

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro DSP a VD-ZDS

na akci

II/430 Rousínov – Tučapy

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	2
1.1 Název stavby	2
1.2 Katastrální území	2
1.3 Okres.....	2
1.4 Kraj.....	2
1.5 Investor.....	2
1.6 Projektant.....	2
2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	2
2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	2
2.2 Předpokládaný průběh stavby.....	3
2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí	4
2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití	4
2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí. 5	
2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	5
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	5
4. ČLENĚNÍ STAVBY	6
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	7
5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb.....	7
5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	7
5.3 Zajištění přístupu na stavbu.....	8
5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	8
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	9
7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	10
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS.....	10
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ.....	11
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	12
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	12
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	13
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	14
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	14
15. DALŠÍ POŽADAVKY	16

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

1.1 Název stavby

II/430 Rousínov - Tučapy

1.2 Katastrální území

Čechyně, Komořany na Moravě, Tučapy u Vyškova

1.3 Okres

Vyškov

1.4 Kraj

Jihomoravský

1.5 Investor

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje
Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno
IČ 70932581
DIČ CZ70932581

1.6 Projektant

Linio Plan, s.r.o.
Stránského 39, 616 00 Brno
IČO 27738809
HIP :

Ing. Josef Iščuk, ředitel projekce silnic, autorizovaný inženýr
pro dopravní stavby

Zodpovědný projektant : **Ing. František Kokorský**, autorizovaný inženýr pro dopravní
stavby

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Silnice II/430 je krajskou komunikací. Rekonstruovaná část silnice je součástí tahu krajského významu K35 (Brno - Holubice - Rousínov – Vyškov – Ivanovice na Hané – Kroměříž), který zajišťuje propojení oblastí bývalých okresů Brno, Brno – venkov, Vyškov a Kroměříž a napojení těchto oblastí na krajské město. Předmětný rekonstruovaný úsek silnice se nachází ve východní části Jihomoravského kraje, na území bývalého okresu Vyškov mezi městem Rousínov a koncem obce Tučapy.

Silnice II/430 z hlediska významu a zařazení komunikace do silniční sítě je zařazena jako silnice II.třídy. Z hlediska dopravní zátěže a počtu těžkých vozidel spadá komunikace do

II.třídy dopravního zatížení (do 3500 TNV_k vozidel) pro návrhovou úroveň porušení D1 (silnice II. třídy) – dle výsledků celostátního sčítání v roce 2005 představuje množství 7350 vozidel za 24.hodin v obou směrech s podílem těžké dopravy (cca 25%).

Na silnici II/430 je v předmětném úseku rekonstrukce napojena stykovou křižovatkou silnice III/37929 a několik účelových příp. místních komunikací převážně v průtazích obcí Tučapy a Komořany.

Investorem připravované stavby je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.k.. Projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovává rekonstrukci povrchů silnice II/430 v úseku se začátkem na konci městské části Rousínova – Čechyně a koncem na konci obce Tučapy. Z daného úseku je vyjmuta část v průtahu obce Komořany - od místa příčné pracovní spáry úprav nové okružní křižovatky (před napojením silnice III/0478) po místo příčné pracovní spáry úpravy silnice II/430 provedené v rámci stavby nové okružní křižovatky za obcí Komořany.

Komunikace II/430 v rekonstruovaném úseku je dle návrhové kategorizace krajských silnic JMK zařazena do kategorie S9,5. Stavba má charakter rekonstrukce povrchu vozovky (rekonstrukce obrusné a ložní vrstvy vozovky) stávající silnice II/430 v její současné trase bez dopadu a změny na její funkci s výjimkou úseku průtah obcí Komořany, kde se provede kompletní rekonstrukce vozovky komunikace s úpravou a dobudováním okolního dopravního prostoru. Vzhledem k předchozímu požadavku není možné v celém úseku extravilánu dodržet předepsanou kategorii, avšak bude zajištěna minimální šířka zpevnění 7,0m v celé délce trasy včetně intravilánových úseků.

Silnice II/430 v rekonstruovaném úseku je ve špatném technickém stavu a její poruchy jsou překážkou bezpečného provozu na ní. Konstrukce vozovky v současné době již nevyhovuje provozu. Nárůst automobilové dopravy má vysoké nároky na kvalitu komunikace, která je zde nedostatečná. Vlivem nadměrné zátěže jsou hlavní poruchou komunikace vyjeté koleje a další poruchy především v podobě trhlin.

Současný průtah obcí Komořany představuje klasický přežitý způsob řešení dopravy s nedostatky, které vyplývají z dříve preferované dopravní funkce průtahů. Rekonstrukce vozovky navazuje na postupnou rekonstrukci sítí v obci a obnovuje stávající konstrukci vozovky, která svým stavem odpovídá stáří i danému dopravnímu zatížení. Záměrem stavby v úseku průtahu Komořany je zrekonstruovat komunikaci v návaznosti na v současné době již realizovanou úpravu okružní křižovatky a vjezdu do areálu f. European Data Project s.r.o.

Význam stavby rekonstrukce povrchů v úseku Rousínov – Tučapy spočívá ve zlepšení stávajícího technického stavu komunikace II.třídy, která nevyhovuje současným požadavkům silniční dopravy. Nový kryt vozovky bude mít příznivý vliv na snížení hluku i emisí v okolí komunikace. Celková rekonstrukce dopravního prostoru v průtahu obce Komořany pak vyřeší současný z hlediska bezpečnosti zcela nevyhovující stav.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

Vzhledem k rozsahu stavby se předpokládá realizace v jednom časovém období. Je však pravděpodobné, že při rozsahu rekonstrukce průtahu Komořany se realizace některých podružných objektů (chodníky, cyklostezka atd.) přesune do dalšího roku.

