

Revize

Schválil / Datum

**APC SILNICE s.r.o.**

Projektová a inženýrská společnost
 Palackého tř. 12, 612 00 Brno
 tel.: 541426058, fax: 541426012
 E-mail: zr@apcsilnice.cz

Zodpovědný projektant	Ing. Zdeněk Rambousek	Formát	A4
Vypracoval	Ing. Zdeněk Rambousek	Datum	05/2013
Investor	SÚS JMK, obec Sívce, městys Pozořice	Zakázkové číslo	3152013
Zadavatel	SÚS JMK, obec Sívce, městys Pozořice	Stupeň PD	DSP+PDPS
AKCE:		Paré	
III/3839 A III/38311 SIVCE - POZOŘICE			
AKTUALIZACE 2013			
OBJEKT:		Měřítko	
Název přílohy		Číslo výkresu	Revize
PRŮVODNÍ ZPRÁVA		A	0

Akce : III/3839 A III/38311 SIVICE - POZOŘICE
Stupeň : DSP+PDPS
Investor : Jihomoravský kraj
Zastoupený Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje
Projektant : APC SILNICE s.r.o.

Příloha : A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH PRŮVODNÍ ZPRÁVY:

1. Identifikační údaje	str. 3
2. Základní údaje o stavbě	str. 4
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů	str. 6
4. Členění stavby	str. 7
5. Podmínky realizace stavby	str. 7
6. Přehled budoucích vlastníků a správců	str. 8
7. Předávání stavby do užívání	str. 9
8. Souhrnný technický popis stavby	str. 9
9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření	str. 18
10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, kulturní památky...	str. 20
11. Zásah stavby do území	str. 21
12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby	str. 22
13. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí	str. 23
14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti	str. 26
15. Další požadavky	str. 27

1. Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Název stavby	:	III/3839 A III/38311 SIVICE - POZOŘICE
Místo stavby	:	silnice III/3839 od křižovatky u zemědělského družstva v Sivicích po křižovatku se silnicí III/38311 na rozhraní KÚ Sivice/Pozořice, dále silnice III/38311 až po křižovatku se silnicí II/383 (ulice Holubická) a silnice II/383 až po křižovatku na náměstí v Pozořicích (Na Městečku) staničení sil. III/3839 km 3,203 – 3,496 (projektové staničení 0,000 00 – 0,293) staničení sil. III/38311 km 0,000 – 0,434 48 (projektové staničení 0,293 00 – 0,727 48) staničení sil. II/383 km 16,109 – 16,390 64 (projektové staničení 0,000 00 – 0,281 64)
Katastrální území	:	Sivice a Pozořice
Druh stavby	:	rekonstrukce silnice

1.2 Stavebník

a) silnice, autobusová zastávka, dešťová kanalizace a přeložky inženýrských sítí

Název investora	:	Jihomoravský kraj zastoupený Správa a údržba silnic Jm kraje, p.o.
Sídlo	:	Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno
IČO	:	70932581
DIČ	:	CZ70932581
Organizační složka	:	oblast Brno
Adresa	:	Ořechovská 35, Brno

b) chodníky, odstavné pruhy, veřejné osvětlení na KÚ Pozořice

Název investora	:	městys Pozořice
Sídlo investora	:	Na Městečku 14,664 07 Pozořice
IČO	:	00282375
Nadř. orgán investora:		Krajský úřad Jm kraje

b) chodníky, veřejné osvětlení na KÚ Sivice

Název investora	:	obec Sivice
Sídlo investora	:	Sivice 19, 664 07 Pozořice
IČO	:	00488313
Nadř. orgán investora:		Krajský úřad Jm kraje

1.3 Projektant

Název projektanta	:	APC SILNICE s.r.o.
Sídlo projektanta	:	Palackého třída 12, 612 00 Brno
IČO	:	60705981
DIČ	:	CZ60705981
Živnostenské oprávnění:		č.j. 22/30700/00/0 z 20.2.2001, vydal MMB ŽÚ, Malinovského nám. 3, 601 67 Brno
Autorizace	:	Ing. Rambousek Zdeněk -dopravní stavby – č.oprávnění 1000374
Poddodavatelé: - kanalizace		VHS ATELIER, s.r.o. Národního odboje 147 664 41 Troubsko - Ing. Jiří Švestka – AI č. 1001025
- veř. osvětlení		LDH spol s r.o., Klíny 25, 615 00 Brno Milan Laťák – AT č. 1001948
- telekomunikace		Ing. Jan Bukolský, Minská 27a, 616 00 Brno Ing. Jan Bukolský – AI č. 1000169
- vodovod		AQUA PROCON s.r.o., Palackého třída 12 612 00 Brno Ing. Jan Polášek – AI č. 1000363

2. Základní údaje o stavbě

Stavba je připravována současně s městysem Pozořice a obcí Sívce, je řešen celý domovní profil okolo krajských silnic. Tato dokumentace řeší práce, kde je investor Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, zachovávají se zde ale všechny souvislosti společné akce.

a) Stručný popis stavby

Uvažovaný úsek silnice III/3839 začíná na křižovatce u zemědělského družstva v Sivicích. Obec Sívce v tomto místě připravuje akci Inženýrské sítě pro Průmyslovou zónu a dále napojení připravovaného sídliště RD Dolní Krpíle, což je ve vzájemné kolizi. Podle zpracovaných studií je zde navrhována okružní křižovatka, která tento dopravní problém vyřeší. Z tohoto důvodu je posunut i začátek úpravy silnice tak, aby nebylo nutno při realizaci okružní křižovatky odstraňovat novou vozovku. Rekonstrukce silnice III/3839 končí na hranicích katastrů obou obcí a dále pokračuje silnice III/38311 (ulice Nová) na katastru městyse Pozořice až k silnici II/383 (ulice Holubická). Poslední úsek realizovaný v akci je úsek silnice II/383 od křižovatky se silnicí III/38311 až po náměstí v Pozořicích. Trasa silnic je sevřená a neumožňuje provedení úprav, které by zvyšovaly bezpečnost dopravy a zejména chodců. Kryt je živичný, vyspravovaný, na úseku v Sivicích v poměrně zachovalém stavu, úsek Pozořický vykazuje poruchy vyplývající ze stáří vozovky. Zejména je nedostatečná šířka.

U řešených vozovek jsou velkou překážkou stávající inženýrské sítě, které jsou poměrně živelně vybudované bez dodržení prostorového uspořádání dle

Silnice III/3839, III/38311 a II/383 jsou vedeny zastavěnou částí obcí. Silnice jsou z hlediska koncepčního řešení dopravy funkční třídy B1. Jejich význam je převážně dopravní s přímou obsluhou nemovitostí, požadavek rychlosti je zde omezen přílehlou zástavbou, nejsou zde zvláštní požadavky na obsluhu. Je navržena kategorie MS2 11,5/7,5/50 (6,50 m mezi obrubníky). Tato kategorie dostačující a je v souladu s rozvojovými plány obcí. Je nutno splnit podmínku vedení trasy ve stávajících směrových poměrech a úpravou zlepšit povrchové vlastnosti krytu vozovky a odstranit množství drobných poruch konstrukce vozovky a dále i zlepšit život občanů okolo této silnice. Silnice nejsou významné z hlediska koncepce dopravy, jejich stav vyžaduje provést nutné úpravy k zajištění dalšího provozování a to je zejména zajistit odvod dešťových vod vybudováním dešťové kanalizace, aby nedocházelo k devastaci konstrukce vozovky. Budou upraveny napojující křižovatky s krajskými a místními komunikacemi a navazující prostory – chodníky, vjezdy do nemovitostí a zelené plochy v součinnosti s městysem Pozoříčce a obcí Sívce.

Stavba je připravována s těmito termíny:

březen 2014

říjen 2015

Komunikace zahrnují značnou část základního dopravního systému obcí a stavba bude realizována po úsecích, aby bylo možno zajistit dopravní obsluhu obcí. Úseky budou ihned po zrealizování uváděny do provozu. Úseky jsou v návaznosti na řešené silnice, tj.

1.úsek	silnice III/3839	(km 0,000-0,293)
2.úsek	silnice III/38311	(km 0,293-0,540)
3.úsek	silnice III/38311	(km 0,540-0,727 48)
4.úsek	silnice II/383	(km 0,000-0,281 64)

Na akci je zpracována dokumentace pro územní řízení, územní rozhodnutí bylo vydáno pod č.j.: StÚ 4068/2010-15-Fi-ÚŘZS-Rozh-/ z 1.3.2011 a nabylo právní moci dne 19.4.2011. Územní plány obou obcí počítají se zachováním tras stávajících komunikací.

Stavba je umístěna na úseku silnic spojující střed obou obcí, je převážně ve zvlněném území, zástavba je většinou jednostranná. Zejména mezi obcemi je úsek, který je předurčen k další zástavbě – prozatím zde jsou pole a zahrady a ojediněle domy, odsunuté od krajských silnic. Navrhovaná stavba je vedena v intravilánu a je situována na stávajících krajských silnicích.

Geologické poměry jsou jednoduché. Podloží je tvořeno sprašovými hlínami. Je nutno odstraňovat zeleň a překážející keře.

V místě stavby a nebo v bezprostřední blízkosti se nachází z inženýrských sítí splašková kanalizace, vodovod, plynovod, telekomunikační kabely, veřejné osvětlení, vzdušné i kabelové vedení NN a místní rozhlas. Ochranná pásma budou při stavbě respektována.

