

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## k zadávací dokumentaci (ZDS)

### na akci

### II/379 Deblín – průtah

#### 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. 4	
2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření.....	5
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ .....	5
4. ČLENĚNÍ STAVBY.....	5
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY .....	6
5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb.....	6
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 .....	9
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS.....	10
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ.....	11
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY .....	13
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ .....	13
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY .....	14
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	15
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	16
15. DALŠÍ POŽADAVKY .....	17

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

<b>1.1</b>	<b>Název stavby</b>	II/379 Deblín – průtah
<b>1.2</b>	<b>Katastrální území</b>	Deblín 624853
<b>1.3</b>	<b>Okres</b>	Brno - venkov
<b>1.4</b>	<b>Kraj</b>	Jihomoravský
<b>1.5</b>	<b>Investor</b>	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje Žerotínovo nám. 3/5 601 82 Brno IČ 70932581 DIČ CZ70932581
<b>1.6</b>	<b>Projektant</b>	Linio Plan, s.r.o. Stránského 39, 616 00 Brno IČ 27738809 DIČ CZ27738809
	<b>HIP :</b>	ing. Josef Iščuk, ředitel projekce silnic, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
	<b>Zodpovědný projektant :</b>	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/379 je součástí krajské silniční sítě a v předmětné části rekonstrukce leží na území bývalého okresu Brno-venkov. Tvoří důležitou komunikační spojnici regionálního centra Tišnova (případně i Blanska) na dálnici D1 a zároveň je součástí sítě pozemních komunikací, které zajišťují dopravní obslužnost daného území. Uvedená silnice II.třídy propojuje mezinárodní silnice I. třídy. Silnice II/379 se připojuje na silnici I/37 ve Velké Bíteši a v obci Lipůvka na I/43. Silnice II/379 Velká Bíteš-Blansko-Vyškov má počátek staničení od křížení se silnicí II/602 ve Velké Bíteši (ulice Růžová, Na valech, Pod hradbami).

Silnice II/379 v průtahu městyse Deblín z hlediska významu a zařídění komunikace do silniční sítě je zařazena jako silnice II.třídy (krátká část v současném extravilánu) a v intravilánu městyse z hlediska významu a zařídění silnice do silniční sítě v zástavbě je zařazena jako komunikace funkční skupiny B, místní komunikace sběrná. Z hlediska dopravního zatížení je podle celostátního sčítání v roce 2005 opravovaný úsek sil.II/379 zatížen počtem 3229 vozidel/24hod (v úseku Tišnov-Deblín po odbočení silnice III/3865 na Braniškov). Z hlediska dopravní zátěže a počtu těžkých vozidel spadá rekonstruovaný úsek komunikace do III.třídy dopravního zatížení (do 1500 vozidel) pro návrhovou úroveň

porušení D1 (silnice II. třídy, MK sběrná). Pro výhled do roku 2030 komunikace rovněž spadá do III. třídy dopravního zatížení.

Na silnici II/379 je cca ve dvou třetinách úseku napojena silnice III/38522 (směr na Vohančice) stykovou křižovatkou.

Investorem připravované stavby je Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.k.. Projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovává rekonstrukci silnice II/379 v intravilánu městyse Deblín, pouze malá část se nachází v extravilánu před začátkem městyse (ve směru od V. Bíteše) a za koncem obce (ve směru na Tišnov). Rozsah rekonstrukce vychází z délky návrhu úpravy v investičním záměru. Začátek rekonstrukce silnice II/379 je 88 m před začátkem městyse Deblín (před místem s místními tabulemi „začátek a konec obce“ ve směru na Velkou Bíteš). Konec úpravy silnice II/379 je pak v km 1,811765 - za koncem obce cca 111,5m již v extravilánu ve směru na Tišnov. Trasa byla zkrácena oproti DSP o 20,235m, aby se nepřekrývala s následující stavbou "II/379 Deblín-Tišnov, extravilán km 12,850-17,450, vč. mostu 379-003".