Dle současných dostupných informací lze uvažovat s následujícími časovými termíny realizace stavby:

Odevzdání PD - DSP	12/2009
Vydání stavebního povolení (ohlášení)	06/2010
Zahájení stavby - I.etapa	06/2011
Ukončení stavby- hlavní st.objekty	10/2011
Ukončení stavby	07/2012

Tyto termíny jsou jen orientační a nezávazné a budou se měnit v závislosti na zajištění finančních prostředků na výstavbu, zajištění stavebního povolení atd.

Stavební úpravy budou prováděny v dílčích úsecích délky do 300 m při zachování místní a veřejné dopravy s vedením dopravy v jednom jízdním pruhu s řízením mobilní světelnou signalizací. Při pokládání obrusné vrstvy vozovky nebude doprava v trase silnice II/430 vyloučena, pokládka bude prováděna po polovinách vozovky s podélnou spárou v ose vozovky. Výjimkou je stavba průtahu Komořany, kde se předpokládá provádění při úplném vyloučení dopravy. Tranzitní doprava bude odkloněna a navedena na vytypované objízdné trasy, místní doprava rovněž.

2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí

Stavba má charakter rekonstrukce současné komunikace bez dopadů na územně plánovací dokumentace.

2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Zájmové území stavby rekonstrukce povrchů silnice II/430 se nachází jak v území extravilánu, tak i zastavěném (intravilán obcí Komořany a Tučapy). Z hlediska morfologie území ho lze charakterizovat jako mírně zvlněné bez výrazných výškových změn. Stavba se nachází v území nadmořské výšky mezi 252,70 a 262,10 ve výškovém systému Bpv s výškovým rozdílem do 10 m. Z hlediska směrového a výškového vedení není ve stávající trase silnice II/430 nutné něco měnit a ani vzhledem k zadání projektové dokumentace to není přípustné. Z tohoto důvodu není žádný zásah do směrového a výškového vedení trasy navržen. Výjimkou je úsek průtahu Komořany, kde se mírně upravuje směrové i výškové vedení komunikace v rámci komplexní rekonstrukce silnice.

Zájmové území rekonstruované silnice II/430 je (v extravilánových částech minimálně, v průtahu obcemi pak výrazně) protkáno řadou inženýrských sítí a nachází se zde jedno křížení s vodotečí (potok Rakovec) – most ev.č. 430-015, který je po rekonstrukci. Vzhledem k tomu, že v rámci stavby je zachována stávající trasa silnice, inženýrské sítě neovlivňují zásadním způsobem řešení stavby. Dotčené inženýrské sítě budou vytyčeny po dobu stavby zajištěna jejich ochrana. Některé dotčené inženýrské sítě budou upraveny či přeloženy především v průtahu obce Komořany a částečně i v průtahu obce Tučapy.

Stavba se bude realizovat jako rekonstrukce stávajícího povrchu vozovky komunikace na stávajících pozemcích maximálně s menším rozšířením na úkor nezpevněné krajnice. Zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu je vzhledem k rozsahu rekonstrukce vyloučen. Pouze v průtazích obou obcí bude díky menším dopravním opatřením či úpravám rozšířena komunikace a zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu se v malé míře vyskytuje.

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

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

Technickým řešením částí stavby v extravilánu je rekonstrukce současného stavu stávající komunikace s vyloučením zásahu do okolních pozemků. Vlivem rekonstrukce nedojde k zásahu do krajiny. Rekonstrukce vozovky bude znamenat zvýšení bezpečnosti silničního provozu a plynulostí dopravy selepší i životní prostředí. Položení nového krytu vozovky bude mít příznivý vliv na snížení hluku a emisí.

Technickým řešením částí stavby v intravilánu (průtah obcí Komořany a Tučapy) jsou stavební úpravy stávajícího průtahu silnice II/430 v zástavbě obce Komořany a Tučapy, jejichž realizacelepší současný stav dopravní komunikace. Stavební úpravy nezpůsobí negativní zásah do okolní obytné zástavby. Položení nového krytu vozovky a zklidnění dopravy bude mít příznivý vliv na snížení hluku a emisí. V Komořanech pak vybudováním nových komunikací pro cyklistický a pěší provoz se výrazně zvýší bezpečnost cyklistů a chodců v obci podél silnice II/430.

Z hlediska životního prostředí se vzhledem k zachování polohy komunikace v původní trase oproti stavu současnému nic nemění. Naopak zlepšení životního prostředí lze spatřovat ve snížení hlukové zátěže odstraněním četných míst poškozené vozovky, což ve srovnání se současným stavem zejména s přihlédnutím k podílu těžké dopravy (25 %) při vedení trasy zástavbou je pro uvedené obce velkým přínosem.

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

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Stavba v intravilánu a průtahu obcí Tučapy nepředstavuje nový zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci povrchu vozovky stávající komunikace. V průtahu obcí Komořany rovněž stavba nepředstavuje nový zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci stávajících komunikací v průtahu obcí bez významnější změny směrového a výškového vedení trasy a s menší změnou šířkového uspořádání. Stavba tu má charakter rekonstrukce stávající silnice se zachováním připojení veškerých současných místních komunikací, dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je minimální.

