

Adresa příslušného úřadu

Úřad: Ministerstvo dopravy ČR

odbor infrastruktury a územního plánu

Ulice: nábreží Ludvíka Svobody 1222/12

PSČ, obec: 110 00 Praha, Nové Město

Věc: ŽÁDOST O STAVEBNÍ POVOLENÍ

podle ustanovení § 110 odst. 1 a 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), a § 18b vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního rozhodování, územního opatření a stavebního řádu a dle zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací ve znění zákonů č. 209/2011 Sb., č. 405/2012 Sb., č. 178/2014 Sb., č. 49/2016 Sb., č. 194/2017 Sb., č. 225/2017 Sb. a č. 169/2018 Sb.

ČÁST A

I. Identifikační údaje stavebního záměru

(název, místo, účel stavby)

Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice - Přerov

SO 101	Dálnice D1 km 75,300 – 85,400
SO 102	MÚK Říkovice
SO 103	MÚK Přerov – západ
SO 104	MÚK Přerov – sever
SO 156	Příjezd k ZUN č. 1 v km 76,000 vpravo
SO 157	Příjezd k ZUN č. 4 v km 78,560 vlevo
SO 158	Příjezd k ZUN č. 5 v km 78,700 vlevo
SO 160	Příjezd k ZUN č. 7 v km 81,200 vpravo
SO 161	Příjezd k ZUN č. 8 v km 81,800 vpravo
SO 163	Příjezd k ZUN č. 10 v km 82,600 vpravo
SO 164	Příjezd k RN č. 13 v km 83,550-83,750 vpravo
SO 193	Portály dopravního značení dálnice
SO 201	Most v km 76,210 přes žel.trat' Břeclav – Přerov a přes silnici I/55
SO 202	Inundační most v pravobřežní inundaci Moštěnky
SO 203	Most v km 77,185 přes Moštěnku
SO 204	Most v km 78,304 přes Mlýnský náhon
SO 205	Most v km 78,626 přes Svodnici
SO 206	Most v km 79,052 přes silnici II/436
SO 207	Most přes žel.trat' Brno – Přerov v km 79,444
SO 208	Estakáda v km 82,156 přes silnici II/434 a inundační území
SO 209	Estakáda v km 82,973 přes Bečvu a žel.trat' Olomouc – Přerov
SO 210	Most v km 80,820 přel silnici II/436
SO 211	Most na větvi 1 přes dálnici
SO 212	Most na větvi 2 přes dálnici

SO 213	Nadjezd větve 10 nad větví 8
SO 250	Opěrná zeď větve 2 MÚK Přerov-sever
SO 251	Opěrné zdi pro kabely VN vlevo km 82,450 – 82,600
SO 252	Opěrná zeď větve 3 MÚK Přerov-sever
SO 301	Dešťová kanalizace km 75,66 – 76,10
SO 302	Dešťová kanalizace km 76,10 – 77,15
SO 303	Dešťová kanalizace km 77,15 – 78,33
SO 304	Dešťová kanalizace km 78,33 – 78,63
SO 305	Dešťová kanalizace km 78,63 – 79,07
SO 306	Dešťová kanalizace km 78,70 – 79,41
SO 307	Dešťová kanalizace km 79,41 – 81,60
SO 308	Dešťová kanalizace km 81,60 – 82,23
SO 309	Hlavní sběrač „A“ v km 81,74 – 82,8
SO 310	Dešťová kanalizace km 82,23 – 83,63
SO 311	Dešťová kanalizace km 83,60 – 85,40
SO 312	Dešťová kanalizace z RN 14
SO 313	Dešťová kanalizace MÚK Přerov – sever (část západ)
SO 314	Odvodnění SO 210
SO 315	Hlavní sběrač „B“
SO 316	Dešťová kanalizace MÚK Přerov- sever; část východ
SO 325	Ochranné hráze v km 80,500 – 81,450
SO 331	Záchytná usazovací nádrž č 1 v km 76,0
SO 332	Záchytná usazovací nádrž č.2 v km 77,1
SO 333	Záchytná usazovací nádrž č.3 v km 77,4
SO 334	Záchytná usazovací nádrž č.4 v km 78,57
SO 335	Záchytná usazovací nádrž č.5 v km 78,67
SO 338	Záchytná usazovací nádrž č.8 v km 81,7
SO 343	Záchytná usazovací nádrž č.13 v km 83,78
SO 391	Čerpací stanice v km 81,15
SO 392	Čerpací stanice SO 210
SO 701	Protihluková stěna km 79,200 – 80,300 vpravo
SO 702	Protihluková stěna km 82,693 - 84,200 vlevo
SO 703	Protihluková stěna km 84,600 - 85,175 vpravo
SO 704	Protihluková stěna v prostoru MÚK Přerov – sever, část 1
SO 705	Protihluková stěna v prostoru MÚK Přerov – sever, část 2

Místo: Olomoucký kraj

Katastrální území: Říkovice u Přerova, Horní Moštěnice, Věžky u Přerova, Bochoř, Lověšice u Přerova, Přerov, Předmostí, Dluhonice

Stavba D1 0136 Říkovice-Přerov zahrnuje výstavbu čtyřpruhové směrově dělené dálnice a navazuje na již realizovaný úsek dálnice D1 stavba 0135 Kroměříž východ – Říkovice. Stavba D1 0136 navazuje na stavbu D1 0135 v oblasti MÚK Říkovice a pokračuje severním směrem k Přerovu, který obchází ze západu. Stavba D1 0136 je ukončena za MÚK Přerov-sever v km 85,400, kde navazuje stavba D1 0137 Přerov-Lipník nad Bečvou. Stavba D1 0137 je již ve fázi realizace. V prostoru MÚK Přerov-sever je navržena útvárová mimoúrovňová křižovatka okružního principu. Vybudováním předmětného úseku dálnice bude dosaženo odvedení tranzitní dopravy mimo centrum Přerova, zvýšení jízdního komfortu odpovídajícího návrhové kategorii, zvýšení jízdní rychlosti a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

II. Identifikační údaje stavebníka

(fyzická osoba uvede jméno, příjmení, datum narození, místo trvalého pobytu popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; pokud záměr souvisí s její podnikatelskou činností, uvede fyzická osoba jméno, příjmení, datum narození, IČ, bylo-li přiděleno, místo trvalého pobytu popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; právnická osoba uvede název nebo obchodní firmu, IČ, bylo-li přiděleno, adresu sídla popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s adresou sídla, osobu oprávněnou jednat jménem právnické osoby)

Česká republika

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4 Nusle

Adresa pro doručování: **Závod Brno, Šumavská 271/33, 602 00 Brno**

IČ : 659 93 390

DIČ: CZ 659 93 390

CZ-NACE: 52210 - Činnosti související s pozemní dopravou

Telefon / mobilní telefon: 241 009 111

Fax / e-mail: posta@rsd.cz

datová schránka: zjq4rhz

Podává-li žádost více osob, připojují se údaje obsažené v tomto bodě v samostatné příloze:

☐ ano ☒ ne

III. Stavebník jedná

☐ samostatně

☒ je zastoupen; v případě zastoupení na základě plné moci je plná moc připojena v samostatné příloze (u fyzické osoby se uvede jméno, příjmení, datum narození, místo trvalého pobytu popřípadě též adresa pro doručování, není-li shodná s místem trvalého pobytu; právnická osoba uvede název nebo obchodní firmu, IČ, bylo-li přiděleno, adresu sídla popřípadě též adresu pro doručování, není-li shodná s adresou sídla, osobu oprávněnou jednat jménem právnické osoby):

Dopravoprojekt Brno a.s

Kounicova 271/13

602 00 Brno

IČ: 463 474 88

DIČ: CZ 463 474 88

Telefon / mobilní telefon: 549 123 133, 603 873 620

Fax / e-mail: ivana.vyskocilova@dopravoprojekt.cz

Datová schránka: 4xbdrqj

IV. Údaje o stavebním záměru a jeho popis

☒ nová stavba

☐ změna dokončené stavby (nástavba, přístavba, stavební úprava)

☐ soubor staveb

☐ podmiňující přeložky sítí technické infrastruktury

☐ stavby zařízení staveniště

☒ stavba byla umístěna územním rozhodnutím / územním souhlasem / veřejnoprávní smlouvou,

které vydal

Magistrát města Přerova pod č. 32/2006 ze dne 3. 3. 2006 čj. SÚ – 3229/2015-KI, a které bylo potvrzeno rozhodnutím Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 25. 7. 2006 čj. KUOK 52899/2006-4/821, právní moci nabylo dne 12. 8. 2006 a dále územního rozhodnutí č. 82/2019 ze dne 19. 11. 2019 čj. SMOL/240886/2019/OS/US/Sem, kterým se mění rozhodnutí č. 32/2006 a které vydal Magistrát města Olomouce a bylo potvrzeno rozhodnutím Krajského úřadu Olomouckého kraje ze dne 8. 6. 2020 čj. KUOK 62851/2020, právní moci nabylo dne 23. 6. 2020.

Základní údaje o stavebním záměru podle projektové dokumentace (obec, ulice, číslo popisné / evidenční, účel užívání stavby, zastavěná plocha, počet nadzemních a podzemních podlaží, výška / hloubka stavby), jeho členění, technickém nebo výrobním zařízení, budoucím provozu a jeho vlivu na zdraví a životní prostředí a o souvisejících opatřeních:

SO 101 Dálnice D1 km 75,300 – 85,400

Stavební objekt SO 101 *Dálnice D1 km 75,300 – km 85,400* jakož to hlavní stavební objekt je navržený v kategorii 26,5/120 se směrodatnou rychlostí $v_S = 130$ km/hod. Délka úpravy je 9 740m. Celkem jsou v úseku D1-0136 navrženy 3 mimoúrovňové křižovatky. V místě křížení se silnicí I/55 a železniční tratě Přerov – Břeclav, respektive na začátku úpravy je navržena MÚK Říkovice stavební objekt SO 102. V místě křížení se silnicí II/434 Bochoř – Přerov je navržena druhá mimoúrovňová křižovatka MÚK Přerov-západ. Před rozhraní se stavbou *D1 0137 Přerov – Lipník Nad Bečvou* v k.ú. Předmostí je situovaná poslední mimoúrovňová křižovatka MÚK Přerov – sever. V trase je celkem 9 mostních objektů nahrazující zemní těleso dálnice, 2 mostní objekty převádějící větve nad tělesem v MÚK Přerov-sever a mostní objekt převádějící stezku pro chodce a cyklisty pod dálnicí.