Stavební stav silnice II/379 obecně neodpovídá jejímu významu a dopravním zátěžím. Jedním z problematických úseků je průtah městysem Deblín. V zastavěném území obce je vozovka silnice vedena převážně bez obrub, s nevýrazným silničním příkopem nebo vysokým svahem v části u potoka, který je místy označován jako Deblínský, místně zvaný „Bohlelávka“. Stavební stav vozovky je špatný (poznačený dlouhodobým poškozením zvýšenými dopravními zátěžemi, především těžká kamionová doprava k dálnici). Jedná se o původní šterkovou konstrukci silnice postavené před cca 100 roky, cca před 60 roky provedenými prolévanými vrstvami se šterkem. Před cca 35 roky byly provedeny živичné vrstvy 8-12 cm. Dalším důvodem pro rekonstrukci je nevyhovující směrové vedení trasy komunikace. Jako místo bodové dopravní závady tu lze označit místo, které se nachází zhruba v polovině trasy (km 0,850). Jedná se o úsek ostře navazujících protisměrných směrových oblouků na trase v oblasti mezi budovou Úřadu městyse Deblína a objektem p.č. 285, kde má silnice II/379 podélný sklon dosahující 11 %. Předmětné místo má nevyhovující rozhledové poměry, které navíc zhoršuje stávající zárubní zeď na vnitřní straně oblouku pod objektem.

Navržena je rekonstrukce vozovky s částečnou úpravou směrového a výškového vedení (v místě bodové závady), úpravou šířkového uspořádání, okrajů vozovky a okolního dopravního prostoru včetně rekonstrukce stávajícího systému odvodnění komunikace.

Součástí stavby je rovněž rekonstrukce mostu ev. č. 379-002 a zřízení opěrných pilotových stěn.

Význam stavby spočívá ve zlepšení stávajícího technického stavu komunikace II. třídy, který nevyhovuje současným požadavkům silniční dopravy. Nový kryt vozovky bude mít příznivý vliv na snížení hluku i emisí v okolí komunikace v průtahu městysem.

## 2.2 Předpokládaný průběh stavby

Vzhledem k rozsahu stavby se předpokládá realizace rekonstrukce komunikace v jednom časovém období. Je však pravděpodobné, že při rozsahu rekonstrukce průtahu Deblína se realizace některých podružných objektů (chodníky, napojení místních komunikací, napojení silnice III/38522 atd.) přesune do dalšího roku.

Při současných dostupných informacích lze uvažovat s následujícími časovými termíny:

Odevzdání PD - DSP

01/2011

Vydání stavebního povolení	2011
Termín realizace	2017 - 2018

Termíny realizace jsou nezávazné a budou se odvíjet v závislosti na zajištění finančních prostředků na výstavbu, zajištění stavebního povolení atd.

Realizace stavby bude probíhat při úplném vyloučení dopravy s předpokládaným odkloněním dopravy na objízdné trasy.

### **2.3 Vazby na regulační plány, územní plány, územní rozhodnutí**

Stavba má charakter rekonstrukce stávající komunikace v intravilánu v průtahu městysem bez dopadů na územně plánovací dokumentaci městyse Deblín. Předcházející stupeň PD byla dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovaná předmětnou firmou Linio Plan s.r.o. (12/2010) předmětnou firmou Linio Plan.

### **2.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití**

Zájmové území stavby rekonstrukce silnice II/379 se nachází v průtahu městyse Deblín a malou částí v extravilánu. Z hlediska morfologie území ho lze charakterizovat jako pahorkovité, převážně zastavěné území s výraznou výškovou změnou mezi začátkem a koncem trasy. Stavba se nachází v území nadmořské výšky mezi 505,22 a 413,69 m, ve výškovém systému Bpv, s výškovým rozdílem 91,5 m. Zájmové území se nachází z cca 90% na pozemcích vedených jako ostatní plochy-silnice nebo ostatní plochy-komunikace, také zbývající části pozemků jsou většinou ostatními plochami ve vlastnictví kraje nebo obce. Částečně pak (u zřízení vjezdové brány do obce, nových chodníků či úpravě vjezdů a pro zřízení pilotové zdi) na okolních pozemcích, které jsou ve vlastnictví soukromých subjektů. Stavba se bude realizovat jako rekonstrukce stávajícího tělesa komunikace na stávajících pozemcích maximálně s menšími úpravami. Zájmové území rekonstruované silnice II/379 v extravilánu obsahuje jen minimum inženýrských sítí, v intravilánu městyse je naopak protkáno řadou inženýrských sítí. Vzhledem k tomu, že v rámci stavby je zachována stávající trasa silnice, inženýrské sítě neovlivňují zásadním způsobem řešení stavby. Dotčené inženýrské sítě budou upraveny, pokud to bude nutné. Nachází se zde jedno křížení s vodotečí (potok Závistka, místně zvaný „Deblínský“). Zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu je vzhledem k rozsahu rekonstrukce téměř vyloučen, pouze tam, kde bude díky menším dopravním opatřením (vjezdový retardér) či úpravám rozšířena komunikace, se zábor zemědělského půdního fondu pro stavbu v malé míře vyskytne. Jeho rozsah bude však vzhledem celkovému objemu stavby velmi malý.