V průběhu realizace celé stavby bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu v úseku délky 1,3 km. Stavba bude prováděna po polovinách s částečnou uzavírkou jednoho pruhu, zabezpečení veřejného provozu bude zajištěno přechodným dopravním značením a světelnou signalizací. Výjimkou bude realizace průtahu Komořany, která se bude provádět za vyloučeného provozu a s převedením tranzitní dopravy na objízdné trasy a za částečného omezení místní dopravy, což způsobí zvýšení silniční zátěže v okolních obcích, kudy povedou objízdné trasy.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

1. Investiční záměr zpracovaný ing. M.Stöhrem z ViaDesign s.r.o. (11/2008)
2. Technická studie průtahu Komořany zpracovaná firmou Argema spol. s.r.o. Lužná 49, Brno (11/2007)

3. Geodetické zaměření zpracované geodetickou kanceláří Kvadrant s.r.o. Pechova 44, Brno
4. Rekognoskace zájmového území dne 9.10.2009
5. Fotodokumentace celé trasy stavby
6. Vyjádření správců jednotlivých inženýrských sítí

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je členěna na tři dílčí úseky s rozdílným způsobem rekonstrukce komunikace.

Hlavními stavebními objekty jsou SO 101 Rekonstrukce silnice II/430 – Rousínov - Komořany v celkové délce 0,800 km, SO 102 Rekonstrukce silnice II/430 – průtah Komořany v celkové délce 0,545 km a SO 103 Rekonstrukce silnice II/430 – Komořany – Tučapy průtah v celkové délce 1,3345 km. Ostatní objekty jsou stavební úpravy komunikace (objekty řady 100) a úpravy či přeložky stávajících inženýrských sítí (objekt řady 400 – elektroobjekty a 500 - plynovody).

Seznam objektů stavby:

SO 101	REKONSTRUKCE SILNICE II/430, ROUSÍN OV - KOMOŘANY
SO 102	REKONSTRUKCE SILNICE II/430, PRŮTAH KOMOŘANY
SO 103	REKONSTRUKCE SILNICE II/430, KOMOŘANY - TUČAPY PRŮTAH
SO 121	MÍSTNÍ KOMUNIKACE K NÁDRAŽÍ V KOMOŘANECH
SO 122	ZKLIDNĚNÁ MÍSTNÍ KOMUNIKACE K NÁDRAŽÍ V KOMOŘANECH
SO 123	NAPOJENÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE V KOMOŘANECH V KM 0,909 90
SO 124	ÚPRAVY A NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ V TUČAPECH
SO 125	PARKOVACÍ ZÁLIVY V KOMOŘANECH
SO 126	ÚPRAVY PŘIPOJENÍ POLNÍCH CEST A HOSP. SJEZDŮ
SO 151	CHODNÍKY A CYKLOSTEZKY V KOMOŘANECH
SO 152	CHODNÍK V TUČAPECH
SO 161	AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY V TUČAPECH
SO 162	VJEZDY V KOMOŘANECH
SO 163	VJEZDY V TUČAPECH
SO 191	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ
SO 441	OSVĚTLENÍ RETARDÉRU V KOMOŘANECH V KM 0,849
SO 442	OSVĚTLENÍ PŘECHODU V KOMOŘANECH V KM 0,926
SO 443	OSVĚTLENÍ PŘECHODU V KOMOŘANECH V KM 1,099
SO 444	OSVĚTLENÍ PŘECHODU V KOMOŘANECH V KM 1,300
SO 445	OSVĚTLENÍ PŘECHODU V TUČAPECH V KM 0,766
SO 446	OSVĚTLENÍ RETARDÉRU V TUČAPECH V KM 1,277
SO 451	ZABEZPEČENÍ KABELU O2 V KOMOŘANECH
SO 452	PŘELOŽKA METALICKÉHO KABELU O2 V TUČAPECH
SO 453	PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO KABELU O2 V TUČAPECH V KM 0,700
SO 501	REVIZE PLYNOVODŮ V KOMOŘANECH

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb

V trase rekonstrukce povrchů komunikace s výjimkou průtahu Komořany se nepřipravuje žádná investiční akce, která by věcně či časově souvisela s předmětnou stavbou, most ev.č. 430-015 v obci Tučapy je již rekonstruován.

Realizace průtahu obcí Komořany navazuje na část průtahu, který je v současné době již realizován v rámci rozšíření areálu f. E.D.P. s.r.o. včetně realizace okružní křižovatky. Rekonstrukce zbývajících částí průtahu, která je předmětem této PD, je podmíněna realizací splaškové kanalizace v obci dle zpracovaného projektu odkanalizování obce zpracované firmou Aquaprocon, s.r.o. Realizací nových stok pro odvedení splašků na ČOV dojde k uvolnění kapacity stávající kanalizace, která bude využita pro odvodnění komunikace. Realizace splaškové kanalizace bude předcházet předmětnou stavbu a v době její realizace bude již v provozu.

Důležitým faktorem, ovlivňujícím zejména majetkoprávní přípravu stavby, je dokončení pozemkových úprav v obci Komořany.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

V částech stavby - extravilán a průtah obcí Tučapy - bude na počátku výstavby instalováno přechodné dopravní značení s částečnou uzavírkou jednoho jízdního pruhu v dílčích úsecích délky max. 300 m. Po odstranění bezpečnostních zařízení (směrové sloupky, svodidla) se provede v každém dílčím úseku odfrézování v tloušťce podle navrženého technologického postupu. Následně se přemístí přechodné dopravní značení na opačnou stranu komunikace a provoz se převede na odfrézovaný jízdní pruh. Tento proces se bude opakovat v dílčích úsecích silnice II/430. Aby nedocházelo k oslabení popř. destrukci zbývajících vrstev po odfrézování, je požadováno po zhotoviteli stavby minimalizovat dobu veřejného i staveništního provozu po odfrézované vozovce.