SO 102 MÚK Říkovice

Mimoúrovňová křižovatka Říkovice v km 75,789 umožňuje napojení stávající silnice I/55 na dálnici D1 u obce Říkovice. Dálniční křižovatka je řešena jako deltovitá se dvěma obousměrnými křižovatkovými větvemi, které přecházejí v místě napojení na dálnici v jednosměrné. MÚK zahrnuje vratné křižovatkové větve Ostrava – Horní Moštěnice, Horní Moštěnice – Ostrava a přímé křižovatkové větve Horní Moštěnice – Brno, Brno – Horní Moštěnice. Větve MÚK jsou navrženy v kategorií šířce 7,25m. Návrhová rychlost větve V2 je 40 km/h, větve V3 je 60(50) km/h a větve V4 je 40 km/h.

SO 103 MÚK Přerov – západ

Mimoúrovňová křižovatka Přerov-západ km 81,721 umožňuje napojení stávající silnice II/434 Tovačov - Přerov na dálnici D1 na jihozápadním okraji Přerova. Dálniční křižovatka je řešena jako deltovitá se dvěma obousměrnými křižovatkovými větvemi, které přecházejí v místě napojení na dálnici v jednosměrné. MÚK zahrnuje vratné křižovatkové větve Ostrava – Přerov, Přerov – Ostrava a přímé křižovatkové větve Přerov – Brno, Brno – Přerov. Napojení křižovatkových větví na silnici II/434 je úrovňové (křižovatka 1 a křižovatka 2 blíže k Přerovu). Větve MÚK jsou navrženy v kategorií šířce 7,25m. Návrhová rychlost větve V1 je 60 km/h, V2 je 40 km/h, větve V3 je 60 km/h a větve V4 je 40 km/h.

SO 104 MÚK Přerov – sever

Předmětem objektu 104 je mimoúrovňová křižovatka situovaná severo-západně od města Přerov rozprostřená po obou stranách dálnice D1. Jedná se o dálniční typ útvarové křižovatky v oblasti rozhraní dálnice D1 úsek 0136 a 0137. Křižovatka je navržena jako útvarová dálniční křižovatka v celkovém počtu 13 větví. Ty jsou navrženy jako jednosměrné jednopruhé nebo dvoupruhy. Jednotlivé jízdní pruhy větví se připojují mezi sebou přídatnými pruhy nebo vytváří průpletové úseky. 11 větví je součástí objektu SO 104 v rámci stavby D1-0136, Říkovice – Přerov. Zbylé dvě větve V12 a V13 budou vybudovány v rámci stavby D55 stavba 5502, Kokory – Přerov. Křižovatka je svým tvarem navržena jako všesměrná na

bázi okružního principu. Hlavními tepnami křižovatky jsou větve V1, V2, V6 a V9, které společně tvoří budoucí tvar křižovatky. Větev V1 se odpojuje s dálnice D1 odbočovacím pruhem. Pro jeho délku je uvažováno s návrhovou rychlostí 80 km/hod (ve výjezdové části větve). Je navržena jako semidirektní větev pro směr Brno-Olomouc o nejmenším poloměru 145m pro návrhovou rychlost 60km/h. Je navržena jako jednopruhá. Od napojení větve V10 je navržena jako dvoupruhová až do rozhraní se stavbou 5502 D55 Kokory - Přerov.

Větev V2, ve směru do Přerova, se odpojuje odbočovacím pruhem z větve V1. Návrhová rychlost na začátku úseku odpovídá poloměru 75m tedy 40km/h. V odbočení je navržena jako jednopruhá. Od místa spojení s větví V4 je navržena jako dvoupruhová s návrhovou rychlostí 50km/h. Větev V2 v km 0,796.147 přechází ve stavební objekt SO 116. Větev V6 pro směr Olomouc-Brno je direktní větev o nejmenším poloměru 210m a návrhovou rychlostí 70km/h. Větev V9 pro směr Přerov-Ostrava. Poloměr 125m pro návrhovou rychlost 50km/h. Podrobnější popsaní jednotlivých větví viz následující kapitoly této technické zprávy a grafická příloha 02 Situace. Křižovatka obsahuje celkem 3 mostní objekty. Dva mostní objekty jsou přes těleso dálnice D1. SO 211 a SO 212 jsou navrženy pro dvoupruhové větve V1 a V2. SO 213 je navržen pro jednopruhou větev V10 v místě křížení s větví V8. Dále si křižovatka vyžádala návrh dvou opěrných zdí. Tyto zdi slouží k oddělení jednotlivých větví od dálnice či od křižovatkových větví, z důvodů výškového vedení jednotlivých větví. Jde o objekty SO 250 a SO 252. Opěrná zeď SO 250 je situována mezi větvemi V2 a V6 severo-západně od dálnice D1. Zeď SO 252 je navržena v souběhu dálnice s větví V6 a V3. V pravé krajnici větve V9 je v souladu s hlukovou studií navržena protihluková stěna SO 704 a SO 705, která chrání okolní zástavbu. Krajnice na této větvi je rozšířena v celé délce úpravy, z důvodů možného pozdějšího doplnění PHS bez zásadního zásahu do již zrealizovaného zemního tělesa křižovatky.

SO 156 Příjezd k ZUN č. 1 v km 76,000 vpravo

Služební sjezd SO 156 Příjezd k ZUN č.1 v km 76,000 vpravo umožní příjezd k SO 331 - Záchytná usazovací nádrž č 1 v km 76,0 vpravo. Jedná se o sjezd z větve SO102-V3 Brno – Horní Moštěnice k ZUN č.1. Příjezdová komunikace má délku 22m a šířku 5m, obslužná komunikace má délku 16m a šířka zpevnění v místě podzemní nádrže 6,0m. SO 102 MÚK Říkovice a SO 156 s SO 331 budou oplocené, příjezdu k nádrži bude zabráněno mechanickou závorou na obslužné komunikaci. Na začátku příjezdové komunikace bude osazena svislá dopravní značka B1 s dodatkovou tabulkou E13 „Mimo vozidla ŘSD“, které je však součástí SO192.

SO 160 Příjezd k ZUN č. 7 v km 81,200 vpravo

Příjezdová a účelová komunikace SO 160 umožní příjezd k objektům čerpací stanice SO391 Čerpací stanice v km 81,15 a k retenční nádrži SO 337 Retenční nádrž č.7 v km 81,1. Příjezdová komunikace SO160 navazuje v km 0,245 na polní cestu SO167, jejíž těleso tvoří ochranou hrázku v záplavovém území. V místě rozhraní stavebních objektů SO167 a SO160 v km 0,245 je navržena dvoukřídlá brána jako součást objektu SO720 Oplocení dálnice. Tím je fyzicky zabráněno příjezdu z polní cesty na dálnici. Celková délka příjezdové a účelové komunikace SO160 je 213,948 m plus část sjezdu k retenční nádrži v délce 11,93m. Je dodržena minimální šířka příjezdové a obslužné komunikace 4m (viz 02 Situace 1:1 000) s výjimkou krátkého úseku v místě napojení na polní cestu SO167.

SO 161 Příjezd k ZUN č. 8 v km 81,800 vpravo

Služební sjezd SO 161 Příjezd k ZUN č.8 v km 81,800 vpravo umožní příjezd k SO 338 - Záchytná usazovací nádrž č.8 v km 81,7. Jedná se o sjezd z větve SO103-V4 Přerov – Ostrava k ZUN č.8. Je dodržena minimální šířka příjezdové a obslužné komunikace 4m (viz. 02 Situace 1:1 000). Příjezdová a obslužná komunikace má délku 67,411m. Šířka zpevnění příjezdové komunikace je 4,0m, obslužná komunikace má tvar obdélníka o rozměrech 12,0m x 16,5m. Na delší straně obslužné komunikace je v km 0,057.41 navržen sjezd na plochu oka MÚK, který současně slouží jako úvratového obratiště délky 8m a šířky 4m, umožňující příjezd od ZUN k větví MÚK jízdou vpřed. MÚK bude oplocená, příjezdu k nádrži z větve 103 – V4 bude zabráněno mechanickou závorou, umístěné v dostatečné vzdálenosti od

větve MÚK. Na začátku příjezdové komunikace bude osazena svislá dopravní značka B1 s dodatkovou tabulkou E13 „Mimo vozidla ŘSD“.

SO 193 Portály dopravního značení dálnice

Nosná konstrukce portálu je tvořena rámem, který je vetknut do ŽB základové patky. Na konstrukci jsou upevněny značky nebo zařízení nad volnou šířkou vozovky, středním dělicím pásem nebo nezpevněnou krajnicí. Nosná konstrukce portálu je navržena z ocelových lisovaných profilů tvaru U s vnitřními podélnými výztuhami provedenými ve spodní části. U profily jsou svařeny do krabice a vyztuženy příčnými žebry (diafragmaty). Uvnitř stojiny je prostor pro rozvod elektroinstalace. Portál je sestaven ze tří dílů, které jsou navzájem montážně spojeny šroubovaným spojem vysokopevnostními šrouby. Poloportál je tvořen dvěma díly. Kotvení portálu k betonovým patkám je pomocí předem zabetonovaných šroubů M42. Minimální podjezdná výška je stanovena dle předpisu ŘSD – výkres opakovaného řešení R18. Tato výška je dle zvyklostí zvýšena o 100 mm. Konstrukce portálu je chráněna svodidly.