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 jsou stavební úpravy stávajícího průtahu silnice II/379 v zástavbě městyse Deblín, jejichž realizace zlepší 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. Vybudováním nových komunikací pro pěší provoz se výrazně zvýší bezpečnost chodců v obci podél silnice II/379.

Z hlediska životního prostředí se vzhledem k zachování polohy komunikace v původní trase (obecně v celé délce stavby) oproti současnému stavu 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 (23 %) při vedení trasy zástavbou je 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 nepředstavuje nový zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci vozovky stávající komunikace v převážné části v průtahu obcí bez významnější změny směrového a výškového vedení trasy a s minimální změnou šířkového uspořádání. V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu v úseku délky 1,83 km a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při stavbě pilotové stěny a při frézování povrchu stávající vozovky.

Stavba v intravilánu městyse Deblín má charakter rekonstrukce stávající silnice II/379 se zachováním připojení veškerých současných místních komunikací a úpravou napojení silnice III/38522. Dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je vzhledem k celkovému rozsahu stavby relativně malý. Realizace stavby bude probíhat přednostně za úplného vyloučení dopravy (výjimečně za částečného omezení dopravy) při odkloněné tranzitní i místní dopravě, což způsobí zvýšení silniční zátěže v okolních obcích, kterými povedou objízdné trasy.

## **3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

1. Geodetické zaměření zpracované firmou Kvadrant, s.r.o., Pechova 44 Brno
2. Diagnostika vozovky v Deblíně (průtah) vypracovaná firmou PavEx Consulting, s.r.o. (září 2010)
3. Předběžný IG průzkum zpracovaný firmou Geostar, s.r.o. (5/ 2005).
4. Fotodokumentace celé trasy stavby
5. Vyjádření správců jednotlivých inženýrských sítí
6. Kamerová zkouška dešťové kanalizace provedená firmou František Kozáček (4/2008)
7. Projektová dokumentace pro stavební povolení (DSP) zpracovaná firmou Linio Plan s.r.o. (12/2010)

## **4. ČLENĚNÍ STAVBY**

Stavba je členěna na jednotlivé objekty, které řeší přípravu území (objekt řady 000), stavební úpravy komunikace (objekty řady 100), rekonstrukci mostního objektu a výstavbu pilotových stěn (objekty řady 200), úpravy či přeložky stávajících inženýrských sítí (objekt řady 300 – vodohospodářské objekty, řady 400 – elektroobjekty a 500 - plynovody) a objekt úpravy území (objekt řady 800).

Hlavním stavebním objektem je SO 101 - 103 Rekonstrukce silnice II/379 v celkové délce 1,832 km. Rekonstrukce silnice bude realizována souběžně se souvisejícími objekty a úpravami či přeložkami inženýrských sítí.