Na odfrézované části vozovky bude provedena sanace příčných trhlin. Současně bude veřejný provoz veden po druhé polovině vozovky. Po provedení sanace trhlin bude zřízena ložní vrstva vozovky. Veřejný provoz se následně opět převede na polovinu vozovky opatřenou ložní vrstvou, aby se mohl proces vysprávek a pokládky ložní vrstvy uskutečnit na druhé polovině vozovky.

Při pokládce obrusné vrstvy vozovky bude opět doprava vedena po polovině vozovky, horní obrusná vrstva se nebude provádět v celé šířce vozovky, ale po polovinách (počítá se s podélnou pracovní spárou). Vzhledem ke shodnému časovému termínu výstavby s realizací komplexní rekonstrukce vozovky v průtahu obcí Komořany (za vyloučeného provozu) bude tranzitní doprava nad 3,5t (kvůli stavbě průtahu Komořany) odkloněna na objízdné trasy, a tak zatížení dopravou na rekonstruovaných úsecích s vedením dopravy po polovinách vozovky (úseky mimo Komořany) bude výrazně nižší. Nicméně úplně vyloučit dopravu v těchto úsecích není reálné a požadavek na provedení krytové vrstvy v celistvé šířce bez podélné spáry nelze uskutečnit.

V závěru rekonstrukce budou provedeny dokončovací práce spočívající ve zřízení nezpevněných krajnic vrstvou odfrézovaného materiálu, osazení směrových sloupků a svodidel a dopravní značení.

Část stavby – průtah Komořany – se bude provádět za úplného vyloučení dopravy s převedením na objízdné trasy rozdílné pro vozidla do a nad 3,5t. Realizaci stavebních úprav v průtahu obce Komořany bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byl zajištěn přístup k jednotlivým nemovitostem, především k těm, které mají přístup pouze ze silnice II/430.

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce rekonstrukce průtahu. V rámci přípravných prací se provede vybourání stávající vozovky v tloušťce cca 50cm (upřesní se na stavbě) a bude odstraněn stávající systém odvodnění pláň vozovky (drenáže), pokud existuje. Po provedení výkopových prací budou vybudovány přípojky pro dešťové svody do kanalizace a případné další úpravy stávajících inženýrských sítí pod vozovkou silnice II/430. Poté budou navazovat stavební úpravy komunikace až po ložnou vrstvu živice vozovky (včetně), vybudování s komunikací souvisejících objektů (chodníky, objekty odvodnění, sjezdy či napojení místních komunikací) a případné úpravy či přeložky inženýrských sítí. Po zhotoviteli stavby je požadováno minimalizovat dobu veřejného i staveništního provozu po nově vybudované vozovce před pokládkou horní, obrusné vrstvy živice.

V závěru rekonstrukce se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice za vyloučeného provozu a budou provedeny drobné dokončovací práce (např. osazení svislého dopr. značení, úpravy bezpečnostního „zeleného“ pruhu a svahů tělesa, atd.).

Po ukončení rekonstrukce všech komunikací bude provedeno vodorovné dopravní značení.

Pokud bude časově nereálné stihnout stavbu v období do jednoho roku, lze podružné stavební objekty (chodníky, cyklostezka, zklidněná místní komunikace, terénní úpravy atd.) přesunout do období následného roku a vozovku silnice II/430 dát do předčasného užívání.

Realizaci stavebních úprav je nutno provádět takovým způsobem, aby nedošlo k zásadnímu omezení osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Práce budou prováděny vždy tak, aby byl zajištěn průchozí prostor minimální šířky 1500mm s výškovým rozdílem ploch do 20mm, místa výkopů budou ohraničena mobilní zábranou. Přes výkopy budou zřízeny lávky široké nejméně 900mm, po obou stranách bude lávka opatřena spodní tyčí zábradlí ve výšce 100 – 250mm nad pochozí plochou.

Realizaci stavby nesmí být narušeny stávající koridory pěších tras pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Z tohoto důvodu je projektantem doporučeno rozdělit stavbu na dílčí úseky, které budou prováděny samostatně (např. úpravy protilehlých chodníků provádět s časovým odstupem).

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající silnici II/430 a vedlejších napojujících se komunikacích včetně místních a obslužných komunikacích v obcích Komořany a Tučapy.

5.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Stavební úpravy budou prováděny s výjimkou průtahu Komořany při zachování veřejného (především místní dopravy) provozu s vedením dopravy v jednom jízdním pruhu v dílčích úsecích délky do 300 m s dopravním omezením a řízením mobilní světelnou

signalizací. Při pokládání obrusné (horní) vrstvy vozovky bude doprava v předmětném úseku trasy silnice II/430 vedena a organizována stejným způsobem.