SO 201 Most v km 76,210 přes žel.trat' Břeclav – Přerov a přes silnici I/55

Účelem mostu je převedení dálnice D1 přes trať ČD Přerov – Břeclav, přeložku silnice I/55 a polní cestu. Most o sedmi polích s rozpětími $24,0 + 5 \times 30,0 + 24,0$ m je navržen jako šikmý. Nosnou konstrukci tvoří podélné prefabrikované předpjaté nosníky se spřaženou železobetonovou monolitickou deskou $h = 250$ mm. Nad jednotlivými podpěrami jsou vybetonovány monolitické příčníky. Založení mostu je hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Délka mostu : 219,90 m, Délka nosné konstrukce : 201,0 m, Rozpětí polí : $24,00 + 5 \times 30,0 + 24,00 = 198,00$ m (měř. v ose dálnice D1).

SO 202 Inundační most v pravobřežní inundaci Moštěnky

Most je navržen v inundačním území toku Moštěnka. Jde o pravobřežní inundaci. Pro dostatečnou kapacitu mostních otvorů je požadována světlost 40 m. Most o čtyřech polích s rozpětím $4 \times 12,5$ m je navržen jako kolmý. Nosnou konstrukci tvoří čtyři tubusy přesypané klenbové konstrukce z monolitického betonu. V příčném směru jsou v konstrukci navrženy 2 dilatační spáry. Most je přesypaný, konstrukce vozovky proběhne v plné výšce. Mezi obloukovými konstrukcemi je proveden násyp vyztužený geomřížemi s obkladem z bet. tvárnic. Křídla jsou navržena jako rovnoběžná z násypu vyztuženého geomřížemi. Založení mostu je hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Šířka mezi líci svodidel = volná šířka 26,50 m

SO 203 Most v km 77,185 přes Moštěnku

Most o třech polích s rozpětími $18,0 + 24,0 + 18,0$ m je navržen jako šikmý, respektující šikmost dálnice vůči směru toku. Monolitická nosná konstrukce z dodatečně předepjatého betonu je navržena jako spojitá, konstantního příčného řezu. Založení mostu je hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách. V prvním poli mostu před svahem opěry je vedena pod mostem polní cesta v přímé. Ve druhém poli mostu se nachází stávající tok Moštěnka, ke kterému se cca 17,0 m před mostem připojuje přeložka Dobřického potoka (SO 321). Ve třetím poli mostu se nachází pod mostem polní cesta v přímé. Jde o přeložku stávající polní cesty přerušené zemním tělesem dálnice. Celková šířka mostu $14,92 + 0,235 + 14,445 = 29,60$ m.

SO 204 Most v km 78,304 přes Mlýnský náhon

Most je v přímé návaznosti hlavního stavebního objektu – dálnice D1. Převádí dálnici D1 přes polní cestu a vodoteč Mlýnského náhonu. Pod mostem je vedena polní cesta v přímé. Jde o přeložku stávající polní cesty vedené podél Mlýnského náhonu. Stávající tok Mlýnského náhonu pod mostem je směrově v přímé. Most o jednom poli s rozpětím 24,5 m je navržen jako šikmý, respektující šikmost dálnice vůči směru toku. Nosná konstrukce je z prefabrikovaných tyčových prefabrikátů, předem předpjatých, spřažených s železobetonovou deskou. Založení mostu je hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Celková šířka mostu je 28,10 m.

SO 205 Most v km 78,626 přes Svodnici

Most převádí dálnici D1 přes polní cesty, biokoridor a přeložku vodoteče Svodnici. V prvním poli mostu před svahem opěry je vedena pod mostem polní cesta směrově i půdorysně v přímé. Ve druhém poli mostu se nachází přeložený tok Svodnice (SO 322). Ve třetím poli mostu se nachází pod mostem polní cesta v přímé. Jde o přeložku stávající polní cesty přerušené zemním tělesem dálnice. Most o třech polích s rozpětími 17,0 + 22,0 + 17,0 m je navržen jako šikmý, respektující šikmost dálnice vůči směru toku. Monolitická nosná konstrukce z dodatečně předepjatého betonu je navržena jako spojitá, konstantního příčného řezu. Příčný řez nosné konstrukce tvoří lichoběžníková deska s koncovými příčníky. Spodní stavba, kterou tvoří krajní opěry klasického tvaru a vnitřní prizmatické pilíře obd. průřezu, je z monolitického železobetonu. Založení mostu je hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Celková šířka mostu je 29,60 m.

SO 206 Most v km 79,052 přes silnici II/436

V druhém poli mostu se ve výhledu bude nacházet přeložka silnice II/436 v šířkovém uspořádání S 9.5/70. Trasa silnice se pod mostem nachází ve směrovém pravotočivém oblouku s poloměrem $R=1500\text{m}$. Most o třech polích s rozpětími 18,5 + 26,0 + 18,5 m je navržen jako kolmý (šikmost 96,2591g). Monolitická nosná konstrukce z dodatečně předepjatého betonu je navržena jako spojitá, konstantního tvaru. Spodní stavba, kterou tvoří krajní opěry klasického tvaru a vnitřní dvousloupové podpěry, je z monolitického železobetonu. Součástí opěry 1 je křídlo 1L délky 43.9 m. Založení mostu je hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách. Šířka mostu je 14,92 m

SO 207 Most přes žel.trat' Brno – Přerov v km 79,444

Most převádí dálnici D1 přes stávající trať ČD Brno – Přerov a silnici III. třídy Bochoř – Lověšice. V prvním poli mostu se nachází obslužná komunikace šířky 3,0 m. V druhém poli mostu se nachází jednokolejná, elektrifikovaná železniční trať Brno – Přerov. Ve třetím poli mostu se nachází přeložka silnice III. Třídy Bochoř - Lověšice (SO 121). Most o čtyřech polích s rozpětími 21,0 + 2 x 30,0 + 21,0 m je navržen jako kolmý. Monolitická nosná konstrukce z dodatečně předepjatého betonu je navržena jako spojitá, konstantního průřezu. Spodní stavba, kterou tvoří krajní opěry klasického tvaru a vnitřní dvousloupové podpěry, je z monolitického železobetonu. Založení mostu je hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách průměru 1200 mm.

SO 208 Estakáda v km 82,156 přes silnici II/434 a inundační území

Ve třetím poli mostu se nachází přeložka silnice II/434. Ve čtvrtém poli mostu je vedena provizorní přeložka silnice II/434, která je navržena v kategorii Most o třech polích s rozpětími 25 + 3 x 35,0 + 25,0 m je navržen jako kolmý (100g). Monolitická nosná konstrukce z dodatečně předepjatého betonu je navržena jako spojitá, konstantního tvaru. S 7,5. Spodní stavba, kterou tvoří krajní opěry klasického tvaru a vnitřní dvousloupové podpěry, je z monolitického železobetonu. Založení mostu je hlubinné, na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

SO 209 Estakáda v km 82,973 přes Bečvu a žel.trat' Olomouc – Přerov

Mostní estakáda SO 209 začíná cca 500 m za stávající silnicí II/434 Přerov - Tovačov a převádí trasu novostavby dálničního úseku D1 0136 západně od Přerova stísněným prostorem mezi odkališti sádrovce, dále po proudu za stávajícím technologickým mostem překračuje řeku Bečvu vč. jejího inundačního území, výrobní areál chemických závodů Precheza, a.s. (železniční vlečku, interní komunikace, technologické konstrukce a skládku zelené skalice), meliorační kanál, 4-kolejnou elektrifikovanou železniční trať SŽDC Olomouc-Přerov a Olomouc- Lipník nad Bečvou, silnici III/01857 Přerov-Dluhonice a na svém konci se dotýká východního okraje zástavby místní části Dluhonice, kde estakáda končí cca 1200 m před napojením stavby (MÚK Přerov-sever) na úsek D1 0137. Hlavní nosná konstrukce (dále jen NK) SO 209 má celkovou šířku 33,350 m. Hlavní NK mostu tvoří 2 samostatné spřažené ocelobetonové dvoutrámové konstrukce o 20-ti polích (vždy 1 nosná konstrukce pro 1 dopravní směr) s horní mostovkou, založené na společném hlubinném základě. Staticky obě NK tvoří podélně jeden spojitý nosník (1 dilatační celek) o značně proměnném rozpětí jednotlivých polí (měřeno v kolmém průmětu v ose dálnice D1): 30,0 + 4x 42,0 + 48,0 + 69,0 + 54,0 + 51,0 + 2x 42,0 + 2x 54,0 + 2x 60,0 + 2x 42,0 + 2x

$39,0 + 30,0 = 924,0$ m. V podélném směru mají obě NK navržené HN ve 3 výrazně odlišných základních tvarech příčného řezu: I-průřez, komorový průřez a přechodový průřez. Založení obou NK mostu je kompletně hlubinné na společném ŽB základě a velkopřůměrových vrtaných ŽB pilotách průměru 1,200 m, v oblasti skládky zelené skalice budou základové konstrukce pilíře č.9 až č.13 dále vícenásobně sekundárně ochráněny proti případné vyšší koncentraci podzemní vodou šířených agresivních chemických látek z průmyslového provozu pod mostem. Spodní stavba mostu je navržena z monolitického železobetonu (dále jen ŽB).

SO 210 Most v km 80,820 přel silnici II/436

Konstrukce mostu umožňuje průjezd pro pěší a cyklisty pod tělesem dálnice D1 - Stezka pro pěší a cyklisty (SO 134). Trvalá přesypaná konstrukce podchodu o jednom poli. Nosnou konstrukci podchodu tvoří monolitický, železobetonový uzavřený rám se spodní deskou, založení konstrukce se předpokládá plošné. Nosnou konstrukci podchodu mimo křížení s dálnicí D1 tvoří železobetonový, monolitický rám se spodní deskou a stěnami. Délka podchodu (uzavřený rám): 45,2 m.