Na staveništi není žádný chráněný objekt.

e) Vliv technického řešení stavby a jeho provozu na krajinu, zdraví a ŽP

Rekonstruovaná silnice bude i nadále sloužit ke stávajícímu účelu, nedojde ani ke zvýšení intenzity dopravy. I nadále bude zajišťovat dopravní obsluhu okolních obcí a na systému dopravy v území se nic nezmění. Důvodem zařazení akce je špatný dopravně technický i stavební stav silnice (zejména po výstavbě splaškové kanalizace) a dalším důležitým požadavkem je posílení ochrany chodců vybudováním chodníku, zejména mezi Sivicemi a Pozořicemi, po kterém chodí děti do školy. Současně s rekonstrukcí silnice bude vybudována i dešťová kanalizace a tím bude v této části obce komplexně zprůhledněna likvidace odpadních vod jako jeden ze základních předpokladů zdravějšího života. Vybudováním městského typu komunikace je zamezeno znečišťování vozovky a následně zvýšené prašnosti. Jednotný kvalitní kryt vozovky zajistí plynulý dopravní proud a snížení hluchnosti.

f) Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Poněvadž se jedná o rekonstrukci stávajících silnic přibližně ve stávajících poměrech a pro stejný účel nemá stavba vliv na dotčené území. Veškeré navazující krajské i místní silnice a vjezdy do nemovitostí budou napojeny. Obě obce upozornily na své plány v řešeném území (v Sivicích napojení budoucí průmyslové zóny a lokality rodinných domků a v Pozořicích lokality rodinných domků) a stavba jejich plány respektuje.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

a) Dokumentace pro územní rozhodnutí – zpracovaná firmou APC SILNICE s.r.o. v květnu 2008, zak.č. 25007, územní rozhodnutí vydané pod č.j.: StÚ 4068/2010-15-Fi-ÚŘZS-Rozh-/ z 1.3.2011 a nabylo právní moci dne 19.4.2011.

b) Geodetické podklady – zaměření území poskytl městys Pozoříce a obec Sívce – zaměření byla zpracována pro akce obcí. Projektant v rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí zajistil zaměření a zpracování příčných řezů k ověření stávajícího stavu.

c) Dopravní průzkumy – nebyly pro akci speciálně organizovány, neboť se jedná o běžný dopravní problém bez potřeby přesnějších a zaměřených dopravních průzkumů. Je použito výsledků ze sčítání dopravy v roce 2010 na silnici III/3839, bylo zde sčítací stanoviště číslo 6-6600 a na silnici II/383 číslo 6-5840. Tento výsledek bude použit pro stanovení dopravní zátěže.

- d) geotechnický průzkum – pro ověření zemin podloží byl zpracován firmou Geokonzult – Ing. František Pacák zjednodušený geologický průzkum.
- e) Diagnostika vozovky – ověření stavu konstrukce vozovky zpracovanou firmou PavEx Consulting, s.r.o.

4. Členění stavby

V návaznosti na průběh rekonstruované trasy silnic a potřebné práce nutné k realizaci stavby je stavba rozdělena na stavební objekty, které je možno při rozdělení akce na úseky zrealizovat a postupně předávat do provozu. Stavba má tyto stavební objekty (přeškrtnuté čísla objektů řeší investoři obec Sívce a městys Pozoříce, každý na svém KÚ):

SO 101	Silnice III/3839 Sívce	(investor JMK a Sívce)
SO 102	Silnice III/38311 Pozoříce	(investor JMK a Pozoříce)
SO 103	Silnice II/383 Pozoříce	(investor JMK a Pozoříce)
SO 104	Autobusový záliv	(investor JMK)
SO 105	Odstavné stání Pozoříce	(investor Pozoříce)
SO 106	Chodník Sívce	(investor Sívce)
SO 107	Chodník Pozoříce	(investor Pozoříce)
SO 208	Dešťová kanalizace Sívce	(investor JMK)
SO 209	Dešťová kanalizace Pozoříce	(investor JMK)
SO 210	Úprava dešťová kanalizace Pozoříce	(investor JMK)
SO 311	Přeložka vodovodu	(investor JMK)
SO 412	Veřejné osvětlení Sívce	(investor Sívce)
SO 413	Veřejné osvětlení Pozoříce	(investor Pozoříce)
SO 514	Úprava telekomunikací	(investor JMK)
SO 615	Úprava objízdných tras	(investor JMK)

5. Podmínky realizace stavby

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb

V území není připravovaná žádná stavba, která by se současně realizovala a měla vliv na postup rekonstrukce silnice. V předstihu byla dokončena splašková kanalizace.

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a

koordinovanosti

Stavba je svým rozsahem větší, realizace se uvažuje jako jeden celek s rozdělením na čtyři úseky (zrealizované ve 3 etapách), které umožní dopravní obsluhu nemovitostí. Vždy bude realizován úsek maximálně 300 m a vždy bude možná místní objížďka. Realizace bude probíhat bez přerušení, v zimním období bude prováděna pouze dešťová kanalizace (včetně přípojek do nemovitostí), s regulováním provozu po částech mezi jednotlivými revizními šachtami.

c) Zajištění přístupu na stavbu

Stavba je prováděna na stávajících krajských silnicích a i přístup na staveniště je po stávajících krajských silnicích – II/383, III/3839 a III/38311, tyto komunikace jsou rovněž připravovány k rekonstrukci, jsou ale vyhovující pro dopravu na staveniště.

5.4 Dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy

Připravovaná akce bude realizována současně s další akcí investora SÚS a městyse Pozořice a to rekonstrukce silnice II/383. Vedení dopravy během výstavby se připravuje pro současnou realizaci a to v šesti etapách, stavba III/3839 je řešena v první etapě, III/38311 a II/383 na katastru městyse Pozořice bude zrealizována ve druhé a třetí etapě.

Při provádění je nutné vzhledem k charakteru prováděných prací silnici v místě stavby uzavřít. Bude nutno provádět po úsecích, aby mohla být obec obsluhována. Objížděná trasa je poměrně jednoduchá, i když ne nejkratší. Požadavkem Kr.Ú JMK, OD, odd. veřejné osobní dopravy a Kordis JMK, a.s. je zajištění průjezdu autobusů veřejné linkové osobní dopravy (linek IDS JMK 701 a 702). Toto je řešeno ve třech etapách:

I. etapa - úplná uzavírka silnice III/3839 v Sivicích – úsek 1 mimo vozidel s povolením stavby a linkový BUS, t.j. prováděním po polovinách a vedením po objížděkách po místní komunikaci Pod Kostelem.

II. etapa – silnice III/38311 (ulice Nová) a II/383 (ulice Holubická) - úplná uzavírka silnice III/38311 a II/383. Autobusy veřejné linkové osobní dopravy po objížděce po ulici Pod Kostelem – část řízena SSZ a ulicích Malé Lipky a ul. V Zámku. Délka úseků 443 a 282 m. U této etapy bude věcí dohody se zhotovitelem, jak bude postupovat, aby se maximálně zkrátila doba úplné uzavírky, počítá se minimálně s rozdělením úseku silnice III/38311 (ul. Nová) na dvě části – délka 270 a 173 m. Pro ostatní dopravu bude vyznačena objížděková trasa po II/430 (od Rohlenky) a po III/3836 přes Koválovce a silnici III/3834 do Pozořic.

Při provádění bude dodavatel soustavně zajišťovat průjezd pro vozidla integrovaného záchranného systému a umožní i svoz komunálního odpadu.

6. Přehled budoucích vlastníků (správců)

a) Přehled vlastníků (správců)

Po realizaci budou jednotlivé objekty převzaty následujícími právnickými osobami a správu bude vykonávat:

Objekt	Název objektu	Vlastník	Správce
SO 101	Silnice III/3839 Sívce	Jihomoravský kraj	SÚS Jmk
	Dtto, část napojení MK	obec Sívce	obec Sívce
SO 102	Silnice III/38311 Pozořice	Jihomoravský kraj	SÚS Jmk
	Dtto, část napojení MK	městys Pozořice	městys Pozořice
SO 103	Silnice II/383 Pozořice	Jihomoravský kraj	SÚS Jmk
	Dtto, část napojení MK	městys Pozořice	městys Pozořice
SO 104	Autobusový záliv	Jihomoravský kraj	SÚS Jmk
SO 105	Odstavné stání Pozořice	městys Pozořice	městys Pozořice
SO 106	Chodník Sívce	obec Sívce	obec Sívce
SO 107	Chodník Pozořice	městys Pozořice	městys Pozořice
SO 208	Dešťová kanalizace Sívce	obec Sívce	obec Sívce
SO 209	Dešťová kanalizace Pozořice	městys Pozořice	městys Pozořice

SO 210	Úprava dešť. kan. Pozořice	městys Pozořice	městys Pozořice
SO 311	Přeložka vodovodu	městys Pozořice	městys Pozořice
SO 412	Veřejné osvětlení Sívce	obec Sívce	obec Sívce
SO 413	Veřejné osvětlení Pozořice	městys Pozořice	městys Pozořice
SO 514	Úprava telekomunikací	Telefónica O2	Telefónica O2
SO 615	Úprava objízdných tras	Jihomoravský kraj	SÚS Jmk

b) Způsob užívání

Veškeré objekty budované při akci kromě dešťové kanalizace (objektu SO 208 a 209) nahrazují stávající, funkční objekty a na provozu se nic nemění, tj. budou užívány ke stejnému účelu a budou spravovány stávajícími správci podle jejich předpisů, směrnic a zvyklostí. Pro objekty dešťové kanalizace zajistí správci, tj. městys Pozořice a obec Sívce provozní řády, podle kterých se bude užívání řídit.

7. Předávání stavby do užívání

a) Možnosti postupného předávání

Stavba bude realizována minimálně ve čtyřech úsecích, které budou ihned po realizaci předány do předčasného užívání. Zrealizovaný úsek je vždy funkční.

b) Zdůvodnění předčasného užívání

Předčasné užívání umožní obsluhu přilehlých nemovitostí a zrealizování navazujících úseků. Stavba je na stávajících silnicích a inženýrských sítích a je nezbytné jejich okamžité uvedení do předčasného provozu.