Stavba průtahu Komořany bude realizována za úplného vyloučení dopravy. Tranzitní (dálková) doprava nad 3,5t bude po dobu výstavby trvale odkloněna a navedena na vytypované objízdné trasy. Ostatní doprava do 3,5t a místní obsluha bude vedena po provizorních objízdných trasách po místních komunikacích v obci Komořany nebo po silnicích III.třídy v nejbližším okolí obce. Podrobný harmonogram a rozsah dopravních omezení, objížděk či výluk dopravy si zajistí dodavatel stavby při její realizaci.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Stavba má charakter rekonstrukce současného stavu bez dopadu a změn stávajících vlastnických vztahů, současné vlastnické vztahy se stavbou nezmění. Výjimkou jsou pak drobné zásahy do vlastnických vztahů při rozšíření komunikace pro vybudování zklidňujících prvků (retardérů) před obcí Komořany a za obcí Tučapy (ve směru na Vyškov). Pozemky dotčenými rekonstrukcí silnice II/430 jsou ostatní plochy – komunikace v majetku Jihomoravského kraje ve správě SÚS oblast Vyškov včetně dílčích úprav povrchu navazujících komunikací III. třídy, u místních a účelových komunikací příslušné obce. Pozemky dotčené rozšířením silnice pro retardéry jsou v případě Komořan soukromého majitele, v případě obce Tučapy pak obce. Pozemky zasažené při realizaci okolního dopravního prostoru v průtahu obce Komořany jsou ve vlastnictví obce a částečně Jihomoravského kraje, pouze dočasný zábor zasáhne na pozemky soukromých majitelů.

Přehled budoucích vlastníků a správců podle stavebních objektů :

SO 101 REKONSTRUKCE SILNICE II/430, ROUSÍNŮV - KOMOŘANY	SÚS JMK
SO 102 REKONSTRUKCE SILNICE II/430, PRŮTAH KOMOŘANY	SÚS JMK
SO 103 REKONSTRUKCE SILNICE II/430, KOMOŘANY - TUČAPY PRŮTAH	SÚS JMK
SO 121 MÍSTNÍ KOMUNIKACE K NÁDRAŽÍ V KOMOŘANECH	Obec Komořany
SO 122 ZKLIDNĚNÁ MÍSTNÍ KOMUNIKACE K NÁDRAŽÍ V KOMOŘANECH	Obec Komořany
SO 123 NAPOJENÍ MÍSTNÍ KOMUNIKACE V KOMOŘANECH V KM 0,909 90	Obec Komořany
SO 124 ÚPRAVY A NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ V TUČAPECH	Obec Tučapy
SO 125 PARKOVACÍ ZÁLIVY V KOMOŘANECH	Obec Komořany
SO 126 ÚPRAVY PŘIPOJENÍ POLNÍCH CEST A HOSP. SJEZDŮ	Obec Komořany,
	Tučapy a město Rousínov
SO 151 CHODNÍKY A CYKLOSTEZKY V KOMOŘANECH	Obec Komořany
SO 152 CHODNÍK V TUČAPECH	Obec Tučapy
SO 161 AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY V TUČAPECH	SÚS JMK
SO 162 VJEZDY V KOMOŘANECH	Obec Komořany
SO 163 VJEZDY V TUČAPECH	Obec Tučapy
SO 191 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	Obec Tučapy, Obec Komořany
SO 441 OSVĚTLENÍ RETARDÉRU V KOMOŘANECH V KM 0,849	Obec Komořany
SO 442 OSVĚTLENÍ PŘECHODU V KOMOŘANECH V KM 0,926	Obec Komořany
SO 443 OSVĚTLENÍ PŘECHODU V KOMOŘANECH V KM 1,099	Obec Komořany
SO 444 OSVĚTLENÍ PŘECHODU V KOMOŘANECH V KM 1,300	Obec Komořany
SO 445 OSVĚTLENÍ PŘECHODU V TUČAPECH V KM 0,766	Obec Tučapy

SO 446 OSVĚTLĚNÍ RETARDÉRU V TUČAPECH V KM 1,277	Obec Tučapy
SO 451 ZABEZPEČENÍ KABELU O2 V KOMOŘANECH	TELEFONICA O2 ČR
SO 452 PŘELOŽKA METALICKÉHO KABELU O2 V TUČAPECH	TELEFONICA O2 ČR
SO 453 PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO KABELU O2 V TUČAPECH V KM 0,700	TELEFONICA O2 ČR
SO 501 REVIZE PLYNOVODŮ V KOMOŘANECH	JMP, RWEGroup

7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Stavba bude prováděna při zachování veřejného provozu po polovinách. Jednotlivé úseky budou dokončovány po dílčích úsecích, přičemž veřejná doprava bude regulována přechodným dopravním značením. Dílčí úseky budou zprovozněny bezprostředně po dokončení stavebních prací. V průtahu obcí Komořany se předpokládá předání komunikace silnice II/430 do předčasného užívání bezprostředně po jejím dokončení a dobudování ostatních souvisejících objektů v průtahu bude prováděno již za převedení dopravy na silnici II/430. Ostatní objekty stavby pak budou předávány k užívání po skončení prováděných prací.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

Princip rekonstrukce silnice II/430 v úsecích **extravilánu** spočívá v požadavku na rekonstrukci horních asfaltových vrstev vozovky s homogenizací šířkového uspořádání včetně mírného rozšíření či zúžení stávající šířky zpevnění vozovky, kde to stávající poměry umožňují, vyrovnaní a rekonstrukce nezpevněné krajnice vozovky, obnově a rekonstrukce stávajícího bezpečnostního zařízení (vodící sloupky a svodidla), úpravě svahů příkopů do profilu dle ČSN 736101 a pročištění stávajících propustků a příkopů – to vše bez zásahu a záboru do cizích pozemků. Uvažovanou kategorii S 9,5 nebude možné dodržet v celém úseku stavby, v celé délce stavby však zrekonstruovaná komunikace bude mít šířku min. 7,0m. Tloušťka frézování stávající vozovky je jednotná (50 mm) podle výsledků rekognoskace stávajícího stavu a dle návrhu IZ, na základě kterého jsou pak navrženy tloušťky ložní a obrusné vrstvy vozovky a technologický postup rekonstrukce trhlín.