#### **Seznam objektů stavby:**

SO 001 PŘÍPRAVA ÚZEMÍ

SO 101 REKONSTRUKCE SILNICE II/379 - km 0,000 – 0,116 30

SO 102 REKONSTRUKCE SILNICE II/379 - km 0,116 30 – 0,941 80

SO 103 REKONSTRUKCE SILNICE II/379 - km 0,941 80 – 1,832

SO 104 ÚPRAVA KŘÍŽOVATKY II/379 A III/38522

SO 121 ÚPRAVA NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ - km 0,000 – 0,941 80

SO 122 ÚPRAVA NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ - km 0,941 80 – 1,832

SO 131 AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY - km 0,000 – 0,941 80

SO 132 AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY - km 0,941 80 – 1,832

SO 151 CHODNÍKY A SJEZDY - km 0,000 – 0,941

SO 152 CHODNÍKY A SJEZDY - km 0,941 80 – 1,832

SO 181 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

SO 201 REKONSTRUKCE MOSTU EV. Č. 379-002

SO 220 PILOTOVÁ ZEĎ

SO 301 REKONSTRUKCE DEŠŤOVÉ KANALIZACE

SO 351 ÚPRAVY STÁVAJÍCÍCH VODOVODŮ

SO 401 PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ NN v km 0,150 VPRAVO

SO 402 PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ NN v km 1,233 – 1,560 VLEVO

SO 421 OSVĚTLENÍ RETARDÉRU v km 0,060

SO 422 PŘELOŽKA ROZVADĚČE PRO VODÁRNU

SO 423 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE v km 0,140

SO 424 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE v km 0,774

SO 425 OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE v km 1,230

SO 431 PŘELOŽKA VO v km 0,150 VPRAVO

SO 432 PŘELOŽKA VO v km 1,233 – 1,560 VLEVO

SO 441 PŘELOŽKA MÍSTNÍHO ROZHLASU v km 0,150 VPRAVO

SO 451 PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO NADZEMNÍHO VEDENÍ O2

SO 452 PŘELOŽKA KABELU O2

SO 501 REVIZE PLYNOVODŮ

SO 801 NÁHRADNÍ VÝSADBA, OZELENĚNÍ

## **5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**

### **5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb**

V trase rekonstrukce komunikace II/379 v průtahu Deblína se nepřipravuje žádná investiční akce, která by věcně či časově souvisela s předmětnou stavbou, výstavba splaškové kanalizace jako oddílné v obci Deblín, která je nezbytnou podmínkou rekonstrukce, je již realizována (v současné době je před kolaudací). V přímé návaznosti na konec předmětné stavby se připravuje investiční akce „II/379 Deblín-Tišnov, extravilán km 12,850-17,450, vč.mostu 379-003“ –

oproti DSP byla předmětná stavba zkrácena tak, aby se obě navazující stavby nepřekrývaly. Rozhraní obou staveb je tak v km 1,811765 projektového staničení předmětné stavby.

## 5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizaci stavebních úprav v průtahu městyse Deblín 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/379.

Stavba se bude provádět za úplného vyloučení dopravy s převedením na objízdné trasy částečně rozdílné pro vozidla do a nad 3,5t. Realizaci stavebních úprav v průtahu městyse Deblín bude nutno provádět tak, aby po celou dobu výstavby byla zajištěna dostupnost autobusovou dopravou. Místní doprava a zajištění dostupnosti pro hasiče, policii a zdravotní záchranou pomoc bude zajištěna po místních komunikacích městyse.

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení s uzavírkou v celé délce stavby a provedena příprava území. Jako první z hlavních objektů je navržena realizace pilotové stěny (SO 220), pro jejíž výstavbu lze předpokládat délku úplné uzavírky silnice II/379 (v úseku od křižovatky se silnicí III/38522 do Vohančic do konce obce ve směru na Tišnov) a pro autobusovou dopravu lze využít příjezd do Deblína ze silnice III/38522 (od Vohančic). Po jejím dokončení se průtah Deblína uzavře v celé délce pro veškerou dopravu a budou se realizovat ostatní hlavní objekty komunikací včetně rekonstrukce mostu ev.č. 379-002. Pro autobusovou dopravu se využije účelová pozemní komunikace spojující Úsuší a horní část Deblína. Realizace rekonstrukce komunikace v rozsahu objektu 101 se pak bude provádět po polovinách pro umožnění vjezdu a výjezdu z Deblína pro autobusovou a místní dopravu.