SO 211 Most na větvi 1 přes dálnici

Most je součástí dálnice MÚK Přerov-Sever. Převádí větev V1 přes dálnici D1 a větev V5. V druhém a třetím poli mostu je vedena dálnice D1 ve směrovém oblouku o poloměru $R=3000,0$ m, ve čtvrtém poli mostu se nachází pod mostem větev V5. Most o čtyřech polích s rozpětími $16,5 + 21,5 + 19,5 + 16,5$ m je navržen jako kolmý ve směrovém oblouku o poloměru 210 m. Monolitická nosná konstrukce z dodatečně předepjatého betonu je navržena jako sdružený rám konstantního příčného řezu na opěrách uložený na ložiska. Spodní stavba, kterou tvoří krajní opěry klasického tvaru a vnitřní jednosloupové podpěry, je z monolitického železobetonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

SO 212 Most na větvi 2 přes dálnici

Most je součástí dálnice MÚK Přerov-Sever. Převádí větev V2 přes dálnici D1 a větev V1. V druhém a třetím poli mostu je vedena dálnice D1 ve směrovém oblouku o poloměru $R=3000,0$ m. V pátém poli mostu se nachází pod mostem větev V1. Most o šesti polích s rozpětími $13,0 + 18,0 + 22,0 + 18,00 + 18,00 + 13,00$ m je navržen jako kolmý na styku směrového oblouku o poloměru 120 m a přechodnice. Monolitická nosná konstrukce z dodatečně předepjatého betonu je navržena jako sdružený rám konstantního příčného řezu. Spodní stavba, kterou tvoří krajní opěry klasického tvaru a vnitřní jednosloupové podpěry, je z monolitického železobetonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

SO 213 Nadjezd větve 10 nad větví 8

Most je součástí stavby dálnice v oblasti MÚK Přerov-Sever. Převádí větev V10 přes větev V8. Větev V8 - silnice je pod mostem vedena v přechodnici $L=50$ m. Most o jednom poli s rozpětím 20,98 m (v ose NK) je navržen jako šikmý ve směrovém oblouku o poloměru 200 m. Monolitická nosná konstrukce z dodatečně předepjatého betonu je navržena jako prostý nosník konstantního příčného řezu. Spodní stavba, kterou tvoří krajní opěry klasického tvaru, je z monolitického železobetonu. Založení mostu je hlubinné na vrtaných velkopřůměrových pilotách.

SO 250 Opěrná zeď větve 2 MÚK Přerov-sever

Zeď je navržena jako monolitická železobetonová přesypaná. Výška horní hrany zdi dosahuje až 2,10 m nad upravený terén, výška přesypávky se pohybuje od 0,5 do 3,50 m. Z hlediska příčného řezu se jedná o opěrnou zeď s dřikem tloušťky 0,55m. Dřík zdi bude vetknut do monolitického železobetonového základu šířky 2,0m a výšky 0,60m a 0,80m. Zeď včetně základu bude rozdělena na 8 dilatačních úseků délky $7 \times 12,0$ m a $1 \times 6,0$ m. S ohledem na vysoké násypy větví V6 a V2 je založení zdi navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových vrtaných pilotách $\varnothing 0,90$ m, dl. 6,0m. Délka zdi : 90,0m Max. výška nad terénem: 2,10m.

SO 251 Opěrné zdi pro kabely VN vlevo km 82,450 – 82,600

V km 82.500 – 82.550 probíhá vlevo pod pátou dálničního násypu v hloubce cca 1,60m pod stávajícím terénem vedení VN. Protože je nutné na začátku a konci chrániček vytvořit manipulační prostor pro obslužnou a revizní techniku, jsou ve svahu dálnice provedeny dvě opěrné zdi. Tyto zdi jsou navrženy jako gabionové (drátokamenné) konstrukce ze svařovaných sítí v délkách 20,0 a 30,0m. Výška zdi nad terénem 2,0 m a 3,7 m.

SO 252 Opěrná zeď větve 3 MÚK Přerov-sever

Je navržena monolitická železobetonová úhlová opěrná zeď bez přesypávky s dřikem tloušťky 0,55 m, který je ve spodní části vysokých dilatačních celků zesílen náběhem na 0,90 m. Výška horní hrany zdi dosahuje až 5,50 m nad upraveným terénem u paty zdi. Je navrženo hlubinné založení na velkopřůměrových vrtaných pilotách. Délka zdi : 276,85m, Max. výška nad terénem: 5,40m.

SO 301 Dešťová kanalizace km 75,66 – 76,10

Kanalizace je rozdělena na 3 samostatné větve, kdy větev B navazuje na již realizovanou kanalizaci a větev C podchycuje nově projektovaný úsek SO101. Obě větve se napojují ve stejném místě na větev A, která odvádí dešťovou vodu přes ZUN do vodoteče. Stoka B se napojuje na stávající kanalizaci ve vzdálenější stávající šachtě v km 75,655 90 SO101 a je vedena proti spádu komunikace do spojné spadišťové šachty Š20, kde se společně se stokou C napojuje na stoku A. Stoka D odvádí dešťové vody přitékající z terénu podél větve 102-V3 do silničního příkopu, stoka E odvádí dešťové vody z povrchu vozovky větve 102-V4 a je zaústěna do stoky C. Trasa dešťové kanalizace v tělese dálnice bude vedena ve střední dělicím pásu 0,75 m od osy silnice vpravo ve směru staničení silnice. Rozmístění vstupních šachet je ve vazbě na umístění vpustí, standardní vzdálenost je do 45 m.

SO 302 Dešťová kanalizace km 76,10 – 77,15

Kanalizace je rozdělena na 2 větve, kdy hlavní větev A začíná za mostem SO201 a krátká vedlejší větev B zachycuje vodu vtékající nad most SO 203. Větev B se napojuje na větev A, která odvádí dešťovou vodu přes ZUN do vodoteče. Kanalizace je vedena ve střední dělicím pásu 0,75 m od osy silnice vpravo ve směru staničení silnice a po připojení větve B je dále svedena mimo těleso komunikace SO101. Dále pokračuje přes záchytnou usazovací nádrž SO 332 do říčky Moštěnky. Do soutokové šachty Š3 přitéká stokou A předpokládané množství dešťové vody 240,4 l/s a stokou B 8,9 l/s. Stokou A pak odtéká k ZUN SO 331 celkové množství 256,2 l/s. Rozmístění vstupních šachet je ve vazbě na umístění vpustí, standardní vzdálenost je do 45 m.

SO 303 Dešťová kanalizace km 77,15 – 78,33

Kanalizace je rozdělena na 2 větve, kdy na most SO 203 navazuje kratší stoka B , která se v km 77,445 SO 101 napojuje na hlavní stoku A, vedenou od mostu SO 204 přes most SO 202. Po napojení stoky B pokračuje hlavní stoka přes ZUN do vodoteče. Kanalizace je vedena ve střední dělicím pásu 0,75 m od osy silnice vpravo ve směru staničení silnice, přechází nad inundačním mostem SO 202 a po připojení větve B je dále svedena mimo těleso komunikace SO101. Dále pokračuje přes záchytnou usazovací nádrž SO 333 do říčky Moštěnky. Stoka B začíná za mostem SO203 a je vedena po spádu komunikace do spojné spadišťové šachty Š6, kde se v km 77,4455 SO101 napojuje se na stoku A. Do soutokové šachty Š6 přitéká stokou B předpokládané množství dešťové vody 66,5 l/s a stokou A 156,5 l/s. Stokou A pak odtéká k ZUN SO 331 celkové množství 230 l/s.

SO 304 Dešťová kanalizace km 78,33 – 78,63

Objekt je tvořen stokou A, která začíná za mostem SO 204, kde podchycuje vodu vtékající nad most, a poté je vedena ve středovém pásu komunikace proti jejímu spádu až téměř k mostu SO 205, kde se na ni napojují dvě vpusti odvádějící vodu zachycenou na tomto mostě. Dešťová voda je dále odvedena přes ZUN do vodoteče. Rozmístění vstupních šachet je ve vazbě na umístění vpustí, standardní vzdálenost je do 45 m. Stokou A odtéká k ZUN SO 331 celkové množství 78 l/s.

SO 305 Dešťová kanalizace km 78,63 – 79,07

Kanalizace je rozdělena na 2 větve, kdy na most SO 205 navazuje krátká stoka B , která se v km 78,705 SO 101 napojuje na hlavní stoku A, vedenou od mostu SO 206. Po napojení stoky B je hlavní stoka svedena mimo těleso komunikace SO101, kde se do ní připojuje kanalizace SO 306, a poté pokračuje přes ZUN do svodnice SO322. K ZUN odtéká SO 335 celkové množství 176,3 l/s. Trasa dešťové kanalizace v tělese dálnice bude vedena ve střední dělicím pásu 0,75 m od osy silnice vpravo ve směru staničení silnice. Rozmístění vstupních šachet je ve vazbě na umístění vpustí, standardní vzdálenost je do 45 m.