Navazující vedlejší komunikace (místní a účelové komunikace) budou upraveny v nezbytně nutném rozsahu daném výškovým a směrovým napojením na průběžnou komunikaci silnice II/430. Způsob a technologie rekonstrukce povrchu bude stejná jako v přilehlém úseku silnice II/430.

Výškové napojení stávajících nezpevněných sjezdů napojených na silnici II/430 se provede zpevněním odfrézovaným materiálem s podsypem ze štěrkodrti.

V rámci obnovy krytu vozovky silnice II/430 dojde ke zničení stávajícího vodorovného dopravního značení. To se obnoví minimálně v původním rozsahu a s upřesněním a doplněním dle stávajících platných předpisů. Částečně se doplní i svislé dopravní značení.

Princip rekonstrukce silnice II/430 v úsecích **intravilánu** – **v průtahu obcí Tučapy** - spočívá v požadavku na rekonstrukci horních asfaltových vrstev vozovky s homogenizací šířkového uspořádání, úpravě autobusové zastávky včetně chodníků, vyrovnaní a rekonstrukce nezpevněné krajnice vozovky na pravé straně komunikace, dobudování obruby a

souběžného zeleného pásu mezi stávajícím chodníkem a vozovkou na levé straně a dobudování systému odvodnění komunikace. Na konci obce je navrženo na vjezdu ve směru od Vyškova odsunutí jízdního pruhu vložení středového ostrůvku pro zpomalení vozidel (dopravně zklidňující prvek). Tloušťka frézování stávající vozovky je jednotná (100 mm). Rekonstrukce silnice II/430 si v průtahu Tučapy vyžádá také některé úpravy stávajících inženýrských sítí či zřízení sítě nové (osvětlení přechodu pro chodce atd.).

Princip rekonstrukce silnice II/430 v úsecích **intravilánu – v průtahu obcí Komořany** – spočívá v komplexní rekonstrukci vozovky (výměna celé konstrukce) - v rozebrání stávající a zřízení nové konstrukce vozovky s obrubníkovou úpravou a odvodněním do uličních vpustí. Dále zahrnuje mimo prostorových úprav nivelety a šířkového uspořádání s vyřešením vazeb na okolní komunikace (úprava napojení místních komunikací v minimálním rozsahu) i návrh nových chodníků a cyklistických stezek, úpravu vjezdů a vchodů do objektů (nové chodníky, cyklostezky a upravené vjezdy budou realizovány na náklady obce), podélná stání a nové vodorovné a doplnění svislého dopravního značení včetně POV (omezení dopravy během stavby, objízdne trasy, apod.). Rekonstrukce silnice II/430 si v průtahu Komořany vyžádá také některé úpravy stávajících inženýrských sítí či zřízení sítě nové (osvětlení přechodu pro chodce atd.). Na vjezdu do obce (ve směru od Brna) je navrženo odsunutí jízdního pruhu vložení středového ostrůvku pro zpomalení vozidel (dopravně zklidňující prvek). Sloupy veřejného osvětlení nesmí v žádném případě zasahovat do průjezdního prostoru komunikace. Bezpečnostní odstup od pevné překážky musí být min. 0,50 m.

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

Z hlediska dopravního zatížení i ve vztahu k výhledu (pro návrhové období roku 2035 je to 2 035 voz./24 hod.) vyhoví kapacitně pro předpokládané dopravní zatížení dvoupruhová obousměrná komunikace.

Základní technické parametry:

Silnice II/430 – návrhová kategorie v rozsahu obj.101 a část obj.102 (do km 0,906) je S 9,5/90 a stávající šířka zpevnění je 8,5m (min.).

Silnice II/430 – návrhová kategorie v rozsahu obj.102 od km 0,906 do 1,10450 je MS2 8/50 a ve zbývajících částech objektu (km 1,10450 – KÚ) je MS2p 12/50.

Silnice II/430 – návrhová kategorie v rozsahu obj.103 je od km 0,000 do km 0,600 je modifikovaná S 8/90 se stávající šířkou zpevnění 7,0m (min.), v km 0,600 – 1,220 je MS 8/50 s šířkou zpevnění 7,0m (min.) a ve zbývajícím úseku obj.103 pak opět modifikovaná S 8/90.

Podrobné technické zprávy jsou doloženy u jednotlivých stavebních objektů.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro zpracování projektové dokumentace bylo provedeno zaměření trasy v rozsahu rekonstruované komunikace.

Průzkum inženýrských sítí

Průzkum inženýrských sítí v rozsahu stavby byl proveden firmou Kvadrant Brno, s.r.o. v rámci zpracování mapy stávajícího stavu. Poloha inženýrských sítí byla ověřena

u jednotlivých správců sítí. Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě, pokud budou stavbou přímo dotčeny (jedná se především o křížení podzemních sítí s komunikací a sítě vyskytující se v bezprostřední blízkosti rekonstruované vozovky), ochránit. V průtahu Komořany vzhledem k zástavbě v zájmové oblasti je možné, že některé podzemní inženýrské sítě nejsou uloženy v předepsaných (normových) hloubkách. Před zahájením stavebních prací je proto nutno vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí. Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

V rámci projektové dokumentace nebyly zpracovány žádné další průzkumy.