V objektu 101, 104 a části 102 nebo 103 (část s kompletní výměnou konstrukce vozovky) se po odstranění bezpečnostních zařízení (směrové sloupky, svodidla) provede v každém dílčím úseku stavby vybourání stávající vozovky v tloušťce cca 50cm (upřesní se na stavbě) a bude odstraněn stávající systém odvodnění pláně vozovky (drenáže), pokud existuje. Po provedení výkopových prací budou vybudovány vpusti a přípojky od vpustí do dešťové kanalizace a případné další úpravy stávajících inženýrských sítí pod vozovkou silnice II/379. Provede se případná sanace podloží vozovky a pokládka a zhutnění ochranné vrstvy šterkodrti v tloušťce 0,15m. Poté bude navazovat realizace konstrukce vozovky 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 úsecích objektů 102 a 103 s úpravou vozovky frézováním a rekonstrukcí okrajů vozovky se provede nejprve odfrézování horní vrstvy vozovky v předepsané tloušťce a odborná kontrola stavu povrchu s následným provedením lokálních oprav. Poté se provede výkop krajů vozovky s odstupňováním jednotlivých vrstev konstrukce vozovky na potřebnou hloubku a šířku s úpravou okolního zemního tělesa včetně obnovy odvodňovacích příkopů. Provede se případná sanace podloží okrajů vozovky a pokládka a zhutnění ochranné vrstvy šterkodrti v tloušťce 0,15m. Poté bude navazovat realizace konstrukce vozovky okrajů komunikace až po ložnou vrstvu živice vozovky (včetně – po odfrézovanou část), vybudování

s komunikací souvisejících objektů (chodníky, objekty odvodnění, sjezdy či napojení místních komunikací) a případné úpravy či přeložky inženýrských sítí v daném úseku. Po zhotoviteli stavby je požadováno minimalizovat dobu veřejného i staveništního provozu po nově vybudované vozovce a odfrézované části stávající vozovky před pokládkou horní, obrusné vrstvy živice.

V závěru rekonstrukce se v ucelených co nejdelších úsecích vozovky položí horní obrusná vrstva živice za vyloučení provozu a budou provedeny dokončovací práce spočívající ve zřízení nebezpečných krajnic vrstvou šterkodrti nebo odfrézovaného materiálu, osazení směrových sloupků (pouze v úseku extraviálu) a svodidel, úpravy svislého dopravního značení, drobné objekty atd.

Po ukončení rekonstrukce všech komunikací bude provedeno vodorovné dopravní značení.

### **5.3 Zajištění přístupu na stavbu**

Přístup na stavbu bude zajištěn po silnici II/379, případně III/38522 a po stávajících veřejných místních (případně obslužných) komunikacích ve městě Deblín.

### **5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy**

Stavební úpravy budou prováděny v intravilánu (současně i úseky v extravilánu) při vyloučení veškerého veřejného provozu s vedením dopravy po objížďných trasách. Úplná uzávěra je navržena především z důvodu budování nových objektů pilotových zdí, při kterém není možné zachovat vedení místní veřejné dopravy ani v jednom jízdním pruhu. Dále je plná uzávěra vhodná pro použité technologie rekonstrukce a nedostatečným šířkovým parametřům stávající komunikace. Realizace rekonstrukce komunikace v rozsahu objektu 101 (do km 0,116) se pak bude provádět po polovinách pro umožnění vjezdu a výjezdu z Deblína pro výlukovou autobusovou a místní dopravu s dopravním omezením a řízením mobilní světelnou signalizací. V průběhu výstavby musí být zabezpečen průjezd Deblínem pro dopravní obsluhu, vozidla záchranné služby, hasičského záchranného sboru, policie, autobusové dopravy IDS a místní dopravy. Z uvedeného vyplývá, že technické řešení rekonstrukce vyžaduje zabezpečení dopravy v průběhu výstavby alespoň po místních komunikacích. Tranzitní (dálková) doprava bude po dobu výstavby trvale odkloněna a navedena na vyznačené objížďné trasy.

Výluková autobusová doprava bude řešena rozdílně v počáteční fázi výstavby (při realizaci pilotové stěny) a ve zbývajících dobách realizace stavby (komunikace a ostatní objekty). V první fázi bude pro autobusovou dopravu uzavřena pouze část průtahu ve směru od Tišnova po křižovatku se silnicí III/38522 do Vohančic a výluková trasa vedena přes Vohančice s příjezdem do Deblína ze silnice III/38522. V další fázi realizace se průtah Deblína uzavře v celé délce pro veškerou dopravu a pro autobusovou dopravu se využije účelová pozemní komunikace spojující Úsuší a horní část Deblína.