SO 306 Dešťová kanalizace km 78,70 – 79, 41

Kanalizace je rozdělena na 2 větve, kdy na most SO 206 navazuje krátká stoka B , která se v km 79,124 SO 101 napojuje na hlavní stoku A, vedenou od mostu SO 207. Po napojení stoky B je hlavní stoka svedena mimo těleso komunikace SO101, kde prochází shybkou pod terénem podél mostu SO 206, a dále pokračuje trasou ve svahu násypu tělesa dálnice až k napojení na kanalizaci SO 305, a poté pokračuje přes ZUN do svodnice SO322. Do soutokové šachty SP10b, která je šachtou spadišťovou, přitéká stokou B předpokládané množství dešťové vody 5,9 l/s a stokou A 64,2 l/s. Následujícím úsekem včetně navrhované shybky pak protéká 77,1 l/s. Po soutoku s objektem SO 305 pak stokou A SO 305 odtéká k ZUN SO 335 celkové množství 176,3 l/s. Trasa dešťové kanalizace v tělese dálnice bude vedena ve středním dělicím pásu 0,75 m od osy silnice vpravo ve směru staničení silnice. Rozmístění vstupních šachet je ve vazbě na umístění vpustí, standardní vzdálenost je do 45 m.

SO 307 Dešťová kanalizace km 79,41 – 81,60

V zájmovém území km 79,45 - 81,60 je navrženo podchycení dešťových odpadních vod z obou částí dálnice SO 101 novou kanalizací a jejich svedení do nové retenční a usazovací nádrže SO 337. Z této nádrže se bude voda přečerpávat přes čerpací stanici SO391 výtlačným řadem SO 364 do hlavního sběrače SO309, který je veden od km 81,7 až do řeky Bečvy. Kanalizace je rozdělena na 2 větve. Kratší stoka B je ukončena v km 81,632, v začátku MUK Přerov – západ (SO 103), a je vedena v levé části SDP až do km 81,440 SO 101, kde přechází na pravou stranu SDP ve směru staničení SO 101. V km 81,139 se SO 101 napojuje na hlavní stoku A, vedenou od mostu SO 207 v pravé části SDP. Po napojení stoky B je hlavní stoka svedena mimo těleso komunikace SO101 do retenční nádrže SO 337. Do soutokové šachty Š1 přitéká stokou B předpokládané množství dešťové vody 116,7 l/s a stokou A 356 l/s. Do následující retenční nádrže SO 337 pak odtéká celkové návrhové množství 477 l/s. Trasa dešťové kanalizace v tělese dálnice bude vedena ve střední dělicím pásu 0,75 m od osy silnice vpravo, případně vlevo (dle situace objektu) ve směru staničení silnice. Rozmístění vstupních šachet je ve vazbě na umístění vpustí, standardní vzdálenost je do 45 m.

SO 308 Dešťová kanalizace km 81,60 – 82,23

Tento stavební objekt SO 308 řeší odvedení dešťových vod z komunikace do nově navržené ZUN SO 338, odtud je odvedena kanalizací SO 309 do místního kapacitního recipientu, do řeky Bečvy. Předčištění dešťových vod bude probíhat v nádrži SO 338 -Záchytná usazovací nádrž č. 8 v km 81,7, které se nachází před napojením dešťové vody do kanalizace SO 309. Je navržena dešťová kanalizace plastové potrubí DN 800 a DN 300 a DN 300-ŽB. Dálniční kanalizace z dálnice km 81,6-82,23 včetně mostu SO 208 je svedena středovou kanalizací do ZUN č. 8 (338) v km 81,670 a z ní do hlavního sběrače, který je zaústěn do řeky Bečvy. Do Šachty Š15 přitéká z pravého mostu 50,74 l/s. Ze středního dělicího pásu přitéká do Š14 z levého mostu 50,74 l/s. Z celé větve 308 odtéká 200 l/s. Toto množství je hnáno přes záchytnou usazovací nádrž SO 338. Na výtok z nádrže začíná SO 309 a tou odvedena do řeky Bečvy. Do šachty Š2 je vyústěn výtlačný řad z čerpací stanice SO391, který má přítok 50 l/s. Výtlačný řad z PE ø225 mm bude vyústěn 0,50 m nade dnem šachty.

SO 309 Hlavní sběrač „A“ v km 81,74 – 82,8

Tento stavební objekt SO 309 řeší odvedení dešťových vod z komunikace do místního kapacitního recipientu, do řeky Bečvy. Předčištění dešťových vod bude probíhat ve dvou usazovacích nádržích a to

SO 338-Záchytná usazovací nádrž č. 8 v km 81,7 a So 340- Záchytná usazovací nádrž č. 10 v km 82,57, které se nachází před napojením dešťové vody do kanalizace SO 309. Do SO 309 budou rovněž čerpány vody z čerpací stanice SO 391-Čerpací stanice v km 81,15. Čerpané vody budou dopravovány výtlačným potrubím SO 364-Výtlačný řad od ČS do gravitační kanalizace SO 309 a touto kanalizací do řeky Bečvy. Celý sběrač je navržen z trub DN 1000- ŽB, , 800- PP a DN 600-ŽB. Celý sběrač je v délce 1079 m a je na něm navrženo 24 typových šachet. Jeden výústní objekt do recipientu Bečva. Ze záchytné usazovací nádrže SO 338 poteče potrubím DN 600- ŽB 200l/s, kruhový profil u šachet DN 1000. V km 0.251 staničení stoky přitéká do potrubí dalších 660 l/s ze ZUN SO 340. Je nutné zde zvětšit dimenzi potrubí na DN 1000.

SO 310 Dešťová kanalizace km 82,23 – 83,63

Tento stavební objekt SO 310 řeší odvedení dešťových vod z komunikace do nově navržené ZUN SO 340, odtud je odvedena kanalizací SO 309 do místního kapacitního recipientu, do řeky Bečvy. Předčištění dešťových vod bude probíhat v nádrži SO 340-Záchytná usazovací nádrž č. 10 v km 82,57, které se nachází před napojením dešťové vody do kanalizace SO 309. Kanalizace opouští v km 82.555 komunikaci, je zaústěna přes záchytnou usazovací nádrž SO 340 do kanalizace SO 309 a následně do řeky Bečvy. V km 82.583 komunikace je zaústěna větev 310_C, od lapače splavenin do šachty Š2 větve 310_A kanalizace. Oboustranným lapačem splavenin umístěným po levé straně komunikace přitéká do kanalizace 8,7 l/s. Dále je svedena voda z mostu 209. Voda z mostu je svedena do kalové jímky a z ní je potrubím napojena do naší šachty Š 16 a Š17. Do Šachty Š17 přitéká z pravého mostu 293,8 l/s. Ze středního dělicího pásu přitéká do Š16 z levého mostu 293,8 l/s. Z celé větve 310_B odtéká 604 l/s. Z větve 310_A odtéká 51,4 l/s. Z kanalizace z dálniční komunikace odtéká celkem 660,40 l/s. Toto množství je hnáno přes záchytnou usazovací nádrž SO 340. Na výtok z nádrže v šachtě Š2 je připojena větev 310_C, která vede od lapače splavenin. Trouba od oboustranného lapače splavenin je železobetonová z důvodu průchodu zpevněným násypem v komunikaci (trouba musí mít dostatečnou pevnost).

SO 311 Dešťová kanalizace km 83,60 – 85,40

Tento stavební objekt SO 311 řeší odvedení dešťových vod z komunikace do nově navržené ZUN SO 343, odtud je odvedena kanalizací SO 315 do řeky Bečvy. Odvodnění dálnice je rozděleno na dva úseky, stoku A a stoku B. Stoka A opouští v km 84,25 komunikaci, kde je zaústěna přes výústní objekt VO1 do silničního příkopu. Stoka B opouští v km 83,83 komunikaci, kde je zaústěna přes výústní objekt VO2 do silničního příkopu. Od km 83,88 do km 84,20 je komunikace odvodněna bez středové kanalizace přes uliční vpusti a skluzy přímo do silničního příkopu. Trasa dešťové kanalizace bude vedena ve střední dělicím pásu 0,75 m od osy silnice vpravo ve směru staničení silnice. Rozmístění vstupních šachet je ve vazbě na umístění vpustí, standardní vzdálenost je 45 m.

SO 312 Dešťová kanalizace z RN 14

V rámci projektu je řešen úsek objektu mezi objektem SO 344 a recipientem. Délka úseku je cca 600 m, světlost potrubí je DN 400- DN 600. Jako trubní materiál je uvažována kombinace PP, betonu a železobetonu. Situačně vede trasa od SO 344 jihovýchodním směrem podél zpevněné cesty SO 153, dále západně v blízkosti stávající cesty, stáčí se jižně a jde v přísypu, aby bylo zachováno krytí, a podél terénní hrany pokračuje do místa vyústění do stávajícího odtokového kanálu. Dešťová voda z mimoúrovňové křižovatky je svedena do kanalizace SO 316. Ta je pak předčištěna v záchytné usazovací nádrži ZUN SO 344. Větší průtoky jsou pozdrženy v pedsazené retenční nádrži (rovněž SO 344). Vyčištěná voda je odváděna hlavním sběračem SO 312 do stávajícího odtokového kanálu, který je veden od místního rybníku. Potrubí začíná odtokem ze záchytné usazovací nádrže SO 344 navržené na 160 l/s. Do potrubí je rovněž zaústěn bezpečnostní přepad z pedsazené retenční nádrže. Kanalizace SO 312 je dimenzována na 270 l/s, což je max. kapacita přítokového potrubí k retenční nádrži.

SO 313 Dešťová kanalizace MÚK Přerov – sever (část západ)

V katastru Předmostí severozápadně od Přerova je situována křižovatka D1 s komunikací R55 a I/55. Stavební objekt SO 313 řeší převážně odvodnění části větve V6 SO 104 a západní část MÚK Přerov - sever. Kanalizace, do které jsou napojeny vpusti odvodňující vozovku SO104-V6, je vedena ve svahu větve V6. Zároveň jsou do ní napojeny lapače splavenin z příkopů mezi větvemi V-4 a V-1. Kanalizace poté překříží větev V6 a větev V2, kde je do ní napojena větev odvodňující plochu mezi V6 a V3, a je zaústěna do středové silniční kanalizace SO 311 hlavní trasy SO101. V lomové šachtě před napojením je navržen uzávěr pro případ havárie.

