás okružní křižovatky je tedy navržen téměř v nulovém podélném sklonu. Šířkové uspořádání je navrženo dle ČSN 736102. Jedná se o čtyřramennou okružní křižovatku, která v km 1,380 napojuje stávající ul. Hraniční na hlavní trasu (sil. I/55). Okružní křižovatka je navržena o průměru $D=40$ m, návrhová rychlost OK je 30 km/h. Pro zpomalení dopravy jsou na hlavní trase před okružní křižovatkou navrženy vjezdové brány. V prostoru větví okružní křižovatky jsou navrženy dělicí ostrůvky. Šířka zpevnění na okružní křižovatce je 5,5m (0,5m krajnice), přejezdový prstenec je navržen v šířce 2,0m. Vjezdové větve okružní křižovatky mají šířku zpevnění 5,0m a výjezdové větve šířku 5,5m. Vzhledem k tomu, že jde o jednopruhovou okružní křižovatku, tak je v celé délce navržen jednostranný příčný sklon 2,5 %. Sklon povrchu pláňe min 3 %. Sklon nezpevněné krajnice je 8 %.

Úrovňová křižovatka se SSZ se stávající sil. I/55 – SO 106

Tato křižovatka je umístěna na provizorním úseku obchvatu, v budoucnu bude nahrazena okružní křižovatkou v rámci stavby D55 5513 Lužice – Břeclav.

Sjezdy:

km 0,15000 oboustranné napojení účelové komunikace – SO 121

Konstrukce vozovky – konstrukce vozovky je navržena podle TP170 – katalogového listu D0-N-1-II-PIII pro návrhovou úroveň porušení vozovky D0, třídu dopravního zatížení II a $TNvk = 3375$. Konstrukce byla upravena podrobným výpočtem. V km 3,300 – 7,000 je navržena kce vozovky takto: Konstrukce vozovky je navržena podle TP170 – katalogového listu D0-N-3-II-PIII pro návrhovou úroveň porušení vozovky D0, třídu dopravního zatížení II a $TNvk = 3375$. Konstrukce byla upravena podrobným výpočtem.

Zemní práce - Zemní těleso je navrženo se svahy dle ČSN 73 6133. Podrobný geotechnický průzkum nestanovil pro sklon svahů žádné doplňující podmínky. U násypu vyšších jak 10m bude při bázi násypu pro zvýšení stability položena výztužná geotextilie. Z důvodu stabilizace sedání bude nutno vybudovat násyp komunikace v předstihu před budováním mostních objektů. Celá komunikace je v násypu. Z této skutečnosti vyplývá náročnost komunikace na násypový materiál, který musí být v celém rozsahu dovážen ze zemníku. Vysoké násypy se sklonem svahu 1:1,5 pod hranou koruny jsou vysoce náchylné k erozi vodou. Jedná se zejména o svahy vnitřních stran směrových oblouků komunikace, kam stéká voda z celé šíře vozovky. V těchto případech bude povrch svahu zajištěn georochoží z kokosových vláken na kterou bude aplikován hydroosev. Rohože budou rozprostřeny od hrany koruny směrem dolů po změnu sklonu svahu, kamenitý zához nebo první řadu výsadby keřů. Ohumusování svahů zemního tělesa bude provedeno v tl. 0,15m.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. V oblasti násypu je navrženo zasakování vody u paty násypového tělesa. V km 0,500 – 1,181 vpravo bude na hraně zpevnění proveden monolitický žlab, z kterého bude voda odvedena dešťovými vpustmi do patního vsakovacího příkopu vlevo. V důsledku výstavby křižovatky s ulicí Hraniční bude nutno přeložit stávající příkop, do kterého je zaústěna dešťová kanalizace Fosfy. Příkop je veden vlevo podél

zahrádkářské kolonie a je zaústěn do Staré Dyje - SO 333. Od křižovatky s MK Hraniční v km 1,380 – km 3,370 je trasa vedena vysokým násypem, který je částečně zaplavován Q100. Voda z povrchu vozovky je zde sváděna do monolitických betonových žlabů a dále vpustmi do kanalizace SO 309 a SO 310, které odvádí vodu do ORL (SO 325, SO 326) a dále do retenčních a vsakovacích příkopů (SO 334, SO 336).

Od km 3,370 – km 7,000 je voda z jednostranně klopené komunikace zachytávána ve štěrbinovém žlabu a v rámci SO 336 uličními vpustmi dále vedena přípojkami a vyústěna nad retenční a vsakovací příkop.

Od km 7,000 – km 7,840 oboustranně a km 7,885 – KÚ vlevo je navržen trojúhelníkový příkop s retenční a vsakovací funkcí.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace je vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 - ocelovým svodidlem s nástavcem směrového sloupku, betonovým svodidlem a směrovými sloupky. Podrobně rozepsáno v TZ SO 101.

102 Silnice I/40

Stavební objekt 102 zahrnuje výstavbu směrově nedělené silnice I/40 v poloze jižního obchvatu města Břeclavi.

Směrové řešení - Osa komunikace je navržena z přechodnicových oblouků poloměrů R=450 m, R=775 m, R=1500 m a R=425 m, a dále z přímého úseku. Délka nové komunikace je 2 454,134 m.

Výškové řešení - Návrh nivelety hlavní trasy je ovlivněn výškovým vedením stávající trasy, a niveletou křižujících komunikací a tratí ČD.

Šířkové uspořádání - Šířkové uspořádání je navrženo dle kategorie S 9,5/80 dle ČSN 73 6101.

Klopení vozovky - Sklon vozovky v přímé je střešovité 2,5 %, v oblouku R=450 m je navržen jednostranný sklon 4,5%. v oblouku R=425m je navržen jednostranný sklon 4,5%. Sklon zemní pláň bude min. 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena podle TP170 - katalogového listu D0-N-1-II-PIII pro návrhovou úroveň porušení vozovky D0, třídu dopravního zatížení II a TNV_k = 3375. Konstrukce byla upravena podrobným výpočtem.

Zemní práce - Zemní těleso je navrženo se svahy dle ČSN 73 6133. Podrobný geotechnický průzkum nestanovil pro sklon svahů žádné doplňující podmínky. Z důvodu stabilizace sedání bude nutno vybudovat násyp komunikace v předstihu před budováním mostních objektů. Celá komunikace je v násypu. Z této skutečnosti vyplývá náročnost komunikace na násypový materiál, který musí být v celém rozsahu dovážěn ze zemníku. Z důvodu co nejmenšího zásahu do cizího pozemku, byl navržen v km 0,666 - 0,738 sestrmený svah s opěrným systémem, zpevněných geotextilií s obalovaným lícem. Líc svahu bude zelený. Svah je natočen k průmyslovému areálu, který bude oplocen dvoumetrovým neprůhledným plotem okolo paty svahu. Vysoké násypy se sklonem svahu 1:1,5 pod hranou koruny jsou vysoce náchylné k erozi vodou. Jedná se zejména o svahy vnitřních stran směrových oblouků komunikace, kam stéká voda z celé šíře vozovky. V těchto případech bude povrch svahu zajištěn georochozí z kokosových vláken na kterou bude aplikován hydroosev. Rohože budou rozprostřeny od hrany koruny směrem dolů po změnu sklonu svahu, kamenitý zához nebo první řadu výsadby keřů.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. V oblasti násypu je navrženo zasakování vody z vozovky do svahů násypového tělesa nebo do vsakovacích příkopů. V km 0,693 – 0,735 bude na hraně zpevnění vpravo proveden monolitický žlab, který bude zaústěn do vpusti před mostem SO 216. Odvodnění tělesa komunikace v místě zářezu je navrženo otevřenými příkopy vyspádovanými na přilehlé pozemky, kde se voda vsákne do okolního terénu.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace je vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 - ocelovým svodidlem, betonovým svodidlem a směrovými sloupky. Podrobně rozepsáno v TZ SO 102.

103.1 Přeložka ulice Hraniční

Stavební objekt 103 zahrnuje úpravu silnice III/05529 (ulice Hraniční) – SO 103.1, která bude překřížena obchvatem Břeclavi sil. I/55. Objekt SO 103.1 představuje přeložku silnice (ul. Hraniční) směrem od okružní křižovatky na obchvatu do centra města Břeclavi. SO 103.2 řeší napojení ul. Hraniční od obchvatu směrem k areálu FOSFA. Objekt SO 103.3 zahrnuje úpravu stávající Hraniční před rodinnými domy. Nově na obchvatu vznikne okružní křižovatka. Pěší a cyklistický provoz v místě křižovatky bude veden po samostatné stezce pro chodce a cyklisty (SO 103.4), která bude mimoúrovňově křížit sil. I/55. Z důvodu úpravy nivelety ulice Hraniční byla navržena úprava také přilehlého parkoviště a autobusové zastávky s obratištěm (SO 103.5). Součástí objektu je i úprava chodníků v prostoru obratiště. Průjezdný úsek silnice III/05529 spadá do kategorie funkční skupiny C – obslužné komunikace.

Směrové řešení - Osa hlavní komunikace přeložky vychází z osy napojení okružní křižovatky levostranným obloukem $R=300\text{m}$, na který přímo navazuje pravostranný oblouk poloměru $R=200\text{m}$ a dále pokračuje v přímé. Na konci úpravy je v místě napojení na stávající sil. I/55 navržen poloměr $R=30\text{m}$. Začátek úpravy SO 103.1 je v km 0,028 50 a konec v křižovatce se stáv. sil. I/55 ve staničení 0,194 22. Délka přeložky komunikace SO 103.1 bude 165,72m. Přeložka silnice ul. Hraniční SO 103.1 kopíruje zhruba směrové vedení stávající ul. Hraniční podél rodinných domů a úpravu této komunikace řeší objekt SO 103.3. Mezi přeloženou silnicí a stávající komunikací je vytvořen ochranný (dělicí) pruh pro umístění protihlukové stěny, sloupů VO a také pro popínavou vegetační výsadbu z rubové strany PHS.

Výškové řešení - Niveleta ulice Hraniční je dána výškou stávající komunikace a výškou křižující sil. I/55 (respektive příčným sklonem SO 101 okružní křižovatky).

Šířkové uspořádání - Silnice III/05529 je v průjezdním úseku intravilánem navržena v kategorii MO2 -/8/50 dle ČSN 73 6110.

Klopení vozovky - Základní sklon vozovky ulice Hraniční je navržen střešovitý 2,5 %. Sklon zemní pláně bude min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky ulice Hraniční je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Odvodnění vozovky místní komunikace Hraniční bude v prostoru úrovně křižovatky řešeno odtokem z vozovky do nezpevněné krajnice, poté vsakem na svazích zemního tělesa. Mimo křižovatku bude voda z vozovky stažena pomocí uličních vpustí do nové dešťové kanalizace SO 308. Vozovka obratiště bude odvodněna také novými uličními vpustěmi do kanalizace SO 308. Parkoviště bude odvodněno novými vpustěmi, které budou napojeny na stávající přípojky rušených vpustí. Cyklostezka bude odvodněna vsakem přes nezpevněnou krajnici a svahy zemního tělesa. Za podchodem (směr Poštorná) bude napříč cyklostezkou položen liniový žlab, který zamezí vtoku srážek z cyklostezky do podchodu. Liniový žlab je součástí mostu SO 231.

Bezpečnostní zařízení - Místní komunikace (ulice Hraniční) bude vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 - směrovými sloupky a svodidly v návaznosti na bezpečnostní zařízení SO 101 u nároží úrovně křižovatky I/55 a III/05529.

103.2 Napojení ulice Hraniční

Stavební objekt 103 zahrnuje úpravu silnice III/05529 (ulice Hraniční) – SO 103.1, která bude překřížena obchvatem Břeclavi sil. I/55. Objekt SO 103.1 představuje přeložku silnice (ul. Hraniční) směrem od okružní křižovatky na obchvatu do centra města Břeclavi. SO 103.2 řeší napojení ul. Hraniční od obchvatu směrem k areálu FOSFA. Objekt SO 103.3 zahrnuje úpravu stávající Hraniční před rodinnými domy. Nově na obchvatu vznikne okružní křižovatka. Pěší a cyklistický provoz v místě křižovatky bude veden po samostatné stezce pro chodce a cyklisty (SO 103.4), která bude mimoúrovňově křížit sil. I/55. Z důvodu úpravy nivelety ulice Hraniční byla navržena úprava také přilehlého parkoviště a autobusové zastávky s obratištěm (SO 103.5). Součástí objektu je i úprava chodníků v prostoru obratiště. Průjezdný úsek silnice III/05529 spadá do kategorie funkční skupiny C – obslužné komunikace.

Směrové řešení - Osa hlavní komunikace kopíruje současný stav v krátkém levostranném oblouku poloměru $R=5000\text{m}$ a v přímé. Začátek úpravy SO 103.2 je ve staničení 0,000 a konec je v místě ostrůvku ramene okružní křižovatky ve staničení 0,119 74. Délka úpravy komunikace bude 119,74m.

Výškové řešení - Niveleta ulice Hraniční je dána výškou stávající komunikace a výškou křižující sil. I/55 (respektive příčným sklonem SO 101 okružní křižovatky).

Šířkové uspořádání - Silnice III/05529 je v průjezdním úseku intravilánem navržena v kategorii MO2 -/8/50 dle ČSN 73 6110.

Klopení vozovky - Základní sklon vozovky ulice Hraniční je navržen střešovitý 2,5 %. Sklon zemní pláň bude min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky ulice Hraniční je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Odvodnění vozovky místní komunikace Hraniční bude v prostoru úrovňové křižovatky řešeno odtokem z vozovky do nezpevněné krajnice, poté vsakem na svazích zemního tělesa. Mimo křižovatku bude voda z vozovky stažena pomocí uličních vpustí do nové dešťové kanalizace SO 308. Vozovka obratiště bude odvodněna také novými uličními vpustěmi do kanalizace SO 308. Parkoviště bude odvodněno novými vpustěmi, které budou napojeny na stávající přípojky rušených vpustí. Cyklostezka bude odvodněna vsakem přes nezpevněnou krajnici a svahy zemního tělesa. Za podchodem (směr Poštorná) bude napříč cyklostezkou položen liniový žlab, který zamezí vtoku srážek z cyklostezky do podchodu. Liniový žlab je součástí mostu SO 231.

Bezpečnostní zařízení - Místní komunikace (ulice Hraniční) bude vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 - směrovými sloupky a svodidly v návaznosti na bezpečnostní zařízení SO 101 u nároží úrovňové křižovatky I/55 a III/05529.

103.3 Úprava stávající ulice Hraniční

Stavební objekt 103 zahrnuje úpravu silnice III/05529 (ulice Hraniční) – SO 103.3 řeší stavební úpravu stávající komunikace, která zůstane zachováno pro zajištění obsluhy rodinných domů. Objekt SO 103.1 představuje přeložku silnice (ul. Hraniční) směrem od okružní křižovatky na obchvatu do centra města Břeclavi. SO 103.2 řeší napojení ul. Hraniční od obchvatu směrem k areálu FOSFA. Objekt SO 103.3 zahrnuje úpravu stávající Hraniční před rodinnými domy. Nově na obchvatu vznikne okružní křižovatka. Pěší a cyklistický provoz v místě křižovatky bude veden po samostatné stezce pro chodce a cyklisty (SO 103.4), která bude mimoúrovňově

křížit sil. I/55. Z důvodu úpravy nivelety ulice Hraniční byla navržena úprava také přilehlého parkoviště a autobusové zastávky s obratištěm (SO 103.5). Součástí objektu je i úprava chodníků v prostoru obratiště. Průjezdový úsek silnice III/05529 spadá do kategorie funkční skupiny C – obslužné komunikace.

Směrové řešení - Osa komunikace úpravy ul. Hraniční SO 103.3 vychází z polohy stávající komunikace podél rodinných domů. Osa silnice plně kopíruje stávající osu. Osa je tvořena úseky v přímé proložené směrovými oblouky. Poloměry jsou R=190m, R=300m, R=390m, R=9m. Začátek úpravy SO 103.3 je v km 0,000 00 a konec je ve staničení 0,202 00. Délka úpravy komunikace SO 103.3 je navržena 202,0m. Mezi přeloženou silnicí SO 103.1 a stávající komunikací je navržen ochranný (dělicí) pruh š. 3,20m pro umístění protihlukové stěny, sloupů VO a také pro popínavou vegetační výsadbu z rubové strany PHS.

Výškové řešení - Výškové řešení plně respektuje stávající stav. Na komunikaci je napojena řada vjezdů k nemovitostem, které jsou respektovány a které budou výškově napojeny v nejnutnější délce.

Šířkové uspořádání - Šířkové uspořádání vychází ze stávajícího stavu. Obousměrný provoz komunikace a význam komunikace zajistí šířka zpevnění 5,5m (2 x 2,75m jízdní pruh). Komunikace je lemována po obou stranách silničními obrubami. Jednosměrná komunikace obratiště (veřejně přístupná účelová komunikace) je navržena v kategorii -/7/30 dle ČSN 736110.

Klopení vozovky - Vozovka komunikace je navržena v jednostranném sklonu 2,5%. Sклон zemní pláň bude min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení IV a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-IV-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu a ohumusování svahů. Materiál do násypů musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z vozovky bude stažena pomocí uličních vpustí do nové dešťové kanalizace SO 308.

103.4 Stezka pro pěší a cyklisty

Pěší a cyklistický provoz v místě křižovatky hraniční x I/55 bude veden po samostatné stezce pro chodce a cyklisty, která bude mimoúrovňově křížit sil. I/55. Součástí objektu je i úprava chodníků v prostoru obratiště a na koncích cyklostezky.

Směrové řešení - Osa stezky pro pěší a cyklisty začíná odpojením od ulice Hraniční v místě budoucího místa pro přecházení. Od ulice Hraniční se odpojí přímou, podejde v dostatečné vzdálenosti od průsečné křižovatky (tak, aby se zde dal umístit podchod) a nakonec se vrátí krátkým S-motivem k ulici Hraniční. Délka osy stezky 172,43m.

Výškové řešení - Niveleta stezky vychází z nivelety ulice Hraniční a umístění podchodu pod sil. I/55. Maximální sklon nivelety je 8,04% a min. sklon. 0,93%. Lomy nivelety jsou zaobleny poloměry o velikosti R=50 – 300m.

Šířkové uspořádání - Stezka pro pěší a cyklisty je navržena v šířce 3,0m dle ČSN 73 6110.

Klopení vozovky - Vozovka stezky je navržena v jednostranném sklonu 2,0%. Sклон zemní pláň bude min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce stezky pro pěší a cyklisty je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení VI a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-3-VI-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu a ohumusování svahů. Materiál do násypů musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133. Před zahájením stavby bude skrytý humusový horizont dle pedologického průzkumu.

Odvodnění - Stezka bude odvodněna vsakem přes nezpevněnou krajnici a svahy zemního tělesa. Za podchodem (směr Poštorná) bude napříč cyklostezkou položen liniový žlab, který zamezí vtoku srážek z cyklostezky do podchodu. Liniový žlab je součástí mostu SO 231.

103.5 Úprava ploch, FOSFA

Z důvodu úpravy nivelety ulice Hraniční byla navržena úprava také přilehlého parkoviště a autobusové zastávky s obratištěm. Součástí objektu je i úprava chodníků v prostoru obratiště.

Směrové řešení - V rámci tohoto stavebního objektu (SO 103.5) dochází k úpravě stávajícího parkoviště. Byly zrušeny dvě místa napojení na ul. Hraniční. Tato napojení jsou pak nahrazeny napojením novým, které je nově napojeno na přilehlou komunikaci obratiště. Osa obratiště je navržena s odpojením a připojením k ose ulice Hraniční. Vratná osa obratiště je zaoblena dvěma prostými oblouky o poloměrech R11 a R13m. Délka osy obratiště činí 76,679m.

Výškové řešení - Výškové řešení parkoviště respektuje stávající stav. Niveleta obratiště je navržena tak, aby bylo napojení na novou niveletu ulice Hraniční co nejplynulejší. Začátek nivelety klesá pod sklonem 2,11% až na původní terén, poté pokračuje ve sklonu 0,66% a končí ve sklonu 2,5% napojením na ulici Hraniční.

Šířkové uspořádání - Šířkové uspořádání parkoviště vychází ze stávajícího stavu. Obousměrný vjezd na parkoviště bude z komunikace obratiště v šíři 5,5m (2 x 2,75m). Průjezd mezi jednotlivými plochami parkoviště bude jednosměrný šířky 3,50m. Základní velikost stání je navržena š.2,5m, dl. 4,5m, krajní stání jsou rozšířena +0,25m. Jednosměrná komunikace obratiště (veřejně přístupná účelová komunikace) je navržena v kategorii -/7/30 dle ČSN 736110.

Klopení vozovky - Sklon parkoviště kopíruje současný stav. Vozovka komunikace obratiště navržen v jednostranném sklonu 2,0%. Sklon zemní pláně bude min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky parkoviště je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170). Konstrukce chodníků a nástupiště je navržena s dlážděným povrchem a úroveň porušení D2 (např. typ D2-D-1-CH-PII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu a ohumusování svahů. Materiál do násypů musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Parkoviště bude odvodněno novými vpustěmi, které budou napojeny na stávající přípojky rušených vpustí. Vozovka obratiště bude odvodněna také novými uličními vpustěmi do kanalizace SO 308.

103.6 -9 -Sjezd na SO 103.3

Z důvodu úprav ulice Hraniční je nutná úprava jednotlivých sjezdů k nemovitostem.

104.1 Napojení silnice II/425 na sil. I/55 vlevo

Stavební objekt 104.1 zahrnuje výstavbu směrově nedělené komunikace. Objekt je navržen z důvodů připojení stávající silnice II/425 na obchvat sil. I/55 v prostoru křížení s obchvatem a železniční tratě Břeclav-Lanžhot.

Směrové řešení - Směrově je komunikace navržena v pravostranném oblouku R=200m. Délka nové komunikace je 162,88m.

Výškové řešení - Návrh nivelety je dán výškovým vedením stávající silnice II/425 a nové trasy sil. I/55, která objekt SO 104.1 propojuje. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech -2,50%, +0,71%, -0,79% a +2,50% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení 500m, 2100m a 550m.

Šířkové uspořádání - Šířka komunikace je navržena v kategorii S 7,5/50 dle ČSN 73 6101.

Klopení vozovky - Základní sklon vozovky je navržen jednostranný 3%. Sklon zemní pláně bude min. 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Odvodnění vozovky bude řešeno odtokem z vozovky do nezpevněné krajnice, poté vsakem na svazích zemního tělesa.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace bude vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 - směrovými sloupky. Směrové sloupky budou osazeny ve vzdálenosti dle platné ČSN 73 6101. Výška směrových sloupků bude 0,8m.

104.2 Napojení silnice II/425 na sil. I/55 vpravo

Stavební objekt 104.2 zahrnuje novostavbu jednosměrné, jednopruhové rampy (větve), která bude sloužit jako napojení stávající silnice II/425 (ze směru Lanžhot příp. Břeclav) na nově budovanou sil. mostním objektem SO 221 mimoúrovňově kříží stávající železniční trať SŽDC Břeclav-Lanžhot a nově navrženou polní cestu SO 153.1. Návrhová rychlost větve je 50 km/h.

Směrové řešení - Směrové vedení jednopruhové rampy (větve) je dáno stávající silnicí II/425 (rampa je napojena téměř kolmo na tuto komunikaci) a směrovým vedením nově navržené silnice I/55. Poloha vedení rampy také zohledňuje mimoúrovňové křížení stávající železniční trati SŽDC Břeclav-Lanžhot. Motiv je na začátku úpravy tvořen přímým úsekem, který pokračuje pravostranným obloukem $R=250\text{m}$ s přechodnicemi $L=50\text{m}$. Délka úpravy jednopruhové rampy je 481,85 m.

Výškové řešení - Výškové vedení jednopruhové rampy (větve) je také dáno stávající silnicí II/425 a nově navrženou I/55. Obě tyto komunikace jsou vedeny v mírném násyp (cca 2,0 m). Největší vliv na výškové vedení trasy má ovšem mimoúrovňové křížení stávající železniční trati SŽDC Břeclav-Lanžhot.

Šířkové uspořádání - Šířkové uspořádání je navrženo dle ČSN 736102. Jedná se o jednosměrnou jednopruhovou větev, která se na silnici I/55 napojuje přídatným pruhem pro připojení délky 230 m. Kde délka oddělovacího úseku je $L_{od}=30\text{m}$, délka manévrovacího úseku je $L_m=130\text{m}$ a délka zařazovacího úseku je $L_z=70\text{m}$.

Klopení vozovky - Vzhledem k tomu, že jde o jednopruhovou rampu, tak je v celém úseku navržen jednostranný příčný sklon 2,5%. Na začátku úseku (ZÚ – km 0,010) je příčný sklon větve přizpůsoben stávajícímu podélnému sklonu sil. II/425. Na konci úseku (km 0,4315 – KÚ), kdy dochází k napojení na novou sil. I/55, dochází ke změně klopení na příčný sklon sil. I/55 (2,5%). Sklon povrchu pláně min 3 %. Sklon nezpevněné krajnice je 8 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. Podél silničního tělesa je navržen pravostranný příkop s odvodňovacím patním drénem.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace je vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 - ocelovým svodidlem s nástavcem směrového sloupku a směrovými sloupky.

105 Úprava silnice II/425 v km 4,5 sil. I/55

Stavební objekt 105 zahrnuje úpravu stávající silnice II/425, kterou je nutno upravit po výstavbě mostního objektu – 209. Most převádí stávající silnici II/425 přes novou sil. I/55. Stávající komunikace je v násypu - mimoúrovňově kříží železniční trať SŽDC Břeclav-Lanžhot. Pro vybudování nového mostního objektu bude nezbytná část silničního násypu odtěžena. Po vybudování mostu bude figura násypu doplněna. V rámci stavebního objektu SO 105 proběhne obnova povrchu stáv. silnice II/425 až po SO 104.2 Napojení silnice II/425 na sil. I/55 vpravo.

Směrové řešení - Směrové vedení komunikace je vedeno v souladu s osou stávající komunikace. Motiv je tvořen přímými úseky a prostými kružnicovými oblouky o poloměru 10000 m a 3000 m. Délka úpravy komunikace je 580 m.

Výškové řešení - Výškově komunikace upravována nebude, stávající podélný profil zůstane zachován.

Šířkové uspořádání - Šířka komunikace na mostě SO 209 je v kategorii S 9,5. Komunikace bude ve směru na Lanžhot navázána na šířku stávající silnice v krátké vzdálenosti tak, aby nedošlo k zásahu do mostu přes trať SŽDC. Za stávajícím železničním mostem je komunikace navržena ve stávajícím šířkovém uspořádání. Ve směru do Břeclavi bude přechod na stávající šířku delší (ZÚ - km 0,090). Stávající svah silničního tělesa zde bude nutno upravit (rozšířit) pro osazení svodidla.

Klopení vozovky - Sklon vozovky v přímé je střechovitý 2,5 %. Sklon povrchu pláňe min 3 %. Sklon nebezpečně krajnice je 8 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu od ZÚ – km 0,322 50 je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170) v tl. min. 570 mm. Detailní specifikace konstrukce bude uvedena ve vyšším stupni PD. Obnova povrchu vozovky objektu od km 0,322 50 – KÚ je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170) (specifikace konstrukce ve vyšším stupni PD). Předpokládá se výměna obrusné a ložné vrstvy v celkové tl. min.120 mm. Rovněž dojde k obnově povrchu u stávajících sjezdů v km 0,545, kde bude obnovena obrusná vrstva.

Zemní práce - Výškově komunikace upravována nebude, stávající podélný profil zůstane zachován. Zemní práce budou spočívat pouze v rozšíření násypu před novým mostem ve směru staničení pro osazení svodidla. Před zahájením stavby bude skryta ornice v tl. 0,40 m včetně podornice tl. 0,30 m dle pedologického průzkumu.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa, tak jak je tomu v současnosti. Ke změně odvodnění oproti stávajícímu stavu tedy nedojde.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace je vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 - ocelovým svodidlem s nástavcem směrového sloupku a směrovými sloupky.

106 Napojení stávající silnice I/55 v km 8,4 obj. 101

Stavební objekt zahrnuje výstavbu směrově nedělené komunikace. Objekt je navržen z důvodu připojení stávající sil. I/55 na obchvat ve směru z Břeclavi na Hodonín a dálnici D2.

Směrové řešení

Osa komunikace je navržena v pravostranném přechodnicovém oblouku poloměru $R=175\text{m}$ s navazující přímou, která propojuje stávající silnici I/45 a s objektem SO 101. Délka nové komunikace bude 267,28m.