Dále byly do dokumentace zapracovány připomínky z projednání s dotčenými orgány státní správy a správců sítí jak k předcházejícímu stupni PD, tak k předmětné projektové dokumentaci.

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

Stavba v extravilánu je bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter rekonstrukce současného stavu a nezasahuje přímo žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parky. Zátopových území se stavba nedotýká.

Stavba v intravilánu (obec Komořany a Tučapy) se nachází v ochranném pásmu podzemních vedení stávajících inženýrských sítí (dochází zde k překryvu jednotlivých ochranných pásem). Stavbou dotčená ochranná pásma stávajících inženýrských sítí jsou následující:

Stavba v intravilánu je bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter rekonstrukce současného stavu a nezasahuje přímo žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parky. Zátopových území se stavba nedotýká.

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

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Stavba v převážné části **extravilánu** nepředstavuje nový zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci živičného krytu stávající komunikace II/430 bez změny směrového a výškového vedení trasy a s minimální změnou šířkového uspořádání. Stavbou nebudou dotčeny jiné pozemky než stávající pozemky investora a správce komunikace II/430.

Terénní úpravy v těchto úsecích vzhledem k charakteru stavby budou minimální.

Stavba v části **intravilánu a části extravilánu** svým charakterem částečně zasáhne do okolního území:

a) Odstranění staveb (demolice)

Součástí stavby nejsou žádné demolice.

b) Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

Skáceny budou pouze stromy, které jsou stavbou zasaženy přímo. Jedná se o čtyři stromy podél silnice před vjezdem do obce Komořany. Jsou to mladé listnaté stromky do průměru kmene 10cm, které budou nahrazeny náhradní výsadbou 2ks za jeden skácený na

pozemku investora. Dále se odstraní několik skupin drobných okrasných keřů v předzahrádkách jednotlivých nemovitostí a plochách veřejné zeleně. Většinou se jedná o pásy růží, případně solitery nízkých dřevin, většinou jehličnatých. Dalších několik vzrostlých drobných okrasných jehličnatých stromů (většinou tují) ležících na hranici stavby např. v hraně chodníku není nutné bezpodmínečně skácet. Jejich odstranění bude odvislé od jeho estetické hodnoty a především od dohody s majitelem stromu..

c) Rozsah zemních prací a terénní úpravy

Jedná se o rekonstrukci stávajících komunikací průtahu obcí bez významnější změny směrového a výškového vedení trasy a s minimální změnou šířkového uspořádání. Rozsah zemních prací proto nebude velký. Hlavní položkou budou drobné výkopy pro drenáže u konstrukce vozovky silnice a zřízení nových chodníků a cyklistických stezek na plochách předzahrádek a veřejné zeleně. Terénní úpravy kolem komunikací vzhledem k charakteru stavby budou minimální.

d) Zásah do pozemků, ozelenění a úpravy nezastavěných ploch

Stavba nepředstavuje nový zásah do území s výjimkou rozšíření vozovky pro zřízení retardérů na vjezdech do obcí, neboť se jedná o rekonstrukci stávající komunikace průtahu obcí ve stávající poloze. Stavbou nebudou dotčeny jiné pozemky než stávající pozemky investora a správce komunikace II/430 a pozemky ve vlastnictví obce Komořany a Tučapy. Výjimku tvoří objekty rozšířené vozovky na vjezdech do obcí pro zřízení zklidňujících dopravních prvků (retardérů), které částečně, v menší míře zasahují i na pozemky soukromých majitelů.

K zásahu do pozemků zemědělského půdního fondu tak dochází, ale jen v minimální míře.

V rámci rekonstrukce nevyužitá stávající zpevněná plocha komunikací nebo částečně zpevněná plocha budou rekultivovány a ozeleněny.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Vzhledem k umístění stavby v extravilánu a intravilánu obcí Komořany a Tučapy se veškeré druhy energií, telekomunikace, a vodního hospodářství nacházejí v její blízkosti, stejně jako možnosti připojení na dopravní infrastrukturu a parkování. Připojení stavby na potřebné sítě v okolí stavby bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

Zajištění potřebných energií na stavbě v extravilánové části bude řešeno dovozem a mobilními zdroji.

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

Rekonstrukce komunikace vyžaduje menší potřebu humózní zeminy, kterou je možné zajistit zhotovitelem stavby z materiálu sejmutého na stavbě průtahu Komořany.

Bilance zemních prací je uvedena v části „B“ příloze č.3.

Odpady budou vznikat v souvislosti s demoličními pracemi stávajících obrub a chodníků či drobných objektů odvodnění především při stavbě průtahu Komořany. Na stavbě jinde využitelné materiály (štěrk, zemina, kamenivo, obrubníky, rozebrané svodidlo apod.) mohou

být zpětně použity na stavbě nebo uloženy pro použití na jiných stavbách. Sejmuté (odfrézované) živičné vrstvy budou částečně použity pro zpevnění nezpevněných krajnic nebo ke zpevnění výškového napojení nezpevněných sjezdů (stávajících účelových komunikací) a částečně nabídnuty k odkoupení zhotoviteli nebo obci. Stavební odpady a nevyužitelná část materiálů vzniklých z demolic budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny ve vytypované lokalitě. Jednotlivé skládky jsou popsány v části „E“.