SO 314 Odvodnění SO 210

Tento objekt řeší odvodnění podchodu a současně napojení příkopů podél navazujících silničních objektů, které byly přerušeny tělesem dálnice. Kanalizace je zaústěna do čerpací stanice (SO 392), a následně bude voda z podchodu a navazujících příkopů přečerpána do dálniční kanalizace SO 307. Do kanalizace jsou napojeny i horské vpusti odvodňující přilehly terén. Kanalizace SO 314 je navržena v souběhu s cyklostezkou (podchodem). Součástí objektu SO 134 je odvodňovací žlab, situovaný podél zdi objektu SO210. Před vstupy a v nejnižším místě jsou navrženy žlabové vpusti, které jsou napojeny do kanalizace SO314. Z důvodů současného napojení lapačů splavenin, umístěných v ukončených příkopech, budou na vpustech osazeny zpětné klapky, aby případným vzdutím nedocházelo k zpětnému zatapění podchodu. V celém objektu je navrženo celkem 5 šachet, šachty SP1 a SP3 jsou navrženy jako spadišty. Na odvodňovacím žlabu jsou osazeny 3 vpusti.

SO 315 Hlavní sběrač „B“

Kanalizace je navržena pro odvod dešťových vod z retenční nádrže SO 343 a retenčního příkopu SO 390. Jsou navrženy dvě stoky B, která odvádí vody z RN a B-1, která odvádí dešťové vody z retenčního příkopu. Stoka B od svého vyústění do Bečvy vede mezi areálem průmyslového podniku a železniční tratí. Dále projde pod navrženou mostní estakádou a protlakem pod železniční tratí a podél silnice SO 146 směrem k retenční nádrži SO 343. Do Bečvy je stoka vedena pod ochrannou hrází Dluhonice a dále v souběhu s drobným tokem Strhanec.

SO 316 Dešťová kanalizace MÚK Přerov- sever; část východ

V katastru Předmostí severozápadně od Přerova je situována křižovatka D1 s komunikací R55 a I/55. Stavební objekt SO 316 řeší převážně odvodnění části větve V7, V8, V9 SO 104, SO 116 a východní část MÚK Přerov - sever. Kanalizace, do které jsou napojeny vpusti odvodňující vozovku SO 104 a SO 116, je vedena ve svahu mezi SO 116 a polní cestou SO 153. Zároveň jsou do ní napojeny lapače splavenin ze silničních příkopů a odvodnění mostu SO 213. Kanalizace je poté vyústěna do retenční nádrže SO 344 a přes ZUN je dešťová voda kanalizací SO 312 odvedena do recipientu. Stoka A začíná nátokem do podzemní retenční nádrže SO 344. V následující šachtě je pak umístěno šoupátko pro případ havárie. Dále stoka pokračuje v silničním tělese mezi SO 116 a SO 153 směrem na západ, stoka A-1 začíná napojením na stoku A v šachtě Š1. Dále stoka pokračuje v silničním tělese mezi SO 116 a SO 153 směrem na východ nad podzemní retenční nádrží. Stoka A-2 začíná napojením na stoku A v šachtě Š8. Dále stoka pokračuje v silničním tělese větve V2 SO 104 směrem na západ, poté ji kříží. Stoka A-3 začíná napojením na stoku A v šachtě Š9. Dále stoka pokračuje v silničním tělese větve V10 SO 104 směrem na západ. Součástí tohoto objektu je samostatné odvodnění SO 173 pomocí uličních vpustí a skluzů přímo do silničního příkopu. Levostranný silniční příkop podél SO173 je ukončen lapačem LS5, který je zaústěn do obnovované vtokové šachty na stávajícím propustku DN900.

SO 325 Ochranné hráze v km 80,500 – 81,450

Jsou navrženy v úseku km 80,660 – 81,360 vlevo a km 81,047 – 81,200 vpravo ochranné hrázky. Ochranné hrázky navazují na opevnění zemního tělesa hlavní trasy SO101 a opevnění zemního tělesa objektu SO160 (příjezd k retenční nádrži). Vpravo od SO101 je těleso dálnice chráněno v km 80,833 – km 81,047 patkou z lomového kamene vpravo podél SO134 Stezka pro chodce a cyklisty v délce 70m,

dále tělesem SO 167(polní cesta) a SO160(příjezd k retenční nádrži). Dle hydrotechnického posouzení, je výška Q100 v dané oblasti 206,74 m.n.m.-207,24 m.n.m. Výška hrázky byla stanovena s ohledem na větrové vlny 208,00 m.n.m. Šířka hrázky je 2 m v koruně. Sklon svahů hrázky na vnitřní i vnější straně 1 : 2.

SO 331 Záchytná usazovací nádrž č 1 v km 76,0

Objekt řeší návrh záchytné usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek pro dešťové vody z úseku dálnice D1 km 75,66-76,10 (SO 301). Od usazovací nádrže je voda stokou A svedena do Dobřického potoka. ZUN je tvořena jednou obdélníkovou nádrží kalojemu a dvěma nádržemi odlučovače ropných látek. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek a u dna se postupně vytváří vrstva zachycených kalů. Do odlučovače ropných látek voda natéká usměrňovacím dílem, který proud vede ke dnu nádrže. Zde na principu gravitace dochází k oddělování částic ropných látek, které se uvolňují a stoupají k hladině. Dále voda prochází koalescenční barierou, kde se koalescencí z vody odstraňují nejmenší částičky ropných látek a tak se významně zvyšuje čistící efekt zařízení. Všechny uvolněné ropné látky se postupně hromadí v plovoucí vrstvě na hladině, které v dalším postupu zabraňuje norná stěna. Pročištěná voda z odlučovače odchází pod nornou stěnou do odtokového potrubí. Přítok na ZUN je uvažován max. 170 l/s (SO 301).

SO 332 Záchytná usazovací nádrž č.2 v km 77,1

Objekt řeší návrh záchytné usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek pro dešťové vody z úseku dálnice D1 km 76,10-77,15 (SO 302). Od usazovací nádrže je voda stokou A svedena do Moštěnky. ZUN je tvořena jednou obdélníkovou nádrží kalojemu a dvěma nádržemi odlučovače ropných látek. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek a u dna se postupně vytváří vrstva zachycených kalů. Do odlučovače ropných látek voda natéká usměrňovacím dílem, který proud vede ke dnu nádrže. Zde na principu gravitace dochází k oddělování částic ropných látek, které se uvolňují a stoupají k hladině. Dále voda prochází koalescenční barierou, kde se koalescencí z vody odstraňují nejmenší částičky ropných látek a tak se významně zvyšuje čistící efekt zařízení. Všechny uvolněné ropné látky se postupně hromadí v plovoucí vrstvě na hladině, které v dalším postupu zabraňuje norná stěna. Pročištěná voda z odlučovače odchází pod nornou stěnou do odtokového potrubí. Přítok na ZUN je uvažován max. 260 l/s (SO 302).

SO 333 Záchytná usazovací nádrž č.3 v km 77,4

Objekt řeší návrh záchytné usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek pro dešťové vody z úseku dálnice D1 km 77,15-78,33 (SO 303). Od usazovací nádrže je voda stokou A svedena do Moštěnky. ZUN je tvořena jednou obdélníkovou nádrží kalojemu a dvěma nádržemi odlučovače ropných látek. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek a u dna se postupně vytváří vrstva zachycených kalů. Do odlučovače ropných látek voda natéká usměrňovacím dílem, který proud vede ke dnu nádrže. Zde na principu gravitace dochází k oddělování částic ropných látek, které se uvolňují a stoupají k hladině. Dále voda prochází koalescenční barierou, kde se koalescencí z vody odstraňují nejmenší částičky ropných látek a tak se významně zvyšuje čistící efekt zařízení. Všechny uvolněné ropné látky se postupně hromadí v plovoucí vrstvě na hladině, které v dalším postupu zabraňuje norná stěna. Pročištěná voda z odlučovače odchází pod nornou stěnou do odtokového potrubí. Přítok na ZUN je uvažován max. 230 l/s (SO 303).

SO 334 Záchytná usazovací nádrž č.4 v km 78,57

Objekt řeší návrh záchytné usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek pro dešťové vody z úseku dálnice D1 km 78,33 - 78,63 (SO 304). Od usazovací nádrže je voda stokou A svedena do Dobřického potoka. ZUN je tvořena jednou obdélníkovou nádrží kalojemu a jednou nádrží odlučovače ropných látek. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek a u dna se postupně vytváří vrstva zachycených kalů. Do odlučovače ropných látek voda natéká usměrňovacím dílem, který proud vede ke dnu nádrže. Zde na principu gravitace dochází k oddělování částic ropných látek, které se uvolňují a stoupají k hladině. Dále voda prochází koalescenční

barierou, kde se koalescencí z vody odstraňují nejmenší částičky ropných látek a tak se významně zvyšuje čistící efekt zařízení. Všechny uvolněné ropné látky se postupně hromadí v plovoucí vrstvě na hladině, které v dalším postupu zabraňuje norná stěna. Pročištěná voda z odlučovače odchází pod nornou stěnou do odtokového potrubí. Přítok na ZUN je uvažován max. 80 l/s (SO 304).

SO 335 Záchytná usazovací nádrž č.5 v km 78,67

Objekt řeší návrh záchytné usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek pro dešťové vody z úseku dálnice D1 km 78,63 - 79,07 (SO 305). Od usazovací nádrže je voda stokou A svedena do Dobřického potoka. ZUN je tvořena jednou obdélníkovou nádrží kalojemu a dvojicí nádrží odlučovače ropných látek. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek a u dna se postupně vytváří vrstva zachycených kalů. Do odlučovače ropných látek voda natéká usměrňovacím dílem, který proud vede ke dnu nádrže. Zde na principu gravitace dochází k oddělování částic ropných látek, které se uvolňují a stoupají k hladině. Dále voda prochází koalescenční barierou, kde se koalescencí z vody odstraňují nejmenší částičky ropných látek a tak se významně zvyšuje čistící efekt zařízení. Všechny uvolněné ropné látky se postupně hromadí v plovoucí vrstvě na hladině, které v dalším postupu zabraňuje norná stěna. Pročištěná voda z odlučovače odchází pod nornou stěnou do odtokového potrubí. Přítok na ZUN je uvažován max. 180 l/s (SO 305).