Výškové řešení

Niveleta v ZÚ je dána výškou a příčným spádem stávající komunikace a v KÚ výškou napojení na SO 101. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech -2,25% a -0,30% se zaoblením lomu podélného sklonu zakružovacím obloukem o poloměru zaoblení - $R=5000\text{m}$.

Šířkové uspořádání - Šířkové uspořádání je navrženo dle stávajících šířkových poměrů I/55.

Klopení vozovky - Sklon vozovky v přímé je střešovité 2,5 %, v oblouku $R=175\text{ m}$ je navržen jednostranný sklon 4,5%. Sklon povrchu pláňe min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133. Rekultivace původní trasy I/55 je součástí SO 832.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace bude odváděna příčným sklonem vozovky k okraji a volně na svah silničního tělesa.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace je vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 tj. ocelovým svodidlem a směrovými sloupky. Podrobně rozepsáno v TZ SO 106.

107 Napojení stávající sil. I/40 v km 2,2 obj. 102

Stavební objekt 107 zahrnuje výstavbu komunikace propojující přeložku sil. I/40 a stávající silnici I/40 na výjezdu z Břeclavi ve směru do Valtic.

Směrové řešení - Osa komunikace je navržena v přímé a v levostranném přechodnicovém oblouku poloměru $R=50\text{m}$, který propojuje stávající silnici I/40 a s objektem SO 102. Délka nové komunikace bude 95,25m.

Výškové řešení - Niveleta v ZÚ je dána výškou a příčným spádem stávající komunikace a v KÚ výškou napojení na SO 102. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech +3,13% a -4,51% se zaoblením lomu podélného sklonu zakružovacím obloukem o poloměru zaoblení - $R=600\text{ m}$.

Šířkové uspořádání - Šířka účelové komunikace je navržena v kategorii S 7,5/50 dle ČSN 73 6101.

Klopení vozovky - Základní sklon vozovky je navržen střešovité 2,5 %. Příčný sklon vozovky v oblouku bude 5,5%. Sklon zemní pláňe bude min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133. Rekultivace původní trasy I/40 je součástí SO 833.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace bude odváděna příčným sklonem vozovky k pravému okraji a volně na svah silničního tělesa.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace bude vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 směrovými sloupky. Směrové sloupky budou osazeny ve vzdálenosti dle platné ČSN 73 6101. Výška směrových sloupků bude 0,8 m.

121 Připojení prům. areálu v km 0,150 sil. I/55

Stavební objekt SO 121 připojuje průmyslový areál vpravo i vlevo v km 0,150 00 na sil. I/55.

Směrové řešení - Směrové vedení je určeno kolmým napojením na SO 101 - silnici I/55 a původní komunikací I/55. Trasa SO 121 začíná levostranným přechodnicovým obloukem o poloměru R=55m. V inflexním bodě přechodnic v km 0,134949 mění trasa směr oblouku na pravostranný s poloměrem R=135m. V km 0,258 720 končí úprava SO 121 napojením v inflexním bodě na přechodnici levostranného oblouku stav. silnice I/55. Délka nové komunikace bude 258,72m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech +4,41%, +0,50%, -1,70% a -0,54% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení R=1500m a R=10000m.

Šířkové uspořádání - Šířka komunikace je navržena v kategorii S 7,5/50. Komunikace bude ve směru do průmyslové zóny navázána na šířku stávající silnice I/55.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen jednostranný 5,5 %, dostředně orientovaný podle směrového oblouku. V KÚ je příčný sklon navázán na stávající střechovitý 2,2%. Sklon zemní pláň bude min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. Pláň bude odvodněna do příkopu.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace bude vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 tj. ocelovým svodidlem a směrovými sloupky. Směrové sloupky budou osazeny ve vzdálenosti dle platné ČSN 73 6101. Výška směrových sloupků bude 0,8m.

122 Příjezd k retenční nádrži u sil. I/40

Stavební objekt 122 zahrnuje příjezd k retenční nádrži u silnice I/40. Za nornou stěnou, vybudovanou v rámci SO 307 kanalizace, je voda zadržena v retenční nádrži SO 321 umístěné zprava SO 102 mezi trasou komunikace a zaplaceným výrobním areálem. Zemní těleso účelové komunikace je vedeno v souběhu s hlavní trasou SO 102. Komunikace je navržena jako slepá na konci s obratištěm. Konstrukce vozovky odbočovacího klínu a rozšíření tělesa násypu je součástí SO 122. Celková délka úpravy účelové komunikace je 125,0m.

Směrové řešení - Směrové řešení je navrženo ze dvou přímých úseků s vloženým levotočivým obloukem o poloměru R=50m a pravotočivým o poloměru R=100. Na začátku úprava je komunikace napojena do vnitřní hrany vodícího proužku SO 102 obloukem o poloměru R=771,50m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech +0,44%, +0,35% -4.00% a +0,81% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení R=200m a R=260m.

Šířkové uspořádání - Účelová komunikace je odvozena z kategorie polních cest P4/30 s upravenou šířkou zpevnění 4,00m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5 %. Sklon zemní pláň bude min. 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení IV a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-IV-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat

požadavkům dle ČSN 73 6133. Na začátku úseku bude provedeno rozšíření zemního tělesa SO 102 pro zřízení odbočovacího pruhu šířky 3,50m. Na konci je nutné rozšířit násyp pro umístění obratiště.

Odvodnění - V celém úseku úpravy je voda z povrchu komunikace odváděna příčným sklonem vozovky 2,50% směrem do retenční nádrže.

123.1 Napojení účelové komunikace v km 0,5 sil. I/40

V rámci tohoto stavebního objektu byla navržena účelová komunikace pro obsluhu budoucího průmyslového areálu. Komunikace podchází v km 0,600 trasu SO 102 pod mostem SO 215. Na hlavní trasu je komunikace napojena pomocí rampy SO 123.2. Řešený stavební objekt je rozdělen na dvě stavební části, z nichž se bude realizovat pouze ta první. První část začíná na začátku úseku a končí za napojením větve SO 123.2 a má délku cca 100 m. Druhá část pak bude zhotovena pouze z podkladních vrstev a dokončí se až při výstavbě průmyslového areálu.

Směrové řešení - Osa je navržena v přímé v délce 240,0 m, průsečík se silnicí I/40 je v km 0,146 107 (km 0,600 sil. I/40 s úhlem křížení os 99,8346 gradů).

Výškové řešení - Niveleta od ZÚ je dána výškou a příčným spádem stávající komunikace. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech min. -0,60% a max. +2,71% se zaoblením lomu podélného sklonu zakružovacím obloukem o poloměru zaoblení R=5000 m.

Šířkové uspořádání - Kategorie účelové komunikace je MO2 9,5/8,0/50 s jednostranným chodníkem šířky 2,00 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5 %. Sklon chodníku je pak navržen 2 % směrem do vozovky. Sklon zemní pláň bude min. 3 %.

Konstrukce vozovky - SO 123.1 v km 0,000 – 0,100 a SO 123.2: Konstrukce vozovky objektu je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

SO 123.1 v km 0,100 - KÚ: V daném úseku bude provedeno pouze zemní těleso s úpravou zemní pláň a konstrukce bez asfaltových vrstev. Podkladní vrstvy budou položeny po celé šířce zemního tělesa vč. pásu pod chodníkem. Zbylé konstrukční vrstvy budou položeny až při výstavbě průmyslové zóny.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

123.2 Rampa v km 0,520 vlevo I/40

Ve staničení 0,520 sil I/40 bude připojena na tuto silnici nová rampa, která bude sloužit pro napojení komunikace SO 123.1. Rampa navržena v rámci řešeného stavebního objektu tak vytváří dvě nové stykové křižovatky. Osa rampy je navržena v levostranném oblouku poloměru R 50m, s oboustrannými přechodnicemi délky L= 45m. Délka nové komunikace bude 121,747m.

Výškové řešení - Niveleta na ZÚ a KÚ je dána výškou a příčným spádem navazujících komunikací. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech min. +0,50% a max. +4,50% se zaoblením lomu podélného sklonu zakružovacím obloukem o poloměru zaoblení R=935,75 m.

Šířkové uspořádání - Šířkové uspořádání rampy SO 123.2 je navrženo dle ČSN 73 6102 s celkovou volnou šířkou 9,00 m.

Klopení vozovky - Na začátku stavebních úprav v km 0,003 50 začíná pravostranným sklonem 0,26 %, do km 0,046 22 přechází do levostranného sklonu 2,50%. Tento sklon pokračuje až na konec směrového oblouku

ve staničení km 0,071 01, dále se obrací do pravostranného sklonu 2,40% kterého nabývá na styku s hranou komunikace I/40 ve staničení km 0,116 01. Sklon zemní pláně bude min. 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z vrstev AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

124 Příklad k ORL v km 3,3 sil. I/55 vlevo

Stavební objekt SO 124 Příklad k ORL v km 3,3 sil. I/55 vlevo umožňuje příjezd k ORL.

Směrové řešení - Osa je navázána na stávající terén. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=20m, R=70m, R=40m, R=105m, R=65m, R=90m, R=15m a z přímých úseků. Délka cesty je 170,99m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie příjezdové cesty je P4/30 modifikovaná (jednopruhová).

Klopení vozovky - Sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5 %. Sklon zemní pláně bude min. 3 %. Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení IV a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-IV-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. Plán bude odvodněna do podélné drenáže.

125 Příklad k ORL v km 1,5 sil. I/55 vlevo

Stavební objekt SO 125 Příklad k ORL v km 1,5 sil. I/55 vlevo umožňuje příjezd k ORL.

Směrové řešení - Osa je navázána na stávající polní cestu. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=1600m, R=800m, R=700m, R=75m, R=35m, R=70m, R=1100m, R=700m, R=125m, R=250m, R=200m a z přímých úseků. Délka cesty je 549,06m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na stávající polní cestu a dále kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie příjezdové cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky je navržen jednostranný 2,5 %. Sklon zemní pláně bude min. 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení IV a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-IV-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. Plán bude odvodněna do podélné drenáže.

141 Úprava příjezdové cesty k odkališti Fosfy

Stavební objekt 141 zahrnuje přeložku příjezdné komunikace k odkališti Fosfy. Stávající příjezdová cesta k odkališti bude přetnuta tělesem silnice I/55, která v tom prostoru mimoúrovňově kříží tratě ČD. Aby mostní objekt nebyl příliš dlouhý, přeloží se příjezdová cesta cca 10m stranou.

Směrové řešení - Osa je navržena z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=40 m a z přímých úseků. Délka nové úpravy příjezdové komunikace je 143,12m.

Výškové řešení - Niveleta je dána napojením na stávající příjezdovou cestu na začátku a konci úpravy. Podjezdná výška pod mostem je dostatečná, rozhodující je zde podjezdná výška pro trať ČD 6,20 m. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech -0,65%, +4,72%, -2,42% a +0,98% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení - R=300m, R=1000m a R=1000m.

Šířkové uspořádání - Komunikace SO 141 je navržena jako jednopruhá obousměrná polní cesta, která je vzhledem k délce úpravy a přehlednosti bez výhybny. Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhá) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky a pláň navržen jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z PMH pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Oda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. Pláň v zářezu je odvodněna do pravostranné podélné drenáže.

142 Obslužná komunikace u odlehčovacího kanálu

Stavební objekt SO 142 zahrnuje výstavbu přeložky stávající obslužné komunikace, sloužící údržbě toku řeky Dyje. V km 1,6 překračuje silnice I/55 odlehčovací kanál Dyje mostem SO 202. Po obou stranách jsou vytvořeny ochranné hrázky proti povodním, na levé je situována obslužná komunikace, sloužící údržbě toku ve správě Povodí Moravy a.s. Realizací mostního objektu není dodržena podjezdná výška mezi touto komunikací a spodní hranou nosné konstrukce. Vzhledem k významu této komunikace a malé intenzitě provozu na ní, se tato komunikace pod mostem stranově přeloží o cca 10 m tak, aby podjezdná výška nad ní byla min 4,20m + 0,15m.

Směrové řešení - Osa je navržena z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=80m, 60m a z přímých úseků. Délka nové úpravy příjezdové komunikace je 157,35m.

Výškové řešení - Návrh nivelety komunikace je ovlivněn nutností zachování podjezdné výšky nad přeložkou silnice I/55. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech +0,37%, -9,30%, +0,52%, +8,57% a -0,09% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení - R=200m, R=300m, R=400m a R=200m.

Šířkové uspořádání - Komunikace SO 142 je navržena jako jednopruhá obousměrná polní cesta, která je vzhledem k délce úpravy a přehlednosti bez výhybny. Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhá) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen jednostranný 2,5 %. V ZÚ a KÚ je příčný sklon navázán na příčný sklon nově dosypané hráze.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z PMH pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

143 Přeložka lesní cesty v km 2,2 sil. I/55

Stavební objekt SO 143 zahrnuje výstavbu přeložky stávajících polních cest. V km 2,1 – 2,25 je tělesem silnice I/55 přerušen systém lesních cest, které jsou svedeny do jedné a protaženy tělesem silnice I/55 mostem v km 2,248 13 (objekt 203, jde o přesýpaný most systému Multi Plate G18.

Směrové řešení - Lesní cesta v uvedeném staničení je převedena ve své poloze přímo jako objekt 143a. Lesní cesty po levé straně silničního tělesa jsou svedeny do jedné (objekt 143b) a zaústěny na polní cestu pod mostní objekt. Podobně i lesní cesty po pravé straně silničního tělesa jsou svedeny do jedné (objekt 143c) a zaústěny na polní cestu pod mostní objekt. 143a Polní cesta pod tělesem silnice I/55 je navržena v ose stávající polní cesty v přímé v dl. 62,44m. 143b Je navržena v souběhu se svahem zemního tělesa vlevo. Osu tvoří 2 přímé úseky spojené jedním čistým kruhovým obloukem poloměru $R = 500\text{m}$. Délka je 165,80m. 143c Je navržena v souběhu se svahem zemního tělesa vpravo. Osu začíná kruhovým obloukem o poloměru $R = 75\text{ m}$ a dále jsou navrženy 2 přímé úseky spojené čistým kruhovým obloukem poloměru $R = 800\text{m}$. Délka je 238,96m.

Výškové řešení - Návrh nivelety komunikace je ovlivněn nutností zachování podjezdné výšky nad přeložkou silnice I/55. 143a výškově je niveleta v úrovni stávající polní cesty, výška nivelety v ose mostu je 156,67 m, spád 0,50%. 143b výškově je niveleta v úrovni stávajícího terénu ve spádech 0,51% a -0,50% se zakružovacím obloukem $R=10\ 000\text{m}$. 143c výškově je niveleta v úrovni stávajícího terénu ve spádech 1,00% a -0,69% se zakružovacím obloukem $R=5\ 000\text{m}$.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen jednostranný 2,5%. Sklon zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z PMH pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. Pláň bude odvodněna do štěrkových drénů a do příkopu.

144 Přeložka polní cesty v km 2,75 sil. I/55

Stavební objekt SO 144 zahrnuje výstavbu přeložky stávající polní cesty, která slouží k obsluze území a propojuje obsluhu území i za tratí ČD Břeclav-Lanžhot a Břeclav Vídeň. Polní cesta kříží silnici I/55 podjezdem – mostním objektem 206.

Směrové řešení - Směrové řešení je navrženo s kruhovými oblouky bez přechodnic o poloměrech min. $R=25\text{ m}$ a max. $R=100\text{m}$ a přímými úseky mezi nimi. Délka nové komunikace je 321,24 m (délka úpravy 309,99 m).

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech min. -0,50% a max. +2,14% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení $R=4000\text{ m}$, $R=2000\text{ m}$, $R=1500\text{ m}$ a $R=1500\text{ m}$.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen jednostranný 2,5 – 3,0 %. Sklon zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z PMH pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

145 Přeložka účelové komunikace v km 3,35 sil. I/55

Stavební objekt SO 145 zahrnuje výstavbu přeložky stávající účelové komunikace, která slouží k obsluze území a propojuje obsluhu území i za tratí ČD Břeclav-Bratislava. Tuto silnici I/55 kříží nadjezdem po mostním objektu SO 218. Z důvodu zachování provozu po dobu výstavby je přeložka navržena mimo stávající polohu komunikace.

Směrové řešení - Směrové řešení navržené trasy odbočuje ze současné komunikace přímou délkou 1,20m, pokračuje pravostranným obloukem, který přechází do levostranného oblouku. Dále trasa pokračuje přímou délkou 51,59m, za kterou je navržen levostranný oblouk, který přechází do pravostranného oblouku. Následná přímá se napojuje na stávající komunikaci. Poloměry oblouků jsou R=60m. Délka nové komunikace je 311,70 m.

Výškové řešení - Návrh nivelety komunikace je ovlivněn potřebou zachování podjezdové výšky nad přeložkou silnice I/55. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech +0,50%, +9,00%, +0,50%, -9,00%, +0,50% se zaoblením lomů sklonů zakružovacími oblouky p poloměrech R=700m, R=300m, a R=450m.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Základní sklon bude jednostranný, pro vozovku bude 2,5% a pro zemní pláň 3,0 %. V obloucích se trasa naklopí vždy na dostředný jednostranný sklon 3,0 %. Při napojení bude vozovka naklopena na současný sklon vozovky.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133. Pro zmenšení násypových svahů byly podél násypových svahů navrženy gabionové zdi. Stávající vozovka rušené části komunikace bude odstraněna v předpokládané tl. 0,45 m.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

Bezpečnostní zařízení - Komunikace je vybavena bezpečnostním vybavením dle normy ČSN 73 6101 – ocelovým svodidlem. Podrobně rozepsáno v TZ SO 145.

146 Úprava účelové komunikace v km 7,85 sil. I/55

Stavební objekt 146 řeší křížení místní (účelové) komunikace se sil. I/55, která se zachová ve stávající poloze a je mostním objektem protažena pod silnicí I/55.

Směrové řešení - Směrové řešení je navrženo s kruhovými oblouky bez přechodnic o poloměrech min. R=50m a max. R=120m a přímými úseky mezi nimi. Celková délka úpravy je 169,65 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech min. 0,00% a max. +1,95% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení R=2000 m a R=700 m.

Šířkové uspořádání - Kategorie příjezdové cesty je P6/30.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen jednostranný 2,5%. Sklon zemní pláně bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z PMH pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

147 Přeložka lesní cesty v km 1,0 sil. I/40

Stavební objekt 147 zahrnuje přeložku stávající lesní cesty v km 1,0 silnice I/40. Pro zabezpečení dostatečného rozhledu je v km 0,310 00 – 0,330 00 vpravo navržena výhybna.

Směrové řešení - Směrové řešení je navrženo s kruhovými oblouky bez přechodnic o poloměrech min. R=30m a max. R=750m a přímými úseky mezi nimi. Celková délka úpravy je 546,71 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech min. -0,31% a max. +3,54% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení vydutý min. R=400 m a vypuklý min. R=500 m.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláně bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z PMH pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

148 Účelová komunikace v km 1,63 sil. I/40

Stavební objekt 148 zahrnuje přeložku stávající účelové komunikace v km 1,630 silnice I/40. Zemní těleso účelové komunikace je vedeno na dně dobývacího prostoru. Proto je v nejnižší části dobývacího prostoru těleso vedeno na násypu tak, aby bylo zabezpečeno dostatečné odvodnění konstrukce vozovky. Pro zabezpečení dostatečného rozhledu skrz mostní objekt SO 217 je navrženo křížení účelové komunikace ze silnici I/40 pod úhlem 71,6 g a doplněno výhybnami před i za mostem.

Směrové řešení - Směrové řešení je navrženo ze dvou přímých úseků s vloženými levotočivými oblouky o poloměrech R=80m a 2x R=40m. Celková délka úpravy účelové komunikace je 323,1m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech -1,5%, +2,85% a +7,5% a -1% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení - R=1000m, R=1000m a R=300m.

Šířkové uspořádání - Účelová komunikace je odvozena z kategorie polních cest P6/30 a upravena pro průjezd kloubovými dempřy, které budou obsluhovat dobývací prostor lomu.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení IV a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-IV-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - V úseku km 0,000 – 0,100 je voda z povrchu komunikace odváděna příčným sklonem vozovky do levostranné příkopové tvárnice. Od km 0,100 navazuje trojúhelníkový příkop. Od km 0,114 do KÚ je voda z vozovky a přilehlých svahů zářezu odváděna zpevněnými rigoly po obou stranách vozovky. Z propustku je příkopem odvedena mimo zemní těleso SO 148. V km 0,114 je navržen trubní propustek DN 600, ze kterého je voda vedena příkopem do vsakovacího objektu. Zemní pláň bude odvodněna trativodem DN 100.

149 Přeložka příjezdové cesty k vinařskému závodu

Směrové řešení - Začátek komunikace se napojuje na SO 106 v km 0,200. Osa je navázána na SO 106. Směrové řešení je vedeno v prostých kružnicových obloucích R=15m, R=35m, R=150m a v přímých úsecích. Délka cesty je 197,468m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech -2,70% a -0,60% se zaoblením lomu podélného sklonu zakružovacím obloukem o poloměru zaoblení R=2500m.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen jednostranný 2,5 – 3,0 %, dostředně orientovaný podle směrového oblouku. Sklon zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 na návrhovou úroveň porušení D2-N, třídu dopravního zatížení V.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace bude odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

150 Úprava připojení Fosfy na stáv. I/55

Při změně trasy silnice I/55 je nutné v km cca 0,600 zabezpečit připojení areálu Fosfy tj. nahradit stávající připojení. Toto připojení není možné navrhnout přímo na novou komunikaci I/55. Je proto navrženo krátké připojení na stávající silnici I/55, která v tomto úseku zůstane funkční. Připojení na novou silnici I/55 je navrženo stykovou křižovatkou u areálu MUNA. Připojení stávající komunikace se silnicí I/55 zabezpečí SO 121. Osa SO 150 začíná u brány Fosfy a napojuje na stávající sil. I/55 v km 0,049.

Směrové řešení - Směrové vedení je určeno stávající silnicí I/55 a umístěním vjezdové brány do areálu Fosfa. Osa začíná u vjezdové brány levotočivým prostým obloukem R=15m, pokračuje krátkou přímou a končí dalším prostým levotočivým obloukem R=21m. Délka nového napojení bude 49m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech -0,89%, +4,85% a +0,58% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení - R=250m a R=400m.

Šířkové uspořádání - Šířka komunikace je navržena v šířce odpovídající využití komunikace. Komunikace bude na začátku i konci plynule napojena na původní komunikace. Volná šířka vozovky je 9m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen jednostranný 2,5 %, dostředně orientovaný podle směrového oblouku. V KÚ je příčný sklon navázán na stávající povrch.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení III a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-III-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Z rostlého terénu bude odstraněn drn. Původní vozovka bude v celé tloušťce odstraněna vč. Původních obrubníků. Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace bude odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

151 Přeložka polní cesty v km 5,36 sil. I/55

Vybudování objektů 151 a 219 je vyvoláno nutností propojení zemědělských ploch, které se nacházejí po obou stranách navrhované komunikace obchvatu Břeclavi. Komunikace je navržena v trase stávající polní cesty v nejnужnějším rozsahu.

Směrové řešení - Směrové vedení je dáno směrem stávající polní cesty. Celá osa je v přímé, pouze v konci úseku je trasa napojena na stávající polní cestu levostranným obloukem R=200 m a pokračuje krátkou přímou. Délka přeložky je 240 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech +0.40%, +9.00% , -9.00% a +3.81% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení - R=200m, R=200m a R=300m.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen jednostranný 3,0 %, V ZÚ a KÚ je příčný sklon navázán na stávající povrch. Sklon zemní pláně bude min 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z PMH DLE TP170 pro návrhovou úroveň porušení D2 a třídu dopravního zatížení V (např. D2-N-5-V-PIII).

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace bude odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

SO 152.1 - Příjezd na pozemky v km 3,4 - 3,9 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení

Osa je navázána na SO 152.2. Směrové řešení je vedeno v prostých kružnicových obloucích R=50m, R=200m, R=1500m a v přímé. Délka cesty je 501,89m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety kopíruje stávající terén a navazuje na SO 152.2.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláně bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

152.2 Příjezd na pozemky v km 3,4 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na hranu stávající komunikace. Směrové řešení je navrženo v přímé. Délka cesty je 9,00m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na hranu stávající komunikace a dále je napojen na SO 152.1.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

153.1 Příjezd na pozemky v km 4,6 - 5,4 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 153.2. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) a z přímých úseků. Délka cesty je 907,75m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na objekt 153.2 a kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

153.2 Příjezd na pozemky v km 4,0 - 4,6 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 153.1. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) a z přímých úseků. Délka cesty je 640,05m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na objekt 153.1 a kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

153.3 Příjezd na pozemky v km 5,4 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení – Část 1 SO 153.3 - osa je navázána na osu objektu 153.1. Část 1 pokračuje podél zemního tělesa obchvatu silnice I/55 a podchází pod mostním objektem SO 219. Na konci úpravy se napojuje na SO 243. Směrové řešení je navrženo v přímé s kruhovými oblouky bez přechodnic o poloměrech 200m a 15m. Délka této části 1 cesty je 186,59m. Část 2 SO 153.3 – osa je kolmo napojena na polní cestu SO 153.1 v km 1,588 a pokračuje podél zemního násypového tělesa přeložky polní cesty SO 151. Konec úseku je napojen na osu SO 151. Směrové řešení je navrženo ze dvou přímých tečen s vloženým čistým kruhovým obloukem (bez přechodnice) o poloměru R=15m. Délka cesty je 90,27m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na objekt 153.1 a kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

153.4 Příjezd na pozemky v km 5,1 - 5,4 sil. I/55 vlevo

Směrové řešení - Osa je navázána na stávající polní cestu. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) a z přímých úseků. Délka cesty je 340,63 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na stávající polní cestu a kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

153.5 Příjezd na pozemky v km 4,5 sil. I/55 vlevo

Směrové řešení - Osa je navázána na stávající polní cestu. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=60m, R=13m a z přímých úseků. Délka cesty je 61,71 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na stávající polní cestu a kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

153.6 Přejezd na pozemky v km 4,0 - 4,3 sil. I/55 vlevo

Směrové řešení - Osa je navázána na stávající parkoviště u fy Smero. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) a z přímých úseků. Délka cesty je 470,578 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na začátku úpravy na stávající polní cestu a dále kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie příjezdové cesty je P4/20 (jednopruhová).

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

154.1 Přejezd na pozemky v km 6,4 - 7,2 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 154.2 a 154.3. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=200m, R=720m, R=420, R=120m, R=130m, R=500m, R=650m, R=450m, R=1200m, R=550m, R=1600m, r=1500m, R=30m a z přímých úseků. Délka cesty je 746,00 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

154.2 Přejezd na pozemky v km 7,2 - 7,8 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 146 a 154.1. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=1950m, R=2300m, R=150m, R=135m, R=380m, R=100m a z přímých úseků. Délka cesty je 660,00 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

154.3 Příjezd na pozemky v km 6,0 - 6,4 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 154.1. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=30 m, R=30 m, R=30 m, R=65 m, R=800 m, R=40 m, R=40 m, R=50 m, R=12,5 m, R=12,5 m, R=2100 m a z přímých úseků. Délka cesty je 622,02 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety kopíruje stávající terén. Na konci úpravy cesta přechází po mostním objektu SO 242 přes vodoteč.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

155.1 Příjezd na pozemky v km 8,0 - 8,4 sil. I/55 vlevo

Směrové řešení - Osa vychází z SO 149 a je navázána na osu objektu 155.2. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=30m, R=10m, R=370m, 2xR=300m, 2xR=200m, R=13m a z přímých úseků. Délka cesty je 500,00m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na objekt 149 a kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

155.2 Příjezd na pozemky v km 8,0 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 155.1. Směrové řešení je navrženo z prostých kružnicových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=200m, R=250m, R=100m, R=270m, R=250 m a R=250 m a z přímých úseků. Délka cesty je 533,030 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na objekt 155.2 a kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

156 Příjezd na pozemky v km 2,8 sil. I/55 vlevo

Směrové řešení - Osa se napojuje na SO 144. Směrové řešení sjezdu vpravo je navrženo v přímých úsecích propojených kruhovým obloukem R=1350 m. Délka cesty je 267,272 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na začátku úpravy na SO 144 a na konci úpravy je niveleta napojena na terén.

Šířkové uspořádání Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon je navržen dle sklonu terénu.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

157 Příjezd na pozemky v km 3,3 sil. I/55 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 145. Směrové řešení úseku navázaného na SO145 je navrženo v přímé. Délka cesty je 28,343m. Směrové řešení sjezdu vpravo je navrženo z přímé, která pokračuje kruhovým obloukem (bez přechodnic) o poloměru R=30m. Trasa pokračuje v přímé, na niž je navázán kruhový oblouk (bez přechodnic) R=65m a je zakončena přímým úsekem. Délka cesty je 65,16m.