8. Souhrnný technický popis stavby

8.1 Souhrnný technický popis

Základním požadavkem řešení je zlepšení šířkového uspořádání a rekonstrukce konstrukce vozovky s drobnými směrovými úpravami, t.j. prakticky rozšíření a výměna nevyhovující konstrukce vozovek. V maximální míře je nutno respektovat stávající inženýrské sítě. Je navržena kategorie MS2 11,5/7,5/50 (6,50 m mezi obrubníky). Kromě rekonstrukce silnice v délce 727,48 (silnice III/3839 a III/38311) + 281,64 m (silnice II/383) je nutno vybudovat dešťovou kanalizaci v silnici III/3839 a III/38311, rekonstruovat kanalizaci v silnici II/383, vybudovat jednostranný chodník (minimální šířka 2,0 m) a vjezdy do nemovitostí, vybudovat veřejné osvětlení, upravit zelené plochy a upravit dotčené inženýrské sítě – telekomunikace, vodovod.

8.2 Technický popis objektů

8.2.1 Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací

Při rekonstrukce jsou řešeny krajské silnice II/383, III/3839 a III/38311, investorem je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje. Rekonstrukcí jsou dotčeny v křižovatkách i místní komunikace a jsou rekonstruovány na nezbytně nutnou délku, aby nedošlo k narušení plynulosti trasy a odvodnění. Jsou to většinou bezejmenné MK a investorem rekonstrukce jsou příslušné obecní úřady.

b) Základní charakteristiky komunikací

SO 101 – Silnice III/3839 Sívce

Úsek je u zemědělského družstva v Sivicích po křižovatku s ulicí Pod Kostelem – silnice III/38311, celková délka je 293,00 m. Šířka mezi oboustrannými obrubníky je navržena 6,5m (kategorie MS2 11,5/7,5/50). Základní příčný sklon je navržen střežovitý 2,5%. Silniční obrubníky budou nadvýšeny 13 cm nad kraj vozovky. Celková tloušťka konstrukce vozovky bude 49 cm. Podloží musí vykazovat modul deformace minimálně $E_{def,2} = 45$ MPa (měření statickou deskou), poměr $E_{def,2} / E_{def,1} = \max. 2,5$. Diagnostika vozovky prokázala značné rozdíly v únosnosti mezi levým a pravým jízdním pruhem (je zde pravděpodobně betonová vrstva) a dle geologického průzkumu je doporučována úprava podloží, je navržena sanace výměnou zeminy. Trasa v částečné jednostranné zástavbě je vedena tak, aby nedošlo k nadvýšení vozovky nad vjezdy a vchody. Niveleta vozovky je navržena s ohledem na výškovou úroveň zástavby, oproti stávajícímu stavu dojde k mírnému snížení. Všechny vjezdy jsou napojeny na novou silnici. Vjezdy do nemovitostí budou umožněny osazením nájezdového obrubníku s nadvýšením 2 cm nad kraj silnice. Ve vhodných místech budou silniční obrubníky upraveny pro zřízení bezbarierových přechodů (místa pro přecházení) - nadvýšení 2 cm. Odvedení srážkových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon silnice k silniční obrubě a odtud uličními vpustěmi do nově budované kanalizace. Uliční vpustě jsou navrženy prefabrikované s usazovacím prostorem a přípojkou z kameninové roury DN 150 mm. Přípojka bude obetonována a rýha zasypána šterkopískem hutněným po vrstvách. V silnici budou překontrolovány inženýrské sítě a stávající kabely budou v křížení podle dohody se správci překontrolovány a uloženy podle ČSN (tzn. uložení do hloubky cca 120 cm do chrániček, jejich obetonování a založení rezervních). Navazující prostor je řešen v dalších objektech.

SO 102 Silnice III/38311 Pozoříce

Navazuje na SO 101, úsek je od křižovatky s ulicí Pod Kostelem a končí u silnice II/383 – ulice Holubická (km 0,293-0,727 48), celková délka úseku je 434,48 m. Šířka mezi oboustrannými obrubníky je navržena 6,5m (MS2 11,5/7,5/50). Základní příčný sklon je navržen střežovitý 2,5%. Silniční obrubníky budou nadvýšeny 13 cm nad kraj vozovky. Celková tloušťka konstrukce vozovky bude 49 cm. Podloží musí vykazovat modul deformace minimálně $E_{def,2} = 45$ MPa (měření statickou deskou), poměr $E_{def,2} / E_{def,1} = \max. 2,5$. Diagnostika vozovky prokázala značné rozdíly v únosnosti mezi levým a pravým jízdním pruhem, , nehomogenní kryt, nevyhovující podkladní vrstvy, v části neúnosné podloží a dle geologického průzkumu je doporučována úprava podloží, je navržena sanace výměnou zeminy. Trasa v částečné jednostranné zástavbě je vedena tak, aby nedošlo k nadvýšení vozovky nad vjezdy a vchody. Trasa je v jednostranné zástavbě (která se bude rozšiřovat) a je vedena přibližně ve stávajícím vedení. Niveleta vozovky je navržena přibližně ve stávajícím vedení, úsek cca 150 m před napojením na Holubickou bude snižován, aby bylo možno vybudovat chodník a zabezpečit i vjezdy na přilehlé parcely. Všechny vjezdy jsou napojeny na novou silnici. V km 0,445-0,500 je k podchycení zářezového svahu zřízena gabionová opěrná zeď. Vjezdy do

nemovitostí budou umožněny osazením nájezdového obrubníku s nadvýšením 2 cm nad kraj silnice. Ve vhodných místech budou silniční obrubníky upraveny pro zřízení bezbarierových přechodů – (event. místa pro přecházení) - nadvýšení 2 cm. Odvedení srážkových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon silnice k silniční obrubě a odtud uličními vpustěmi do kanalizace. Uliční vpustě jsou navrženy prefabrikované s usazovacím prostorem a přípojkou z kameninové roury DN 150 mm. Přípojka bude obetonována a rýha zasypána štěrkopískem hutněným po vrstvách. V silnici budou překontrolovány inženýrské sítě a stávající kabely budou v křížení podle dohody se správci překontrolovány a uloženy podle ČSN (tzn, uložení do hloubky cca 120 cm do chrániček, jejich obetonování a založení rezervních). Navazující prostor je řešen v dalších objektech.

SO 103 Silnice II/383 Pozořice

Řeší zbývajcí úsek k Pozořickému náměstí, celková délka je 281,64 m. Šířka mezi oboustrannými obrubníky je navržena 6,5m (MS2 11,5/7,5/50). Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,5%. Silniční obrubníky budou nadvýšeny 13 cm nad kraj vozovky. Celková tloušťka konstrukce vozovky bude 49 cm. Podloží musí vykazovat modul deformace minimálně $E_{def,2} = 45$ MPa (měření statickou deskou), poměr $E_{def,2} / E_{def,1} = \max. 2,5$. Diagnostika vozovky prokázala značné nehomogenitu ve všech konstrukčních vrstvách, neúnosné podloží a dle geologického průzkumu je doporučována úprava podloží, je navržena sanace výměnou zeminy. Trasa je v jednostranné zástavbě (v části trasy je oboustranná) a je vedena přibližně ve stávajícím vedení. Niveleta vozovky je navržena přibližně ve stávajícím vedení. Všechny vjezdy jsou napojeny na novou silnici. Vjezdy do nemovitostí budou umožněny osazením nájezdového obrubníku s nadvýšením 2 cm nad kraj silnice. Ve vhodných místech budou silniční obrubníky upraveny pro zřízení bezbarierových přechodů – (event. místa pro přecházení) - nadvýšení 2 cm. Odvedení srážkových vod bude zajišťovat podélný a příčný sklon silnice k silniční obrubě a odtud uličními vpustěmi do kanalizace. Uliční vpustě jsou navrženy prefabrikované s usazovacím prostorem a přípojkou z kameninové roury DN 150 mm. Přípojka bude obetonována a rýha zasypána štěrkopískem hutněným po vrstvách. V silnici budou překontrolovány inženýrské sítě a stávající kabely budou v křížení podle dohody se správci překontrolovány a uloženy podle ČSN (tzn, uložení do hloubky cca 120 cm do chrániček, jejich obetonování a založení rezervních). Navazující prostor je řešen v dalších objektech.

SO 104 - Autobusový záliv

Autobusový záliv je navržen tak, aby vyhovoval potřebám IDS – společně se zálivy u silnice II/383 ve směru na Brno a u MK V Zámku ve směru na Šumice bude zajišťovat směr na Hostěnice – je navržen na silnici II/383 u zdravotního střediska. Šířka zálivu je navržena 3,0 m, délka nástupiště je 17m (pro jeden solo autobus 13m + 2x2m přechodový úsek), nájezd a výjezd je navržen podle délky, která je pro jeho vytvoření k dispozici. Na nástupní hraně jsou navrženy tzv. Kasselské obrubníky – nadvýšení 16 cm. Konstrukce bude mít kryt z drobné kostky do malty cementové. Záliv je od silnice oddělen silničním obrubníkem s nadvýšením 2 cm. Na zastávce bude vybudován přístřešek pro cestující (investor obec Pozořice).

SO 105 Odstavné stání Pozořice (investor městys Pozořice)

V celém průtahu v současné době není přesně určena průběžná vozovka a přidružené plochy. Nutnou úpravou vedení trasy silnice vzniknou omezené prostory pro budování parkovacích stání po stranách silnice. Parkovací stání budou

navazovat na objekt silnice (SO 103) na silniční obrubník – nadvýšení bude 2cm. Je navrženo pouze jedno podélné stání u silnice II/383, které slouží pro zásobování prodejny, šířka pruhu 2,50 m. Parkovací pruh bude ukončen silniční obrubou, příčný sklon bude 2,5% směrem do vozovky. Konstrukce pruhu bude mít kryt ze zámkové dlažby tl. 80 mm.