SO 338 Záchytná usazovací nádrž č.8 v km 81,7

Objekt řeší návrh záchytné usazovací nádrže s odlučovačem ropných látek pro dešťové vody z úseku dálnice D1 km 79,45 - 81,60 (SO 307, přes SO 337, SO 391 a SO 364) a 81,60 - 82,23 (SO 308). Od usazovací nádrže je voda svedena kanalizací SO 309 do Bečvy. ZUN je tvořena jednou obdélníkovou nádrží kalojemu a dvojicí nádrží odlučovače ropných látek. Voda přitéká do prostoru kalojemu, kde snížením průtokové rychlosti dochází k sedimentaci nerozpuštěných látek a u dna se postupně vytváří vrstva zachycených kalů. Do odlučovače ropných látek voda natéká usměrňovacím dílem, který proud vede ke dnu nádrže. Zde na principu gravitace dochází k oddělování částic ropných látek, které se uvolňují a stoupají k hladině. Dále voda prochází koalescenční barierou, kde se koalescencí z vody odstraňují nejmenší částičky ropných látek a tak se významně zvyšuje čistící efekt zařízení. Všechny uvolněné ropné látky se postupně hromadí v plovoucí vrstvě na hladině, které v dalším postupu zabraňuje norná stěna. Pročištěná voda z odlučovače odchází pod nornou stěnou do odtokového potrubí. Přítok na ZUN je uvažován max. 220 l/s (SO 308 + SO 391, přes SO 364).

SO 343 Záchytná usazovací nádrž č.13 v km 83,78

Retenční nádrž je navržena oválného tvaru s delší stranou rovnoběžnou s osou dálničního tělesa v severojižním směru. V jižní části nádrže je umístěn sdružený objekt, který současně tvoří opěrnou stěnu přístupové komunikace do nádrže. V severní části nádrže jsou umístěny vyústění kanalizačních stok č.1 a č.2 vedených od sestavy ZUN, respektive rozdělovacího objektu. Dno nádrže a plocha sjezdu do jsou opevněny kamennou dlažbou, svahy nádrže travním drnem. Nátok do nádrže z dálničního příkopu je veden přes kanalizační stoky č.1 a č.2. Stoky jsou rozděleny v rozdělovacím objektu, kde jsou průtoky do hodnoty $Q = 360 \text{ l/s}$ převáděny přes sestavu záchytné usazovací nádrže, průtoky vyššího řádu jsou odlehčeny přímo do prostoru retenční nádrže. Nátok do kanalizace je řešen vybudováním betonového čela vtoku. Součástí objektu je i obslužná komunikace vedená po obvodu retenční nádrže s odbočkou k sestavě usazovací nádrže.

SO 391 Čerpací stanice v km 81,15

Tento stavební objekt SO 391 řeší čerpací stanici dešťových vod, které budou přitékat z retenční nádrže. Předčištění dešťových vod bude probíhat až za napojením výtlaku na dešťovou kanalizaci. Čerpané vody budou dopravovány výtlakným potrubím do gravitační kanalizace SO 309 a touto do řeky Bečvy. Je navržena podzemní monolitická železobetonová čerpací stanice dešťových vod, situovaná vedle tělesa dálnice v návaznosti na retenční nádrž. Stavební část Čerpací stanice dešťových vod je podzemní objekt půdorysného rozměru 4000 x 6000 mm. Nádrž je založena na podkladním betonu tloušťky 150 mm. Dno šachty je opatřeno prostým betonem ve spádu. Ve dně je provedena jímka se snížením o 200 mm. Ve

stropu šachty jsou osazeny kompozitní poklopy rozměru 1x600 x 600 mm pro vstup do nádrže a 3x1000x700 pro osazení čerpadel. Všechny pokopy jsou řešeny jako uzamykatelné. Vlastní vstup do šachty je řešen kompozitním žebříkem s ochranným košem. V nádrži jsou provedeny dva prostupy pro přítokové potrubí d 500 mm a pro výtlak d 350 mm. Na přítokovém potrubí je osazeno nerezové vřetenové šoupě DN 400. Technologická část. Podzemní čerpací stanice sestává z mokré jímky s instalovanými ponornými čerpadly - 3 ks. Čerpadla s parametry $Q = 25 \text{ l/s}$, $H = 10,0 \text{ m}$ jsou osazena na spouštěcím zařízení. Dvě čerpadla budou vždy provozní, třetí čerpadlo je rezervní s automatickým záskokem při poruše jednoho provozního čerpadla. Dále bude automatický záskok provozních čerpadel mezi sebou dle provozních hodin.

SO 392 Čerpací stanice SO 210

314 z odvodnění mostu SO 210, a budou dopravovány výtlačným potrubím do dálniční kanalizace – SO 307 do šachty Š9. Čerpací stanice je navržena podzemní, prefabrikovaná, situovaná vedle dálničního tělesa. Stavební část Čerpací stanice je prefabrikovaný železobetonový podzemní objekt vnitřního průměru 2500 mm s hloubkou cca 7 m. Dešťová voda bude přitékat kanalizací SO 314 potrubím DN 300 do akumulčního prostoru čerpací stanice, odkud bude čerpána výtlačným potrubím PE Ø 110x10 mm v délce 27 m do kanalizační šachty Š9, které je také součástí tohoto objektu. Čerpací stanice se skládá z kruhového dna, skruží a zákrytové desky. Do úrovně upraveného terénu jsou vyvedeny dva komíny průměru 1000 mm pro vstup a vytažení čerpadel. Na úrovni zákrytové desky je navržen ŽB věnec pro dodatečné zatěsnění a přitížení proti vztlaku podzemní vody. Ve komínech šachty jsou osazeny kompozitní poklopy Ø 600 mm pro vstup do nádrže a 1000x1000 pro osazení čerpadel. Všechny pokopy jsou řešeny jako uzamykatelné. Vlastní vstup do šachty je řešen kompozitním žebříkem s ochranným košem. V nádrži jsou provedeny dva prostupy pro přítokové potrubí d 400 mm a pro výtlak d 150 mm. Na přítokovém potrubí je osazeno nerezové vřetenové šoupě DN 300.

Technologická část

Podzemní čerpací stanice sestává z mokré jímky s instalovanými ponornými čerpadly. navrženy jsou 2 ks ponorných čerpadel s parametry $Q = 16 \text{ l/s}$, $H = 10,60 \text{ m}$ instalovaných do mokré jímky na spouštěcím zařízení. První čerpadlo je navrženo jako provozní s automatickým záskokem při poruše provozního čerpadla. Dále bude automatický záskok provozních čerpadel mezi sebou dle provozních hodin.

SO 701 Protihluková stěna km 79,200 – 80,300 vpravo

Pro ochranu obytné zástavby byla hlukovou studií (Dálnice D1, stavba 0136 Říkovice-Přerov z června 2014) navržena protihluková stěna (PHS) u dálnice D1 vpravo od staničení 79,2 km po staničení 80,3 km. Výška PHS je 4,0 m. Tato stěna musí být ze strany od dálnice superpohltivá (kategorie zvukové pohltivosti A4), aby se omezily odrazy zvuku od této stěny směrem k proti stojící zástavbě v obci Bochoř. Minimální neprůzvučnost protihlukové stěny musí být 25 dB. Protihluková stěna je složena ze tří samostatných částí. Část před a za mostem je tvořena z železobetonových sloupků v modulu 4,0 m založených hlubinně na pilotách s výplní z železobetonových panelů. Střední část na mostě SO 207 je součástí příslušenství mostu SO 207! Osa protihlukové stěny je ve vzdálenosti 1,5 m za lícem svodidla. Vzhledem k rozvinuté délce protihlukové stěny 210,19 m před mostem a 802,81 m za mostem jsou navrženy únikové trasy.

SO 702 Protihluková stěna km 82,693 - 84,200 vlevo

Pro ochranu obytné zástavby v Přerově - Dluhonicích byla navržena protihluková stěna (PHS) u dálnice D1 vlevo od staničení 82,693 km po staničení 84,2 km. Tato stěna musí být ze strany od dálnice se střední zvukovou pohltivostí (kategorie zvukové pohltivosti po upřesnění hlukové studie A2).

Minimální neprůzvučnost protihlukové stěny musí být 25 dB. Výška PHS je proměnná:

- km 82,693 – km 83,000 – svislá PHS výšky 4,0m
- km 83,000 – km 83,400 – svislá PHS výšky 5,0 m
- km 83,400 – km 83,617 – svislá PHS výšky 5,0 m + 1 m zalomení (celková výška PHS 6,0 m)
- km 83,617 – km 83,800 – svislá PHS výšky 5,0 m + 2 m zalomení (celková výška PHS 7,0 m)

· km 83,800 – km 83,900 - svislá PHS výšky 5,0 m + 1 m zalomení (celková výška PHS 6,0 m)

· km 83,900 – km 84,100 - svislá PHS výšky 5,0 m

· km 84,100 – km 84,200 - svislá PHS výšky 4,0 m

Protihluková stěna SO 702 je složena ze dvou samostatných částí. Část za mostem SO 702 je tvořena z železobetonových sloupků v modulu 4,0 m založených hlubinně na pilotách s výplní z železobetonových panelů. Část na mostě SO 209 je součástí příslušenství mostu SO 209. Osa protihlukové stěny je ve vzdálenosti 1,5 m za lícem svodidla. Vzhledem k rozvinuté délce protihlukové stěny 595,395 za mostem jsou navrženy únikové trasy.