Výškové řešení - Niveleta úseku napojeného na SO145 je navržena ve sklonech 3,07% a 10,80% se zaoblením vypuklého lomu podélného sklonu se zakružovacím obloukem o poloměru R=105m. Niveleta sjezdu vpravo je navržena ve sklonech 2,50%, 8,94% a 0,50%. Zaoblení lomů sklonů je provedeno vypuklým zakružovacím obloukem R=140m a vydutým zakružovacím obloukem R=140m. Po napojení na terén je niveleta vedena v jeho úrovni.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon asfaltové vozovky je navržen jednostranný 2,5 %. Sklon vozovky s nestmeleným krytem je navržen jednostranný 3%. Sklon zemní pláně bude min. 3 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky z PMH dle TP 170 pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170). Konstrukce vozovky netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

158.1 Příjezd na pozemky v km 0,3 - 0,6 sil. I/40 vlevo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 123.1. Směrové řešení je navrženo z čistých kruhových oblouků (bez přechodnic) o poloměrech R=340m a R=600m a z přímých úseků. Délka cesty je 291,83m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na objekt 123.1 a dále kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláně bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

158.2 Příjezd na pozemky v km 0,6 - 0,7 sil. I/40 vpravo

Směrové řešení - Osa je navázána na osu objektu 165. Směrové řešení je navrženo v přímé. Délka cesty je 131,06m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na objekt 165 a dále kopíruje stávající terén.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláně bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Na začátku úseku bude provedeno rozšíření zemního tělesa kvůli možnosti odbočení na účelovou komunikaci. Na konci je nutné rozšířit násyp pro napojení na jinou účelovou komunikaci. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

159 Příjezd na pozemky v km 1,0 sil. I/55 vlevo

Směrové řešení - Osa je navázána na stávající komunikaci I/55. Směrové řešení je navrženo z kruhového oblouku (bez přechodnic) o poloměru $R=25\text{m}$ a z přímého úseku. Délka cesty je 33,44m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety navazuje na začátku úpravy na stávající komunikaci I/55 a na konci úpravy je niveleta napojena na stávající polní cestu.

Šířkové uspořádání - Kategorie cesty je P4/20 (jednopruhová) modifikovaná se šířkou zpevnění 3,50 m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude jednostranný 3,0 %.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky je navržena netuhá, kryt nestmelený - dle Katalogu vozovek polních cest TP - změna č.2, Ministerstvo zemědělství ČR - katalogový list PN 6-5, návrhová úroveň porušení vozovky D2, třída dopravního zatížení VI.

Zemní práce - Zemní práce budou spočívat ve vybudování minimálního násypu, konstrukčních vrstev a ohumusování svahů. Na začátku úseku bude provedeno rozšíření zemního tělesa kvůli možnosti odbočení na účelovou komunikaci. Na konci je nutné rozšířit násyp pro napojení na jinou účelovou komunikaci. Materiál do násypu musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa.

162 Provizorní komunikace na KÚ I/55

Stavební objekt 162 zahrnuje výstavbu provizorní, směrově nedělené silnice, která bude sloužit pro provizorní vedení veřejného provozu po dobu výstavby sil. I/55 v úseku km 8,600 - 8,752. Objekt zahrnuje i odstranění provizorní komunikace v závěru prací. Délka komunikace je 273,8 m. Celková volná šířka provizorní komunikace je 7,50m.

Konstrukce vozovky - PMH + 2xŠD, tl. 450mm

Provoz po provizorní komunikaci bude usměrněn provizorním dopravním značením. Podél stávající komunikace vede trasa kabelu. Provizorní komunikace kabel 2x kříží (v km 0,010 a km 0,140). V dotčené délce kabelové trasy bude nutno kabel chránit překrytím silničními panely.

163 Provizorní komunikace na KÚ I/40

Provizorní komunikace je navržena na konci úpravy silnice I/40 pro převedení veřejné dopravy po dobu výstavby úseku km 2,2 – KÚ včetně SO 107. Je navržena v kategorii S 7,5 v délce cca 192 m. Objekt zahrnuje i odstranění provizorní komunikace v závěru prací.

Celková volná šířka provizorní komunikace je 7,50m.

Konstrukce vozovky - PMH + 2xŠD, tl. 450mm

164 Provizorní komunikace u SO 201

Objekt SO 164 je navržen jako provizorní komunikace, potřebná pro udržení veřejného provozu pro část doby výstavby. Bude sloužit po omezenou dobu, kdy bude přerušena kontinuita stávající sil. I/55, přičemž v okolí stavby nejsou jiné vhodné komunikace pro vedení veřejného provozu. Většinu provozu (včetně provozu směřujícího do Rakouska) bude pravděpodobně možné nasměrovat na Mikulov. Zůstává však nutnost udržet provoz pro firmy v areálu MUNA.

Provizorní komunikace je navržena v prostoru manipulačního pruhu cca v km 0,420-0,670 sil I/55. Komunikace se na začátku úpravy napojuje na SO 165, dále pokračuje podél zemního tělesa hlavní trasy SO 101, projde pod novým mostem SO 201 a napojí se na stávající silnici I/55 za přejezdem železniční tratě.

Pod mostním objektem vede komunikace v blízkosti zemního kuželu mostu SO 201. V patě svahového kuželu je z tohoto důvodu navržena opěrná zídka. Zídka je tvořena vyztuženou zeminou s geomříží a lícním obkladem z betonových tvárnic.

Současně s SO 164 je nutné vybudovat SO 165, na který je komunikace napojená. Po dokončení stavby bude komunikace sloužit jako stezka pro cyklisty.

Směrové řešení - Směrové řešení je navrženo ze dvou přímých úseků s vloženými levostrannými oblouky o poloměrech R=510m, R=340m a R=25m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety kopíruje stávající terén. Podélný profil nivelety je navržen ve sklonech min. 0,09% a max. 2,78% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení R=1000m, R= 5000m, R=1500m a 2x R= 4000m.

Šířkové uspořádání - Volná šířka vozovky je 6,50m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky i zemní pláň bude střechovitý 3,0 %.

Konstrukce vozovky - km 0,000 00 – km 0,013 00 Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení IV a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-IV-PIII dle TP 170).

km 0,013 00 – km 0,349 56 Konstrukce vozovky objektu je navržena z PMH pro dopravní zatížení V a úroveň porušení D2 (např. typ D2-N-5-V-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Trasa komunikace je vedena v převážné v úrovni stávajícího terénu. Zemní práce budou spočívat ve vybudování násypu, zářezu, ohumusování svahů a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace je odváděna příčným sklonem vozovky k vnějšímu okraji a volně na svah silničního tělesa. Pláň bude odvodněna do štěrkových drénů a do příkopu.

Bezpečnostní zařízení - V km 0,240 00 – 0,270 00 vpravo bude osazeno betonové svodidlo délky 30,0 m. Na stezce pro cyklistickou a pěší dopravu bude omezen provoz motorových vozidel. Na začátku úpravy budou z důvodu zabránění průjezdu vozidel z polní cesty SO 165 na cyklistickou cestu osazeny betonové parkovací zábrany výšky 0,90m.

165 Úprava stávající polní cesty

Stavební objekt 165 umožňuje vedení veřejného provozu po dobu výstavby. Polní cesta bude využívána po omezenou dobu (současně s provizorní komunikací SO 164). Dále bude po dobu výstavby využívána jako přístupová komunikace stavby. Úprava spočívá v zpevnění konstrukce polní cesty konstrukcí novou. Současně s SO 165 je nutné vybudovat SO 164, na který je napojena.

Směrové řešení - Trasa navrhované polní cesty kopíruje nezpevněnou cestu stávající. V trase jsou tři směrové oblouky o poloměrech R=15m, R=15m a R=1000m. Délka polní cesty činí 694,851 m.

Výškové řešení - Podélný profil nivelety kopíruje stávající stav a je navržen ve sklonech min. -0,31% a max. - 1,23% se zaoblením lomů podélného sklonu zakružovacími oblouky o poloměrech zaoblení – 3x R=5000m, R=10000m a R=7000m.

Šířkové uspořádání - Šířka je dána vyježděným prostorem, který je šířkově proměnlivý. Navržena je optimální šířka. Volná šířka vozovky je 6,50m.

Klopení vozovky - Sklon vozovky navržen střechovitý 2,5 %. Vzhledem k charakteru objektu a předpokládané minimální rychlosti není na komunikaci provedeno klopení ve směrových obloucích.

Konstrukce vozovky - Konstrukce vozovky objektu je navržena z AHV pro dopravní zatížení IV a úroveň porušení D1 (např. typ D1-N-1-IV-PIII dle TP 170).

Zemní práce - Trasa komunikace je vedena v převážné části po terénu. Zemní práce budou spočívat ve vybudování zářezu a případně zřízení geotechnických opatření dle doporučení IGP. Materiál do násypů a aktivní zóny musí odpovídat požadavkům dle ČSN 73 6133.

Odvodnění - Voda z povrchu komunikace bude odváděna příčným sklonem vozovky k okrajům volně do terénu. Pláň bude odvodněna do šterkových drenů.

200 Mostní objekty a zdi

201 Most na sil. I/55 v km 0,40 přes železniční tratě

Navrhovaný most převádí trasu silnice I/55 v daném úseku v kategorii S9,5/80 přes příjezdovou cestu k odkališti Fosfy a železniční tratě číslo 246 (Břeclav – Znojmo) a číslo 247 (Břeclav – Lednice). Železniční tratě jsou definovány volným mostním průřezem VMP 3,0 včetně nástavce pro elektrizované tratě (dle vyjádření SŽDC nelze v budoucnu elektrifikaci vyloučit). Přeložka příjezdové cesty k odkališti Fosfy je navržena v kategorii P4.

Nosná konstrukce mostu je navržena jako monolitická spojitá deska z dodatečně předpjatého betonu o dvou polích. Rozpětí konstrukce je $32,0 + 32,0 = 64,0$ m. Délka nosné konstrukce 65,60 m. Příčný řez tvoří deska výšky 1,40 m v ose mostu s konzolami délky 2,8 m. Horní povrch jednostranný se sklonem 2,5 %, pod spodní římsou s protispádem. Na římsách jsou navržena zábradelní svodidla se síťovou výplní, úroveň zadržení H3. Spodní hrana průřezu nosné konstrukce je v podélném směru mostu v náběhu v blízkosti podpěry 2. Konstrukce je na opěrách uložena na dvojici hrncových ložisek, na podpěře na elektroizolačním vrubovém kloubu.

Založení mostu navrženo dle doporučení geotechnického průzkumu hlubinné na vrtaných pilotách, které je nutno provádět pod ochranou ocelové výpažnice.

Opěry jsou navrženy jako nízké obsypané s krátkými vetknutými rovnoběžnými zavěšenými křídly a přechodovými deskami. Díky opěr jsou doplněny o základy se základovým výstupkem pro uložení skruže při výstavbě. Vnitřní podpěra je tvořena základem pro vetknutí pilot a dříkem obdélníkového stěnového průřezu.

Postup výstavby mostu předpokládá zřízení konsolidačních násypů u opěr min. 6 měsíců před vrtáním pilot a výstavbou spodní stavby. Nosná konstrukce bude zhotovena pomocí betonáže na pevné skruži na celou délku mostu v jednom taktu.

202 Most na sil. I/55 v km 1,60 přes odlehčovací kanál Dyje

Trvalý silniční most o sedmi polích z monolitického dodatečně předpjatého betonu. V místě mostu je osa sil. I/55 v levostranném kruhovém oblouku o poloměru 900 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 3,5 % vlevo. Niveleta převáděné silnice je v oblasti mostu ve v údolnicovém zakružování o poloměru 60 000 m, stoupá 0,10 % až 0,44 % směrem k Hodonínu.

Nosnou konstrukci tvoří monolitická dodatečně předpjatá deska o sedmi polích. Nosná konstrukce je šířky 14,10 m, volná šířka mostu 11,50 m, šířka mostu 14,70 m. Rozpětí 23,0 m + 5x31,0 m + 23,0 m. Délka přemostění 199,50 m, délka mostu 213,0 m. Šikmost 100g – kolmý most. Nosná konstrukce je na opěrách i pilířích uložena na dvojici hrncových ložisek.

Opěry monolitické železobetonové, spojené s rovnoběžnými křídly, pilíře jsou tvořeny stěnovými sloupy vetknutými do základu. Sloupy mají zaoblené hrany a do výšky nejméně 0,5 m nad kontrolní návrhovou hladinu jsou opatřeny kamenným obkladem.

Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

203 Most na sil. I/55 v km 2,25 přes lesní cestu

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa silnice I/55 v pravostranném kruhovém oblouku o poloměru 775 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 4,0 % vpravo. Niveleta převáděné silnice v oblasti mostu konstantně stoupá 6,0 % směrem k Hodonínu. Je navržen monolitický železobetonový přesýpaný rám s náběhy, světlosti 5,50 m, celková délka rámové konstrukce je 32,40 m. Příčel má uprostřed tl. 0,60 m. Na délku 2 m je navržen náběh tl. 0,40 m. Délka přemostění 5,55 m (kolmo 5,50 m), délka mostu 23,10 m. Šikmost 91,262g – levá. Rámové stojky jsou monoliticky spojené s rovnoběžnými křídly.

Založení rámu i křídel hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

SO 204 Most na sil. I/55 v km 2,37 přes Mlýnský náhon

Trvalý silniční most o třech polích z monolitického dodatečně předpjatého betonu. V místě mostu je osa sil. I/55 v pravostranném kruhovém oblouku o poloměru 775 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 4,0 % vpravo, římsy mají sklon 4 % dovnitř mostu. Niveleta převáděné silnice v oblasti mostu konstantně stoupá 6,0 % směrem k Hodonínu.

Nosnou konstrukci tvoří monolitická dodatečně předpjatá deska o třech polích. Nosná konstrukce je šířky 14,10 m, volná šířka mostu 11,50 m, šířka mostu 14,70 m. Rozpětí 20,0 m + 28,0 m + 20,0 m.

Délka přemostění 66,60 m, délka mostu 79,30 m. Šikmost 100g – kolmý most. Nosná konstrukce je na opěrách uložena na dvojici hrncových ložisek, pilíře monoliticky spojeny s nosnou konstrukcí.

Opěry monolitické železobetonové, spojené s rovnoběžnými křídly. Pilíře jsou tvořeny stěnovými sloupy vetknutými do základu, do výšky nejméně 0,50 m nad kontrolní návrhovou hladinu jsou opatřeny kamenným obkladem.

Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

SO 205 Most přes tratě ČD směry Wien, Bratislava v km 2,582 81

Délka mostu je 179,81 m. Mostní objekt je jedna samostatná konstrukce pro oba dopravní směry. Most je v kategorii komunikace S 11,5/80 pro skupinu pozemních komunikací 1. Po obou stranách jsou navrženy revizní chodníky šířky 0,75 m. Spojitá mostní konstrukce o 6 polích převádí silnici I/55 přes tratě ČD Břeclav-Boří Les, Břeclav-Vídeň (ve 2. poli) a Břeclav-Lanžhot (v 5. poli). Převáděná komunikace se nachází jižně od Břeclavi a je součástí budovaného obchvatu města. Most přes trať ČD je řešen jako spjitá spřažená betonová konstrukce o 6 polích s rozpětími 28,497+32,015+28,432+28,415+29,733+20,813 m. Nosná konstrukce je v příčném směru sestavena z 8 prefabrikovaných nosníků tvaru T 1600/1200 mm z předpjatého betonu C 50/60-XF2, XD1 v osové rozteči 1,77 m. Konstrukce je zmonolitněna prostřednictvím spřažené ŽB desky mostovky tl. 230 mm, koncovými a vnitřními ŽB příčníky z betonu C 30/37-XF2, XD1. Prefabrikované nosníky tvaru T budou vyrobeny jako předem předpjaté a na stavbě bude v další fázi provedeno dodatečné napnutí kabelu spjitosti. Montáž nosníků, zmonolitnění a dodatečné předpínání kabelu spjitosti bude rozdělena do několika fází. Výška nosné konstrukce je 1,43 m, v místě příčníků 1,63 m. Šířka NK je 13,99 m, šířka příčníků je 13,39 m, délka NK v ose 169,505 m.

Založení je s ohledem na spjitost konstrukce a základové podmínky navrženo na pilotových základech. Navrženy jsou vrtané piloty $\varnothing 900$ mm ze železového betonu C 30/37-XA2.

Spodní stavbu tvoří dvě krajní opěry a pět vnitřních podpěr. Opěry 1 a 7 jsou navrženy ze železového betonu se zavěšenými křídly. Opěry mají kolmé uspořádání. Dřívky opěr s křídly budou z betonu C 30/37-XF4, XD3. Tvar opěr byl upraven s ohledem na nutnost revize mostního závěru s posuvným mechanismem. Mezera mezi NK a závěrnou zídou byla na obou opěrách zvětšena na 700 mm.

Vnitřní podpěry jsou navrženy vždy jako stěna tl. 1200 mm na základovém pásu z betonu C 30/37-XF4, XD3. Stěna má po výšce proměnnou šířku. Na horní hraně má stěna šířku 10,0 m.

Před zahájením stavebních prací na mostě musí být v předstihu zhotoveny konsolidační násypy tělesa silnice I/55 v délce trvání 6 měsíců za účelem konsolidace podloží před vrtáním pilot pro založení opěr.

SO 205.1 Opěrná zeď u mostu 205

Účelem zdi je zajištění toho, aby svahový kužel opěry č.1 mostu SO 205 nezasahoval do drážního tělesa železniční tratě SŽ a byl vytvořen migrační koridor podél trati SŽ.

Opěrná zeď je navržena jako železobetonová z monolitického betonu C30/37-XF4, XD3. Výztuž konstrukce je z betonářské výztuže B500B (10 505). Zeď je dlouhá 25m, tl. 0,5m, proměnné plynulé výšky nad terénem o 0,75m do 3,07m. Je rozdělena na 3 pracovní celky se svislými kontaktními sparami s přerušenu výztuží. Z rubu jsou spáry překryty asf. pásovou izolací. Zbytek povrchu rubu a pod úrovní terénu je opatřen 1xAlp+2xAln.

Založení je navrženo jako plošné na zhutněném ŠP polštáři tl. 0,5m frakce 0/63mm. Základový pas šířky 3,4m je vyložen do rubu zdi. Tloušťka pasů je 0,8m. Dřík zdi je do základu vetknut. Pasy jsou v různé výškové úrovni dle přilehlého terénu, délky odpovídají pracovním celkům dříku zdi. Beton je C25/30-XF2. Výztuž spodní stavby je z betonářské výztuže B500B (10 505). Z rubu jsou spáry překryty asf. pásovou izolací. Zbytek povrchu rubu a pod úrovní terénu je opatřen 1xAlp+2xAln. Římsa je navržena monolitická železobetonová z betonu C30/37-XF4, XD3 kotvená do dříku zdi. Šířka římsy je konstantní 0,73 m. Horní povrch římsy je vyspádován ve spádu 4,0 % směrem k rubu zdi. Výztuž římsy je z betonářské výztuže B500B (10 505).

Na římsě je osazeno zábradlí h = 1,10 se dvěma madly z kompozitu.

Odvodnění rubu zdi zajišťují betonové žlabovky do betonu umístěné podél římsy a vyústěny jsou na terén pod zdí. Odvodnění za rubem zdi zajišťuje drenáž DN 150 mm uložená na podkladním betonu, která je vyvedena na terén.

SO 206 Most na sil. I/55 v km 2,73 přes polní cestu

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa silnice I/55 v pravostranném kruhovém oblouku o poloměru 775 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 4,0 % vpravo. Niveleta převáděné silnice je v oblasti mostu ve vrcholovém zakružovacím oblouku o poloměru 15000 m s vrcholem v místě mostu.

Je navržena monolitická železobetonová přesypaná ráma s náběhy, světlosti 6,60 m, celková délka rámové konstrukce je 34,50 m. Délka přemostění 6,990 m (kolmo 6,60 m), délka mostu 25,70 m.

Šikmost 78,65g – pravá.

Rámové stojky jsou monoliticky spojené s rovnoběžnými křídly.

Založení rámu i křídel hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

207 Most přes Dyji v km 3,056 17

Spojité mostní konstrukce o 3 polích převádí silniční obchvat Břeclavi přes řeku ve středním poli, v krajních polích jsou na obou březích stávající zemní hráze (určené vodní dílo IV. kategorie z hlediska technickobezpečnostního dohledu). V koruně hrází se nacházejí neveřejné účelové komunikace správce hrází, na levobřežní hrázi je pak umístěna cyklostezka s netuhou vozovkou v majetku města Břeclav. Šířka koryta v místě navrženého mostu je v horní hraně kynety cca 46m.

Nosná konstrukce mostu je navržena jako monolitická spojitá konstrukce o 3 polích z dodatečně předpjatého betonu. Rozpětí konstrukce je 35 + 43 + 35 m. Celková délka nosné konstrukce je 115,0 m. Příčný řez tvoří

dvojtrámová konstrukce proměnné výšky 1,60 až 3,20 m; má vnitřní výškové náběhy ve tvaru plochého parabolického oblouku. Nad vnitřními podporami plynule přechází do plného průřezu nadpodporových příčniců. Horní povrch má oboustranný střechovitý sklon 2,5 %. Na římsách jsou navržena zábradelní svodidla se síťovou výplní, úroveň zadržení H2. Nosná konstrukce je na opěrách a podpěrách uložena na dvojicích hrncových ložisek.

Založení mostu navrženo dle doporučení geotechnického průzkumu hlubinné na vrtaných pilotách, které je nutno provádět pod ochranou ocelové výpažnice.

Opěry jsou navrženy jako nízké obsypané s krátkými vetknutými rovnoběžnými zavěšenými křídly a přechodovými deskami. Dřívky opěr jsou doplněny o základy se základovým výstupkem pro uložení skruže při výstavbě. Vnitřní podpěry v šikmém uspořádání sledujícím tok řeky jsou tvořeny základem pro vetknutí pilot a dřívkem proudnicového průřezu.

Postup výstavby mostu předpokládá zřízení konsolidačních násypů u opěr min. 6 měsíců před vrtáním pilot a výstavbou spodní stavby. Nosná konstrukce bude zhotovena pomocí betonáže na pevné skruži na celou délku mostu v jednom taktu. S ohledem na omezené možnosti přístupu do lokality předmětného mostu se předpokládá zřízení provizorního mostu v těsné blízkosti nově budované trasy, tak aby bylo možné převést staveništní dopravu přes řeku a zajistit návoz materiálu násypových těles.

207.1 Staveništní most přes Dyji u mostu SO 207

Dočasná mostní konstrukce o 3 polích převádí provizorní staveništní účelovou komunikaci přes řeku ve středním poli, v krajních polích jsou na obou březích stávající zemní hráze (určené vodní dílo IV. kategorie z hlediska technickobezpečnostního dohledu). V koruně hrází se nacházejí neveřejné účelové komunikace správce hrází, na levobřežní hrázi je pak umístěna cyklostezka s netuhou vozovkou v majetku města Břeclav. Koncepce řešení provizorního mostu byla projednána s Povodím Moravy s.p.. Šířka koryta v místě navrženého mostu je v horní hraně kynety cca 46 m.

Nosná konstrukce staveništního mostu je navržena jako dočasná, montovaná, ocelová konstrukce o 3 prostých polích (36,0 + 45,0 + 36,0 m). Most je tvořen montovanými dílci inventárního materiálu mostního provizoria MMT-100 dle TP 161. Celková délka NK mostu 117,00 m a šířka 8,05 m. Nosná konstrukce je na opěrách a podpěrách uložena na inventárních podkladních deskách a inventárních ložiscích.

Založení staveništního mostu je navrženo jako plošné. Pod opěrami a mezilehlými podpěrami jsou navrženy monolitické bloky z železobetonu. Založení mezilehlých podpěr se předpokládá ve štětovnicových jámkách.

Opěry jsou navrženy z krabicových železobetonových prefabrikátů skládaných do daných tvarů. Opěry a křídla jsou plošně založeny. Mezilehlé podpěry jsou navrženy shodně jako krajní opěry z krabicových železobetonových prefabrikátů skládaných do daných tvarů. Vzhledem k tomu, že jde o vysoké opěry a podpěry, jsou navrženy jako vyztužené násypy s čelním zdivem – k vyztužení bude použita geomříž.

Se správcem vodního toku – Povodí Moravy s.p. bylo projednáno rovněž alternativní řešení mezilehlých podpěr z inventárního materiálu PIŽMO (příhradová ocelová konstrukce). V případě alternativního řešení mezilehlých podpěr z materiálu PIŽMO bude v případě zvýšených průtoků korytem nutno zajistit údržbu příhradových konstrukcí a průběžné odstraňování případných naplavenin. Výstavba staveništního mostu musí být koordinována s výstavbou konsolidačních násypů tělesa silnice I/55 za účelem konsolidace podloží před zakládáním mostu SO 207.

208 Most přes místní vodoteč v km 3,987

Trvalý silniční most o jednom poli ze železobetonu. V místě mostu je osa sil. I/55 v levostranném kruhovém oblouku o poloměru 1500 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,5 % vlevo, římsy mají sklon 4 % dovnitř mostu.

Niveleta převáděné silnice je v oblasti mostu vodorovná (bez podélného spádu).

Nosnou konstrukci tvoří monolitický přímo pojížděný rám s náběhy. Nosná konstrukce je šířky 12,60 m, volná šířka mostu 11,50 m, šířka mostu 13,10 m. Příčel má uprostřed tl. 0,45 m, na délku 1 m je navržen náběh tl. 0,25 m. Délka přemostění 5,180 m (kolmo 5,00 m), délka mostu 14,68 m. Šikmost 82,99g – pravá. Rámové stojky jsou navrženy tl. 0,65 m a jsou monoliticky spojené s rovnoběžnými křídly. Založení rámu i křídel je hlubinné na pilotách průměru 0,90 m (pod každou z rámových stojek je 7 ks pilot).

209 Most na silnici II/425 přes sil. I/55 v km 4,500

Trvalý silniční most o třech polích z monolitického dodatečně předpjatého betonu. V místě mostu je osa sil. II/425 směrově v přímé, překonávaná silnice I/55 je v levostranném kruhovém oblouku o poloměru 3000 m. Vozovka na mostě má střečovitý sklon 2,5 %, římsy mají sklon 4 % dovnitř mostu.

Niveleta převáděné silnice je v oblasti mostu ve vrcholovém zakružovacím oblouku, podélný sklon se mění od 3,5 po 1,14 % (stoupání směrem k Lanžhotu). Nosnou konstrukci tvoří monolitický dodatečně předpjatý trám o třech polích. Nosná konstrukce je šířky 10,60 m, volná šířka mostu 9,50 m, šířka mostu 11,10 m. Rozpětí 21,0 m + 26,0 m + 21,0 m. Délka přemostění 66,60 m, délka mostu 79,0 m. Šikmost 100g – kolmý most. Nosná konstrukce je na opěrách uložena na dvojici hrncových ložisek, pilíře monoliticky spojeny s nosnou konstrukcí.

Opěry monolitické železobetonové, spojené s rovnoběžnými křídly. Pilíře jsou tvořeny stěnovými sloupy vetknutými do základu.

Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

210 Most na sil. I/55 v km 5,53 přes místní vodoteč

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa silnice I/55 v levostranném kruhovém oblouku o poloměru 1600 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,5 % vlevo. Niveleta převáděné je v oblasti mostu vodorovná.

Je navržen monolitický železobetonový přímo pojížděný uzavřený rám o kolmé světlosti 4,0 m, celková délka rámové konstrukce je 15,36 m. Délka přemostění 4,35 m (šikmo), délka mostu 17,90 m. Volná šířka mostu činí 11,50 m a šířka mostu 14,70 m. Šikmost 74,27g – levá.

Křídla jsou rovnoběžná monolitická.

Založení rámu i křídel plošné.

211 Most přes místní vodoteč v km 6,155 31

Trvalý silniční most o jednom poli ze železobetonu. V místě mostu je osa sil. I/55 v levostranném kruhovém oblouku o poloměru 1600 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,5 % vlevo, římsy mají sklon 4 % dovnitř mostu.

Niveleta převáděné silnice je v oblasti mostu vodorovná (bez podélného spádu). Nosnou konstrukci tvoří monolitický přímo pojížděný rám s náběhy. Nosná konstrukce je šířky 14,10 m, volná šířka mostu 11,50 m, šířka mostu 14,70 m. Příčel má uprostřed tl. 0,50 m, na délku 2,075 m je navržen náběh tl. 0,20 m. Délka přemostění 8,711 m (kolmo 8,15 m), délka mostu 18,61 m. Šikmost 77,022 g – levá.