SO 106 – Chodník Sivice (investor obec Sivice)

V současné době okolo silnice III/3839 chodníky nejsou vůbec, zejména děti při cestě do školy zde chodí po vozovce. Je potřeba vybudovat nový chodník. Je navržen chodník o šířce min. 2,00 m. Chodník jde podél vozovky po pravé straně. Odvodnění chodníků bude zajištěno příčným sklonem 2% směrem do vozovky. Konstrukce chodníku je s krytem ze zámkové dlažby do písku, v místě vjezdů na podkladu z betonu do cementové malty. Zámková dlažba bude přírodní, vjezdy barevné. Chodník bude vymezen chodníkovým obrubníkem, budou nadvýšeny 10 cm jako přirozená vodící linie. V místě bezbarierových úprav bude podle předpisu upraven kryt pro umožnění užívání staveb osobami s omezenou schopností orientace - varovný pás, v místech vjezdů do nemovitostí bude varovný pás. Navazující prostor bude dosypán zeminou, ohumusován a zatravněn. V místech vjezdů budou překontrolovány chráničky na stávajících inženýrských sítích, event. nově zřízeny.

SO 107 – Chodník Pozoříce (investor městys Pozoříce)

U silnice III/38311 není vůbec chodník, a u silnice II/383 je kvalitní jednostranný chodník, který však při realizaci stavby bude dotčen a bude nutná jeho úprava. Jsou navrženy chodníky o šířce min. 2,00 m. Dlažba chodníků bude přírodní, vjezdy barevné. V prostoru pod zámkem v km 0,118-0,160 je k podchycení svahu navržena gabionová opěrná zeď. Odvodnění chodníků bude zajištěno příčným sklonem 2% směrem do vozovky. Okolo obrubníků a vjezdů budou chodníkové obrubníky, budou nadvýšeny 10 cm jako přirozená vodící linie. V místě bezbarierových úprav bude podle předpisu upraven kryt pro umožnění užívání staveb osobami s omezenou schopností orientace - varovný a signální pás, v místech vjezdů do nemovitostí bude varovný pás. Navazující prostor bude dosypán zeminou, ohumusován a zatravněn. V místech vjezdů budou překontrolovány chráničky na stávajících inženýrských sítích, event. nově zřízeny.

8.2.2 Mostní objekty a zdi

Mostní objekty nejsou při akci řešeny, v SO 102 a SO 107 jsou pro podchycení svahů navrhovány opěrné zdi, jsou navrženy z gabionů.

8.2.3 Odvodnění pozemní komunikace

Pro odvodnění komunikací jsou navrženy dešťové kanalizace v silnicích III/3839 a 38311 a rekonstrukce stávající kanalizace v silnici II/383.

SO 208 – Dešťová kanalizace Sivice

Stoka dešťové kanalizace D1 bude vybudována od křižovatky se silnicí III/38311 (Ulice Pod Kostelem) do Sivic za křižovatkou s MK k zemědělskému družstvu, kde se napojí na příkop před zatrubněním Pozoříckého potoka. V tomto úseku kanalizace není a odvádění dešťových vod je vsakem do okolního terénu.+

Označení	Profil (mm)	Materiál	Délka	Zaústěno do
D1	300	TZR	353,52	Zatrubněného toku Pozořického potoka
Celkem			353,52	

Stoka je provedena z betonových trub DN 300. Je na ní navrženo 9 revizních šachet, jsou z prefabrikovaných dílů.

Dále na tuto stoku budou připojeny domy po pravé straně silnice (bude budována veřejná část přípojky vyvedením cca 0,5m za silniční obrubník a přepojení stávající přípojky z nemovitosti) a napojeny uliční vpusti.

Budovaná dešťová kanalizace je i mimo rozsah rekonstruované silnice (před začátkem úpravy) a vozovka v rýze bude opravena ve skladbě stávající konstrukce vozovky.

Trasa stoky je navržena v ose levého jízdního pruhu, poklopy jsou umístěny mimo dráhy kol vozidel.

Niveleta stoky je navrhována v souladu s požadavky ČSN 75 6101 a její hloubka je ve většině trasy cca 1,60. Spád stoky je navržena od 5,00 – 37,70 ‰.

Materiál navrhované dešťové kanalizace je železobetonové potrubí DN 300. Veřejné části přípojek budou z kameninového potrubí DN 150.

Navrhované stoky budou realizovány v otevřené rýze se svislými stěnami. Z hlediska bezpečnosti okolních souběžných inženýrských sítí a možnosti provádění za provozu se předpokládá použití velkoplošného pažení – pažící boxy. Během zemních prací je nutno dodržet veškeré podmínky pro práci v ochranných pásmech inženýrských sítí tak, jak budou stanoveny příslušnými správci – jde zejména o strojní těžení zeminy.

Revizní šachty jsou vodotěsné ze šachtových dílů o síle stěny 120 mm s hrdlovým spojem jednotlivých dílů, který je přímo ve výrobě osazen těsněním. Vnitřní průměr šachet je 1000 mm. Vstupní komín šachet bude zakončen kónickým přechodem 600/1000. Poklop šachet bude umístěn výškově přesně v úrovni vozovky. Přípustná tolerance je +0, -5 mm. Prefabrikáty jsou osazeny stupadly KASI (ocelové jádro s povlakem PE). Dna šachet na profil potrubí DN 300 jsou typové výrobky. Vzdálenosti mezi šachtami jsou ve všech místech trasy do 50 m.

Poklopy na všech revizních šachtách jsou navrženy litinové typu 400kN DN 600.

Základová spára potrubí bude zpevněna a vyrovnána podkladním betonem C8/10 tl. 8 cm. Dále bude potrubí osazeno na betonové pražce a po celé délce obetonováno. Do výšky 30 cm nad vrchol potrubí bude proveden obsyp prosátou zeminou – zrna max. 30 mm. Zásyp rýhy bude dále proveden štěrkopískem aby nedocházelo k sedání zeminy v rýze a komunikace se mohla po uvedení do původního stavu opět používat

Při ukládání potrubí do rýhy je třeba dodržovat tyto obecné požadavky :

- Řádně a s ohledem na typ použitého potrubí provádět obsyp potrubí
- Řádně a po malých vrstvách hutnit materiál po stranách potrubí
- Velmi opatrně hutnit materiál těsně nad vrcholem potrubí
- Současně s postupným obsypem potrubí vytahovat pažící prvky

- Při hutnění používat jen materiál zhutnitelný - musí odsouhlasit geolog
- Vlhkost materiálu vytěženého použitého pro zpětný musí být blízká optimální vlhkosti tak, aby bylo možno dosáhnout co nejvyšší hodnoty stupně zhutnění dle PS (min 95 %)
- Zásyp rýhy v části 30 cm nad vrcholem potrubí a výše je nutno provádět po vrstvách odpovídajících použitému hutnícímu prostředku, nejvíce však 25 cm.
- V úrovni pláň silnice musí být dosaženo hutněním hodnoty modulu $E_{def,2} = \min 45 \text{ MPa}$.

Po vybudování stoky bude ještě před provedením zásypů udělána zkouška vodotěsnosti potrubí a šachet. Během výstavby je nutno kontrolovat dodržování předepsaných podélných sklonů a směrových poměrů.

Přípojky jsou navrženy z kameninových trub DN 150. Napojení na potrubí uliční stoky bude realizováno vyfrézováním otvoru ve stoce a montáží s využitím těsnění. Rýha pro přípojky bude pažena, zásyp bude proveden štěrkokopískem hutněným po vrstvách.

SO 209 – Dešťová kanalizace Pozořice

Stoka dešťové kanalizace bude vybudována v silnici III/38311 od křižovatky se silnicí III/3839 (Ulice Pod Kostelem) ke křižovatce se silnicí II/383 – ulice Holubická. Kanalizace je vyústěna ve dvou místech do Pozořického potoka. V tomto úseku kanalizace není a odvádění dešťových vod je vsakem do okolního terénu.. Její celková délka včetně napojení event. pokračování odkanalizování je 632,10 m.

Tabulka stok dešťové kanalizace :

Označení	Profil (mm)	Materiál	Délka	Zaústěno do
D2	300 600	TZR	147,52 112,43	Toku Pozořického potoka
D2-1	600	TZR	34,60	nové šachty na kanalizaci D2
D3	300 600	TZR	159,05 96,70	Toku Pozořického potoka
D3-1	300	TZR	72,05	nové šachty kanalizaci D3
D3-2	600	TZR	9,75	nové šachty na kanalizaci D2
Celkem			632,10	

Stoka je navržena z betonových trub DN 300 a 600 mm. Je na ní 19 revizních šachet, jsou navrženy z prefabrikovaných dílů. Návrhový průtok ve stoce D2 je 139,36 l/s a na stoce D3 je 226,43 l/s.

Na stoky nebudou připojeny okolní domy, jsou pod úrovní silnice a odsunuty od ní, odvodňuje pouze komunikaci, chodníky a blízký terén.

Trasy stok jsou navrženy v ose levého jízdního pruhu, poklopy jsou umístěny mimo dráhy kol vozidel.

Niveleta stoky je navrhována v souladu s požadavky ČSN 75 6101 a její hloubka je ve většině trasy cca 1,60. Spád stok je navržen od 5,00 – 50,30 ‰.

Materiál navrhované dešťové kanalizace je železobetonové potrubí DN 300 a 600 mm.

Navrhované stoky budou realizovány v otevřené rýze se svislými stěnami. Z hlediska bezpečnosti okolních souběžných inženýrských sítí a možnosti provádění za provozu se předpokládá použití velkoplošného pažení – pažící boxy. Během zemních prací je nutno dodržet veškeré podmínky pro práci v ochranných pásmech inženýrských sítí tak, jak budou stanoveny příslušnými správci – jde zejména o strojní těžení zeminy.