SO 703 Protihluková stěna km 84,600 - 85,175 vpravo

Pro ochranu obytné zástavby je navržena u dálnice D1 vpravo protihluková stěna PHS výšky 4,5 m od staničení D1 84,6 km do staničení 85,175 km. V této lokalitě je hlavním zdrojem hluku MÚK Přerov – sever. Z této mimoúrovňové křižovatky je nejhluchnější dálnice D1 a nová komunikace I/55. PHS bude oboustranně pohltivá. Směrem k dálnici bude PHS středně pohltivá (kategorie zvukové pohltivosti po upřesnění hlukové studie A2). Zadní strana PHS bude vysoce pohltivá (kategorie zvukové pohltivosti A4). Začátek a konec PHS bude pozvolný s náběhy. Minimální neprůzvučnost protihlukové stěny musí být 25 dB. Protihluková stěna je tvořena z železobetonových sloupků v modulu 4,0 m založených hlubinně na pilotách s výplní z železobetonových panelů. V místě pod mosty SO 211 a SO 212 bude provedena PHS v modulu 2,0 m s předsazenými protihlukovými panely před sloupky kotvenými do betonových sloupků z pohledu pomocí závitových tyčí. Předsazené panely budou osazovány manipulátorem tak, aby bylo vyloučeno poškození mostních objektů nad zdí ! Osa protihlukové stěny je ve vzdálenosti 1,5 m za lícem svodidla. Vzhledem k délce protihlukové stěny 580 m jsou navrženy únikové dveře.

SO 704 Protihluková stěna v prostoru MÚK Přerov – sever, část 1

Pro ochranu obytné zástavby je navržena u dálnice D1 vpravo protihluková stěna PHS výšky 4,5 m. Tato PHS začíná na staničení 0,350 km (SO 104) větve 9 MÚK Přerov - sever a končí na konci stavby 0136 navrhované D1 (SO 101). Stěna bude směrem k D1 od (SO 104) větve 9 MÚK Přerov - sever po staničení D1 85,2 km (SO 101) vysoce pohltivá (kategorie zvukové pohltivosti A4) a od staničení D1 85,2 km po staničení D1 85,4 středně pohltivá (kategorie zvukové pohltivosti po upřesnění hlukové studie A2). Minimální neprůzvučnost protihlukové stěny musí být 25 dB. Vzhledem k požadavku Magistrátu města Přerova pro variantní sloučení PHS SO 704 a SO 705 bude budování stěn následovné. Bude vybudována stěna SO 705, tato zeď neobsahuje výškové náběhy. Stěna SO 704 bude vybudována bez výškového náběhu na začátku zdi. Poté bude provedeno hlukové měření, dle jehož vyhodnocení bude buď dobudován náběh na počátku zdi SO 704, nebo dojde ke sloučení obou zdí. Po sloučení obou zdí bude nezbytné v již zbudované zdi SO 704 zřídit únikové trasy. Protihluková stěna je tvořena z železobetonových sloupků v modulu 4,0 m založených hlubinně na pilotách s výplní z železobetonových panelů. Osa protihlukové stěny je ve vzdálenosti 1,5 m za lícem svodidla. Vzhledem k délce protihlukové stěny 270 m nejsou navrženy únikové dveře.

Změna dokončené stavby (nástavba, přístavba nebo stavební úpravy) se navrhuje z důvodu změny v užívání stavby: ☐ ne

☐ ano

Pokud ano, uvést nový způsob užívání stavby:.....
.....

Statistické údaje (u staveb obsahujících byty):

Nová výstavba:

počet bytů.....
užitková plocha všech bytů v m² (bez plochy nebytových prostor).....

Změna dokončené stavby (nástavba, přístavba, stavební úprava):

počet nových bytů.....
počet zrušených bytů.....
počet bytů, ve kterých se provádí stavební úpravy.....
užitková plocha všech bytů v m² (bez plochy nebytových prostor).....

V. U dočasného stavebního záměru

Doba trvání:

Návrh úpravy pozemku po jeho odstranění:

VI. Údaje o místu stavebního záměru

(stavební pozemek popřípadě pozemky, které se mají použít jako staveniště)

obec	katastrální území	parcelní č.	druh pozemku podle katastru nemovitostí	výměra [m ²]

Jedná-li se o více pozemků, připojují se údaje obsažené v tomto bodě v samostatné příloze:

☒ ano ☐ ne

VII. Zhotovitel stavebního záměru – stavební podnikatel

Název a sídlo stavebního podnikatele (pokud je znám), IČ, bylo-li přiděleno

Zhotovitel stavby bude vybrán ve výběrovém řízení po získání stavebního povolení.

VIII. U staveb financovaných z veřejného rozpočtu – jméno a příjmení fyzické osoby vykonávající technický dozor stavebníka s oprávněním podle zvláštního právního předpisu

Osoba technického dozoru stavby bude určena po získání stavebního povolení.

IX. Předpokládaný termín zahájení a dokončení stavebního záměru

Zahájení 2021

Dokončení 2025

X. Orientační náklady na provedení stavebního záměru: viz příloha

XI. Užití sousedního pozemku nebo stavby

K provedení stavebního záměru má být použit sousední pozemek (stavba) ☐ ano ☒ ne

Pokud ano, je vyjádření vlastníka této nemovitosti připojeno v samostatné příloze.

XII. Posouzení vlivu stavby / její změny na životní prostředí podle zvláštního právního předpisu

- ☐ stavba / změna stavby nevyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí
- ☐ nevztahuje se na ni zákon č. 100/2001 Sb. ani § 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb.
- ☐ stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., kterým tento orgán vyloučil významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, pokud je vyžadováno podle zákona č. 114/1992 Sb.
- ☐ sdělení příslušného úřadu, že stavba / její změna, která je podlimitním záměrem, nepodléhá zjišťovacímu řízení, je-li podle zákona č. 100/2001 Sb. vyžadováno
- ☐ závěr zjišťovacího řízení, kterým se stanoví, že stavba / její změna nemůže mít významný vliv na životní prostředí, pokud je vyžadován podle zákona č. 100/2001 Sb.
- ☒ stavba / změna stavby vyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí:
- ☐ žadatel doloží závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí
- ☒ doloží verifikační závazné stanovisko podle § 9a odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb.
- bude vydáno v průběhu stavebního řízení na základě oznámení o zahájení řízení**

V Brně dne 28.8.2020

Dopravoprojekt Brno a.s.
Kounicova 271/13, 602 00 Brno
IČ: 46347486
DIČ: CZ46347486

.....
Ing. Ivana Vyskočilová
ředitelka ateliéru inženýrské činnosti

ČÁST B

Přílohy žádosti o povolení stavby:

- ☐ 1. Není-li žadatel vlastníkem pozemku nebo stavby a není-li oprávněn ze služebnosti nebo z práva stavby požadovaný stavební záměr nebo opatření uskutečnit, dokládá souhlas vlastníka pozemku nebo stavby. Není-li žadatel o povolení změny dokončené stavby jejím vlastníkem, dokládá souhlas vlastníka stavby. K žádosti o povolení změny dokončené stavby v bytovém spoluvlastnictví vlastník jednotky dokládá souhlas společenství vlastníků, nebo správce, pokud společenství vlastníků nevzniklo.
Souhlas s navrhovaným stavebním záměrem musí být vyznačen na situačním výkresu dokumentace, nebo projektové dokumentace.
Souhlas se nedokládá, je-li pro získání potřebných práv k pozemku nebo stavbě pro požadovaný stavební záměr nebo opatření stanoven účel vyvlastnění zákonem - souhlasy vlastníků pozemků dotčených stavbou nedokládáme.
- ☒ 2. Plná moc v případě zastupování stavebníka, není-li udělena plná moc pro více řízení, popřípadě plná moc do protokolu.
- ☒ 3. Seznam a adresy osob, které mají vlastnická práva nebo práva odpovídající věcnému břemenu k sousedním pozemkům nebo stavbám na nich, a tato práva mohou být prováděním stavby přímo dotčena. Je-li těchto osob více než 30, identifikují se pouze označením pozemků a staveb evidovaných v katastru nemovitostí.
- ☒ 4. Návrh plánu kontrolních prohlídek stavby.
- ☒ 5. Projektová dokumentace podle přílohy č. 12 k vyhlášce č. 499/2006 Sb. anebo vyhlášky č. 146/2008 Sb.
- ☒ 6. Územní rozhodnutí nebo veřejnoprávní smlouva územní rozhodnutí nahrazující anebo územní souhlas včetně celkové situace v měřítku katastrální mapy ověřené stavebním úřadem (pokud je pro daný případ stavebním zákonem vyžadován a vydal jej jiný orgán než stavební úřad, který provedení stavby povoluje) – doloženo na CD
- ☐ 7. Pokud stavba / změna stavby nevyžaduje posouzení jejích vlivů na životní prostředí a vztahuje se na ni zákon č. 100/2001 Sb. nebo § 45h a 45i zákona č. 114/1992 Sb.
- ☐ stanovisko orgánu ochrany přírody podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., kterým tento orgán vyloučil významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, pokud je podle zákona č. 114/1992 Sb. vyžadováno, nebo
- ☐ sdělení příslušného úřadu, že stavba/ její změna, která je podlimitním záměrem, nepodléhá zjišťovacímu řízení, pokud je podle zákona č. 100/2001 Sb. vyžadováno, nebo
- ☐ závěr zjišťovacího řízení, kterým se stanoví, že stavba / její změna nemůže mít významný vliv na životní prostředí, pokud je vyžadován podle zákona č. 100/2001 Sb.
- ☒ 8. Další přílohy podle části A
- ☐ k bodu II. žádosti
- ☒ k bodu VI. žádosti
- ☒ k bodu X. žádosti