Rámové stojky jsou navrženy tl. 0,70 m a jsou monoliticky spojené s rovnoběžnými křídly. Založení rámu i křídel je hlubinné na pilotách průměru 0,90 m (pod každou z rámových stojek je 13 ks pilot).

212 Most přes místní vodoteč v km 6,446 30

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa silnice I/55 směrově v přímé. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,5 % vlevo. Niveleta převáděné je v oblasti mostu vodorovná.

Je navržen monolitický železobetonový přímo pojižděný uzavřený rám o kolmé světlosti 4,0 m, celková délka rámové konstrukce je 17,025 m. Délka přemostění 4,82 m (šikmo), délka mostu 18,10 m. Volná šířka mostu činí 11,50 m a šířka mostu 14,70 m. Šikmost 62,69 g – pravá.

Křídla jsou rovnoběžná monolitická.

Založení rámu i křídel plošné.

213 Most přes místní komunikaci v km 7,846 32

Mostní objekt převádí nově budovanou komunikaci I/55 přes místní komunikaci SO 146 (úhel křížení 88,29g). Most je navržen jako přesýpaná flexibilní ocelová konstrukce tlamového profilu o jednom poli tak, aby vyhovoval průjezdnímu profilu pro komunikace kategorie P6 (rozměry ocelové flexibilní konstrukce budou upřesněny dle možností zhotovitele). Výška nadnáspy je cca 5,7m. Tloušťka plechu je 5,5 mm. Délka konstrukce v ose místní komunikace, při horním okraji je 36,28 m. U spodního okraje pak 53,03 m. Most je založen plošně na 0,5 m vrstvě štěrkopísku.

214 Most na sil. I/55 v km 7,93 přes železniční trať

Účelem mostního objektu SO 214 je převedení dvoupruhové silnice I/55 Reintal-Hodonín na projektovaném obchvatu Břeclavi přes elektrifikovanou železniční trať Břeclav-Přerov. Pod mostem prochází také stávající odvodňovací příkop a nově navržená polní cesta pro obsluhu území.

Most je navržen jako šikmý trámový spojitý 3-polový, z prefabrikovaných předpjatých nosníků spřažených s nadbetonovanou monolit. žb. deskou. Rozpětí jednotlivých polí jsou 22,70 + 33,0 + 22,70 m. V příčném směru je nosná konstrukce sestavena z 8 ks tyčových předem předpjatých nosníků výšky 1,20 m. Po betonáži žb. spřažené desky tl. 0,23 m, koncových a vnitřních příčníků budou doplněny kabely spojitosti. Spodní stavbu tvoří masivní krajní žb. opěry a členěné vnitřní podpěry složené ze 3 monolitických 8-úhelníkových žb. stojek. Založení je hlubinné na vrtaných žb. Velkopřůměrových pilotách. Uložení vždy na trojici hrncových ložisek. Mostní závěry povrchové. Na římsách jsou z vnější strany navržena zábradlí, ze strany vozovky mostní svodidla s úrovní zadržení H3, nad železniční tratí protidotykové zábrany. Celková šířka mostu je 14,60 m, délka 92,80 m.

Postup výstavby mostu předpokládá zřízení konsolidačních násypů u opěr min. 6 měsíců před prováděním přeložek inženýrských sítí, vrtáním pilot a výstavbou spodní stavby. Nosná konstrukce bude zhotovena postupným osazováním prefabrikovaných nosníků na stěny pevné podpěrné skruže. Následně se provede nadbetonávka žb. spřažené desky a příčníků a doplní kabely spojitosti.

Stavba mostu bude realizována v ochranném pásmu železnice. Provoz na železniční trati bude zachován, za dočasných omezení. V místě mostu se provedou přeložky stávajících inženýrských sítí.

215 Most na sil. I/40 v km 0,60 přes místní komunikaci

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa silnice I/40 v přechodnici. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 4,5 % vlevo. Niveleta převáděné silnice stoupá 2,41 % směrem k Valticím.

Je navržen monolitický železobetonový přímo pojižděný rám s náběhy, světlosti 9,50 m, celková délka rámové konstrukce je 10,60 m. Délka přemostění 9,50 m, délka mostu 25,90 m. Šikmost 99,83g – levá. Křídla jsou monolitická svahová.

Založení rámu i křídel je hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

216 Most na sil. I/40 v km 0,79 přes železniční trať

Trvalý silniční most o třech polích z monolitického dodatečně předpjatého betonu. V místě mostu je osa sil.I/40 směrově v přechodnici, za mostem navazuje oblouk o poloměru 775 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,50 % vpravo. Niveleta převáděné silnice je ve vrcholovém zakružovacím oblouku o poloměru 6603 m, se stoupáním 2,30 až 1,0 %.

Nosnou konstrukci tvoří monolitická dodatečně předpjatá deska o třech polích, s náběhy v místě pilířů. nosná konstrukce je šířky 10,60 m, volná šířka mostu 9,50 m, šířka mostu 11,10 m. Rozpětí 25,0 m + 33,0 m + 25,0 m. Délka přemostění 81,60 m, délka mostu 94,0 m. Šikmost 100g – kolmý most. Nosná konstrukce je na opěrách uložena na dvojici hrncových ložisek, pilíře jsou monoliticky spojeny s nosnou konstrukcí.

Opěry monolitické železobetonové, spojené s rovnoběžnými křídly, pilíře jsou tvořeny sloupem vetknutým do základu.

Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

217 Most na sil. I/40 v km 1,63 přes účelovou komunikaci

Účelem mostu je převedení silnice I/40 přes účelovou komunikaci. Z důvodu zajištění bezpečného přístupu velkých nákladních vozidel obsluhujících dobývací prostor byl navržen ŽB rám s průjezdním prostorem 6,0 m šířky a 5,2 m výšky. Jedná se o jednopolový železobetonový přesýpaný rám o kolmém rozpětí 9,1 m s náběhovanou příčlí. Z důvodu výskytu navážek různé mocnosti v podloží je most založen na pilotách. Navážky zasahují i pod hladinu podzemní vody. Na rám navazují šikmá svahová křídla. Vozovka nad mostem bude provedena v rámci SO 102. Nad mostem proběhne silniční ocelové svodidlo s úrovní zadržení min H2. Na krajích NK a křídlech jsou ŽB římsy opatřené silničním dvoumadlovým zábradlím z kompozitů.

218 Most na účelové komunikaci přes sil. I/55 v km 3,34

Trvalý silniční most o třech polích z monolitického dodatečně předpjatého betonu. V místě mostu je osa účelové komunikace v přímé, těsně před a za nosnou konstrukcí začínají přechodnice. Podcházející sil. I/55 je v kruhovém oblouku o poloměru 1500 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,50 % vlevo. Niveleta převáděné účelové komunikace je ve stoupání 0,5 % směrem k Pohansku, před a za mostem jsou vrcholové zakružovací oblouky o poloměru 300 m. Niveleta silnice I/55 pod mostem je v údolnicovém oblouku o poloměru 1100 m s klesáním směrem k Hodonínu, těsně za mostem začíná úsek s nulovým podélným sklonem.

Nosnou konstrukci tvoří monolitický dodatečně předpjatý trám o třech polích. Nosná konstrukce je šířky 4,10 m, volná šířka mostu 4,0 m (mezi zvýšenými obrubami 3,0 m), šířka mostu 4,60 m. Rozpětí 15,0 m + 20,0 m + 15,0 m. Délka přemostění 48,80 m, délka mostu 60,0 m. Šikmost 100g – kolmý most. Nosná konstrukce je na opěrách uložena na dvojici elastomerových ložisek, pilíře jsou monoliticky spojeny s nosnou konstrukcí.

Opěry monolitické železobetonové, spojené s rovnoběžnými křídly, pilíře jsou tvořeny sloupem vetknutým do základu.

Založení hlubinné na velkopřůměrových pilotách.

219 Most na polní cestě přes sil. I/55 v km 5,36

Navrhovaný most převádí účelovou komunikaci propojující zemědělské plochy v lokalitě, v daném úseku v kategorii P 4/20 přes silnici I/55. Směrové řešení je dáno směrem stávající polní cesty. Osa je v přímé. Výškové řešení nivelety je navrženo ve sklonech +9,0% / -9,0% s vrcholovým obloukem $R=200$. Nosná konstrukce mostu o třech polích je navržena jako monolitická jednorámová z dodatečně předpjatého betonu. Rozpětí konstrukce je $15,0 + 19,0 + 15,0 = 49$, m. Délka nosné konstrukce je 50,20 m. Příčný řez je tvořen jednorámovým průřezem výšky 1,10m v ose mostu s konzolami délky 1,30. Horní povrch jednostranný se sklonem 3,0%, pod spodní římsou s protispádem. Na římsách jsou navržena zábradelní svodidla se síťovou výplní, úroveň zadržení H2. Spodní hrana průřezu nosné konstrukce je v podélném směru mostu konstantní – bez náběhu. Nosná konstrukce je na opěrách uložena na dvojicích hrncových ložisek, na mezilehlých podpěrách na vrubovém kloubu.

Založení mostu navrženo dle doporučení geotechnického průzkumu hlubinné na vrtaných pilotách, které je nutno provádět pod ochranou ocelové výpažnice.

Opěry jsou navrženy jako nízké obsypané s krátkými vetknutými rovnoběžnými zavěšenými křídly a přechodovými deskami. Dřívky opěr jsou doplněny o základy se základovým výstupkem pro uložení skruže při výstavbě. Mezilehlé podpěry jsou tvořeny základem pro vetknutí pilot a dřívkem stěnového průřezu. Budování podpěr i jejich základů se předpokládá v uzavřených štětovicových jímkách.

Postup výstavby mostu předpokládá zřízení konsolidačních násypů u opěr min. 6 měsíců před vrtáním pilot a výstavbou spodní stavby. Nosná konstrukce bude zhotovena pomocí betonáže na pevné skruži na celou délku mostu v jednom taktu.

220 Most přes místní vodoteč

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa polní cesty v přímé. Vozovka na mostě nemá příčný sklon, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. Niveleta komunikace před a za mostem je cca vodorovná, na mostě je vytvořena střecha $\pm 2,5$ % s vrcholem uprostřed mostu.

Je navržen monolitický železobetonový přímo pojížděný uzavřený rám o kolmé světlosti 4,00 m (šíkmo 4,82 m), šířka nosné konstrukce 5,00 m, délka mostu 11,80 m. Volná šířka mostu činí 5,0 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 4,0 m, celková šířka mostu 5,50 m. Šíkmost 62,31 g – pravá.

Křídla jsou rovnoběžná monolitická.

Založení rámu plošné (na spodní desce).

221 Most na rampě MÚK přes železniční trať

Účelem mostního objektu SO 221 je převedení novostavby jednosměrné, jednopruhové rampy (větve) SP 104.2, která bude sloužit jako napojení stávající silnice II/425 (ve směru Lanžhot příp. Břeclav) na nově budovanou sil. I/55. Pod mostem prochází stávající železniční trať SŽDC Břeclav – Lanžhot a nově navržena polní cesta SO 153.1.

Most je navržen jako šikmý trámový spojitý 3-polový, z prefabrikovaných předpjatých nosníků spřažených s nadbetonovanou monolitickou železobetonovou deskou. Rozpětí jednotlivých polí je $17,0 + 26,0 + 17,0$ m. V příčném směru je nosná konstrukce sestavena z 5 ks nosníků výšky 1,20 m. Horní povrch jednostranný se sklonem 2,5%, pod spodní římsou s protispádem. Po betonáži železobetonové spřažené desky tl. 0,20 m, koncových a vnitřních příčníků budou doplněny kabely spojitosti. Uložení nosné konstrukce vždy na trojicích hrncových ložisek. Mostní závěry povrchové. Na římsách jsou z vnější strany navržena zábradlí, ze strany

vozovky mostní svodidla s úrovní zadržetí H2, nad železniční tratí protidotykové zábrany. Celková šířka mostu je 9,55 m, délka nosné konstrukce 61,60 m.

Založení mostu navrženo dle doporučení geotechnického průzkumu hlubinné na vrtaných pilotách, které je nutno provádět pod ochranou ocelové výpažnice. Opěry jsou navrženy jako nízké obsypané s krátkými vetknutými rovnoběžnými zavěšenými křídly a přechodovými deskami. Dřívky opěr jsou doplněny o základy se základovým výstupkem pro uložení skruže při výstavbě. Mezilehlé podpěry jsou tvořeny základem pro vetknutí pilot a stěnovým pilířem. Budování podpěr i jejich základů se předpokládá v uzavřených štětovicových jámkách.

Postup výstavby mostu předpokládá zřízení konsolidačních násypů u opěr min. 6 měsíců před prováděním přeložek inženýrských sítí, vrtáním pilot a výstavbou spodní stavby. Nosná konstrukce bude zhotovena postupným osazováním prefabrikovaných nosníků na dočasné podpěrné konstrukce. Následně se provede nadbetonávka monolitické spřažené železobetonové desky a příčníků a doplní se kabely spojitosti.

Stavba mostu bude realizována v ochranném pásmu železnice. Provoz na železniční trati bude zachován, za dočasných omezení. V místě mostu se provedou přeložky stávajících inženýrských sítí.

231 Podchod v ulici Hraniční

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa silnice I/55 v levostranném kruhovém oblouku o poloměru 900 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 3,5 % vlevo. Chodník vedený podchodem má jednostranný sklon 2,0 %. Niveleta převáděné silnice je v oblasti mostu v údolnicovém zakružovacím oblouku o poloměru 60000 m.

Je navržen monolitický železobetonový uzavřený přesýpaný rám světlosti 3,0 x 3,0 m, celková délka rámové konstrukce je 23,10 m. Šikmost 100g – kolmý most.

Na stěny rámu navazují monolitická železobetonová svahová křídla (úhlové zdi).

Založení rámu i křídel je plošné na šterkovém polštáři.

242 Most na SO154.3 přes místní vodoteč

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa polní cesty v přímé. Vozovka na mostě nemá příčný sklon, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. Niveleta komunikace před a za mostem je cca vodorovná, na mostě je vytvořena střecha $\pm 2,5$ % s vrcholem uprostřed mostu.

Je navržen monolitický železobetonový přímo pojížděný uzavřený rám o kolmé světlosti 6,5 m, celková délka rámové konstrukce je 7,90 m, délka mostu 11,0 m. Volná šířka mostu činí 5,0 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 4,0 m, celková šířka mostu 5,50 m. Šikmost 100g – kolmý most.

Křídla jsou rovnoběžná monolitická.

Založení rámu plošné (na spodní desce).

243 Most přes místní vodoteč

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa polní cesty v přímé. Vozovka na mostě nemá příčný sklon, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. Niveleta komunikace před a za mostem je cca vodorovná, na mostě je vytvořena střecha $\pm 2,5$ % s vrcholem uprostřed mostu.

Je navržen monolitický železobetonový přímo pojížděný uzavřený rám o kolmé světlosti 5,50 m, celková délka rámové konstrukce je 6,90 m, délka mostu 9,90 m. Volná šířka mostu činí 5,0 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 4,0 m, celková šířka mostu 5,50 m. Šikmost 100g – kolmý most.

Křídla jsou rovnoběžná monolitická.

Založení rámu plošné (na spodní desce).

244 Most na SO153.6 přes místní vodoteč

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa polní cesty v přímé. Vozovka na mostě nemá příčný sklon, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. Niveleta komunikace před a za mostem je cca vodorovná, na mostě je vytvořena střecha $\pm 2,5\%$ s vrcholem uprostřed mostu.

Je navržen monolitický železobetonový přímo pojížděný uzavřený rám o kolmé světlosti 5,50 m, celková délka rámové konstrukce je 6,90 m, délka mostu 10,90 m. Volná šířka mostu činí 5,0 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 4,0 m, celková šířka mostu 5,50 m. Šikmost 100g – kolmý most.

Křídla jsou rovnoběžná monolitická.

Založení rámu plošné (na spodní desce).

245 Most na SO153.2 přes místní vodoteč

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa polní cesty v přímé. Vozovka na mostě nemá příčný sklon, odvodnění je zajištěno podélným sklonem. Niveleta komunikace před a za mostem je cca vodorovná, na mostě je vytvořena střecha $\pm 2,5\%$ s vrcholem uprostřed mostu.

Je navržen monolitický železobetonový přímo pojížděný uzavřený rám o kolmé světlosti 5,33 m (šikmo 5,50 m), celková délka rámové konstrukce je 6,90 m, délka mostu 11,10 m. Volná šířka mostu činí 5,0 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 4,0 m, celková šířka mostu 5,50 m. Šikmost 84,57g – levá.

Křídla jsou rovnoběžná monolitická.

Založení rámu plošné (na spodní desce).

251 Zárubní zeď u SO 164

Potřeba zbudování zárubní zdi vyplývá z postupu výstavby mostu SO 201, kdy je uvažováno zřízení konsolidačních násypů s předstihem před zahájením výstavby mostu. V patě násypu u OP3 mostu SO201 je navržena provizorní komunikace SO 164, kterou lemují předmětná zárubní zeď.

Zeď je navržena jako monolitická železobetonová. Dřík šířky 0,50m. Výška zdi je proměnná dle průběhu terénu svahového kuželu. Konstrukce má celkovou délku 56,83 m a je rozdělena na 7 dilatačních úseků – délky 6x 8,0 m a 1x 8,83 m.

Předmětná zeď bude založena na základovém pasu. Základová spára je navržena v jedné výškové úrovni po celé délce zdi. Základ zdi o rozměrech 3,40 x 0,80 m monolitický železobetonový. Základ zdi bude mít základový výstupek 0,40m před líc zdi. Pod základem zdi bude proveden podkladní beton tl. min. 0,15 m.

Výstavba zárubní zdi bude probíhat v předstihu před mostem SO 201. Před zahájením stavebních prací na mostě musí být v předstihu zhotoveny konsolidační násypy tělesa silnice I/55 za účelem konsolidace podloží před vrtáním pilot pro založení opěr. Za tímto účelem je nutné provést nasypání násypu s dostatečným předstihem před realizací základových konstrukcí. Zárubní zeď musí být zhotovena před budováním tělesa konsolidačního násypu. Veškeré stavební práce na zdi musí být koordinovány s ostatními objekty, především přeložkami inženýrských sítí a s organizací dopravy a výstavby předmětné stavby.

252 Zárubní zeď u SO 147

Ve třetím mostním poli SO 216 je vedena přeložka lesní cesty (SO 147). Zárubní zeď je navržena podél pravé strany lesní cesty před mostem tak, aby byl zachycen násypový kužel mostu v blízkosti křídla D opěry 4.

Zeď je navržena betonová tížní se šikmou základovou spárou. Celková délka zdi je 20 m, maximální výška římsy nad terénem je 2,40 m.

Vzhledem k tomu, že výška zdi je vyšší než 1,5 m musí zde být zábradlí. Je navrženo silniční trubkové zábradlí.

253 Zárubní zeď u SO 153

Potřeba zbudování zárubní zdi vyplývá z postupu výstavby mostu SO 221, kdy je uvažováno zřízení konsolidačních násypů s předstihem před zahájením výstavby mostu. V patě násypu u OP4 mostu SO 221 je navržena polní cesta SO 153, kterou lemuje předmětná zárubní zeď.

Zeď je navržena jako monolitická železobetonová. Dřík šířky 0,50m. Výška zdi je proměnná dle průběhu terénu svahového kuželu. Konstrukce má celkovou délku 72 m a je rozdělena na 9 dilatačních úseků – délky 9x 8,0 m.

Předmětná zeď bude založena na základovém pasu. Základová spára je navržena v jedné výškové úrovni po celé délce zdi. Základ zdi o rozměrech 3,40 x 0,80 m je monolitický, železobetonový. Základ zdi bude mít základový výstupek 0,40m před líc zdi. Pod základem zdi bude proveden podkladní beton. Výstavba zárubní zdi bude probíhat v předstihu před mostem SO 221. Před zahájením stavebních prací na mostě musí být v předstihu zhotoveny konsolidační násypy tělesa převáděné jednosměrné rampy za účelem konsolidace podloží před vrtáním pilot pro založení opěr. Za tímto účelem je nutné provést nasypání násypu s dostatečným předstihem před realizací základových konstrukcí. Zárubní zeď musí být zhotovena před budováním tělesa konsolidačního násypu.

Veškeré stavební práce na zdi musí být koordinovány s ostatními objekty, především přeložkami inženýrských sítí a s organizací dopravy a výstavby předmětné stavby.

261 Migrační most na sil. I/55 v km 1,81

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa silnice I/55 v levostranném kruhovém oblouku o poloměru 900 m. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 3,5 % vlevo. Niveleta převáděné silnice je v oblasti mostu v údolnicovém zakružovacím oblouku o poloměru 60000 m.

Je navržen monolitický železobetonový přesypáný uzavřený rám s náběhy, světlosti 5,50 m, celková délka rámové konstrukce je 39,20 m. Délka přemostění 6,760 m (kolmo 5,50 m), délka mostu 20,970 m.

Šikmost 60,49g – levá.

Založení rámu i křídel je plošné.

262 Migrační most na sil. I/55 v km 2,00

Trvalý silniční most o jednom poli z monolitického železobetonu. V místě mostu je osa silnice I/55 v levostranném přechodnicovém oblouku. Vozovka na mostě má jednostranný sklon 2,5 % vlevo. Niveleta převáděné silnice je v oblasti mostu v rovnoměrném stoupání 0,60 % směrem k Hodonínu. Je navržen monolitický železobetonový přesypáný uzavřený rám s náběhy, světlosti 5,50 m, celková délka rámové konstrukce je 33,60 m. Délka přemostění 5,50 m, délka mostu 19,30 m. Šikmost 100 g – kolmý most.

Založení rámu i křídel je plošné.

300 Vodohospodářské objekty

302 Přeložka kanalizace a.s. Fosfa v km 1,27

Projektovaná komunikace I/55 kříží v km 1,263 stávající splaškovou kanalizaci z areálu Fosfa, a.s. Je navrženo její přeložení v souběhu s přípojkou vodovodu (SO 353). V km 1,263 naváže přeložka kanalizace na stávající řad v místě současné šachty, podejde pod projektovanou kom. I/55 a podél paty násypu vlevo od nové komunikace bude pokračovat do km 1,307, kde naváže na stávající vedení kanalizace. Délka přeložky bude 73 m.

Pro přeložku kanalizace bude použito plastové potrubí, DN 300 mm. To bude ukládáno do rýhy na štěrkopískový podsyp tl. 100mm. Současně s pokládkou potrubí budou osazeny šachty a napojeny na potrubí.

Součástí objektu je zrušení stávajícího potrubí v profilu DN 300 v délce 60 m. Potrubí bude v úseku realizace nových komunikací vybouráno.

303 Přeložka kanalizace DN 1000 od Fosfy v km 1,400.

Z areálu Fosfa a.s. je vedena dešťová kanalizace DN 1000, která kříží ulici Hraniční a následně je zaústěna do hlubokého příkopu vedeného podél zahrádkářské kolonie do Staré Dyje. Stávající kanalizace je vedena v trase projektovaného násypu silničního obchvatu a jeho realizací dojde k přesypání stávajících šachet, výústního objektu a navazujícího příkopu. Fosfa upozorňuje, že není vhodné provádět přeložku otevřeného příkopu od Fosfy (SO 333), neboť prochází kontaminovaným územím v prostoru bývalé retenční jímky na p. č. 2854, která sloužila k usazování odpadních vod.

Navrhuje v celé délce zatrubnění.

Je navržena přeložka z trub sklolaminátových DN 1000 v délce 214,00 m. Na stávající kanalizaci se osadí šachta Š6 a z ní bude vedena přeložka vyústěna do stávajícího otevřeného koryta, které pokračuje do odlehčovacího ramena řeky Dyje. Potrubí bude zakončeno protipovodňovou (žabí) klapkou.

Na potrubí bude celkem 6 šachet, 5 šachet typových obdélníkových.

V souběhu s touto kanalizací bude vedena kanalizace SO 308 – DN 250-600.

Na vyústění dešťové kanalizace do otevřeného příkopu bude vybudován výústní objekt, společný s výústním objektem kanalizace SO 308. Zeď výústního objektu bude železobetonová tl. 500mm, vyztužená kari sítí, s čelním lícem vyzděným z lomového kamene tl. 200mm. Založena bude na základovém pasu z prostého betonu C25/30 š. 700mm. Zbývající pohledové líce zdi budou opatřeny kamenným obkladem tl. 100mm.

306 Přeložka kanalizace, Věžnice Břeclav

Stávající trasa kanalizační přípojky je v kolizi s navrženou trasou obchvatu v km 0,130-0,290. V tomto úseku je navržena její přeložka.

Stávající přípojka je dle dostupných podkladů vedena v souběhu s vodovodní přípojkou pro objekt Věžeňské služby, která je vedena podél stávající silnice I/55 (směr Reinthal). Dle konzultace se zástupci Věžeňské služby je v současné době přípojka, vzhledem i k plánovanému rozšiřování areálu, nekapacitní a v současné době probíhá zaměření jejího průběhu společně se souběžnou vodovodní přípojkou. Dle vyjádření Věžeňské služby je plánováno zvýšení profilu na DN 400. Přeložka je navržena v profilu DN 400 v délce 223,35 m. Součástí přeložky je i zrušení stávající přípojky v délce 180,0 m. Potrubí bude v úseku realizace nových komunikací vybouráno.

V místě napojení na stávající přípojku bude vysazena nová revizní šachta Š1. Trasa přeložky je následně vedena kolmo na těleso nové komunikace SO 101. Před a za násypovým tělesem komunikace bude osazena revizní šachta Š2 a Š3. V šachtě Š3 je lom trasy přeložky cca 85° a dále je trasa vedena podél paty násypu. Propojení na stávající přípojku na jižním konci je pomocí nově vysazené šachty Š7 u vjezdu do areálu MUNA. Vedení na západní straně nové komunikace bylo navrženo s ohledem na postup výstavby. Realizace přeložky je možná v předstihu s následným propojením na stávající přípojku. V souběhu s navrženou trasou přeložky jsou vedeny objekty „SO 351 Přeložka vodovodní přípojky, Věžnice Břeclav“ a „SO 356 Přeložka vodovodní přípojky, hotel Celnice“.

Přeložka je navržena z plastového potrubí DN 400.

Součástí objektu je zrušení stávajícího potrubí v profilu DN 400 v délce 180 m. Potrubí bude v úseku realizace nových komunikací vybouráno.

307 Odvodnění sil. I/40

Dešťové vody ze silnice I/40 v km 1,2 – 2,4 a z přilehlého extravilánu jsou odvedeny částečně kanalizací, ale především příkopy, do km 1,2, kde budou zaústěny do nově navržené retenční nádrže SO 321. Voda z komunikace i extravilánu v km 1,69 – 2,4 je vedena levostranným příkopem. Stoka 3, kanalizace DN 400 v délce 122m je navržena v místě, kde je komunikace v násypu v km 1,56 – 1,69. Převádí zde 120 l/s včetně příkopu mezi km 1,69 a km 2,4. Do stoky 3 jsou napojeny dva lapače potrubím DN300 v celkové délce 26m a 3 vpusti ze šterbinového žlabu dl. 114m.

Od km 1,56 do km 1,2 je voda vedena pravostranným příkopem a pak krátkou kanalizací DN 500 v délce 14m do retenční nádrže v km 1,2. Před vtokem do RN (SO 321) je navržena norná stěna s kalovou jímkou a lapačem splavenin pro zachycení ropných látek.

Odtok z RN (SO 321) je napojen jako stoka 1 potrubím DN 250 v délce 34m na dešťovou kanalizaci stoku „AA“ v areálu Keramičky Poštorná. Tato kanalizace je dostatečně kapacitní a je vedena do odlehčovacího koryta Dyje. Navýšení odtoku o 10 l/s z navržené RN, což činí cca 1,1% kapacity stoky „A“, je tedy možné.

Pro případný přítok do RN přesahující 5-letý déšť je navržen ve sdruženém objektu RN ještě bezpečnostní přepad. Z něj bude vedena stoka 2, kanalizace DN 500 v délce 95m, do blízkého lesu, v němž je snížený terén a nehrozí zatopení žádné budovy.

308 Dešťová kanalizace ul. Hraniční

Projektovaná komunikace SO 103 - Napojení ulice hraniční je odvodněna v místě, kde budou umístěny betonové obruby, pomocí uličních vpustí. V místě křižovatky, kde obruby nejsou, stéká voda ze svahu do příkopu. Je navržena nová dešťová kanalizace, která bude mít 2 větve, 308_A a 308_B.