Revizní šachty jsou vodotěsné ze šachtových dílů o síle stěny 120 mm s hrdlovým spojem jednotlivých dílů, který je přímo ve výrobě osazen těsněním. Vnitřní průměr šachet je 1000 mm. Vstupní komín šachet bude zakončen kónickým přechodem 600/1000. Poklop šachet bude umístěn výškově přesně v úrovni vozovky. Přípustná tolerance je +0, -5 mm. Prefabrikáty jsou osazeny stupadly (ocelové jádro s povlakem PE). Dna šachet na profil potrubí DN 300 jsou typové výrobky. Vzdálenosti mezi šachtami jsou ve všech místech trasy do 50 m.

Poklopy na všech revizních šachtách jsou navrženy litinové 400kN DN 600.

Základová spára potrubí bude zpevněna a vyrovnána podkladním betonem C8/10 tl. 8 cm. Dále bude potrubí osazeno na betonové pražce a po celé délce obetonováno. Do výšky 30 cm nad vrchol potrubí bude proveden obsyp prosátou zeminou – zrna max. 30 mm. Zásyp rýhy bude dále proveden štěrkopískem aby nedocházelo k sedání zeminy v rýze a komunikace se mohla po uvedení do původního stavu opět používat

Při ukládání potrubí do rýhy je třeba dodržovat tyto obecné požadavky :

- Řádně a s ohledem na typ použitého potrubí provádět obsyp potrubí
- Řádně a po malých vrstvách hutnit materiál po stranách potrubí
- Velmi opatrně hutnit materiál těsně nad vrcholem potrubí
- Současně s postupným obsypem potrubí vytahovat pažící prvky
- Při hutnění používat jen materiál zhutnitelný - musí odsouhlasit geolog
- Vlhkost materiálu vytěženého použitého pro zpětný musí být blízká optimální vlhkosti tak, aby bylo možno dosáhnout co nejvyšší hodnoty stupně zhutnění dle PS (min 95 %)
- Zásyp rýhy v části 30 cm nad vrcholem potrubí a výše je nutno provádět po vrstvách odpovídajících použitému hutnitímu prostředku, nejvíce však 25 cm.
- V úrovni pláně musí být dosaženo hutněním hodnoty modulu $E_{def,2} \geq \min 45 \text{ MPa}$.

Po vybudování stok bude ještě před provedením zásypů udělána zkouška vodotěsnosti potrubí a šachet. Během výstavby je nutno kontrolovat dodržování předepsaných podélných sklonů a směrových poměrů.

Přípojky jsou navrženy z kameninových trub DN 200 nebo 150. Napojení na potrubí uliční stoky bude realizováno vyfrézováním otvoru ve stoce a montáží

s využitím těsnění. Rýha pro přípojky bude pažena, zásyp bude proveden štěrkopískem hutněným po vrstvách.

SO 210 – Úprava dešťové kanalizace Pozořice

Stávající kanalizace v silnici II/383 je oboustranně, vpravo je betonová a je v dostatečné hloubce, vlevo městys Pozořice vybudoval novou, současně s chodníkem. Kanalizace i nadále bude využívána jako dešťová. Na betonové kanalizaci nejsou všude revizní šachty, vstupy jsou pak pouze v místech uličních vpustí. Městys Pozořice zajistil průzkum stavu kanalizace, je v dobrém stavu a dostatečné hloubce, je ji nutno doplnit o revizní šachty, minimálně v místech stávajících uličních vpustí. Stávající uliční vpust bude rozebrána, vybetonováno nové dno šachty a vybuduje se prefabrikovaný dřík šachty ukončený přechodovou deskou nebo konusem. Poklop bude litinový 400kN DN 600.

8.2.4 Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou předmětem řešení.

8.2.5 Obslužná zařízení, parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou předmětem řešení.

8.2.6 Vybavení pozemní komunikace

Kromě dopravního značení, které je součástí objektů SO 101, 102, 103, 104 a 105 je řešeno pouze veřejné osvětlení jednotlivými obcemi.

SO 412 Veřejné osvětlení Sivice (investor obec Sivice)

Veřejné osvětlení je na sloupech NN okolo silnice III/3839 a nesplňuje požadavky na předepsanou intenzitu. V návaznosti na rekonstrukci silnic bude vybudováno nové.

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Napěťová soustava:	3+PEN AC.50Hz, 400/230V, TN-C
Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím :	samočinným odpojením od zdroje dle ČSN 332000 – 4 - 41, ochrana el. oddělením dle ČSN 413.5.1.1 zvýšená pospojováním

STRUKTURA ODBĚRU ELEKTRICKÉ ENERGIE

Instalovaný výkon	Pi	1,65 kW
Soudobý příkon	Pp	1,65 kW

Jedná se o rekonstrukci VO vyvolanou rekonstrukcí silnice a budovaná část bude napojena na stávající vzdušné vedení. Jedná se o krátkou větev, která po realizaci akce RD Dolní Krpíle bude s ní propojena (bude pro ni budováno nové odběrné místo u trafostanice v objektu zemědělského družstva v Sivicích.

Na osvětlení jsou navrženy výbojkové svítidla osazená výbojkami 150 W na sloupech SB8 s výložníkem. Připojení osvětlení je kabelem CYKY 4Bx16 mm². Zemnič bude se sloupem propojen kulatinou FeZn pr. 8mm.

Stožáry budou vybaveny pojistkovou rozvodnicí například EKM2045 a uzamykatelnými dvířky. Smyčkování bude provedeno kabelem CYKY 4Bx16 společně se zemnicí pásovinou FeZn 30/4. Automatika spínání bude umožňovat dva způsoby ovládání a to zapnutím se stávajícím VO přes výkonový stykač umístěný v rozváděči PS1 nebo přes fotočidlo. Fotočidlo bude umístěno na posledním sloupu VO ve výšce 3m. Volbu provozování bude možno ovládat v rozváděči PS1.

Stávající svítidla jsou na sloupech NN a budou demontována.

SO 413 Veřejné osvětlení Pozořice (investor městys Pozořice)

Veřejné osvětlení je na sloupech NN okolo silnice III/38311 a nesplňuje požadavky na předepsanou intenzitu. V návaznosti na rekonstrukci silnic bude vybudováno nové. Okolo silnice II/383 podél nového chodníku je osvětlení sadovkami, toto nesplňuje požadavky a bude nutno vybudovat nové pro osvětlení silnice.

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Napěťová soustava:	3+PEN AC.50Hz, 400/230V, TN-C
Ochrana před nebezpečným dotykovým napětím :	samočinným odpojením od zdroje dle ČSN 332000 – 4 - 41, ochrana el. oddělením dle ČSN 413.5.1.1 zvýšená pospojováním

STRUKTURA ODBĚRU ELEKTRICKÉ ENERGIE

Instalovaný výkon	Pi	4,0 kW
-------------------	----	--------

Soudobý příkon	Pp	4,0 kW
----------------	----	--------

Jedná se o rekonstrukci VO vyvolanou rekonstrukcí silnice a budovaná část bude napojena na stávající rozvaděč na zdravotním středisku v Pozořicích.

Na osvětlení jsou navrženy výbojkové svítidla osazená výbojkami 150 W na sloupech SB8 s výložníkem. Přejech pro chodce přes silnici II/383 bude osvětlen bezpečnostním osvětlením vloženým do soustavy VO. Je navrženo osvětlení např. EXCENTRIC -je zde excentricky nastavena optika speciálních svítidel osvětlující methalogenidovou výbojkou pouze přechod (tzv optická brána). Svítidlo je umístěno na portálu, kde jsou značky IP 6 a vlastní stožár je polepen reflexní folií. Připojení osvětlení je kabelem CYKY 4Bx16 mm². Zemnič bude se sloupem propojen kulatinou FeZn pr. 8mm.

Stožáry budou vybaveny pojistkovou rozvodnicí například EKM2045 a uzamykatelnými dvířky. Smyčkování bude provedeno kabelem CYKY 4Bx16 společně se zemnicí pásovinou FeZn 30/4. Automatika spínání bude umožňovat dva způsoby ovládání a to zapnutím se stávajícím VO přes výkonový stykač umístěný v rozváděči PS1 nebo přes fotočidlo. Fotočidlo bude umístěno na posledním sloupu VO ve výšce 3m. Volbu provozování bude možno ovládat v rozváděči PS1.

Stávající svítidla jsou na sloupech NN a budou demontována.

8.2.7 Objekty ostatních skupin objektů

Rekonstrukcí silnic jsou dotčeny inženýrské sítě a jsou nutné úpravy

SO 311 Přeložka vodovodu

Podle zákresů od správce inženýrských sítí je vodovod v silnici II/383, ulici Holubická situován těsně vedle kanalizace a bude překážen při budování šachet kanalizace na stávající stoce. Po vytýčení a nasondování všech sítí okolo navrhovaných šachet dešťové kanalizace bude posouzena nutnost rekonstrukce vodovodu. Předpokládá se přeložení vodovodu z tvárné litiny DN 100 mm délky 44,00 m. Překládané potrubí je DN 100 mm z litiny, na potrubí je též odbočka z PE DN 100 se šoupátkem.

SO 514 Úprava telekomunikací

Podél silnice je několik tras telekomunikačních kabelů (i optických) a je nutno řešit lokální úpravy kabelů v km 0,547 – 0,708 silnice III/38311 vpravo (výšková úprava) a u silnice II/383 v km 0,000-0,075 vlevo (zrušení kabelů situovaných v silnici bez náhrady) a 0,110-0,137 vlevo (stranová přeložka a vložkování). Předpokládá se jejich vytýčení, nasondování, drobné směrové a výškové úpravy, vložkování a zrušení starých metalických kabelů bez náhrady. Celková délka úprav je 263 m.