Při výstavbě budou v místě stavby vznikat zejména odpady související s hlavními stavebními pracemi, jejichž množství bude minimalizováno požadavkem na ekonomickou efektivnost stavby. Množství těchto odpadů bude známo až při vlastním provádění stavby.

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

Stavba má částečně charakter rekonstrukce povrchu vozovky stávající komunikace vedené v extravilánu, mimo zástavbu okolních obcí a částečně má charakter rekonstrukce stávající komunikace vedené zástavbou obcí Komořany a Tučapy se všemi negativními důsledky vlivů veřejného provozu. V současném stavu je povrch komunikace silnice II/430 v celém úseku stavby poškozen, což způsobuje zvýšení hladiny hluku. Území průchodu trasy zástavbou zmíněných obcí je ovlivněné oboustrannou zástavbou a podzemními vedeními inženýrských sítí, které se většinou nacházejí podél zástavby.

Během výstavby dojde ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hlučnosti z důvodu stavebních prací (zdrojem hluku v období výstavby budou zejména práce spočívající v odstranění stávajícího krytu vozovek - frézování, bourání betonových konstrukcí apod.) a provizornímu vedení veřejné dopravy přes staveniště, ale bude to zvýšení krátkodobé, v jednotlivých úsecích stavby a nikoliv v celém úseku rekonstrukce komunikace současně. Realizace nového krytu vozovky naopak přinese dlouhodobé zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu a nový kryt vozovky s živičnou úpravou povede ke snížení hluku a množství emisí.

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

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

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

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Navržená stavba splňuje veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

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

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

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

Požárně bezpečnostní řešení

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

Navržené objekty budou splňovat následující požadavky :

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 08 02 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Přístup vozidel HZS do dané lokality bude nadále zajišťován ze silnice II/430.

- Zpevněné plochy komunikací nebudou ohrožovat trasy kabelů ochrany obyvatelstva
- Rekonstrukce komunikací nepředstavují zásah do stávajících požárních a protipožárních objektů. Vlivem stavby nebudou dotčeny žádné požární hydranty a to nejen změnou polohy, ale ani změnou povrchu nad těmito objekty. Zpevněné plochy nebudou narušovat účinnost stávajících podzemních hydrantů.

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

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

BOZP

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

Z hlediska bezpečnosti, požadavků civilní obrany a požární ochrany nedojde rekonstrukcí silnice k podstatným změnám oproti současnému stavu.

V průběhu stavby bude veřejný provoz ošetřen zajištěním dopravy v jednom pruhu, který umožní mimo běžného provozu hlavně průjezd vozů záchranné zdravotní služby a požárního sboru v případě nutnosti zásahu. V obci Komořany bude možnost objetí úseku stavby po místních komunikacích.

Zabezpečení užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace je zajištěna rekonstrukce povrchu chodníků a jejich vybavením, u přechodů pro pěší a u všech míst pro přecházení budou zřízeny bezbariérové úpravy. [Obrubník v prostoru bezbariérové úpravy](#) pro chodce bude vyvýšen 2 cm oproti ploše komunikace (pro potřebu osob se

sníženou schopností pohybu) a doplněn varovným pásem šířky 0,40 m a signálním pásem šířky 0,80 m v min. délce 1,5 m. Uvedené pásy a linie budou provedeny z dlažby s reliéfem (tzn. odlišným charakterem povrchu vnímatelným slepeckou holí a nášlapem). Stejným způsobem budou vybaveny i ochranné ostrůvky pro přecházení v místech přechodu pro chodce.

Mezi chodníkem a cyklostezkou je navržen zpevněný bezpečnostní odstup šířky 0,5m, který je počítán do šířky chodníku. V tomto pruhu je osazen hmatný pás šířky 0,30m z dlažby s reliéfem v celé délce společné linie obou typů dopravy. Současné křížení přechodu přes cyklostezku bude vybaveno taktéž varovným pásem šířky 0,40 m a signálním pásem šířky 0,80 m v min. délce 1,5 m.

Nástupiště autobusové zastávky v Tučapech bude vybaveno signálním pásem pro označení místa odbočení z vodící linie k místu nástupu do prvních dveří vozidel veřejné dopravy, resp. k označníku zastávky. Signální pás šířky 0,80 m v min. délce 1,5 m bude proveden z dlažby s reliéfem (tzn. odlišným charakterem povrchu vnímatelným slepeckou holí a nášlapem). Bude umístěn ve vzdálenosti 0,80 m od označníku, začíná u vodící linie a je ukončen 0,5 m od hrany nástupiště. U hrany nástupiště bude proveden kontrastní pás v šířce min. 0,2m.

K orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu na nově navržených chodnících budou sloužit přirozené vodící linie, které budou tvořeny zejména chodníkovou obrubou.

Bezbariérové úpravy stavby jsou obsaženy ve stavebních objektech 151 a 152.

Realizací stavby dojde ke zlepšení technického stavu komunikace a vjezdu z místních komunikací na státní silnici a rovněž ke zlepšení rozhledových poměrů u křižovatek.

Touto rekonstrukcí živičného krytu budou odstraněny deformace a poruchy krytu vozovky a prodloužena životnost celé vozovky.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

Aby nedocházelo k oslabení popř. destrukci zbývajících vrstev po odfrézování, je požadováno po zhotoviteli stavby minimalizovat dobu provozu po odfrézované vozovce.

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

V Brně, prosinec 2009

Ing. František Kokorský