Stoka 308_A je vedena v komunikaci od jejího začátku až po km 0,120, dále odbočuje vpravo a je vedena v souběhu s kanalizací DN 1000 - SO 303. Je vyústěna do stávajícího otevřeného koryta, které pokračuje do odlehčovacího ramene řeky Dyje. V souběhu s kanalizací je vedena trasa kanalizace FOSFY SO 303 – DN 1000. Do šachty Š1 je zaústěna kanalizace SO 309 – DN 500. Do šachty Š5 je zaústěna drenáž odvádějící vodu, která prosákne násypovým tělesem mostu SO 231. Stoka 308_A je navržena v předpokládané délce 308,35 m ve sklonu cca 8,0‰. Potrubí bude zakončeno protipovodňovou (žabí) klapkou.

Stoka 308_B bude umístěna ve stávající vozovce, kde se bude upravovat pouze povrch vozovky. Kanalizace bude napojena na stávající kanalizaci. Její předpokládaná délka bude 233 m.

309 Odvodnění sil. I/55 v km 1,39 - 2,67

Odvodnění silnice I/55 v km 1,39 – 2,67 není možné vsakem, protože převážná část tohoto úseku komunikace se nachází v chráněném území Nature 2000. Je zde velmi vysoká ustálená hladina spodní vody. Jako rozumné řešení je vodu z celého úseku této části komunikace svést kanalizací do nejnižšího místa v km 1,5, zde vybudovat retenční nádrž, v ní odtok výrazně zredukovat a dále odvést přes odlučovač ropných látek do přeložené kanalizace ul. Hraniční a dále do odlehčovacího ramene Dyje.

Voda z komunikace I/55 v km 1,39 – 2,67 je vedena dvěmi stokami. Stoka „A“ v km 1,5 – 2,67 vede částečně zavěšenou po nových mostech SO 202, SO 204 a SO 205, mimo mosty střídavě v levé nezpevněné krajnici do km 2,0 a dále v pravé krajnici. Bude vždy na vnitřní straně směrových oblouků, aby byly krátké přípojky od vpustí. Stoka „A-1“ je umístěna v levé krajnici.

Na stoce „A“ v km 1,5 – 2,67 je celkem 27 typových kanalizačních šachet a 3 typová spadiště, na stoce „A-1“ v km 1,39 – 1,5 jsou další 2 šachty. Do šachet budou zaústěny v celé délce typové vpusti. Pouze v údolnicovém oblouku v km 1,4 – 1,525 budou navrženy šterbinové žlaby a šterbinové vpusti.

V nejnižším místě bude stoka „A“ svedena do retenční nádrže SO 322, zde bude redukován přítok 313,65 l/s na odtok 60 l/s. Regulace odtoku bude vírovým ventilem v atypické monolitické šachtě označené ŠVV pod RN. Před vtokem do RN je předsazena podzemní betonová usazovací nádrž, ve které se zachytí převážná část kalu. Za RN je dále vedena stoka „A“ přes odlučovač ropných látek (ORL) SO 325 Z atypické betonové šachty s vírovým ventilem a bezpečnostním přepadem (ŠVV) bude vedeno potrubí DN600 do šachty Š1.

Po vyčištění je stoka vyústěna do dešťové kanalizace SO 308. Tato kanalizace je dále vyústěna do odlehčovacího ramene Dyje.

310 Odvodnění sil. I/55 v km 2,67 - 3,35

Odvodnění silnice I/55 v km 2,67 – 3,35 není možné vsakem v chráněném území Natury 2000. Je zde velmi vysoká ustálená hladina spodní vody. Jako rozumné řešení je vodu z celého úseku této části komunikace svést kanalizaci mimo území Natury 2000 do nejnižšího místa v km 3,35, kde je již dobrý přístup z přeložené ulice K Pohansku, zde osadit odlučovač ropných látek a předčištěnou vodu vypustit do retenčního příkopu podél sil. I/55 v km 3,3. V této části přeložené komunikace jsou vhodnější geologické podmínky pro vsak.

Voda z komunikace I/55 v km 2,67 – 3,35 je vedena stokou „B“ částečně zavěšenou po novém mostu SO 207, mimo most vede střídavě v pravé nezpevněné krajnici do km 2,86 a dále do km 3,325 v levé krajnici. Je vždy na vnitřní straně směrových oblouků, aby byly krátké přípojky od vpustí. Na stoce „B“ z profilu DN 250 a DN 300 v celkové délce 672,27m je celkem 18 typových kanalizačních šachet. Do šachet budou zaústěny v celé délce typové vpusti. Většina vpustí bude osazena v betonovém žlábků, pouze ve vrcholovém oblouku v km 2,67 – 2,85 budou navrženy šterbinové žlaby a šterbinové vpusti. Do stoky „B“ bude zaústěna stoka „B1“ z trub DN 250 v délce 110m, odvádějící vodu z druhé poloviny mostu SO 207.

V nejnižším místě bude stoka „B“ svedena do usazovací nádrže a dále vede přes plnoprůtokový odlučovač ropných látek (ORL) SO 326. Po vyčištění vody je stoka „B“ vyústěna do retenčního příkopu SO 334, vedeného podél násypu komunikace.

321 Retenční nádrž u sil. I/40 v km 1,2

Retenční nádrž je nezbytná pro zmenšení odtoku z odvodnění nové silnice I/40 (SO 307) do kanalizace soukromého areálu Keramičky Poštorná. Nádrž je navržena v místě vytěženého dobývacího prostoru mezi novou komunikací SO 102 a plotem areálu Keramičky.

Při uvažovaném 5-letém dešti je nejnepříznivější délka srážky 4 hodiny – nutný min. využitelný objem je 534,8m³. Navržená nádrž s nepravidelným půdorysem dna 30 x 3-13m, sklony svahu 1:2,5 a průměrnou hloubkou 1,45m má při naplnění po úroveň přepadu objem 682m³ a zajišťuje tak s dostatečnou rezervou ochranu před 5-letým deštěm s podmínkou odtoku max. 10 l/s. Na odtoku z nádrže je navržen sdružený betonový objekt.

Odtokové potrubí - stoka 1 (SO 307) je napojeno na dešťovou kanalizaci - stoku „AA“ v areálu Keramičky Poštorná. Tato kanalizace je dostatečně kapacitní a je vedena do odlehčovacího koryta Dyje. Její profil je od DN 300 po DN 800 a DN 600/900, kapacita v převážné části trasy je v průměru 880 l/s. Navýšení odtoku o 10 l/s z navržené RN činí cca 1,1% kapacity stoky „A“ a je tedy možné. Bezpečnostní přepad je napojen na stoku 2 (SO 307) a ústí do blízkého lesa, v němž je snížený terén a nehrozí zatopení žádné budovy.

322 Retenční nádrž u sil. I/55 v km 1,5

Odvodnění silnice I/55 v km 1,39 – 2,67 není možné vsakem, protože převážná část tohoto úseku komunikace se nachází v chráněném území Natury 2000. Je zde velmi vysoká ustálená hladina spodní vody. Jako rozumné řešení je vodu z celého úseku této části komunikace svést kanalizací do nejnižšího místa v km 1,5, zde vybudovat retenční nádrž, v ní odtok výrazně zredukovat a dále odvést přes odlučovač ropných látek do přeložené dešťové kanalizace ul. Hraniční, vyústěné do obtokového ramene Dyje.

Na základě výpočtu je navržena prefabrikovaná betonová podzemní nádrž o objemu 190,2 m³. Nádrž je navržena za zachycení jakéhokoliv 2-letého deště. Jako nejnepříznivější je dešť 15-minutový s min. nutným objemem 177,8m³. Nádrž bude umístěna ve svahu násypového tělesa v km 1,5. Bude do ní svedena silniční dešťová kanalizace, stoka „A“ SO 309. Před vtokem do RN bude předsazena podzemní betonová usazovací nádrž. Kanalizace SO 309 pokračuje pod nádrží dále a bude na ni osazena regulační šachta s vírovým ventilem. Vírový ventil bude propouštět 60 l/s. Stoka „A“ bude dále procházet přes ORL (SO 325) a vyústěna bude do dešťové kanalizace ul. Hraniční (SO 308), která vede do odlehčovacího ramene Dyje. Také bezpečnostní přepad DN 600 z šachty ŠVV bude součástí kanalizace SO 309.

Tvar nádrže je ve výkresu orientační, lze osadit monolit nebo prefabrikát.

325 ORL u sil. I/55 v km 1,5

Odlučovač lehkých kapalin SO 325 sloužící k odlučování volných ropných látek jako je např. nafta a oleje minerálního původu o hustotě do 950 mg/cm³ ze znečištěných odpadních vod. Kromě ropných látek zachytí také poměrně velké množství kalu. Bude osazen za kalovou nádrží (součást SO 309) a retenční nádrží (SO 322) podél komunikace I/55 v km 1,50 s přístupem po upraveném břehu odlehčovacího ramene Dyje (SO 125). ORL bude napojen za regulační šachtou ŠVV stoky „A“ (SO 309) a dále veden stokou „A“ do přeložené kanalizace ul. Hraniční (SO 308).

Návrh velikosti odlučovače RL SO 325 vychází z výpočtu kanalizace SO 309 a redukci odtoku v RN SO 322 na 60 l/s a je navržen typ na plný průtok 90 l/s. Předpokládá se dodávka kompletního odlučovače včetně stropu, technologického vystrojení funkčními prostory vybavenými multikanálovou technologií. Tato technologie by neměla být náchylná na ucpání jemným kalem.

Jde o železobetonovou jímku s dokladem tlakové bezpečnosti a vícevrstvou vnitřní povrchovou úpravou. Vnitřní garnitura je z polyetyleny a je opatřena bezpečnostním plovákem. Koalescenční kanálky s otvory nejméně 40mm, díky energii proudění, nevyžadují prakticky žádnou údržbu. Odlučovač vyhovuje dle ČSN EN 858 a vyhovuje nařízení vlády 61/2003 sb. Připojovací nátokové a odtokové potrubí je dimenze DN300, maximální objem odloučených lehkých kapalin je 3978 l. Nosný železobetonový odlučovač je konstruovaný tak, že není nutné provádět další obetonování. Součástí jsou dva šachtové poklopy pro zatížení D400. Koncentrace uhlovodíku C10-C40 je na odlučovače vždy nižší než 5 mg/l (třída I dle EN 858), za běžných podmínek je hodnota NEL C10-C40 na výstupu z odlučovače garantovaná na 0,5 mg/l.

326 ORL u sil. I/55 v km 3,3

Odvodnění silnice I/55 v km 2,67 – 3,35 není možné vsakem v chráněném území Natury 2000. Je zde velmi vysoká ustálená hladina spodní vody. V km 3,35, kde je již dobrý přístup z přeložené ulice K Pohansku, zde osadit odlučovač ropných látek a předčištěnou vodu vypustit do retenčního příkopu podél sil. I/55 v km 3,3. V této části přeložené komunikace jsou vhodnější geologické podmínky pro vsak.

Odlučovač lehkých kapalin SO 326 sloužící k odlučování volných ropných látek jako je např. nafta a oleje minerálního původu o hustotě do 950 mg/cm³ ze znečištěných odpadních vod. Kromě ropných látek zachytí také poměrně velké množství kalu. Bude osazen vedle komunikace v km 3,325 s příjezdem z ulice Pohansko.

ORL bude napojen na konci stoky „B“ (SO 310) a vyústění bude do retenčního vsakovacího příkopu (SO 334). Návrh velikosti odlučovače RL SO 326 vychází z výpočtu kanalizace SO 310 a je při plném průtoku 72 l/s navržen typ odlučovače pro 90 l/s. Předpokládá se dodávka kompletního odlučovače včetně stropu, technologického vstrojení funkčními prostory vybavenými multikanálovou technologií. Tato technologie by neměla být náchylná na ucpání jemným kalem.

Jde o železobetonovou jímku s dokladem tlakové bezpečnosti a vícevrstvou vnitřní povrchovou úpravou. Vnitřní garnitura je z polyetylenu a je opatřena bezpečnostním plovákem. Koalescenční kanálky s otvory nejméně 40mm, díky energii proudění, nevyžadují prakticky žádnou údržbu. Odlučovač vyhovuje dle ČSN EN 858 a vyhovuje nařízení vlády 61/2003 sb. Připojovací nátokové a odtokové potrubí je dimenze DN300, maximální objem odloučených lehkých kapalin je 3978 l.

Nosný železobetonový odlučovač je konstruovaný tak, že není nutné provádět další obetonování. Součástí jsou dva šachtové poklapy pro zatížení D400. Koncentrace uhlovodíku C10-C40 je na odlučovače vždy nižší než 5 mg/l (třída I dle EN 858), za běžných podmínek je hodnota NEL C10-C40 na výstupu z odlučovače garantovaná na 0,5 mg/l.

334 Retenční příkop u sil. I/55 v km 3,3

Odvodnění silnice I/55 v km 2,67 – 3,35 není možné vsakem v chráněném území Natury 2000. V km 3,35, kde je již dobrý přístup z přeložené ulice K Pohansku, bude osazen odlučovač ropných látek (SO 326) a předčištěná voda bude vypuštěna do retenčního příkopu podél sil. I/55 v km 3,3. V této části přeložené komunikace jsou vhodnější geologické podmínky pro vsak.

Součástí tohoto objektu je návrh retenčního a zároveň vsakovacího příkopu, kde budou soustředěny vody z komunikace I/55 z km 2,67 – 3,35. V km 3,2 – 3,3 přeložené komunikace jsou poměrně vhodné geologické podmínky pro retenci a vsak. Pod ornici v tl. 0,3 – 0,6m jsou písčité hlíny až do hloubky 1,4 – 1,8m. Ustálená hladina spodní vody v sondě V22 v km 3,2 je 2,5m, tedy v dostatečné hloubce. Podle nejbližší vsakovací sondy VS2 provedené Geotestem je hodnota součinitele vsaku $k_v=4,32 \cdot 10^{-6}$. Jako minimální velikost retenčního příkopu vychází výpočtem 225,1 m³. Při porovnání všech 5letých dešťů je jako nejneprůzračnější 4hodinový déšť, retenční příkop je navržen s rezervou na 432 m³.

Příkop bude mít ve dně délku 135m, šířku 5,3 – 9,5m, hloubku 0,6m a svahy 1:2. Je umístěn vlevo v km 3,183 – 3,320.

335 Odvodnění sil. I/55 v km 0,50 - 1,20

Objekt dešťové kanalizace SO 335 řeší odvedení dešťových vod z vozovky silnice I/55 - SO 101 v km km 0,50 – 1,20.

Dešťové vody ze zpevněné plochy vozovky budou odváděny příčným sklonem k vnitřnímu okraji vpravo, tam budou zachyceny v monolitickém žlábků a přes uliční vpusti a přípojky budou odvedeny do patního vsakovacího příkopu vlevo (součást SO 101). Je zde navržen celkem 16 ks uličních vpustí s plastovými přípojkami DN 150 a výústními objekty v celkové předpokládané délce 312,00m.

336 Retenční příkop u sil. I/55 v km 3,4 - 7,0

Dešťová voda z jednostranně klopené komunikace je v km 3,4 - 7,0 (SO 101) zachytávána ve šterbinovém žlabu a uličními šterbinovými vpustmi je dále vedena přípojkami a vyústěna nad retenční a vsakovací příkop. V tomto objektu je navržen 49 ks šterbinových vpustí a 49 ks výústních objektů.

Celková délka přípojek DN 200 je cca 156,00m. Součástí tohoto SO 336 je tedy návrh retenčního a vsakovacího příkopu, kde budou soustředěny vody z komunikace I/55 z km 3,4 – 7,0. V tomto úseku přeložené komunikace

jsou relativně vhodné geologické podmínky pro retenci a vsak. Pod ornici v tl. 0,3–0,6m jsou písčité hlíny, písek hlinitý i písek jílovitý. Ustálená hladina spodní vody se pohybuje v rozmezí 0,8-3,1m. Při posouzení celkem 13 vrtů v tomto úseku je průměrná hloubka ustálené hladiny 1,95m, střední hloubka je 1,3m. Hladina podzemní vody je tedy v podmíněně vhodné hloubce. Vsakovací zkoušky provedené Geotestem v km 4,18 a 5,36 silnice I/55 mají hodnoty koeficientu vsaku $kv = 6,20 \cdot 10^{-6}$ a $5,62 \cdot 10^{-6}$ m/s. Pro posouzení vsaku byla použita nižší, nepříznivější hodnota.

Příkop je navržen s hloubkou 0,5m, dno šířky 0,2m, svahy 1:2,5, celková šířka příkopu je tedy 2,7m. V příkopu bude 15cm zatravněné humusové vrstvy s $kv > 10^{-5}$ a pod ní bude vrstva 15 - 30cm písčité hlíny s $kv > 10^{-5}$. V místech vyústění přípojek se provede v celém profilu příkopu drnování 1,5m na obě strany. Příkop bude hrázkami rozdělen po cca 70m, aby v případě havárie a úniku ropných látek byl omezen prostor, který je třeba odtěžit. Hrázky budou zemní se zatravněním, v koruně 50 cm, svah 1:2, výšky 50 cm.

351 Přeložka vodovodní přípojky Věžnice Břeclav

Stavební objekt SO 351 řeší kolizi navržené stavby obchvatu se stávající přípojkou vodovodu pro objekt Věženské služby ČR, která je vedena podél stávající silnice I/55 (směr Reintal). Stávající trasa vodovodu je v kolizi s navrženou trasou obchvatu ve dvou úsecích. V km 0,130-0,290 a v km 0,550-0,680. V těchto úsecích je navržena její přeložka.

V km 0,550-0,680 je navržena přeložka s označením P1.1 z materiálu PE 100RC, SDR11 $\varnothing 110,10 \times 10,0$ mm v předpokládané délce 289,10 m. Přeložka bude na severním konci v km 0,680 napojena na SO 352 (PE 110x10,0) pomocí T-kusu (je součástí SO 352). Za napojením bude umístěn přípojkový uzávěr. Na přípojce ve vzdálenosti cca 1,5 m bude umístěna vodoměrná šachta. Ve vodoměrné šachtě bude lom trasy přípojky.

Je navržena betonová šachta z prefabrikovaných dílců. Vstup do šachty musí být zajištěn vhodným, vodotěsným poklopem o rozměrech min. 600x600mm. Minimální rozměr vodoměrné šachty musí umožnit osazení požadované skladby vodoměrné sestavy s ohledem na profil přípojky a osazený vodoměr. Pro profil PE $\varnothing 110$ je navržený vnitřní rozměr šachty 2400x1400 mm.

Vodoměrná sestava je složena z uzavíracího ventilu, vodoměru, zpětné klapky a uzavíracího ventilu s odvodňovacím ventilem (hlavní domovní uzávěr). Dále přípojka vede pod komunikací SO 164. Pod komunikací bude přípojka uložena v ocelové chráničce DN 250 v předpokládané délce 20,60 m. Přípojka bude dále vedena v souběhu s SO 356 podél paty svahu nové komunikace SO 101 až do km 0,550. Trasa přípojky pak podejde novou trasu komunikace. Pod komunikací bude přípojka uložena v ocelové chráničce DN 250 v délce 64,40 m. Následně bude přípojka za silnicí napojena na stávající přípojku PE $\varnothing 63$.

V km 0,130-0,290 je navržena přeložka s označením P1.2 z materiálu PE 100RC, SDR11 $\varnothing 110 \times 10,0$ mm v délce 228,40 m. Trasa přeložky je od místa napojení na stávající litinové potrubí DN 100 v km 0,290 vedena západním směrem kolmo na trasu nové komunikace SO 101. Pod komunikací bude uložena v ocelové chráničce DN 250 v předpokládané délce 50,0 m. Trasa se pak lomí jižním směrem podél paty nové komunikace v souběhu s SO 356 a SO 306. Přeložka bude ukončena za vjezdem do areálu MUNA napojením na stávající trasu z litinového potrubí DN 100.

Lomy na potrubí budou provedeny pomocí PE tvarovek oblouků příslušných úhlů s dorovnáním do požadovaného směru pomocí ohybu potrubí. Budou použity elektrotvarovky nebo samostatné oblouky a elektrospojky.

Potrubí vodovodu pod oběma komunikacemi bude v obou chráničkách vystředěno pomocí kluzných objímek. Celkem je v rámci SO 351 navržena přeložka v předpokládané délce 515,20 m. Zrušeno bude potrubí v celkové předpokládané délce 389,60 m.

352 Přeložka vodovodu DN110 v km 0,68-1,0

Stavební objekt SO 352 řeší kolizi stavby se stávajícím řadem, který je veden podél stávající silnice I/55 (směr Reintal).

Stávající řad je dle dostupných podkladů z trub PVC Ø110. Na konci řadu jsou ve dvou vodoměrných šachtách napojeny čtyři přípojky. První vodoměrnou šachtou řad prochází a jsou v něm napojeny přípojky pro firmu Lamé a Necho. V druhé šachtě je řad ukončen a je v něm napojena přípojka pro věžeňskou službu a sdružená přípojka pro hotel Celnici, Pizzerii Mafiosi, čerpací stanici OMV a průmyslový areál MUNA. Tento současný stav však neodpovídá dnešním požadavkům.

Přeložka P2 bude přeložena do nové trasy podél SO 101. V rámci SO 352 navržena přeložka v předpokládané délce 397,00 m z PE 100, SDR11 Ø110x10,0 mm. V nejnižším bodě bude umístěn hydrant H1 ve funkci kalníku. V křížení s komunikací objektem SO 102 bude řad uložen do ocelové chráničky DN 250 v předpokládané délce 49,80 m. Potrubí vodovodu bude v chráničce vystředěno pomocí plastových objímek. Přeložka bude ukončena podzemním hydrantem H2. Na řad budou přepojeny všechny stávající přípojky. Nejbližší ke konci (koncovému hydrantu) bude napojena přípojka pro Věžeňskou službu SO 351. Vodoměrná šachta bude součástí SO 351. Napojení je navrženo ve vzdálenosti 2,0 m od konce. O dalších cca 2,5 m bude napojena přípojka SO 356 pro hotel Celnici a ostatní objekty. Vodoměrná šachta bude opět součástí objektu přípojky SO 356.

Zbývající přípojky pro objekt firmy Lamé a Necho budou přepojeny v místě dle stávajícího průběhu přípojek. Nová přeložka přípojky P2.1 pro firmu Necho je navržena z trub PE Ø110x10,0 mm v předpokládané délce cca 8,4 m.

Nová přeložka přípojky P2.2 pro firmu Lamé je navržena z trub PE Ø63x5,8 mm v předpokládané délce cca 10,0 m. Obě přípojky budou napojeny pomocí T-kusu.

Na obou přeložkách přípojek ve vzdálenosti cca 2,0 m bude umístěna společná vodoměrná šachta VŠ2. Ve vodoměrné šachtě budou na přípojce osazeny vodoměry DN 80 (na přípojce Necho) a DN25 (na přípojce Lamé). Tato vodoměrná šachta bude součástí SO 352. Je navržena betonová šachta z prefabrikovaných dílců. Vodoměrné sestavy musí být uchyceny v držáku odpovídající velikosti a její sestavy budou složeny z uzavíracího ventilu, vodoměru, zpětné klapky a uzavíracího ventilu s odvodňovacím ventilem (hlavní domovní uzávěr). Vstup do šachty bude zajištěn vhodným, vodotěsným poklopem o rozměrech min. 600x600mm. Přístup do šachty bude pevně přichyceným žebříkem. Pro obě přípojky je navrženo vnitřní rozměr šachty 2400x1900mm.

Lomy na potrubí budou provedeny pomocí PE tvarovek oblouků příslušných úhlů s dorovnáním do požadovaného směru pomocí ohybu potrubí. Budou použity elektrotvarovky nebo samostatné oblouky a elektrospojky.

Součástí objektu je zrušení stávajícího řadu PVC Ø110 v předpokládané délce 370,0 m. Zrušeny budou dvě stávající vodoměrné šachty a části přípojek v profilu PE Ø63 v předpokládané délce cca 13,0 m (Lamé) a 10,45 m v profilu DN 100 (Necho). Potrubí bude v úseku realizace nových komunikací vybouráno.

Celkem je v rámci SO 352 navrženo potrubí přeložek z PE 100, SDR11 Ø110x10,0 mm v předpokládané délce 404,7 m. A dále potrubí PE Ø63x5,8 mm v předpokládané délce 10,0 m. Zrušeno bude potrubí v celkové předpokládané délce 393,50 m.

353 Přeložka vodovodu Fosfa a.s. v km 1,27

V rámci realizace obchvatu Břeclavi v II. úseku silnice I/55 (Ulice Hraniční - silnice II/425) budou překládány inženýrské sítě v prostoru budoucí křižovatky obchvatu a ulice Hraniční.

Těleso nové silnice I/55 kříží v km 1,260-1,330 vodovod vedený do areálu Fosfy. Je navrženo jeho přeložení souběžně s přeložkou kanalizace (SO 302). Přeložka vodovodu naváže v km 1,260 vpravo od nové sil. I/55 na stávající vodovod. Podejde pod silničním násypem a vlevo podél paty násypu (v souběhu s kanalizací) bude pokračovat do km 1,330, kde se napojí zpět na stávající vedení vodovodu. Stávající vodovodní potrubí bude v úrovni silničního km 1,271 přerušeno a bude na něj napojena přeložka. Ta podejde projektovanou komunikací, stočí se na východ a podél paty svahu silničního tělesa v odstupu min 2,0m bude pokračovat cca 60m až k místu, kde se napojí zpět na stávající vedení. Souběžně s přeložkou vodovodu je vedena i přeložka splaškové kanalizace. Půdorysný odstup osového vedení sítí bude minimálně 2,0m.

Je navržena přeložka vodovodní přípojky P3 z trub PE 100, SDR11 Ø110x10,0 mm. Trasa je vedena podél navrhované komunikace I/55, kde v lomu L2 P3 kolmo podchází navrhovanou komunikací. V křížení s komunikací objektem SO 101 bude vodovod uložen do ocelové chráničky DN 250 v předpokládané délce 24,20 m. Potrubí vodovodu bude v chráničce vystředěno pomocí plastových objímek. Za komunikací bude přeložka vodovodu napojena na stávající vodovod.

Lomy na potrubí budou provedeny pomocí PE tvarovek oblouků příslušných úhlů s dorovnáním do požadovaného směru pomocí ohybu potrubí. Budou použity elektrotvarovky nebo samostatné oblouky a elektrospojky.

Celkem je v rámci SO 353 navržena přeložka z PE 100, SDR11 Ø110x10,0 mm v předpokládané délce 87,10 m. Součástí objektu je zrušení stávající potrubí DN 100. Zrušeno bude potrubí v celkové předpokládané délce 65,00 m. Potrubí bude v úseku realizace nové komunikace vybouráno.

354 Přeložka vodovodu v ulici Hraniční

V rámci realizace obchvatu Břeclavi v II. úseku silnice I/55 (Ulice Hraniční - silnice II/425) budou překládány inženýrské sítě v prostoru budoucí křižovatky obchvatu a ulice Hraniční.

Na okraji ulice Hraniční je veden stávající vodovodní řad PVC Ø110. Výstavbou křižovatky ul. Hraniční s projektovanou komunikací I/55 bude část ulice Hraniční nově vedena v násypu. Tím by došlo ke zvýšení nadloží nad stávajícím vodovodem místy až o 4m a navíc část trasy b vedla křižovatkou. Vodovod je proto nutné v km 0,035 - 0,180 přeložit mimo novou křižovátku.

Přeložka vodovodu PE Ø110 se v km 0,180 úpravy ulice Hraniční vpravo napojí na stávající vodovodní řad PVC Ø110. Trasa přeložky se odkloní od komunikace (mimo budoucí násep a křižovátku), v km 1,398 silnice I/55 podejde těleso komunikace a v souběhu s patou násypu úpravy ulice Hraniční bude vedena do km 0,035, kde se na okraji ulice Hraniční napojí na stávající vedení vodovodu.

Je navržena přeložka vodovodní přípojky P4 z trub PE 100, SDR11 Ø110x10,0 mm v délce 168,90 m. Trasa je vedena podél silnice SO 103 v ulici hrázní. V trase podchází kolmo pod budoucím násypem komunikace I/55. Pod komunikací bude vodovod uložen do ocelové chráničky DN 250 v předpokládané délce 45,70 m. Potrubí vodovodu bude v chráničce vystředěno pomocí plastových objímek. Dále přechází navrhovanou stezku pro cyklisty, kde pokračuje podél cyklostezky, kde se před sjezdem na pozemek napojuje na stávající potrubí. Za křížením se sil. I/55 vzniká na vodovodu nejnižší bod. V něm bude osazen hydrant sloužící k odvodňování a odkalování potrubí.