SO 615 – Úprava objízdných tras

Požadavek Kr.Ú JMK, OD, odd. veřejné osobní dopravy a Kordis JMK, a.s. na zajištění průjezdu autobusů veřejné linkové osobní dopravy (linek IDS JMK 701 a 702) je řešen prováděním po polovinách a vedením dopravy po objízdě trase přes ulici Pod Kostelem, doprava bude řízena SSZ. Stejně bude provozována i doprava vozidel integrovaného záchranného systému a svoz domovního odpadu. Při provádění prací bude veškerá ostatní doprava vedena po objízdě trase. Tyto trasy je z hlediska technických parametrů vyhovující, některé úseky jsou problematické z hlediska stavebního stavu. Navržená trasa objížděk jsou po krajské silnici II/383 ze silnice II/430 do Pozořic a nebo po silnici III/3836 přes Koválovice a po silnici III/3834 do Pozořic. Kromě toho budou používány MK Malé Lipky, ul. V Zámku, Pod Kostelem a Nad Sokolovnou. Tyto objízdě trasy budou před zahájením stavby zesíleny tak, aby bylo zajištěno provozování objížděky při realizaci stavby. Během provozování objížděky bude prováděna průběžná kontrola stavu vozovek a ihned poruchy opravovány.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Vzhledem ke stávajícímu stavu komunikací i znalostí místních podmínek a podle rozsahu uvažovaných prací jsou pro stavbu využity tyto průzkumy:

a) Výsledky sčítání dopravy na silniční síti

Při sčítání dopravy v roce 2010 na rekonstruovaných silnicích bylo sčítací stanoviště na silnici III/3839 – číslo 6-6600, kde byla $TNV_0 = 176$, což odpovídá třídě dopravního zatížení IV.

b) Zjednodušený geologický průzkum

Zájmové území se nachází na centrální části obce. Jedná se o jednoduchou geologickou stavbu, eolické až eolickodeluviální uloženiny tvoří pokryv v celém prostoru. Jedná se o spraše a sprašové hlíny, místy s úlomky hornin. Jsou žlutohnědé barvy, značně jílovité, vápnité a obsahují četné vápnité konkrece a výkvěty. Tento materiál je podle Scheibleho kritéria namrzavosti klasifikován jako namrzavý. Patří mezi méně stabilní zeminy, které podléhají velkým objemovým změnám. Jsou zařazeny do VII skupiny vhodnosti pro silniční podloží. Při napojení vodou prudce klesá její pevnost. Je nutno bezpodmínečně zamezit přístupu vody do podloží. Při nevhodném počasí v období provádění je prakticky nemožné dosáhnout požadovaných pevnostních kritérií. Bude nutno posuzovat podle okamžitých poměrů při výstavbě.

Pro návrh skladby a tloušťky konstrukčních vrstev vozovky z hlediska bezpečnosti před účinky promrzání podloží lze využít následující hodnoty:

Podloží typu	P III
Vodní režim	dífuze až pendulární
Optimální vlhkost	15,8 %
Maximální objemová hmotnost	1796 kg/m ³
CBR při optimální vlhkosti	13,0 %
Odpovídající modul deformace ($E_{def,2}$)	32,30 MPa
Mrazový index	400

Prakticky je ale nutno počítat s výměnou podložních zemin v aktivní zóně silnice, které nebude možno zapracovat do podloží nebo násypu

Optimální je tuto zeminu v podloží vyměnit a nahradit vhodnější. Pokud bude dosažena alespoň minimální modul přetvárnosti pláň $E_{def,2} = 45$ MPa je možno tuto zeminu ponechat, je však nutno provést následující opatření:

- vybudovat podélnou drenáž pod úrovní pláň
- terenní práce organizovat tak, aby nedošlo k narušení pláň - dodatečné hutnění je obtížně proveditelné.
- zemní práce provádět tak, že po pláni se nebude pohybovat žádný mechanismus kromě hutnicí techniky - zásadně pouze lehká hutnicí technika.
- v případě deštivého počasí je nutno práce přerušit a zajistit urychlené odvádění vody z výkopu.

Třída rozpojitelosti je u podložních hlín 3.

V podstatě je možno konstatovat, že vzhledem k materiálu v podloží budou práce při realizaci z hlediska geologie náročné a bude záležet na období provádění. V deštivém období práce prakticky nebude možno provádět a v případě prací na silnici nedodržení doporučení znamená rozmísení zemin podloží a bude nutno tyto zeminy vyměnit.

c) Situační zaměření

Obce Sívce a Pozořice poskytly zaměření území. Výsledkem je situace v JTSK a BPv. V mapě jsou zaneseny i hranice katastru nemovitosti a pozemkového katastru. Již při zpracování dokumentace pro územní řízení projektant zajistil vytýčení osy silnice a zaměření a vynesení příčných řezů.

d) Hluková studie

Na vyžádání KHS Brno byla provedeny výpočty akustických imisí z nejhlučnějších etap rekonstrukce v prostoru s obytnou zástavbou Sívce a Pozořic.

Na základě harmonogramu nasazení stavebních strojů a určení pracovní doby (7,00 – max. 21,00 hodin) byly posouzeny nejhluchnější a nejzásadnější pracovní činnosti (bourání vozovky, výměna podložních zemin, živičné práce) ve třech úsecích s nejbližší zástavbou. Studie prokázala, že při realizaci výstavby nebude při dodržení zásad stanovených dokumentací překročena limitní hodnota hluku u nejbližší chráněné zástavby (limitní hodnota $L_{Aeq,s} = 65,0$ dB).

e) Diagnostika vozovky

Od doby zpracování dokumentace na staveništi proběhla výstavba kanalizace a vzhledem k tomu, že nebyly aktuální informace o konstrukci vozovky byla zpracována diagnostika konstrukce vozovky.

úsek 383.8 Holubická – nehomogenní kryt i podklad, neúnosné podloží

úsek 38311.1 Nová – nehomogenní kryt, nevyhovující podkladní vrstvy, v první části (150m) neúnosné podloží, v druhé části rozdíly mezi pravým a levým pruhem v podkladních vrstvách a podloží

úsek 3839.3 Sivice – diametrální rozdíl mezi pravým a levým pruhem – zásyp a stávající vozovka, je zde překrytá CB vozovka v hloubce > 150 mm

Celkově je nutná rekonstrukce vč. sanace podloží v úseku Holubická (silnice II/383) i v úseku ul. Nová (III/38311),

úsek Sivice (silnice III/3839) – rekonstrukce včetně sanace podloží v celé šířce zhomogenizuje konstrukci vozovky, bude se bourat i únosná část, aby bylo dosaženo stejných parametrů únosnosti v obou polovinách šířky vozovky (i z důvodu snižování nivelety vozovky).

10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, kulturní památky...

Stavba se nedotýká žádných ochranných pásem kromě inženýrských sítí a železniční vlečky (stavba se ji ve skutečnosti nedotýká, protože křížení je mimoúrovňové).

Nejsou zde stanoveny chráněná území, zátopové území, kulturní památky, památkové rezervace ani památkové zóny.

a) Inženýrské sítě a jejich dotčení

Podle podkladů získaných u jednotlivých správců jsou zde následující inženýrské sítě a jejich dotčení, event. nutné úpravy jsou následující:

Kanalizace splašková

Je nově položená v silnici III/3839 a III/38311 i II/383 v celé délce. Je situována v pravostranném jízdním pruhu silnice. Budou nutné výškové úpravy poklopů šachet a úpravy přechodových kusů (natočením), aby byl poklop co nejvíce v ose -pruhu.

Kanalizace dešťová

Je pouze v Pozořicích u silnice II/383 (po pravé i levé straně silnice). Nově se při akci vybuduje dešťová kanalizace v silnicích III/3839 a III/38311. Nová dešťová kanalizace je navrhována v levostranném jízdním pruhu a bude odvodňovat silnice a omezeně i přilehlé nemovitosti. Stávající kanalizace u silnice II/383 bude při akci rekonstruována (event. zřízeny další revizní šachty) a bude na ní napojeno odvodnění komunikace. Povrchové znaky budou umístěny do nové nivelety vozovky.

Vodovod

Je v části řešeného úseku, v silnici II/383 je ve vozovce a v části silnice III/38311 je levostranně pod svahem. V úseku silnice II/383 je v kolizi

s rekonstruovanými šachtami kanalizace a bude přeložen. Povrchové znaky budou umístěny do nové nivelety.

Kabel telekomunikační

Je zde stará i nově položená kabelizace. Podle zákresu v technické evidenci jsou zde i optické trasy - jsou vedeny podél silnice v celé délce a vozovku i kříží. V krátkých úsecích zasahuje do silnice a je nutná lokální úprava přenesením nebo přeložením. U silnice III/38311 je to od km 0,547 do km 0,708 a u silnice II/383 od km 0,000 do km 0,075 a od km 0,110-0,137 vlevo. Křížení bude překontrolováno - po vytýčení, ručním nasondování budou odkryty a podle potřeby budou uloženy do chrániček ze žlábků TK1 a obetonovány. Práce budou provedeny za dozoru správce a podle jeho požadavků a pokynů.

Středotlaký plynovod

Je zde plynovod v celém úseku podél silnice a kříží vozovku. Jedná se o práce v jeho ochranném pásmu, bude vytýčen a podmínky správce budou dodrženy.

Vedení NN

Vedení je vzdušné i kabelové (propojení mezi Pozořicemi a Sivicemi u nové zástavby) podél silnic a silnici kříží. Jedná se o práce v jeho ochranném pásmu. Vedení je značně neuspořádané, různorodé bez jednotlicích znaků.