Dále je navržena přeložka P4.1 z trub PE 100, SDR11 Ø110x10,0 mm v délce 39,40 m. tato přeložka propojí původní odbočující potrubí při ulici Hraniční. Pod komunikací bude vodovod uložen do ocelové chráničky DN 250 v předpokládané délce 23,70 m. Potrubí vodovodu bude v chráničce vystředěno pomocí plastových objímek.

Lomy na potrubí u obou přeložek budou provedeny pomocí PE tvarovek oblouků příslušných úhlů s dorovnáním do požadovaného směru pomocí ohybu potrubí. Budou použity elektrotvarovky nebo samostatné oblouky a elektrospojky.

Celkově bude vybudováno potrubí o délce 166,80 m a dále 1,30 m odbočný řad. Součástí objektu je zrušení stávající potrubí Ø 110 z PVC v předpokládané délce 159 m. Zrušena bude i část odbočného řadu v délce 1 m. Potrubí bude v úseku realizace nových komunikací vybouráno.

355 Přeložka vodovodu v km 2,200 obj.102

Podél stávající silnice I/40 v místě křižovatky Poštorná – Valtice vede stávající vodovodní řad PVC Ø90. Výstavbou obchvatu silnice SO 102, která propojuje silnice I/55 a I/40 v I. úseku, je nyní stávající trasa vodovodu v kolizi v km 2,180-2,330. Předmětem tohoto objektu je přeložení stávajícího vodovodního řadu, nově navrženou přeložkou.

Je navržena přeložka vodovodní přípojky P5 z trub PE 100, SDR11 Ø90x8,2 mm o celkové délce 121,90 m. Trasa je vedena podél nově navržené silnice SO 102. Za lomem L2 P5 podchází kolmo pod komunikací obchvatu. Pod komunikací bude vodovod uložen do ocelové chráničky DN 200 v předpokládané délce 27,0 m. Potrubí vodovodu bude v chráničce vystředěno pomocí plastových objímek. Za komunikací se napojuje na stávající potrubí.

Lomy na potrubí budou provedeny pomocí PE tvarovek oblouků příslušných úhlů s dorovnáním do požadovaného směru pomocí ohybu potrubí. Budou použity elektrotvarovky nebo samostatné oblouky a elektrospojky.

Před křížením se sil. I/55 vzniká na vodovodu nejnižší bod. V něm bude osazen hydrant sloužící k odvodňování a odkalování potrubí. Před lomem L3 P5 je nevyšší místo na potrubí, kde je navržena automatická vzdušnicková souprava.

Součástí objektu je zrušení stávajícího řadu PVC Ø90 v délce 92,5 m. Potrubí bude v celém úseku realizace nové komunikace vybouráno.

356 Přeložka vodovodní přípojky Hotel Celnice

Stavební objekt SO 356 řeší kolizi stavby se stávající sdruženou přípojkou pro hotel Celnici, Pizzerii Mafiosi, čerpací stanici OMV a průmyslový areál MUNA, která je vedena podél stávající silnice I/55 (směr Reintal).

V km 0,550-0,680 je navržena přeložka s označením P6.1 z materiálu PE 100, SDR11 Ø63x5,8 mm v předpokládané délce 292,30 m. Přeložka bude na severním konci v km 0,680 napojena na SO 352 (PE 110x10,0) pomocí T-kusu. Za napojením bude umístěn přípojkový uzávěr. Na přípojce ve vzdálenosti cca 2,5 m bude umístěna vodoměrná šachta. Ve vodoměrné šachtě bude lom trasy přípojky. Je navržena betonová šachta z prefabrikovaných dílců. Vstup do šachty musí být zajištěn vhodným, vodotěsným poklopem o rozměrech min. 600x600mm. Pro profil PE Ø63 je navrženy vnitřní rozměry šachty 2400x1400 mm.

Vodoměrná sestava je složena z uzavíracího ventilu, vodoměru, zpětné klapky a uzavíracího ventilu s odvodňovacím ventilem (hlavní domovní uzávěr). Vodoměr je navržen DN 25.

Dále přípojka vede pod komunikací SO 164. Pod komunikací bude přípojka uložena v ocelové chráničce DN 200 v předpokládané délce 22,60 m. Přípojka bude dále vedena v souběhu s SO 351 podél paty svahu nové komunikace SO 101 až do km 0,550.

Trasa přípojky pak pobejde novou trasu komunikace. Pod komunikacemi bude přípojka uložena v ocelových chráničkách DN 200 v předpokládaných délkách 22,60m a 64,30 m. Potrubí vodovodu pod komunikacemi

bude v obou chráničkách vystředěno pomocí kluzných objímek. Následně bude přípojka napojena na stávající přípojku PE Ø63.

V km 0,130-0,290 je navržena přeložka s označením P6.2 z materiálu PE 100, SDR11 Ø63x5,8 mm v celkové předpokládané délce 229,0 m. Trasa přeložky je od místa napojení v km 0,290 vedena západním směrem kolmo na trasu nové komunikace SO 101. Pod komunikací bude uložena v ocelové chráničce DN 200 v předpokládané délce 50,0 m. Potrubí v chráničce bude vystředěno pomocí kluzných objímek. Trasa se pak lomí jižním směrem podél paty nové komunikace v souběhu s SO 351 a SO 306. Přeložka bude ukončena za vjezdem do areálu MUNA napojením na stávající trasu PE Ø63. Lomy na potrubí budou provedeny pomocí PE tvarovek oblouků příslušných úhlů s dorovnáním do požadovaného směru pomocí ohybu potrubí. Budou použity elektrotvarovky nebo samostatné oblouky a elektrospojky.

V nejvyšších místech na potrubí obou přeložek bude je navržena automatická vzdušnicková souprava. V nejnižších místech na potrubí obou přeložek je navržen podzemní hydrant, který bude mít funkci odkalení potrubí.

Součástí objektu je zrušení stávající sdružené přípojky z PEØ63 v předpokládané délce 207,50 m a 183,80 m. Potrubí bude v úseku realizace nových komunikací vybouráno.

Celkem je v rámci SO 356 navržena přeložka v předpokládané délce 522,20 m z potrubí. Zrušeno bude potrubí PE Ø63 v celkové předpokládané délce 391,30 m.

357 Přeložka vodovodní přípojky fy Necho

Stavební objekt SO 357 řeší úpravu stávající přípojky vodovodu firmy Necho, která ve dvou místech kříží polní cestu SO 165. Tato polní cesta bude po dobu výstavby sloužit také jako přístupová komunikace stavby. Konstrukce polní cesty bude zpevněná pro poježdění těžkých vozidel. V místech křížení s polní cestou budou navrženy přeložky vodovodní přípojky, které budou pod polní cestou osazeny chráničkami.

V km 0,376 polní cesty SO165 je navržena přeložka vodovodní přípojky P7.1. Přeložka je z trub PE 100, SDR 11, Ø110x10,0 mm, v předpokládané délce 15,70 m. Přeložka je vedena podél stávajícího potrubí přípojky. Pod komunikací polní cesty SO165 bude přípojka uložena v ocelové chráničce DN 200 v délce cca 8,80 m. Potrubí vodovodu bude v chráničce vystředěno pomocí kluzných objímek. Za polní cestou se přeložka napojí na stávající přípojku.

V km 0,464 polní cesty SO165 je navržena přeložka vodovodní přípojky P7.2. Přeložka je z trub PE 100, SDR 11, Ø63x5,8 mm, v předpokládané délce 13,50 m. Přeložka je vedena podél stávajícího potrubí přípojky. Pod komunikací polní cesty SO165 bude přípojka uložena v ocelové chráničce DN 150 v délce cca 8,80 m. Potrubí vodovodu bude v chráničce vystředěno pomocí kluzných objímek.

Vysazení odbočky bude pomocí navrtávacího pasu. Za polní cestou se přeložka napojí na stávající přípojku. Původní odbočka bude zrušena pomocí opravného třmenu nebo navařením části potrubí.

Lomy na potrubí budou provedeny pomocí PE tvarovek oblouků příslušných úhlů s dorovnáním do požadovaného směru pomocí ohybu potrubí. Budou použity elektrotvarovky nebo samostatné oblouky a elektrospojky.

Součástí objektu je zrušení stávajících tras přípojek v celkové délce cca 30,0 m. Potrubí bude v úseku realizace nové zpevněné polní cesty vybouráno.

361 Přeložka závlahového potrubí DN 200 v km 5,65

Silnice I/55 obchvat Břeclavi šikmo kříží závlahové potrubí OC DN200. Je proto navrženo přeložení potrubí.

Je navržena přeložka Z1 z litinových trub DN200, která se bude napojovat na stávající potrubí v km 5,682. Přeložka bude pokračovat proti směru staničení komunikace v souběhu se silničním tělesem vlevo, pak podejde komunikaci I/55 v km 5,632. Při křížení s komunikací bude uloženo do ocelové chráničky DN400 o délce 25,20 m. Potrubí v chráničce bude vystředěno pomocí kluzných objímek. Za ocelovou chráničkou bude potrubí napojeno v místě, kde se v současné situaci závlahové potrubí rozdvouje.

Na trase přeložky je 3 směrových lomů a 1 výškový lom. Jsou navržena kolena MMK DN200 – 30° a 45°. V nejnižším místě je navržen podzemní hydrant pro odkalení potrubí. Délka přeložky je 75,30 m. Zrušeno bude potrubí v celkové předpokládané délce 56,0 m.

362 Přeložka závlahového potrubí DN 600 v km 6,55

Silnice I/55 obchvat Břeclavi šikmo kříží závlahové potrubí OC DN 600. Je proto navrženo přeložení stávajícího potrubí.

Je navržena přeložka Z2 z litinových trub DN600 se zámkovými spoji. Po napojení na stávající potrubí podejde v km 6,570 pod násypem silnice I/55 a dále bude pokračovat v souběhu se silničním tělesem vpravo a v km 6,520 naváže na stávající potrubí. Pod silnicí I/55 bude potrubí uloženo do ocelové chráničky DN800, délky 29,5 m. Potrubí v chráničce bude vystředěno pomocí kluzných objímek. Konce chrániček budou utěsněny manžetami. Za ocelovou chráničkou bude potrubí napojeno v místě, kde se v současné situaci závlahové potrubí rozdvouje.

Na trase přeložky je 3 směrových lomů a 1 výškový lom. Jsou navržena kolena MMK DN600 – 22°, 30° a 45°. Délka přeložky je 85,50 m. Zrušeno bude potrubí v celkové předpokládané délce 63,0 m. V místě napojení na stávající potrubí a ve větších lomových bodech jsou umístěny orientační sloupky.

363 Přeložka závlahového potrubí DN 400 v km 6,74.s.

Silnice I/55 obchvat Břeclavi šikmo kříží závlahové potrubí AC DN 400. Je proto navrženo přeložení potrubí v délce cca 57 m stávajícího potrubí (rušené).

V tomto úseku komunikace je výhledově plánováno připojení logistického centra a přístavu Břeclav – SO 108 (není součástí stavby). Navržená přeložka nezohledňuje toto výhledové řešení. V případě realizace této komunikační vazby na plánovaný přístav bude nutno provést celkové přeřešení závlahové sítě dané oblasti.

Je navržena přeložka Z3 z litinových trub DN400 se zámkovými spoji. Po napojení na stávající potrubí podejde v km 6,730 pod násypem silnice I/55 a dále bude pokračovat v souběhu se silničním tělesem vpravo a v km 6,880 naváže na stávající potrubí. Pod silnicí I/55 bude potrubí uloženo do ocelové chráničky DN600 délky 29,0 m. Potrubí v chráničce bude vystředěno pomocí kluzných objímek.

Na trase přeložky je 3 směrových lomů a 1 výškový lom. Jsou navržena kolena MMK DN400 – 22°, 30° a 45°. Délka přeložky je 77,30 m. Zrušeno bude potrubí v celkové předpokládané délce 57,0 m.

364 Přeložka závlahového potrubí DN 300 v km 7,55

Silnice I/55 obchvat Břeclavi šikmo kříží závlahové potrubí OC DN300. Je proto navrženo přeložení potrubí v délce cca 79 m stávajícího potrubí (rušené).

Je navržena přeložka Z4 z litinových trub DN300 se zámkovými spoji. Po napojení na stávající potrubí podejde v km 7,535 pod násypem silnice I/55 a dále bude pokračovat v souběhu se silničním tělesem vpravo a v km 7,590 se znovu napojí na stávající potrubí. Pod silnicí I/55 bude potrubí uloženo do ocelové chráničky DN500 délky 45,50 m. Potrubí v chráničce bude vystředěno pomocí kluzných objímek.

Na trase přeložky jsou 3 směrové lomy. Jsou navržena kolena MMK DN300 – 45°. Na potrubí v místech lomu trasy u napojení na stávající potrubí budou osazeny opěrné bloky, z důvodu nezamčeného stávajícího

navazujícího potrubí. Opěrné bloky jsou navrženy betonu C16/20. Velikost bloku viz. Výkres č. 5 Kladečské schéma.

Délka přeložky je 106,80 m. Zrušeno bude potrubí v celkové předpokládané délce 78,80 m.

371 Podchycení meliorací v km 5,5-6,1 vlastník parcely

Stavební objekt 371 je součástí III. etapy výstavby směrově nedělené silnice I/55 ve funkci jižního a východního obchvatu města Břeclavi, tj. úseku km 4,250 – KÚ km 8,752. Tento stavební objekt řeší podchycení veškerých svodných i sběrných drénů před tělesem obchvatu silnice tak, aby nedocházelo k podmáčení silničního tělesa.

Stavba prochází územím se stávajícími plošnými drenážemi, poloha drenáží ani hlavních však není známa.

V km 5,70 – 6,05 se dle podkladů poskytnutých ZVHS Břeclav nachází jedna z oblastí s plošnou odvodňovací drenáží. Plánovaná trasa obchvatu zasahuje její okrajovou část. Poloha sběrných ani svodných drénů není známa. Proto je navrženo stavbou narušené sběrné i svodné drény podchytit novými svodnými drény a vodu odvést do nejbližší vodoteče, v tomto případě do pročištěné svodnice SO331, případně do stávajících hlavních.

Je navrženo provedení nových svodných drénů oboustranně podél silničního tělesa, z toho podél levé strany vozovky větev „A“ profilu DN100 o délce 168,6 m. Od šachtice Šn4 bude profil DN150 o délce 195,5 m a od šachtice Šn2 bude profil DN200 o délce 179,7 m.

Podél pravé strany je navržena větev „B“ profilu DN100 o délce 327,3 m. Pod komunikací je navržena na propojení trouba plná z PVC DN200 v délce 26,10 m.

Stávající svodnice po pravé straně komunikace je zanesená, proto je navrženo zaústění případných svodných drénů do upravované svodnice SO331 v km 5,54 SO 101.

Drény jsou navrženy z plastových poloděrovaných drenážních trubek. Drenáže budou situovány cca 2- 3m od paty svahu a cca 1-2m od hrany příkopu. Svodné drény se uloží ve výkopu s min. šířkou dna 0,80 m. Předpokládáme, že stávající drenáž je uložena cca v hloubce 1,2 m. Přeložka svodných drénů je uložena ve stejné hloubce 1,2m.

372 Podchycení meliorací v km 6,9-7,6 vlastník parcely

Stavební objekt 372 je součástí III. etapy výstavby směrově nedělené silnice I/55 ve funkci jižního a východního obchvatu města Břeclavi, tj. úseku km 4,250 – KÚ km 8,752. Tento stavební objekt řeší podchycení veškerých svodných i sběrných drénů před tělesem obchvatu silnice tak, aby nedocházelo k podmáčení silničního tělesa.

V km 6,95 – 7,58 plánované trasy se dle podkladů poskytnutých ZVHS Břeclav a doplněných z podkladů informačního systému melioračních staveb, vydaným výzkumným ústavem meliorací a ochrany půdy v.v.i., geoportál SOWAC GIS, nachází jedna z oblastí s plošnou odvodňovací drenáží. Plánovaná trasa obchvatu zasahuje její okrajovou část.

Vzhledem ke konfiguraci terénu je navrženo v km 6,95 – km 7,24 provedení nových svodných drénů oboustranně podél silničního tělesa. Je navržena větev „A“ drénem profilu DN100 po pravé straně silnice v délce 175,7 m. Od šachtice Šn1 bude profil DN150 o délce 71,7 m. Dále je navržena větev „B“ drénem profilu DN100 o délce 104,9 m po levé straně komunikace. A dále je navržena větev „C“ drénem profilu DN100 o délce 106,0 m také po levé straně komunikace.

V následujícím úseku km 7,35 – km 7,58 plánované komunikace jsou navrženy větve "D" jako svodný drén průměru 100mm o délce 206,5 m po levé straně silničního tělesa, a souběžně po pravé straně větve "E" průměru 100mm v délce 229,7 m.

Podchod pod komunikací bude z trub plných PVC 200 v délce 29,2 m větve "B" a 38,1m větve "E". Vzhledem k neexistenci výraznější svodnice nebo vodního toku, do kterého by bylo možné zaústit nové svodné drény, je nutno při provádění vyhledat stávající svodné drény, na které je možné přeložku napojit. Návrh je tedy orientační a uložení svodného potrubí podél komunikace v minimálním spádu bude třeba přizpůsobit až po provedení výkopu a objevení nejnižších stávajících svodných drénů.

Drény jsou navrženy z plastových poloděrovaných drenážních trubek. Drenáže budou situovány cca 2- 3m od paty svahu a cca 1-2m od hrany příkopu. Svodné drény se uloží ve výkopu s min. šířkou dna 0,80 m. Předpokládáme, že stávající drenáž je uložena cca v hloubce 1,2 m.

373 Podchycení meliorací v km 8,0-8,3 vlastník parcely

Stavební objekt 373 je součástí III. etapy výstavby směrově nedělené silnice I/55 ve funkci jižního a východního obchvatu města Břeclavi, tj. úseku km 4,250 – KÚ km 8,752. Tento stavební objekt řeší podchycení veškerých svodných i sběrných drénů před tělesem obchvatu silnice tak, aby nedocházelo k podmáčení silničního tělesa.

V km 8,00 – 8,73 plánované trasy se dle podkladů poskytnutých ZVHS Břeclav a ověřených z podkladů informačního systému melioračních staveb, vydaným výzkumným ústavem meliorací a ochrany půdy v.v.i., geoportál SOWAC GIS, nachází třetí z oblastí s plošnou odvodňovací drenáží.

Poloha sběrných ani svodných drénů není známa. Proto je navrženo stavbou narušené sběrné i svodné drény podchytit novými svodnými drény.

Vzhledem ke konfiguraci terénu je v úseku km 8,00 – km 8,29 navrženo provedení nových svodných drénů po levé straně silničního tělesa. Svodný drén, větev "A" v úseku v km 7,94 – km 8,17 je navržen profilu DN100 o celkové délce 240,0 m. Drén je zaústěn do stávajícího kazetového prohloubení situovaného podél trati ČD. V úseku v km 8,17 – km 8,29 je pak navržen drén větve "B" profilu DN100 o délce 119,8 m. Drén je posléze veden kolmo pod novou komunikací potrubím plastovým plným DN200 o délce 33,6 m a následuje děrovaný drén DN150 o délce 49,4 m, vedený podél polní cesty. Větev "B" bude vyústěna v mírné prohloubeníně mezi plotem vinice a polní cestou. Spodní úsek v délce 25m bude nad potrubím dosypán, příkop za vyústěním musí být pročištěn v délce 50 m. Pokud se při výstavbě silnice zjistí poloha stávajícího svodného drénu, je možné do něj tento nově navržený svodný drén zaústit.

V úseku km 8,300 – 8,730 se dle zaměření terénu jeví, že komunikace je vedena v nejvyšším místě terénu, což odpovídá rozhraní drenáží. Případnou drenáž je tedy navrženo zrušit.

Drény jsou navrženy z plastových poloděrovaných drenážních trubek. V místě podchodů pod komunikací nebo v úsecích delších než cca 150 m je nutné osadit revizní meliorační šachtice. Svodné drény se uloží ve výkopu s min. šířkou dna 0,80 m. Předpokládáme, že stávající drenáž je uložena cca v hloubce 1,2 m.

381 Přeložka studny

V souvislosti se stavbou I/55 a násypovým kuželem nového mostu SO 207 dojde k zasypání stávající studny v zahradě na pozemku 3573/20. Studnu je třeba přesunout.

Na žádost majitele pozemku je náhradní studna navržena na stejném pozemku, ale o 32m jižním směrem. Vzhledem k blízkosti řeky a poměrně stabilní hloubce podzemní vody lze předpokládat, že i v takto odsunutě poloze studny bude zajištěna její funkčnost. Přeložená studna bude provedena jako kopaná, spouštěná, z prefabrikovaných skruží kruhového průřezu o průměru 800mm, tloušťka stěn 90mm, nahoře konus 800/625

krytý litinovým poklopem. Hloubka studny je 6,0m, dno bude vysypáno říčním kamenivem frakce 8 – 16mm ve vrstvě 0,5m. Okolo studny bude provedeno vydláždění z drobných kostek na cementovou maltu, které budou uloženy na podkladní beton C8/10 v tl. 10-13cm.

Okolo skruží bude v horní části jílové těsnění v šířce 0,5m do hloubky 1,5m.

400 Elektro a sdělovací kabely

401 Přeložka VVN v km 1,40 sil. I/55

Jedná se přeložku jednoho příhradového stožáru č. 33 na vedení V5567/68 pro napětí 2x110kV v souvislosti se stavbou obchvatu města Břeclav.

Stávající stožár č. 33 bude demontován. Stožáry č. 32 a 34 zůstanou stávající.

402 Přeložka VVN v km 3,750 – 5,600

V úseku mezi st.č.13-21 na vedení V5567/58 budou podle situace v příloze C.1 přeloženy stožáry č.14, 16, 17, 18, 19 a 20, st.č.13, 15 a 21 zůstanou stávající, nově bude vložen st.č.16a.

Původní (překládané) stožáry včetně základů budou zdemontovány a roztříděny podle kategorie do odpadů. Jejich základy budou vybourány do hloubky 0,8m pod povrch a zavezeny zeminou z nových základů.

403 Přeložka VVN v km 8,020

V úseku mezi st. č.4-6 na vedení V532/34 bude přeložen stožár č.5 a st. č. 4, 6 zůstanou stávající. Původní stožár č.5 včetně základu bude zdemontován a roztříděn podle kategorie do odpadů. Základ bude vybourán do hloubky 0,8m pod povrch a zavezen zeminou z nového základu.

411 Přeložka VN v km 0,30 sil. I/40

Objekt řeší přeložku kabelu VN v místě křížení komunikace I/40 v km 0,3. Přeložka bude provedena novým kabelem. Kabel bude veden kolmo na komunikaci I/40, pod komunikací bude uložen v chrániče PE200mm v délce 28 m. V místě křížení s obslužnou komunikací SO165 bude veden v chrániče PE200mm v délce 9 m.

Začátek přeložky je situován do volného terénu vedle nové komunikace I/40. Zde bude na kabelu instalována smršťovací zemní spojka. Konec přeložky je situován do stávajícího stožáru VN, který bude vyměněn za nový, koncový. Pro přeložku bude použit nový kabel 3x VN 22kV typ 22-NA2XS2Y1x240mm².

Celková délka trasy je 78m.

412 Přeložka VN v km 0,08-0,67 sil. I/55

Objekt řeší přeložku vedení VN v km 0,08 až 0,67 nové komunikace I/55. V úseku km 0,06 po km 0,34 je přeložka vedena po pravé straně komunikace.

Stávající sloupová trafostanice 22/0,4kV v KM 0,09 bude přeložena o 43m ve směru staničení. Na novém místě bude osazen prefabrikovaný kiosek, do kterého budou přepojeny kabely VN a NN z rušené sloupové trafostanice. Z nové trafostanice bude vyveden kabel VN ve volném terénu podél nové komunikace, pod stávající železnici řízeným protlakem a dále ve volném terénu až na nový PB, na kterém budou ukončeny také stávající nadzemní linky VN. Z PB bude vyveden druhý kabel VN, který bude veden v souběhu s předchozím, v KM 0,48 bude provedeno křížení s novou komunikací. Kabel bude uložen v obetonované chrániče tak, aby nedošlo k jeho poškození při realizaci stavby. Dále bude trasa vedena ve volném terénu až na nový PB, který bude osazený ve stávající lince.

Pro přeložku bude použit nový kabel 3x VN 22kV typ 22-NA2XS2Y1x240mm². Stávající nadzemní vedení bude demontováno.

Celková délka trasy je 1083 m.

413 Přeložka VN v km 0,30-0,60 sil. I/40

Objekt řeší přeložku vedení VN v místě kolize s novou křižovatkou na komunikaci I/40 v km 0,6. Jedná se o úsek vedení v km 0,3 až 0,6 silnice I/40. Začátek přeložky je navržen do stožáru VN (Součást SO 411). Ze stožáru bude vedeno nové nadzemní vedení AlFe 42/7 v délce 88 m, které bude ukončeno na novém PB, který bude osazen u obslužné komunikace pro FVE. Z něj bude proveden kabelosvod a kabel bude veden podél komunikace do trafostanice č. 706808 TS u LESA v délce 51 m. Z trafostanice je vyveden kabel VN na stávající PB (aktuálně řeší eg.d realizaci této PD). Tento PB bude zrušen a kabel bude naspojován na nový, který bude veden pod komunikací v obetonované chráničce a dále ve volném terénu na nový PB, který bude osazen v trase odbočného vedení v délce 237 m. Dále bude pokračovat nová trasa nadzemního vedení v délce 155 m až na stávající PB, kde bude ukončena.

Celková délka trasy nadzemního vedení je 243 m. Celková délka trasy kabelového vedení je 288 m.

414 Přeložka VN v km 0,700 – 1,050

Bude provedená demontáž odbočky vedení VN č.326 Poštorná mezi stožárem VN hlavního vedení a odbočným stožárem pro TS 500829. Rozsah demontáže je vyznačen na výkresu „situace“. Stožáry VN budou demontované včetně konzol a základu do hloubky 1 m. Přeložka začíná na stávajícím stožáru odbočky VN, kde bude proveden kabelosvod a kabel bude veden ve volném terénu, pod komunikacemi až na nový PB, kde bude ukončen.

Celková délka trasy kabelového vedení je 406 m.

Přeložka je vyznačena na výkresu „situace“. Po dokončení je dodavatel povinen geodeticky zaměřit trasu vedení a provést její zpracování dle příslušných směrnic majetkového správce s předáním správci (vlastníkovi) této sítě. Výkres a souřadnice bodů vedení umístěných v ochranném pásmu silnice musí být po geodetickém zaměření předány též na ŘSD ČR ve formě vyhovující platnému Datovému předpisu pro tvorbu digitálních map pro ŘSD ČR na disketě. Dále bude součástí realizace stavebního objektu také zpracování oddělovacího geometrického plánu pro zřízení věcného břemene a zřízení a vklad vlastního věcného břemene na Katastrálním úřadě.

Celková délka trasy je 406 m.

415 Přeložka kabelů VN v km 0,980

V km 0,980 jsou uloženy stávající kabely VN, které EG.D uložil dne požadavků ŘSD tak, aby nebyly v kolizi s uvažovaným záměrem.

Na kabely budou doplněny dělené chráničky v rozsahu šířky nové komunikace.

416 Přeložka VN v km 1,30-1,40 sil. I/55

Objekt řeší přeložku stávajícího vedení VN v místě nové křižovatky I/55 s ulicí Hraniční v blízkosti areálu FOSFA. Nové stožáry budou situovány mimo prostor křižovatky. Trasa vedení je navržená v souběhu s ostatními inženýrskými sítěmi. Pod komunikacemi bude kabel uložen do chrániček. Začátek přeložky je navržen v km 1,3 v místě stávajícího stožáru, konec přeložky je navržen v km 1,4. Pro přeložku jsou navrženy dva nové betonové a dva koncové stožáry. Bude provedená demontáž vedení VN č.327 – přípojka mezi stožáry č. 78 až č. 82. Rozsah demontáže je vyznačen na výkresu koordinační situace.

Stožáry VN budou demontované včetně konzol a základu do hloubky 1 m.

Pro přeložku bude použit nový kabel 3x VN 22kV typ 22-NA2XS2Y1x240mm². Celková délka trasy je 252 m.

417 Přeložka VN v km 3,780

Ve stávající lince nadzemního vedení č.327 bude osazen nový koncový PB, ze kterého bude proveden kabelosvod do země. Kabelová trasa bude vedena ve volném terénu a pod komunikací v chrániče, která bude obetonovaná. Na druhé straně bude kabel ukončen opět na novém koncovém PB, který bude osazen v lince stávajícího vedení.

Pro přeložku bude použit nový kabel 3x VN 22kV typ 22-NA2XS2Y1x240mm². Celková délka trasy je 182 m.

418 Přeložka VN v km 4,200 – 4,600

Ve stávající lince nadzemního vedení bude osazen nový koncový PB, ze kterého bude proveden kabelosvod do země. Kabelová trasa bude vedena ve volném terénu a pod komunikací v chrániče, která bude obetonovaná. Kabel bude ukončen ve stávající trafostanici na ulici Lanžhotská.

Z trafostanice bude vyveden druhý kabel, který bude veden ve volném terénu, podél nové komunikace a kolem zahrádkářské kolonie, kde prosmyčkuje nový PB, na kterém bude ukončeno nadzemní vedení pro stávající trafostanici v zahrádkářské kolonii. Kabel VN bude veden dál, až bude ukončen opět na novém koncovém PB, který bude osazen v lince stávajícího vedení.

Stávající nadzemní vedení bude v rozsahu stavby demontováno. Pro přeložku bude použit nový kabel 3x VN 22kV typ 22-NA2XS2Y1x240mm².

Celková délka trasy je 1380 m.

420 Přeložka VN v km 6,300

Ve stávající lince nadzemního vedení bude osazen nový koncový PB, ze kterého bude proveden kabelosvod do země. Kabelová trasa bude vedena ve volném terénu a pod komunikací ve chrániče, která bude obetonovaná. Na druhé straně bude kabel ukončen opět na novém koncovém PB, který bude osazen v lince stávajícího vedení.

Stávající nadzemní vedení bude v rozsahu stavby demontováno. Pro přeložku bude použit nový kabel 3x VN 22kV typ 22-NA2XS2Y1x240mm². Celková délka trasy je 146 m.

421 Přeložka VN v km 7,170

Ve stávající lince nadzemního vedení budou osazeny 2 nové příhradové stožáry tak, aby byla dodržena minimální vzdálenost vodičů nad komunikací. Vedení bude ukončeno na navazujících stávajících stožárech. Délka trasy nového nadzemního vedení je 290 m.

422 Přeložka VN v km 0,185 obj.106

Ve stávající lince nadzemního vedení bude osazen nový koncový PB, ze kterého bude proveden kabelosvod do země. Kabelová trasa bude vedena ve volném terénu a pod komunikací ve chrániče, která bude obetonovaná. Na druhé straně kabel prosmyčkuje novou spínací stanici (samostatný projekt eg.d) a bude ukončen opět na novém koncovém PB, který bude osazen v lince stávajícího vedení.

Stávající nadzemní vedení bude v rozsahu stavby demontováno. Pro přeložku bude použit nový kabel 3x VN 22kV typ 22-NA2XS2Y1x240mm². Celková délka trasy je 160 m.

423 Přeložka odběratelské trafostanice 22/0,4kV

Stávající sloupová trafostanice 22/0,4kVA v majetku soukromého vlastníka bude přeložena na pozemek č. 3253/10 (k. ú. Poštorná) do vhodné pozice a nahrazena za prefabrikovaný kiosek. Do trafostanice budou v rámci objektu SO412 přepojeny distribuční kabely VN.

431 Přeložka NN v km 2,085 obj. 102

Bude provedená demontáž venkovního vedení NN – přípojka pro hájenku. v prostoru stavby silnice I/55.

Ve stávající lince nadzemního vedení NN bude osazen nový koncový PB, ze kterého bude proveden přes pojistkovou skříň kabelosvod do země. Kabelová trasa bude vedena ve volném terénu a pod komunikací v plastové chráničce $\varnothing 110\text{mm}$, která bude obetonovaná. Na druhé straně bude kabel ukončen opět na novém koncovém PB (přes pojistkovou skříň), který bude osazen v lince stávajícího vedení. Oba PB budou osazeny svodiči přepětí a uzemněny.

Celková délka trasy je 59 m.

432 Přeložka NN v km 1,40 sil. I/55

Objekt řeší přeložku kabelu nízkého napětí v místě budoucí křižovatky komunikace I/55 s ulicí Hraniční v blízkosti areálu FOSFA. Začátek přeložky je situován na stávajícím stožáru NN a VO u nemovitosti č. o. 189, konec přeložky je situován do volného terénu na začátku komunikace SO103, zde bude instalována zemní smršťovací spojka. Přeložka bude provedena novým kabelem v souběhu s ostatními sítěmi dle ČSN 736005. Pod komunikací bude kabel veden v plastových chráničkách PE160mm.

Bude demontovaný podpěrný bod NN sítě č. 721 a 722 včetně skříně R 226946. Kabelové vedení AYKY3x120+70 bude demontované v prostoru stavebních prací. Budou demontované přípojky NN k RD č.118, 193 a 191. Stožáry NN budou demontované včetně konzol a základu do hloubky 1 m. Ve vytýčeném bodě bude namontovaný nový koncový stožár č. 721 včetně skříně PVRIS 1 a svodičů přepětí NN. Na tento stožár bude přepojeno venkovní vedení AIFe ze stožáru č. 720 a přípojky NN pro RD 189 a ze stožáru 721a. Ze skříně PV RIS bude položen nový kabel AYKY 3x120+70 dle výkresu u koordinační situace, který bude ve vytýčeném bodě naspojovaný na stávající kabel NN AYKY 3x120+70.

Celková délka přeložky je 232 m.

434 Přípojka pro meteostanici

Objekt řeší přípojku NN pro hlásič náledí v km 3,1 silnice I/55. Na mostě ob. SO207 bude umístěný hlásič náledí. Pro napájení tohoto hlásiče bude instalována přípojka NN zemním kabelem. Elektroměrová rozvodnice bude napojená z trafostanice u trati. Elektroměrová rozvodnice bude umístěná u oplocení objektu na parc.č.3549/72. Kabelové trasa je vyznačená na výkresu koordinační situace. Kabel bude uložený dle vzorových řezů. Pro přípojku je navržen kabel CYKY-J 4x16, kabel bude ukončený v plastové rozvodnici hlásiče, kde bude instalovaný proudový chránič FI 25/4/0,03 a jištění vývodů. V rozvodnici bude instalovaná zásuvka 230V pro údržbu a hlásič náledí. Trasa bude vedena ve volném terénu a v krajnici nové silnice I/55. Délka přípojky je 386m. Jistič před elektroměrem 1 x 20A.

436 Demontáž NN v km 7,90-8,20 sil. I/55

Objekt řeší demontáž stávajícího vedení nízkého napětí v km 7,9 - 8,2 komunikace I/55. Demontované vedení a stožáry budou ekologicky zlikvidovány. Celková délka demontovaného vedení je 392 m.

438 Přípojka pro automatický sčítač dopravy

Objekt řeší přípojku NN pro automatický sčítač dopravy v km 2,0 silnice I/55. Ze stávající podpěrného bodu NN bude proveden kabelosvod zemním kabelem NN ve volném terénu a podél navržené silnice až k novému

sčítači dopravy. Navržený kabel NN bude ukončen na svorkách sčítače dopravy (ASD není součástí této PD, řeší jej objekt SO 496). Kabely přípojky budou vedeny po parcelách č. 3357/2 a 2148 (k. ú. Poštorná) Délka přípojky je 12 m.

Správce tohoto stavebního objektu bude Ředitelství silnic a dálnic ČR.

440 Přeložka NN AG-FOIL BOHEMIA s.r.o.

Objekt řeší přeložku kabelového vedení NN v km 3,4 navrhované komunikace I/55.

Stávající přípojka NN pro AG-FOIL Bohemia je v kolizi s navrhovanou komunikací I/55 a komunikací SO157.

Nový kabel NN typu AYKY-J 3x95+70 bude od spojky NN vedený v nové trase dle výkresu koordinální situace. Ve vytýčeném bodě bude nový kabel naspojován na stávající kabel NN AYKY 3x95+70. Na druhém konci vedení bude kabel NN ukončen v ER (ER součást SO 434). Uložení kabelu bude provedeno dle vzorových řezů. Kabelová trasa je v části úseku společná s 464 a 441.

Celková délka přeložky je 358 m.

441 Přeložka NN Autoservis Vymyslecký

Objekt řeší přeložku kabelového vedení NN v km 3,4 navrhované komunikace I/55. Stávající přípojka NN pro AG-FOIL Bohemia je v kolizi s navrhovanou komunikací I/55 a komunikací SO157.

Nový kabel NN typu AYKY-J 4x70 bude od spojky NN vedený v nové trase dle výkresu koordinální situace. Přeložka bude ukončena v pojistkové skříni v objektu autoservisu. Uložení kabelu bude provedeno dle vzorových řezů. Kabelová trasa je v části úseku společná s 464 a 440. Kabelové vedení NN, které je v kolizi s výstavbou komunikace I/55 bude demontováno.

Celková délka přeložky je 328 m.

442 Přeložka NN přípojky SKAO v km 1,40 sil. I/55

Objekt řeší přeložku kabelového vedení NN v km 1,4 navrhované komunikace I/55.

Jedná se o zemní kabelovou přípojku pro stanici katodové ochrany společnosti GASNET. Přeložka bude provedena novým kabelem CYKY-J 4x10. Kabel bude vyveden z nové přípojkové skříně vedle chodníku do podchodu a na druhém konci bude naspojován na stávající kabel. Trasa je v části úseku společná s trasou objektu SO432. Celková délka přeložky je 90m.

Kabel bude v celé trase uložen v plastové chráničce kopoflex pr.63mm. V trase bude dále uložen zemní pásek FeZn 30/4mm. Pod novou komunikací bude kabel v chráničce uložen ještě do betonových žlabů TK1.

443 Přípojka SSZ v km 8,39 sil. I/55

Nová odběrná místa budou připojena z nové přípojkové skříně, která bude osazena na p.p.č.1314/29 (k.ú.Břeclav). Nová přípojková skříň a její napojení ze stávající distribuční trafostanice je předmětem smlouvy o připojení a bude v majetku distributora elektrické energie. Z nové skříně bude připojena elektroměrová skříň, kde budou osazeny elektroměry pro VO i SSZ. Z elektroměrové skříně budou vyvedeny nové kabely NN. Kabel bude uložen v zemi podél komunikace I/55 a pod komunikací v plastové chráničce kvůli jeho ochraně. Jedná se o zemní kabelovou přípojku pro světelné signalizační značení (dále jen SSZ) a veřejné osvětlení (dále jen VO). Kabely budou ukončeny v rozvaděčích VO a SSZ. Celková délka trasy je 1000 m.

444 SSZ v km 8,39 sil. I/55

Projekt SO 444 řeší výstavbu nového světelného signalizačního zařízení (SSZ) na stykové křižovatce na silnici I/55 v km 8,39 na obchvatu Břeclavi.

Zahrnuje řadič, stožáry, stožárové svorkovnice, videodetektory, pokládku indukčních smyček, kabelové rozvody ke stožárům a indukčním smyčkám, návěstidla a svody k návěstidlům. Stožáry SSZ budou zároveň zinkované zevnitř i zvenčí. Kabelové rozvody ke stožárům budou provedeny kabely typu NYY-J. SSZ bude osazeno návěstidly se světelnými zdroji LED (s napájecím napětím 40/42 V AC). V návěstidlech bude využita funkce programové regulace světelného toku (stmívání). Návěstidla musí být na stožáry SSZ osazena tak, aby nezasahovala do průjezdního profilu komunikací. K detekci silničních vozidel budou sloužit indukční smyčky, které budou uloženy do vyřezaných drážek, o minimální hloubce 12 cm, ve vozovce. Dále budou k detekci použity virtuální detekční zóny, které budou realizovány videodetektory osazenými na stožárech SSZ.

Řadič musí umožnit rozšíření SSZ o systém C2X, který umožní v budoucnosti realizaci preference vozidel IZS apod. Bude provedena příprava, která bude spočívat v pokládce HDPE trubky do stožáru SSZ číslo 1, která umožní v budoucnosti pokládku kabelu pro C2X bez nutnosti výkopů.

Odběr elektrické energie bude realizován z nové elektrické přípojky, která je řešena v SO 443. Pro převedení kabelů SSZ pod vozovkami budou použity kopané prostupy. Pro zvýšení mechanické odolnosti budou všechny kabely SSZ uloženy do PE chrániček.

451 VO v km 1,38 sil. I/55

Objekt řeší vybudování nového VO v prostoru okružní křižovatky v km 1,38 silnice I/55 a navazujících adaptačních zónách. Nové veřejné osvětlení bude navrženo tak, aby splňovalo požadavky ČSN EN 13201. Demontáž stávajících svítidel bude řešena v objektu SO 453.

V místě, nad okružní křižovatkou, bude zřízeno nové odběrné místo z distribuční sítě. Vedle přípojkové skříně bude osazen nový elektroměrový rozvaděč s rozvaděčem pro řízení VO a přes něj bude provedeno napojení nového veřejného osvětlení ze stávající distribuční sítě. Z nového elektroměrového rozvaděče budou vyvedeny 2 kabely, které budou vedeny kolem okružní křižovatky a dále podél komunikace I/55 tak, aby byly dostatečně osvětleny adaptační zóny. Kabely prosmyčkují navržené stožáry výšky 8 m, které budou osazeny svítidly VO s LED zdroji. Celková délka trasy je 451m.

452 VO přeložky ulice Hraniční

Objekt řeší demontáž stávajícího VO a vybudování nového VO na ulici Hraniční v rozsahu stavby. Stávající VO na ulici Hraniční bude dotčeno výstavbou nové silnice I/55 Břeclav - obchvat. Proto bude toto vedení přeloženo a doplněno tak, aby nové VO splňovalo požadavky ČSN EN 13201.

Budou demontovaná svítidla na podpěrných bodech NN sítě. Venkovní vedení bude demontované v prostoru stavebních prací a nahrazeno za kabelové v zemi.

Na stávajícím podpěrném bodě se svítidlem VO bude osazena pojistková skříň SP110/PS, ze které bude proveden kabelosvod do země. Na vedení budou osazeny svodiče přepětí a v zemi bude zřízeno nové uzemnění. Kabel bude veden podél nové komunikace a prosmyčkuje navržené stožáry VO. Před podchodem bude ukončen v pojistkové skříně, ze které budou napojeny svítidla v podchodu a dále bude veden do dalších stožárů za podchodem. Výška stožárů je patrná z normového výpočtu osvětlení. Celková délka trasy nového kabelového vedení VO bude 520m.

453 VO FOSFA v km 1,38 sil. I/55

Objekt řeší demontáž stávajícího VO a vybudování nového VO pro parkoviště společnosti FOSFA v rozsahu stavebních úprav tohoto parkoviště. Upravované parkoviště v místě nové křižovatky I/55 s ul. Hraniční bude osvětleno dle ČSN EN 13201 (jeho řešená část). V rámci tohoto objektu budou demontovány dva stožáry VO,

kteře jsou v kolizi s parkovištěm. Nové VO je řešeno šesti novými stožáry sadovými stožáry VO 6m, 2x se dvěma svítidly. Stožáry VO musí být umístěny mimo ochranné pásmo vedení VN a VVN.

454 VO v km 8,39 sil. I/55

Objekt řeší vybudování nového VO v prostoru křižovatky v km 8,39 sil. I/55. Nové veřejné osvětlení bude navrženo tak, aby splňovalo požadavky ČSN EN 13201. Nové osvětlení křižovatky bude napájeno z kabelové přípojky NN, která je součástí objektu SO 443. Přípojka bude ukončena v rozvaděči RVO, který bude v provedení dle standardů ŘSD (obezděný s monitoringem stavů).

Z rozvaděč RVO budou provedeny kabelové vývody, které prosmyčkují nově navržené stožáry SB-01 – SB-11. V síti bude vřazena jedna rozpojovací skříň RF4:3 pro rozvětvení.

Navržené stožáry výšky 10 a 12 m budou osazeny svítidly VO s LED zdroji na základě světelnotechnického výpočtu. Celková délka trasy je 367 m.

461 Přeložka telefonních kabelů v km ZÚ-0,38 sil. I/55

Objekt řeší přeložení sdělovacích kabelů, které budou dotčeny výstavbou silnice I/55 na začátku úseku po km 0,38.

Podél stávající silnice I/55 od začátku úseku směrem k trati ČD jsou vedeny dvě trasy kabelů. Jedná se o kabel 50 XN 0,8 (Vídeňák) a kabel TCEKE 15 XN 0,8 (celnice). Ze stávajícího SR BRCV 1 – Boří les – se vyvedou nové kabely TCEPKPFLE 50 XN 0,8, kabel TCEPKPFLE 15 XN 0,8. Tyto kabely se položí ke stávajícímu kabelu až do km 0,320 místní komunikace SO121. Zde přejdou v novém kabelovém prostupu na druhou stranu silnice a uloží se 1,5 m od nového silničního tělesa.

Nový kabel TCEPKPFLE 15 XN 0,8 se naspojkuje na stávající kabel 15 XN 0,8 rovnými spojkami XAGA na začátku úpravy v km 0,000.

Kabel TCEPKPFLE 50 XN 0,8 se v km 0,116 ukončí v dělicí spojkce XAGA 500-75/15-400. Z této spojky se vyvedou dva kabely TCEPKPFLE 50 XN 0,8. Jeden bude pokračovat ve společné rýze s kabelem TCEPKPFLE 15 XN 0,8 a naspojkuje se na stávající kabel rovnou spojkou XAGA 500-75/15-400 v km 0,000, druhý kabel přejde v novém kabelovém prostupu na druhou stranu silnice a ukončí se v účastnickém rozvaděči BRCV 240. Odchody z tohoto rozvaděče nebudou stavbou dotčeny. Rozpárování těchto kabelů zůstane zachováno.

V km 0,130 se stávající sloupový UR včetně závěsného kabelu do Moravských naftových dolů demontuje. Bude nově připojen z kabelového vedení.

Celková délka přeložky je 526m.

462 Přeložka telefonních kabelů v km 0,40-1,10 sil. I/55

Objekt řeší přeložení sdělovacích kabelů, které budou dotčeny výstavbou silnice I/55 v úseku km 0,4 – 1,1.

Podél stávající silnice I/55 od BRCV 1 (Boří les) do BRCV 2 (u Hypernovy) je uložen sdělovací kabel. Jedná se o kabel 1RP 1,4 + 20DM 1,4 + 28DM 0,9 (Vídeňák). Tento kabel se naspojkuje v km 1,1 na nové kabely následovně:

Kabel 1RP 1,4 + 20DM 1,4 + 28DM 0,9 se naspojkuje spojkou XAGA 500-75/15-400 na nový kabel TCEPKPFLE 50 XN 0,8 a uloží se podél nového silničního tělesa. Z tohoto kabelu bude připojen účastnický rozvaděč UR BRCV282 v km 0,650 kabelem TCEPKPFLE 10 XN 0,8 a dále bude pokračovat až do km 0,489. Zde přejde na druhou stranu silnice a v km 0,4 se rovnou spojkou napojí do stávajícího kabelu. Kabel 10 XN 0,8 se uloží do ohebné plastové trubky 90mm, neboť přechází přes nezpevněnou pojižděnou plochu. Trubka bude

obetonována. Z UR BRCV282 budou přeloženy i ostatní odchozí kabely severním směrem v dl.50m. tyto kabely budou také uloženy do ohebných plastových chrániček.

Celková délka přeložky je 921m.

463 Přeložka telefonních kabelů v km 1,40 sil. I/55

Objekt řeší přeložku sdělovacího kabelu 20 XN 0,8 v místě budoucí křižovatky komunikace I/55 s ulicí Hraniční v blízkosti areálu FOSFA. Začátek přeložky je situován na parc.č.1259/97 poblíž společnosti FOSFA, konec přeložky je situován do volného terénu vedle příjezdové komunikace k okružní křižovatce na parc.č.1333/2, na obou koncích bude na kabelu instalována zemní smršťovací spojka XAGA 500- 55/12-300. Přeložka bude provedena novým kabelem TCEPKPFLE 25 XN 0,8 v souběhu s ostatními sítěmi dle ČSN 736005. Pod komunikacemi bude kabel veden v plastových chráničkách PE110mm. Objekt řeší i přeložku kabelu k UR 2/4 (č.p.723m), který je ve střetu s obslužnou komunikací k RD.

Současně bude zrušen kabel k UR BRCV1788.

Celková délka přeložky je 343m.

464 Přeložka telefonního kabelu v km 3,40 sil. I/55

Objekt řeší přeložku sdělovacího kabelu TCPKFLE 10 XN 0,4 v místě křížení komunikace I/55 v km 3,4. Začátek přeložky je situován na p. č.3592/23, konec přeložky je situován do volného terénu na konci Komunikace SO145, na obou koncích bude na kabelu instalována zemní smršťovací spojka XAGA 500-43/8-150. Přeložka bude provedena novým kabelem TCEPKPFLE 10 XN 0,4 v souběhu s ostatními sítěmi dle ČSN 736005. Pod komunikacemi bude kabel veden v plastových chráničkách PE110mm.

Celková délka přeložky je 325m.

465 Přeložka telefonních kabelů v km 4,40-4,60 sil. I/55

Objekt řeší přeložku sdělovacího kabelu v km 4,4 – 4,6 silnice I/55 a v místě nové křižovatky na komunikaci II/425.

Ulicí Bratislavská z Břeclavi směr Lanžhot je položen metalický sdělovací kabel. Jedná se o kabel DCK 1 RP 1,3 + 11 DM 1,3 + 21 DM 0,9 (UK Lanžhot), ostatní metalické kabely jsou mimo provoz, v přípoži je vedena optotrasa. Kabel 3RP 1,3 + 34DM 0,9 a TCEKE 20 P0,8, který je uložen po pravé straně silnice II/425, je v současné době mimo provoz, a nebude nahrazen ani překládán. Bude ponechán ve stávající rýze a nebude zabezpečen pod novými komunikacemi. Přeložku optických kabelů řeší související objekt SO 481.

Kabel DCK 1 RP 1,3 + 11 DM 1,3 + 21 DM 0,9 (UK Lanžhot)

Tento kabel se na začátku úpravy na levé straně silnice II/425 naspojkuje na nový kabel TCEPKPFLE 50 XN 0,8 a položí se do nové trasy v patě nového násypu, pod novou komunikací I/55 v km 4,530 přejde v novém kabelovém prostupu na druhou stranu a mezi podpěrami mostu a násypem přejde ke stávající spojce SCX 68/15-430 v km 0,285, která je umístěna před tratí ČD. Délka přeložky cca 317m. Druhá přeložka je řešena v místě nové křižovatky na silnici II/425 ve směru na Lanžhot (sjezd z I/55 na II/425). Zde dojde ke střetu se stejným kabelem, přeložka bude provedena shodným způsobem v dl.147m.

466 Přeložka telefonních kabelů v km 7,80 sil. I/55

Objekt řeší přeložku sdělovacího kabelu v km 7,8 silnice I/55.

V km 7,800 křižují šikmo novou silnici stávající sdělovací kabely TCEKEZE 30 P 0,8 a RCBKEY 1 P 1,3. Kabel RCBKEY 1 P 1,3 je mimo provoz a nebude se překládat. Kabel TCEKEZE 30 P 0,8 se naspojkuje na nový kabel

TCEPKPFLEZE 15 XN 0,8 před a za novým silničním násypem rovnými spojkami. Pod novým silničním tělesem přejde v kabelovém prostupu, sestávajícím ze dvou trubek PEØ160mm, v km 7,790.

Délka přeložky je 139m, délka prostupu 65m.

467 Přeložka telefonních kabelů v km 2,30-KÚ sil. I/40

Objekt řeší přeložku sdělovacích kabelů na konci úseku silnice I/40.

Podél silnice I/40 z Břeclavi do Valtic je položen sdělovací kabel TCEKE 5 P 0,8 do hájenky (UR 7/1-1c - BRCV424) a průběžný sdělovací kabel 7RP 1,3 + 20P 0,9. Z důvodu výstavby provizorní asfaltové komunikace v rámci SO163 je nutno provést přeložku kabelů v délce 183m do nové polohy kabely TCEPKPFLE 3 XN 0,8 a TCEPKPFLE 25 XN 0,8. Na obou koncích přeložky budou na kabelech instalovány zemní smršťovací spojky.

Pod novým silničním tělesem bude vybudován kabelový vstup, sestávající ze dvou trubek PEØ110mm.

Celková délka přeložky je 183m.

468 Přeložka telefonního kabelu v km 3,78 sil. I/55

Objekt řeší přeložku sdělovacího kabelu v místě křížení se silnicí I/55 v km 3,78.

V km 3,780 křížuje nově projektovanou silnici sdělovací kabel pro Lesy České republiky, s. p. směr Pohansko.

Jedná se o kabel TCEKE 5 XN 0,8, který se v místech křížení s novou komunikací přeloží novým kabelem TCEPKPFLE 5 XN 0,8 a uloží se do chráničky PE Ø110mm. Na obou koncích se naspojkuje zemními smršťovacími spojkami.

Celková délka přeložky je 56m.

469 Přeložka telefonního kabelu v km 0,30 sil. I/40

Objekt řeší přeložku sdělovacího kabelu TCEPKPFLE 5 XN 0,8, který vede podél komunikace SO 165 a je s komunikací v kolizi. Jedná se o kabel k UR BRCV267. Přeložka bude provedena novým kabelem v délce 50 m s napojením na stávající v zemních smršťovacích spojkách na začátku a na konci přeložky.

481 Přeložka DOK v km 4,30-4,60 sil. I/55

Objekt řeší přeložku dálkových optických kabelů v km 4,3 – 4,6 silnice I/55 a v místě nové křižovatky na komunikaci II/425.

V patě násypu silnice II/425 jsou položeny tři trubky HDPE 40 mm v barvě oranžové, černé a oranžové s bílými pruhy. V oranžové trubce je zafouknut optický kabel Samsung 24 vláken. V oranžové trubce se dvěma bílými pruhy je zafouknut optický kabel Samsung 48 vláken. Černá trubka je rezervní. Všechny trubky je nutno přeložit do nové trasy mimo nové silniční těleso. Dle požadavku majetkového správce se do nové trasy položí tři nové trubky v barvě oranžové, černé a oranžové s bílými pruhy. Optické kabely se vyfouknou ze stávajících spojek až do km 0,340 silnice II/425, kde končí přeložka těchto vedení. Na optickém kabelu Samsung 48 vláken je nejbližší spojka OS 05/II před vrátnicí Gumotexu ve vzdálenosti cca 950m. Tuto spojku je nutno vyměnit za novou dle aktuálního materiálového standardu. Optický kabel Samsung 24 vláken je nutno vyfouknout z kabelové komory před telefonní ústřednou na Jungmannově ulici, která je vzdálená cca 2000m. Nové trubky se naspojkují na stávající a kabely se zafouknou zpět a v optických spojkách se propojí.

Nové trubky je nutno přeložit od km 0,040 silnice II/425 do km 0,350 silnice II/425, to je v délce cca 330m.

Ke druhému střetu dojde v místě nové křižovatky na silnici II/425 ve směru na Lanžhot (sjezd z I/55 na II/425). Zde dojde ke střetu s výše uvedenou trasou v místě křížení s novým násypem. Stávající kabely budou ochráněny dělenými trubkami 160/110mm s přípoží rezervní chráničky PE110mm v délce 2x 26m.

482 Přeložka DOK v km 1,40 sil. I/55

V km 1,400 křižuje projektovanou silnici I/55 trasa sdělovacích vedení s dálkovým optickým kabelem Vídeň - Brno. Jedná se o trasu šesti HDPE trubek Ø50 mm. V trubce s hnědými pruhy je zatažen optický kabel s 96 vláknů konstrukce Ribbon. Přeložka bude provedena novými trubkami v délce 202m. Nová trasa je o 10m delší než původní trasa. Pro přeložku bude tedy použit nový kabel, který se zafoukne do jedné z rezervních trubek za účelem minimalizace výluky. Přepojí se v nejbližší optické spojnici.

HDPE trubky se naspojkují spojkami PLASSON SPP50.

Majitel sítě: Telia Sonera International Carrier Czech Republic, a.s., Slezská 844/96, 130 00 Praha 3 Správce sítě: Sitel, spol. s r.o., Nad elektrárnou 411, 106 00 Praha 6

483 Přeložka sdělovacího vedení na ulici Hraniční

Podél komunikace v ul. Hraniční vede stávající trasa sdělovacího vedení společnosti itself. Trasa vede v zeleném pásu podél zástavby rodinných domů, z trasy odbočují přípojky pro jednotlivé RD. U domu č.p.732 trasa odbočuje na opačnou stranu komunikace a pokračuje směrem k areálu spol. FOSFA. V místě křížení s odbočnou větví nové okružní křižovatky dojde ke střetu s trasou vedení itself a je nutno ho přeložit v délce 34m novými kabely. Současně je nutno ochránit stávající trasu vedení itself v místě křížení s novou obslužnou komunikací k RD u č.p.732. Dále bude zrušena přípojka pro RD č.p.665 a posunuta rezerva na vedení do prostoru před dům č.p.732.