Veřejné osvětlení

Je na sloupech NN, je nedostatečné a bude současně při akci nově vybudováno. Napájení bude kabely NN. Stávající bude odstraněno.

Místní rozhlas

Je na sloupech NN a nebude dotčen a není v akci připravováno jeho upravení.

b) Podmínky pro zásah

Na staveništi jsou stávající inženýrské sítě, které budou pro stavbu vytýčeny a chráněny dle obecných požadavků ČSN a podmínek stanovených správcem při vytýčení. Jsou zde všechny inženýrské sítě, jsou zřízeny živelně bez ohledu na prostorové normy. Stávající sítě nejsou větší překážkou pro připravovanou stavbu a jsou nutné pouze drobné úpravy při kolizi. Dodavatel v ochranném pásmu jednotlivých sítí bude dodržovat předepsané podmínky realizace. Veškeré práce, při kterých bude nutno sítě odkrýt budou prováděny za dozoru příslušného správce, který provede kontrolu před jejich zakrytím.

c) Způsob ochrany nebo úprav

Inženýrské sítě budou v případě dotyku nasondovány a správci určí způsob ochrany. Podle znalostí ve fázi projektu je nutno upravit pouze telekomunikační kabely – úprava se provede podle zpracované dokumentace.

d) Vliv ochranných pásem na technické řešení stavby

Ochranná pásma uložených inženýrských sítí neovlivňují technické řešení stavby, pokud dojde k dotyku jsou sítě upravovány a jsou respektovány požadavky správců sítí.

11. Zásah stavby do území

a) Bourací práce

Trasa silnice je vedena přibližně ve stávajících poměrech nejsou nutné demolice stávajících objektů.

b) Kácení zeleně

U silnice III/38311 je nutno v krátkém úseku při odstraňování terénní nerovnosti odstraňovat stávající zeleň 2 ovocné stromy a u silnice II/383 je to lípa. Křovinný nálet bude odstraňován jen v omezeném rozsahu. Nálet bude nutno odstranit i u vyústění kanalizační stoky D3. Nutné úpravy bude zajištěny odbornou firmou, bude se jednat o odstranění proschlých větví, dále větví, které budou zasahovat do pracovního profilu. Je nutno počítat s ochranou těchto stromů při provádění a dále ošetření kořenů, které budou při těžení na staveništi obnaženy (bude proveden rovný řez a nátěr příslušnými ochrannými prostředky).

Pro stavbu není nutno speciální objekt řešící přípravu staveniště z hlediska zemních prací. Při akci budou prováděny pouze výkopy pro konstrukci vozovky a chodníků, výměnu podložních zemin a rýhy pro nové inženýrské sítě. Jediné další zemní práce prováděné při akci je odstranění terénní nerovnosti v km 0,440-0,485. Při akci bude dále řešena pouze úprava navazujících prostor urovnáním zeminy, ohumusováním a zatravněním.

d) Ozelenění

Součástí akce není stavební objekt řešící vegetační úpravy na veřejné části pozemku. Při akci se vytvoří podmínky pro další přípravu v tomto směru, je nutno ale mít na paměti, že se zde nacházejí poměrně neuspořádaně podzemní inženýrské sítě.

e) zásah do ZPF

Navržená stavba je vedena po pozemcích, které jsou ve velké většině ve vlastnictví České republiky, Jihomoravského kraje, městyse Pozořice a obce Sívce a soukromých firem a soukromých vlastníků. Stavba se dotýká i zemědělské půdy. Jsou to místa, kde již v současné době je situována vozovka a nebo jsou potřebné pro vybudování chodníku – pozemky se zemědělskou půdou jsou situovány v domovním profilu.

f) zásah do PULPF

Stavba se nedotýká lesní půdy.

g) zásah do jiných pozemků

Stavba se nedotýká pozemků, které nejsou určeny pro stavbu vydaným územním rozhodnutím.

h) Vyvolané změny stavby

Stavba nevyvolá změny v systému dopravy, stávající přilehlé komunikace budou napojeny na nezbytně nutnou délku.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

a) Všechny druhy energií

Jediná potřeba bude pro objekt zařízení staveniště, které si bude zařizovat a budovat vybraný dodavatel stavby. Je zde možnost napojení na všechny druhy energií potřebných pro provoz objektů zařízení staveniště. Vlastní stavba nemá nároky na energie, nebude se žádné dopravní zařízení vyžadující napojení na energie. Úpravou komunikací se nezmění nároky na další technické vybavení. Stávající osvětlení bude zrušeno a nahrazeno nově vybudovaným,

b) Telekomunikace

Sdělovací zařízení pro účely silniční dopravy nebude budováno.

c) Vodní hospodářství

Řešení vodního hospodářství pro stavbu není předmětem řešení

d) Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Rekonstruované silnice jsou součástí krajského dopravního systému, které budou i nadále sloužit stejnému účelu. Doprava v klidu není hlavním cílem řešení. Obce nemají zájem budovat podél silnice III/3839 a 38311 odstavné pruhy, zástavba zde je uvolněná, pozemky vlastníků jsou rozlehlé a je zde dostatek prostoru pro odstavování vozidel vlastníků i jejich návštěv. U silnice II/383 je u náměstí navrhován odstavný pruh a další odstavování vozidel bude městys řešit v prostoru u zdravotního střediska a na plochách u ulice V Zámku – mimo tuto akci.

e) Připojení na technickou infrastrukturu

Stavbu je možno napojit na veškeré inženýrské sítě, pro účely zařízení staveniště podle zvyklostí vybraného zhotovitele stavby – bude si řešit dle svých zvyklostí.

f) Druh, množství a nakládání s odpady

Při provozování zrealizované stavby nevznikají vyčíslitelné odpady, které by bylo nutno speciálně likvidovat. Správce silnice bude případné odpady (bláto, prach.....) vznikající při provozu komunikací odstraňovat a likvidovat obvyklým způsobem. Eventuální havárie správce řeší podle zpracovaných havarijních plánů dle konkrétní situace.

13. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí

Uvažovaná stavba je úpravou stávajícího stavu bez podstatnější změny z hlediska vlivů na životní prostředí.

a) Ochrana krajiny a přírody

Současný stav konstrukce vozovky vlivem nedostatečné konstrukce i vlivem značné zátěže je špatný, je samozřejmé, že vlivem vlastností devastovaného krytu jsou obyvatelé rušeni a obtěžováni. To se prakticky po stavbě jen nepodstatně změní, neboť i nadále bude trasa prakticky ve stejných parametrech a podmínkách. Zlepšení nastane pouze z hlediska zmenšení hluchosti a sníží se prašnost. Havarijním stavem silnic se značně znehodnocuje životní prostředí v okolí komunikace a vlivem povrchových vlastností v celém uvažovaném úseku je i značně dopravně nebezpečný. Během provádění stavby se vlivem provozu stavby životní prostředí ještě zhorší. Toto dotčení bude mít vliv na širší okolí. Po provedení stavby se hluchost i prašnost podstatnělepší a dojde k úpravě zelených ploch, které je pak možno sadovnický upravit. Dodavatel při provádění omezí nepříznivé účinky na maximálně možnou míru a bude dbát, aby nebyly dotčeny i zbývající části města. Při výstavbě bude dbáno na dodržování předpisů jak bezpečnostních tak i provozních, hlavně při manipulaci s pohonnými hmotami

V území je v části nefunkční kanalizace a způsob odvádění odpadních vod je námětem mnoha dohadů. Městys Pozoříce a obec Sivice vybudoval v předstihu splaškovou kanalizaci a vytvořily se podmínky pro napojení všech nemovitostí a zprůhlednění poměrů v této oblasti. Pro odvádění srážkových vod bude vybudována dešťová kanalizace a bude zde problém likvidace všech vod vyřešen a je možno vybudovat kvalitní vozovky, kterélepší životní prostředí.

b) Hluk

Po rekonstruovaných silnicích nevedou žádné dálkové dopravní trasy a není zde ani výroba, která by vyžadovala soustavný návoz surovin a výrobků. Těžká doprava (a tedy i hlučnější) je zde reprezentována veřejnou autobusovou dopravou, zásobováním obchodů a občasným průjezdem těžkých vozidel. Z hlediska hlukové zátěže bude mít větší vliv výstavba silnice, kdy hluk vzhledem k používání těžké mechanizace nelze zcela vyloučit. Opatření dodavatele stavby z hlediska rizika expozice hluku musí směřovat k minimalizaci - je to sledování úrovně a doby expozice hluku, kontrola hlukových emisí strojů, uvážlivé používání technologií, které mohou zvyšovat nebezpečí poškození sluchu, informování zaměstnanců o rizicích i výsledcích zdravotního sledování a důsledné používání osobních ochranných prostředků – kvalitních chráničů sluchu. Je nutno dbát na dodržování bezpečnostních přestávek u pracovníků, kteří nepřetržitě používají ochranné prostředky proti hluku. Dodavatel stavby bude používat stroje, které jsou v dobrém technickém stavu a splňují hygienické předpisy z hlediska hluku. Stroje budou pravidelně a řádně udržované. Dodavatel bude vybrán ve veřejné soutěži a před zahájením prací nechá na základě předepsané technologie a používané mechanizace zpracovat studii, která určí na základě hluku ze stavební činnosti časové možnosti realizace stavby, předpokládá se pracovní doba od 7,00 do 18,00 hodin v pracovní dny a 8,00 – 15,00 v sobotu a neděli.

c) Emise z dopravy

Rekonstruované silnice jsou běžně používané krajské silnice, jejich kvalitní trasa i stavební stav umožní plynulou, ekonomickou jízdu s minimem emisí z dopravy.

d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba nemůže mít vliv na znečištění vod. Běžný provoz, tj. osobní doprava a stále lepšící se technický stav vozidel prakticky neznamená ohrožení pro vodní toky a vodní zdroje. Samozřejmě může zde dojít k havárii, při které mohou vytéct na vozovky lehké ropné látky. V tomto případě je nutno postupovat podle havarijních plánů pro tento případ a zajistit, aby nedošlo k proniknutí do kanalizace a blízkého toku. Při realizaci bude dodavatel používat pouze stroje v dobrém technickém stavu (bez úkapů) a doplňování pohonných hmot bude provádět na určeném zpevněném a chráněném povrchu.

e) Ochrana zdraví a bezpečnost pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

S výjimkou výkopových prací a pokládce kanalizace není nutné používat při stavbě těžkých montážních mechanismů a jeřábů, které mohou být zdrojem ohrožení zdraví. Před zahájením stavby a v jejím průběhu musí být všichni pracovníci poučeni o BOZ. Současně se provede poučení a seznámení všech pracovníků s podmínkami na staveništi a upozornění na místa, v nichž je zapotřebí mimořádné opatrnosti. Pro jednotlivé pracovníky stavby platí veškerá bezpečnostní opatření vyplývající výnosů, kterými se vydávají předpisy k zajištění BOZ. Dále pro BOZ platí veškeré související předpisy pro práce např. elektroinstalační, svářečské a další o BOZ.