Pro přeložku budou použity nové kabely, přepojení bude provedeno v zemních spojkách. V místě křížení s komunikací bude vedení uloženo do plastových chrániček PE110mm. Zabezpečení stávajícího vedení v místě křížení s obslužnou komunikací bude provedeno dělenou chráničkou PE160/110mm s přípojí jedné chráničky PE110mm v délce 11m.

Majetkový správce sítě: itself s.r.o., Pálavské náměstí 4343/11, 628 00 Brno-Židenice.

495 Meteostanice

V souvislosti s výstavbou nového obchvatu města Břeclavi se navrhuje instalace telematického zařízení, konkrétně silniční meteostanice u mostu přes řeku Dyje. V uvedené lokalitě se vlivem povětrnostních podmínek zejména v zimním období předpokládá zhoršení sjízdnosti komunikace v důsledku jejího případného namrzání. Projektovaná silniční meteostanice bude sloužit ke sběru meteorologických dat a vyhodnocení údajů z jednotlivých atmosférických a vozovkových čidel.

496 Automatický sčítač dopravy

V souvislosti s výstavbou nového obchvatu města Břeclavi se navrhuje instalace zařízení automatického sčítače dopravy (dále jen „ASD“). Projektovaný ASD bude sloužit ke sběru provozních dat na silnicích I/55 a I/40. Jedná se o informace o počtu a typu projíždějících vozidel včetně jejich rychlosti.

500 Objekty trubních vedení

501 Přeložka VTL plyn. DN100, PN40 pro MND Poštorná v km 0,090 s. o.

SO 501 řeší úpravu trasy stávajícího potrubí VTL plynovodu DN 100 a DN 80 v místě křížení s projektovaným tělesem silnice I/55 Břeclav, obchvat.

Je navržena šířková a výšková úprava silnice I/55 včetně nových silničních příkopů. V místě naproti stávající odbočce do areálu LOGBASE je navržena nová silnice v násypu – křížení stávající železnice. Navržená stavba je v kolizi se stávajícím VTL plynovodem DN 100 (1965) a VTL plynovodem DN 100 (2010).

VTL DN 100 a DN 80 slouží k přepravě zemního plynu ve stávající plynárenské soustavě a zásobuje stávající regulační stanice plynu v daném území.

Jsou navrženy nové řady VTL plynovodů - Řad A DN 100/40 a Řad B DN 80/40. *502 Přeložka VTL plyn. DN150, PN40 - Keramika Poštorná v km 1,3 sil. I/55* *504 Úprava STL plyn. DN63 PE – firma RACIO, s.r.o. Břeclav v km 3,381 s. o.*

Řad A DN 100/40

Napojení na stávající potrubí OC 100 v lomu L501.01. Za napojením se trasa lomí (lom L501.02) a vede přes lesní pozemek v souběhu s novou projektovanou silnicí, šikmo na stávající komunikaci silnice I/55. V lomu L501.03 se trasa lomí a pokračuje kolmo na silnici I/55, kterou kříží protlakem chránícího potrubí DN 200 s navlečením potrubí plynovodu v délce 20,50 m. V lomu L501.06 je z trasy řadu A DN 100 vysazena odbočka T 100/80 pro napojení řadu B DN 80/40. Za odbočkou trasa řadu A dál pokračuje po travnatém pozemku a podchází oplocení areálu LOGBASE. V lomu L501.7 je osazen hlavní uzávěr plynu RS LOGBASE – TU 100/40 a izolační spoj IS DN 100. V lomu L501.9 je osazena redukce R 100/80 a trasa řadu A je ukončená napojením na stávající potrubí DN 80.

Je navrženo ocelové potrubí bezešvé \varnothing 114,3x4,0 jm. L 245 NE. Tovární izolace PE zesílená dle ISO 21809-1 A3. Chránička DN 200, délky 20,50 m.

Řad B DN 80/40

Napojení na nový řad A DN 100/40 v lomu L501.06 – odbočka T 100/80, délka trasy 109,7,00 + 10,00 m.

Za napojením bude osazen hlavní uzávěr VTL RS GasNet – TU 80/40. Trasa pokračuje v travnaté ploše, odchází oplocení RS a vede uvnitř oploceného pozemku RS. V lomu L501.62 se trasa lomí. Na potrubí bude osazen izolační spoj IS 80 + POIS. Trasa je ukončená v lomu L501.63 napojením na stávající potrubí DN 80.

Je navrženo ocelové potrubí bezešvé \varnothing 88,9x4,0 jm. L 245 NE. Tovární izolace PE zesílená dle ISO 21809-1 A3.

SO 502 Přeložka VTL plynovodu DN 150, PN 40 - Keramika Poštorná v km 1,3 sil. I/55

SO 502 řeší směrovou a výškovou přeložku trasy stávajícího potrubí VTL plynovodu DN 150 v místě křížení s projektovaným tělesem silnice I/55 a ulicí Hraniční.

V zájmovém území je situovaný stávající VTL plynovod DN 150. Trasa vede přes pole od silnice I/55 šikmo k parkovišti závodu Fosta. Lomí se, kříží asfaltovou vozovku ulice Hraniční a pokračuje v souběhu s ulicí Hraniční směrem k železnici. Z trasy je odbočka DN 150, která vede od ulice Hraniční kolmo na koryto ramene řeky Dyje.

VTL DN 150 slouží k přepravě zemního plynu ve stávající plynárenské soustavě a zásobuje stávající regulační stanice plynu v daném území.

Je navržena šířková a výšková úprava silnice I/55 včetně nových silničních příkopů. Niveleta projektované I/55 navazuje na nový, projektovaný most přes rameno řeky Dyje. Je navržena šířková a výšková úprava komunikace ulice Hraniční. Navržená stavba je v kolizi se stávajícím VTL plynovodem DN 150.

Je navržený nový řad 502 DN 150, PN 40, délka trasy 136,00 m. Napojení na stávající potrubí OC 150 v lomu L502.01. Za napojením se trasa lomí (lom L502.02) a vede přes pole kolmo na projektovaný násyp silnice I/55. Trasa kříží nový projektovaný násyp tělesa pod silnicí I/55 – potrubí plynovodu bude nasunutá a vystředěná v ocelovém chránícím potrubí DN 300, délky 40,00 m. Za tělesem násypu se trasa lomí – lom L502.5 a pokračuje po poli v souběhu s tělesem projektovaného násypu směrem k ulici Hraniční. Trasa se lomí – lom L502.6 a L502.7 a šikmo kříží nové těleso násypu pod komunikací ulice Hraniční – potrubí plynovodu bude nasunutá a vystředěná v ocelovém chránícím potrubí DN 300, délky 30,50 m. Za násypem kříží trasa šikmo

novou asfaltovou komunikací – rameno podchodu pod tělesem silnice I/55. Potrubí plynovodu bude nasunutá a vystředěná v ocelovém chránicím potrubí DN 300, délky 6,50 m.

Za komunikací se trasa lomí – lom L502.10, vede šikmo k trase stávajícího plynovodu DN 150, lomí se – lom L502.12 a L502.13 a je ukončená v lomu L502.14 napojením na stávající potrubí DN 150. V průběhu celé trasy nového potrubí DN 150 dojde ke křížení a souběhu se stávajícími i novými, projektovanými podzemními a nadzemními sítěmi. Je navrženo ocelové potrubí bezešvé \varnothing 168,3x4,0 jm. L 245 NE/ME, PSL 2. Tovární izolace PE zesílená dle ISO 21809-1 A3, tloušťka povlaku min 2,6 mm. Celková délka potrubí 136,00 m.

SO 504 Úprava STL plyn. DN63 PE – firma RACIO, s.r.o. Břeclav v km 3,381 s. o.

SO 504 řeší úpravu stávajícího potrubí STL plynovodu PE 63 v místě nového násypu tělesa vozovky projektované stavby silnice I/55 v Břeclavi.

V zájmovém území stavby je v okraji účelové komunikace ulice K Pohansku, situovaný stávající STL plynovod PE dn 63 – přívod plynu pro areál firmy Racio, s.r.o. Břeclav. V zájmovém území je projektovaná nová stavba silnice I/55, obchvat, která kříží trasu stávajícího STL plynovodu. Nová silnice je v místě křížení v násypu. Stávající potrubí plynovodu PE dn 63 bude v místě nového projektovaného násypu pod silnicí R55 uloženo do ochranného potrubí HDPE dn 110.

Ochrana bude provedena v niveletě stávajícího PZ bez změny stávajícího ochranného pásma. Napojení na stávající potrubí v lomu L504.1. Napojení bude provedeno při přerušení provozu na stávajícím PZ. Trasa je vedená od místa napojení v niveletě stávajícího potrubí a je ukončená napojením na stávající potrubí v lomu L504.2. Napojení bude provedeno při přerušení provozu na stávajícím PZ. Nové potrubí PE 63 bude nasunutá do ochranného potrubí HDPE dn 110.

Je navrženo plynovodní potrubí PE 100, SDR 11 s ochranným pláštěm dn 63, délky 31,00 m.

Objekty řady 700 - Objekty pozemních staveb

752 Oplocení prům. areálu v km 0,650 - 0,760 - vpravo (I/55)

Tělesem silnice I/55 se zasáhne do stávajícího panelového plotu kolem průmyslového areálu Fosfy. Délka stávajícího rušeného plotu je 114 m. Zbývá část pozemku se v délce 106 m oplotí s navázáním na stávající oplocení.

Je navržen panelový neprůhledný plot výšky 2,10m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

753 Oplocení prům. areálu v km 1,030 - 1,190 - vpravo (I/55)

Tělesem silnice I/55 se zasáhne do stávajícího panelového plotu kolem průmyslového areálu Fosfy. Délka rušeného plotu je 393 m. Zbývá část se oplotí v délce 156 m s navázáním na stávající oplocení. Je navržen panelový neprůhledný plot výšky 2,10m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

754 Oplocení zahrádkářské kolonie v km 1,400-1,540 – vlevo (I/55)

Těleso silnice I/55 zasáhne do oploceného prostoru zahrádkářské kolonie pod ulicí Hraniční, který se částečně zabírá a vykupuje. Stávající plot se rozebere v délce 192 m. Zbývá část se v délce 154 m oplotí s navázáním na stávající oplocení.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

755 Oplocení kolem areálu v km 3,450-3,510 - vlevo (I/55)

Těleso silnice I/55 zasáhne do oploceného prostoru soukromého areálu, zabraná část areálu se vykupuje. Stávající plot se rozebere v délce 51 m. Zbylá část se oplotí s navázáním na stávající oplocení, délka 51 m.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

756 Oplocení kolem průmyslového areálu v km 3,510-3,640 - vlevo (I/55)

Těleso silnice I/55 zasáhne do oploceného prostoru uvedené firmy, zabraná část areálu se vykupuje. Stávající plot se rozebere v délce 214 m. Zbylá část se oplotí s navázáním na stávající oplocení, délka 154 m.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

757 Oplocení zahrádkářské kolonie v km 4,520-4,620 - vlevo (I/55)

Tělesem silnice I/55 se zasáhne v km 4,520 – 4,620 vlevo do oploceného prostoru zahrádkářské kolonie, který se zabírá a vykupuje. Stávající plot se rozebere v délce 277 m. Zbylá část se oplotí s navázáním na stávající oplocení v délce 112 m.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

758 Oplocení vinic v km 7,950-8,220 (I/55)

Tělesem silnice I/55 se zasáhne v km 7,950 – 8,220 do oploceného prostoru vinic, který se rozdělí na 2 části, dotčená plocha se zabírá a vykupuje. Stávající plot se rozebere v délkách 59 + 91 m. Zbylá část po obou stranách sil. I/55 se oplotí s navázáním na stávající oplocení v délkách 294 + 236 + 69 m.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

759 Oplocení vinic v km 8,220-8,290 (I/55)

Tělesem silnice I/55 se zasáhne v km 8,220 – 8,290 po obou stranách silnice I/55 do oploceného prostoru vinic, který se rozdělí na 2 části, dotčená plocha se zabírá a vykupuje. Stávající plot se rozebere v délkách 33 + 32 m. Zbylá část se oplotí s navázáním na stávající oplocení v délkách 64 + 65 m.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

761 Protihluková stěna v km 4,900 – 5,060

Z důvodu překročení ekvivalentní hladiny akustického tlaku v noční době je nutné provést doplňující protihluková opatření. Navrhovaným opatřením je realizace protihlukové stěny výšky 3,5 m. PHS je umístěna na silničním násypu výšky cca 1,50 m a je ze strany silnice I/55 tvořena z akusticky pohltivého materiálu třídy A3/B3, nosná část se předpokládá železobetonová z betonu C30/37-XF4 s železobetonovým soklovým panelem z betonu C30/37-XF4. Líc stěny je ve vzdálenosti 1,30 m od líce svodidla podél silnice I/55.

Délka pole PHS (vzdálenost sloupků/pilot) je 4,0 m. V celé délce PHS budou jednotlivé panely osazeny do ocelových sloupků HEA 160 z oceli nejméně S235, zabetonovaných do vrtaných pilot Ø 0,60 m ze železobetonu C25/30-XF2.

762 Protihluková stěna v km 1,39-1,53

Z důvodu překročení ekvivalentní hladiny akustického tlaku je nutné provést doplňující protihluková opatření. Navrhovaným opatřením je realizace protihlukové stěny výšky min. 2,80 m.

PHS je umístěna na silničním násypu a je ze strany silnice I/55 tvořena z akusticky pohltivého materiálu třídy A3/B3, nosná část se předpokládá železobetonová z betonu C30/37-XF4 s železobetonovým soklovým panelem z betonu C30/37-XF4. Líc stěny je ve vzdálenosti min. 1,30 m od líce svodidla podél silnice I/55.

Délka PHS je 146,0 m. V celé délce PHS budou jednotlivé panely osazeny do ocelových sloupků HEA 160 z oceli nejméně S235, zabetonovaných do vrtaných pilot \varnothing 0,60 m ze železobetonu C25/30-XF2.

763 Protihluková stěna ul. Hraniční

Z důvodu překročení ekvivalentní hladiny akustického tlaku je nutné provést doplňující protihluková opatření. Navrhovaným opatřením je realizace protihlukové stěny výšky min. 2,80 m. PHS je umístěna na silničním násypu a je ze strany silnice I/55 tvořena z akusticky pohltivého materiálu třídy A3/B3. Z rubové strany PHS směrem k rodinným domům bude výsadba popínavými rostlinami. Nosná část se předpokládá železobetonová z betonu C30/37-XF4 s železobetonovým soklovým panelem z betonu C30/37-XF4. Líc stěny je ve vzdálenosti min. 1,30 m od líce svodidla podél silnice I/55.

Délka PHS je 176,0 m. V celé délce PHS budou jednotlivé panely osazeny do ocelových sloupků HEA 160 z oceli nejméně S235, zabetonovaných do vrtaných pilot \varnothing 0,60 m ze železobetonu C25/30-XF2.

771 Ochranné stěny v úseku průchodu lukem

Z důvodu zabránění kolizí netopýrů a ptáků s dopravou jsou navrženy ochranné stěny charakteru protihlukových stěn výšky 4,0 m umístěných v levé a pravé krajnici.

Každá stěna je tvořena dvěma různými konstrukčními systémy – stěna založená v násypu a stěna kotvená na přímo pojížděných mostech SO 202 a SO 204.

Stěny mimo most jsou ze strany sil. I/55 z akusticky pohltivého materiálu nejméně třídy A2/B2 s železobetonovým soklovým panelem z betonu C30/37-XF4. Líc stěny je ve vzdálenosti 1,30 m od líce svodidla podél silnice I/55, na straně, kde je za svodidlem vedena kanalizace je ve vzdálenost líce stěny od svodidla 2,0 m.

Typická délka pole PHS (vzdálenost sloupků/pilot) je 4,0 m, v místě únikových otvorů budou atypická pole délky 2,0 m vybavená únikovými dveřmi.

Jednotlivé panely budou osazeny do ocelových sloupků zabetonovaných do vrtaných pilot průměru 0,60 m ze železobetonu C25/30-XF2, v místě přesypaných mostů budou použity kratší piloty \varnothing 0,70 m. Stěny na přímo pojížděných mostech jsou průhledné odrazivé z materiálu třídy B2 s železobetonovým soklovým panelem z betonu C30/37-XF4. Líc stěny je ve vzdálenosti 1,25 m od líce svodidla na mostě.

Jednotlivé panely budou osazeny do ocelových sloupků HEA 160 rozmístěných ve vzdálenosti 2 m, kotvených přes patní desku čtyřmi kotvami do římsy mostu. Jednotlivé výplně budou pro snížení mortality ptáků upraveny dle požadavků TP 104.

Ochranné stěny jsou vybaveny čtyřmi dvojicemi únikových otvorů v km 1,760, km 2,060, km 2,220 a v km 2,410 s dveřmi 2,10 x 0,90 m. Za každými dveřmi je vzhledem k výšce násypu (7 až 10 m) zpevněná podesta a únikové schodiště. V místě přímo pojížděných mostů budou pro únik využita revizní schodiště.

772 Ochranné stěny v místech přítoků svodnic

Z důvodu zabránění kolizí netopýrů a ptáků s dopravou jsou v místech křížení silnice se stávajícími svodnicemi navrženy tři oboustranné ochranné stěny charakteru protihlukových stěn výšky 4,0 m. Každá stěna je tvořena

dvěma různými konstrukčními systémy – stěna založená na násypu a stěna kotvená na přímo pojížděných mostech.

Stěny mimo most jsou ze strany sil. I/55 z akusticky pohltivého materiálu nejméně třídy A2/B2 (předpokládá se recyklovaný plast) s železobetonovým soklovým panelem z betonu C30/37-XF4.

Líc stěny je ve vzdálenosti 1,30 m od líce svodidla podél silnice I/55. Typická délka pole PHS (vzdálenost sloupků/pilot) je 4,0 m.

Jednotlivé panely budou osazeny do ocelových sloupků zabetonovaných do vrtaných pilot průměru 0,60 m ze železobetonu C25/30-XF2.

Stěny na přímo pojížděných mostech jsou z akusticky pohltivého materiálu nejméně třídy A2/B2 (stejný jako v běžné trase) s železobetonovým soklovým panelem z betonu C30/37-XF4. Líc stěny je ve vzdálenosti 1,25 m od líce svodidla na mostě.

Jednotlivé panely budou osazeny do ocelových sloupků HEA 160 rozmístěných ve vzdálenosti 4 m, kotvených přes patní desku čtyřmi kotvami do římsy mostu.

781 Oplocení prům. areálu v km 0,70 – vpravo (I/40)

Tělesem silnice I/40 se zasáhne do oploceného areálu firmy, jehož rohová část se zabírá a vykupuje. Délka stávajícího rušeného plotu je 38m z drátěného pletiva a 51m z panelů. Zbylá část se v délce 72 m oplotí s navázáním na stávající oplocení.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

782 Oplocení Keramických závodů v km 1,860-1,980 – vpravo (I/40)

Tělesem silnice I/40 se zasáhne do oploceného dobývacího prostoru, který se z menší části zabírá a vykupuje. Zbylá část se oplotí s navázáním na stávající oplocení v délce 129m. Nicméně, stávající oplocení je v současné době značně poškozeno, nebo v některých částech již zcela chybí. V navazujícím stupni bude detailně prověřen stav stávajícího oplocení a případně návrh oplocení upraven.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

783 Oplocení areálu myslivců v km 1,53 - vpravo (I/55)

Tělesem silnice I/55 zasáhne do oploceného mysliveckého areálu, který se z menší části zabírá a vykupuje. Délka stávajícího rušeného plotu je 18 m. Zbylá část se oplotí s navázáním na stávající oplocení v délce 16 m.

Je navrženo oplocení z ocelových trubek a drátěné sítě výšky 1,60 m s ostnatými dráty. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

784 Oplocení skládky u obj. 105

Tělesem silnice II/425 bude dotčen v km 0,170 – 0,200 vlevo oplocený prostor fy REXCOM. Stávající plot se rozebere v délce 30 m. Zbylá část se oplotí s navázáním na stávající oplocení v délce 29 m.

Je navrženo oplocení z ocelových sloupků a drátěné sítě výšky 2,00 m s betonovou podezdívkou. Typ oplocení byl vybrán tak, aby byl plnohodnotnou náhradou za stávající oplocení.

Objekty řady 800 - Objekty úpravy území

801 Vegetační úpravy

Objekt vegetačních úprav se zabývá ozeleněním náspů a přilehlých ploch v rámci trvalého záboru stavby. Úpravy zahrnují založení travnatých ploch běžnou travní směsí, která je z důvodu zvýšení diverzity druhů kombinována s pásy osetými travní směsí s vyšším podílem bylin. Výsadby dále počítají se založením keřových liniových porostů, výsadbou stromů a ozeleněním protihlukových stěn.

802 Náhradní výsadby

Objekt náhradní výsadby se zabývá návrhem výsadeb dřevin jako kompenzace za odstranění stávající zeleně v rámci stavby.

Součástí projektové dokumentace I/55 Břeclav, obchvat je i návrh vegetačních úprav, který je možné v určitém rozsahu považovat za kompenzaci dřevin odstraněných z důvodu kolize se zamýšlenou stavbou. Skutečný rozsah náhradní výsadby bude stanoven až na základě zpracovaného dendrologického průzkumu (SO 811 Kácení mimolesní zeleně zpracovávaný firmou Ekopontis s.r.o.) a požadavků dotčených orgánů státní správy.

811 Smýcení mimolesní zeleně

Stavební objekt 811 zahrnuje nezbytně nutné kácení určených:

- mimolesních solitérních stromů
- mimolesních zapojených porostů stromových nebo keřových

v plochách trvalého a dočasného záboru stavby na katastrálním území Poštorná, Břeclav, Charvátská Nová Ves a Kostice.

Podkladem pro určení mimolesního kácení je dendrologický průzkum, jehož obsah a závěry jsou v projektu doloženy jako součást dokumentace.

Ke kácení je v rámci stavby navrženo 570 mimolesních stromů (518 nadlimitních a 52 podlimitních) a 67 918 m² mimolesních zapojených porostů.

Práce zahrnuté v SO 811 zpřístupňují plochy staveniště, realizovány budou v úvodní fázi výstavby. Jsou podmiňující pro zahájení stavebních prací v rámci ostatních SO. Přesný termín, resp. období provedení bude podmíněno zněním vydaných rozhodnutí dle příslušných zákonů.

812 Skrývka ornice z ploch trvalého záboru

Náplní tohoto objektu jsou práce spojené s přípravou plochy staveniště pro stavební objekty obchvatu Břeclavi. Na plochách trvalého záboru zemědělského půdního fondu se provede sejmutí humusového horizontu a níže uloženého, zúrodnění schopného horizontu. Smýcení zeleně se provede v rámci SO 811.

813 Skrývka ornice z ploch dočasného záboru

Náplní tohoto objektu jsou práce spojené s přípravou plochy staveniště pro stavební objekty obchvatu Břeclavi. Na plochách dočasného záboru zemědělského půdního fondu se provede sejmutí humusového horizontu a níže uloženého, zúrodnění schopného horizontu. Kulturní vrstvy, které budou sejmuty, budou uloženy na deponie. Po skončení stavby se humusový horizont rozveze na původní plochy a rozprostře se. Následně bude provedena rekultivace (SO 834).

831 Rekultivace stávající I/55 v ZÚ obj. 101

Vozovka stávající silnice I/55 je uvažována tloušťky 500mm z AHV. Bude rozebrána, živičné vrstvy max. v tl. 200mm budou odvezeny na skládku. Podkladní vrstvy v tl. 300mm budou v rámci stavby využity. Terén bude odtěžen 0,50 m pod úroveň okolních polí.

Dále bude terén ploch upraven a srovnán tak, aby byla zachována kontinuita sklonu terénu s okolními pozemky. Povrch urovnaných ploch bude rozrušen a na takto upravený terén se rozprostře skrytý materiál z níže uložených horizontů v tloušťce 0,15 m (dosypávka), který bude překryt humusovým horizontem v tloušťce 0,35 m. Následně se provede hloubkové kypření. Povrch rekultivovaných ploch bude urovnán do úrovně okolního terénu.

Pro zlepšení stavu humusového horizontu bude na rekultivované ploše provedena biologická rekultivace. Ta má za úkol upravit fyzikální, chemické a biologické vlastnosti narušené zeminy a spočívá ve zvýšené kultivaci a přidávání minerálních a organických hnojiv. Rekultivace bude provedena 3 letým cyklem.

Objekt 831 je rozdělen do 2 částí:

SO 831.1 - Rekultivace v km 0,250

Rekultivace zahrnuje opuštěnou plochu mezi tělesem silnice I/55 (SO 101) v km 0,2 - 0,3 vpravo a komunikací, připojující průmyslový areál, v km 0,150 silnice I/55 (SO 121).

SO 831.2 - Rekultivace v km 1,000

Rekultivace zahrnuje opuštěnou plochu mezi tělesem silnice I/55 (SO 101) v km 1,0 vpravo a oploceným průmyslovým areálem.

832 Rekultivace stávající I/55 v KÚ obj. 101

Rekultivovaný úsek stávající silnice I/55 je definován začátkem v hraně SO 106 a koncem v hraně SO 101.

Vozovka stávající silnice I/55 je uvažována tloušťky 500mm z AHV. Bude rozebrána, živičné vrstvy max. v tl. 200mm budou odvezeny na skládku. Podkladní vrstvy v tl. 300mm budou v rámci stavby využity. Vozovka asfaltová u polní cesty bude rozebrána včetně podkladu v max. tl. 450mm (150mm AHV, 300 mm podkladní vrstvy). Získaný materiál bude využit v rámci stavby.

Terén bude odtěžen 0,50 m pod úroveň okolních polí. Dále bude terén ploch upraven a srovnán tak, aby byla zachována kontinuita sklonu terénu s okolními pozemky. Povrch urovnaných ploch bude rozrušen a na takto upravený terén se rozprostře skrytý materiál z níže uložených horizontů v tloušťce 0,15 m (dosypávka), který bude překryt humusovým horizontem v tloušťce 0,35 m. Následně se provede hloubkové kypření. Povrch rekultivovaných ploch bude urovnán do úrovně okolního terénu. Mocnost vrstvy humusového horizontu odpovídá dle Pedologického průzkumu okolním pozemkům.

Pro zlepšení stavu humusového horizontu bude na rekultivované ploše provedena biologická rekultivace. Ta má za úkol upravit fyzikální, chemické a biologické vlastnosti narušené zeminy a spočívá ve zvýšené kultivaci a přidávání minerálních a organických hnojiv. Rekultivace bude provedena 3 letým cyklem.

833 Rekultivace stávající I/40 v KÚ obj. 102

Rekultivace zahrnuje plochu mezi tělesem silnice I/40 (SO 102), tělesem nově připojené stávající silnice I/40 (SO 107) a opuštěným úsekem stávající I/40.

Vozovka stávající silnice I/55 je uvažována tloušťky 500mm z AHV. Bude rozebrána, živičné vrstvy max. v tl. 200mm budou odvezeny na skládku. Podkladní vrstvy v tl. 300mm budou v rámci stavby využity. Terén bude odtěžen 0,50 m pod úroveň okolních polí.

Dále bude terén ploch upraven a srovnán tak, aby byla zachována kontinuita sklonu terénu s okolními pozemky. Povrch urovnaných ploch bude rozrušen a na takto upravený terén se rozprostře skrytý materiál z níže uložených horizontů v tloušťce 0,15 m (dosypávka), který bude překryt humusovým horizontem v tloušťce 0,35 m. Následně se provede hloubkové kypření. Povrch rekultivovaných ploch bude urovnán

do úrovně okolního terénu. Mocnost vrstvy humusového horizontu odpovídá dle Pedologického průzkumu okolním pozemkům.

Pro zlepšení stavu humusového horizontu bude na rekultivované ploše provedena biologická rekultivace. Ta má za úkol upravit fyzikální, chemické a biologické vlastnosti narušené zeminy a spočívá ve zvýšené kultivaci a přidávání minerálních a organických hnojiv. Rekultivace bude provedena 3 letým cyklem.

834 Rekultivace ploch dočasného záboru

V rámci objektu budou připraveny a po výstavbě technicky zrekontrolovány plochy dočasného záboru. Pro zlepšení stavu humusového horizontu bude v rámci tohoto SO na rekultivované ploše provedena i biologická rekultivace. Ta má za úkol upravit fyzikální, chemické a biologické vlastnosti narušené zeminy a spočívá ve zvýšené kultivaci a přidávání minerálních a organických hnojiv. Rekultivace bude provedena 3letým cyklem.