Všichni pracovníci musí při práci používat předepsané ochranné pracovní pomůcky. Použití trhavin se nepředpokládá.

Před zahájením práce a dále průběžně při provádění stavby je povinna dodavatelská organizace dodržovat obecně platné předpisy týkající se provádění

staveb a plynovodů zvláště a současně dodržovat předpisy týkající se pracovních vztahů mezi dodavatelem a zaměstnanci.

Všeobecně platí pro ochranu a bezpečnost zdraví tyto zásady :

- vybavit všechny zaměstnance ochrannými pomůckami podle profese práce, kterou vykonávají
- zajištění strojů a el. motorů proti nebezpečnému dotyku uzemněním
- dodržovat bezpečnostní předpisy pro asfaltérské práce
- okružní pily smí obsluhovat pouze tesař - jedině s ochranným krytem
- dbát na řádné vyvěšení el.kabelů a způsob uchycení kabelů (POZOR na lámání nebo předření kabelů)
- vyžadovat od podřízených pracovníků hlášení každého pracovního úrazu
- zařídit ošetření zraněného a vyplnit záznam o úrazu
- vykazovat ze staveniště osoby nepovoláné nebo podnapilé a dodržovat zákaz pití alkoholu na pracovišti
- pracovníci na skládkách při vykládání, nakládání a přepravě materiálu musí být vybaveni ochrannými pomůckami
- při nakládce, vykládce a manipulaci s materiálem zavěšeným na jeřábu platí zásada, že se nikdo nesmí zdržovat pod břemenem zavěšeným, ani v jeho blízkosti
- výkopek skladovat 0,5 m od hrany výkopu stavbyvedoucí je povinen se seznámit se všemi předpisy, s vyhláškou o ochraně zdraví pracujících a před každou nově započatou prací provést školení zaměstnanců. V případě technologicky náročných prací je povinen písemně žádat o školení bezpečnostním technikem závodu. Při vlastním provádění stavebních prací je třeba v plném rozsahu dodržet platné předpisy a nařízení, zejména ustanovení Zákoníku práce a vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ustanovení příslušných norem ČSN a ON a ostatní bezpečnostní předpisy.

f) Nakládání s odpady

Veškerý materiál těžený na staveništi bude odvážen a ukládán na určené skládky. Z hlediska zákona 185/01 Sb. budou při výstavbě produkovány následující odpady:

Č. odpadu:	17 01 01
Název odpadu:	beton
Původ:	inženýrské stavitelství - vybourání drobných konstrukcí
Kategorie odpadu:	O
Místo určení:	na řízenou skládku odpadu - vzdálenost 17 km
Č. odpadu:	17 03 02
Název odpadu:	asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
Původ:	inženýrské stavitelství – vybourání vozovky
Kategorie odpadu:	O
Místo určení:	likvidace v režii zhotovitele, vzdálenost 20 km
Č. odpadu:	17 05 05
Název odpadu:	zemina a kamení neuvedené pod číslem 170503
Původ:	inženýrské stavitelství – vybourání vozovky (šterkové zahliněné vrstvy) a vykopaná zemina neupotřebitelná na staveništi
Kategorie odpadu:	O

Místo určení:

- štěrky - na výměnu podložních zemin, vzdálenost 3 km
- neupotřebitelná zemina - na řízenou skládku odpadu - vzdálenost 17 km

Dodavatel stavby (bude vybrán ve výběrovém řízení) odebere pro ověření průměrné kvality odpadu vzniklého odstraňováním liniových staveb jeden reprezentativní vzorek. I když se nedá předpokládat mimořádné bodové znečištění bude soustavně svými pracovníky sledovat stav v území. Na stavbě nebude těžen žádný nebezpečný odpad.

Materiál, který bude těžen na staveništi a používán na výměnu podložních zemin bude odvážen na dočasnou skládku, městyse Pozořice pro tento účel určil tři lokality a to U Starého Koupaliště, Pod Poustkou u staré školy a V Úvozu.

Další materiály, které je možno opětovně použít při obnově povrchů budou uloženy na skládkových plochách městyse Pozořice a obce Sívce, vzdálenost 2 km – týká se pouze objektů, kde je investorem příslušná obec.

Jedná se o:

- vybouraná dlažba
- vybourané obrubníky

14. Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti

a) Mechanická odolnost a stabilita

Při stavbě budou používány pouze materiály určené a ověřené pro tento typ výstavby a mající příslušné certifikáty, dodavatel je ke své dodávce doloží. Nejsou navrhovány žádné staticky složité konstrukce.

b) Požární bezpečnost

Potřeby požární ochrany po dokončení stavby budou respektovány. Během stavby bude dodavatel udržovat staveniště sjízdné pro pohotovostní vozidla hasičů a bude udržovat přístupné požární hydranty.

Budované komunikace umožňují protipožární zásah vedený vnějškem objektu, umožňují příjezd požárních vozidel. Šířka minimálně 6,5m umožňuje vyhýbání vozidel. Otáčení je umožněno na napojujících se krajských silnicích i místních komunikacích. Dopravní prostor (základního rozměru 3,5x4,10 m) není nikde omezen.

Během výstavby jsou povinni dodavatel a investor dodržovat veškerá požární opatření, zejména tam, kde se předpokládá zvýšené požární nebezpečí. Za požární bezpečnost odpovídá dodavatel. V místě stavebního dvora v případě nebezpečí budou použity ochranné požární prostředky (hasící přístroje, voda) - je věcí budoucího dodavatele stavby.

c) Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Navrhované práce mají za cíl vytvořit bezpečnější prostředí pro lidi okolo silnic v Pozořicích a Sivicích, kromě rekonstrukce silnice jsou nově budovány chodníky, které zde dosud nebyly. Během realizace zhotovitel zajistí, aby byli chodci přes staveniště převedeni vyznačenými chráněnými trasami, které bude udržovat čisté a bez překážek. Ve vztahu ke svým pracovníkům bude důsledně dodržován zákon č.309/2006. Vzhledem k tomu, že práce budou realizovány na frekventované silnici za provozu je nutno soustavně zajišťovat veškeré dopravní značení a ochranná zařízení funkční a bezvadném stavu. Po dokončení stavby je nutno pečovat o dílo

a pravidelně je udržovat, což je i podmínka pro udržování bezproblémového životního prostředí. Budoucí správce SÚS Jmk oblast Brno i obce Pozořice a Sivice mají potřebné zkušenosti s touto činností.

d) Ochrana proti hluku

Akce propojuje obě obce a v Pozořicích se dotýká i centra obce. Stávající silnice, které mají zejména krytovou vrstvu za dobou životnosti a jsou zde různé, převážně povrchové poruchy (trhliny různého rozsahu, rozpady, nerovnosti..) které jsou zejména zdrojem větší hlučnosti. Sjednocením a kvalitou se částečně toto nepříznivé působení sníží. Stavební řešení akce svojí šířkou (mezi obrubníky 6,5m) přispěje k podvědomému snížení rychlosti vozidel a zlepší se plynulost jízdy dopravního proudu, další snížení hlukové zátěže. Nejsou navrhována žádná opatření k ochranně proti hluku zejména z důvodu stávající zástavby, kde není prostor pro vybudování opatření chránící jednotlivé stavby (protihlukové stěny, výsadba...).

e) Bezpečnost při užívání

Stavba je připravována na stávajících krajských silnicích, kde je bezpečnost dána dodržováním zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Stavební řešení zprůhledňuje a jasně určuje způsob jízdy přes obce.

f) Úspora energie a ochrana tepla

Hospodárnost provozu, která je dána plynulostí dopravního proudu zde nelze posuzovat, jedná se o velmi krátký úsek jízdy malou (neekonomickou) rychlostí. Při výstavbě budou použity běžné technologie silničního stavitelství.

15. Další požadavky

a) Dodržení užitných vlastností stavby

Stavba je navržena jako rekonstrukce stávajících silnic ve stávajícím koridoru s dodržováním všech platných norem, předpisů, požadavků a s uplatněním běžných a ověřených silničních technologií.

b) Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby

Stavba je navržena podle technických požadavků zabezpečujících užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Jsou to zejména bezbarierové přechody (výškový rozdíl obrubníků 2cm s varovným a signálním pásem), chodníky šířky 2,00 m, vodící linie, nástupní hrana u autobusové zastávky výšky 160 mm a úpravy pro zrakově postižené osoby u zastávek autobusů – signální a vizuálně kontrastní pás.

c) Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Na staveništi se nevyskytuje nebezpečí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy), které by bylo nutno řešit.