Podrobný harmonogram a rozsah dopravních omezení, objížďek či výluk dopravy si zajistí dodavatel stavby při její realizaci.



## 6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Stavba v intravilánu a menší částí v extravilánu má charakter rekonstrukce stávajícího tělesa komunikace na stávajících pozemcích maximálně s menší úpravou šířkového uspořádání a mírnou úpravou v části trasy s dopadem a nevelkou změnou stávajících vlastnických vztahů, současné vlastnické vztahy se stavbou částečně změní. Pozemky dotčenými rekonstrukcí silnice II/379 jsou ostatní plochy – komunikace v majetku Jihomoravského kraje ve správě SÚS JMK včetně dílčích úpravy navazující komunikace III. třídy, u dílčích úprav hlavní komunikace a místních a účelových komunikací včetně okolního dopravního prostoru pak v majetku městyse Deblín nebo soukromých vlastníků.

Přehled budoucích vlastníků a správců podle stavebních objektů :

SO 001	PŘÍPRAVA ÚZEMÍ	
SO 101	REKONSTRUKCE SILNICE II/379 - km 0,000 – 0,116 30	SÚS JMK
SO 102	REKONSTRUKCE SILNICE II/379 - km 0,116 30 – 0,941 80	SÚS JMK
SO 103	REKONSTRUKCE SILNICE II/379 - km 0,941 80 – 1,832	SÚS JMK
SO 104	ÚPRAVA KŘÍŽOVATKY II/379 A III/38522	SÚS JMK
SO 121	ÚPRAVA NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ - km 0,000 – 0,941 80	MěstysDeblín
SO 122	ÚPRAVA NAPOJENÍ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ - km 0,941 80 – 1,832	MěstysDeblín
SO 131	AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY - km 0,000 – 0,941 80	SÚS JMK
SO 132	AUTOBUSOVÉ ZASTÁVKY - km 0,941 80 – 1,832	SÚS JMK
SO 151	CHODNÍKY A SJEZDY - km 0,000 – 0,941 80	MěstysDeblín
SO 152	CHODNÍKY A SJEZDY - km 0,941 80 – 1,832	MěstysDeblín
SO 181	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	SÚS JMK
SO 201	REKONSTRUKCE MOSTU EV. Č. 379-002	SÚS JMK
SO 220	PILOTOVÁ ZEĎ	SÚS JMK
SO 301	REKONSTRUKCE DEŠŤOVÉ KANALIZACE	MěstysDeblín
SO 351	ÚPRAVY STÁVAJÍCÍCH VODOVODŮ	
SO 401	PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ NN v km 0,150 VPRAVO	E.ON ČR
SO 402	PŘELOŽKA NADZEMNÍHO VEDENÍ NN v km 1,233 – 1,560 VLEVO	E.ON ČR
SO 421	OSVĚTLENÍ RETARDÉRU v km 0,060	MěstysDeblín
SO 422	PŘELOŽKA ROZVADĚČE PRO VODÁRNU	MěstysDeblín
SO 423	OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE v km 0,140	MěstysDeblín
SO 424	OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE v km 0,774	MěstysDeblín
SO 425	OSVĚTLENÍ PŘECHODU PRO CHODCE v km 1,230	MěstysDeblín
SO 431	PŘELOŽKA VO v km 0,150 VPRAVO	MěstysDeblín
SO 432	PŘELOŽKA VO v km 1,233 – 1,560 VLEVO	MěstysDeblín
SO 441	PŘELOŽKA MÍSTNÍHO ROZHLASU v km 0,150 VPRAVO	MěstysDeblín
SO 451	PŘELOŽKA SDĚLOVACÍHO NADZEMNÍHO VEDENÍ O2	TELEFONICA O2 ČR
SO 452	PŘELOŽKA KABELU O2	TELEFONICA O2 ČR
SO 501	REVIZE PLYNOVODŮ	JMP a.s.
SO 801	NÁHRADNÍ VÝSADBA	SÚS JMK, městys Deblín

## 7. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Rekonstrukce komunikace v intravilánu i extravilánu bude probíhat po dílčích úsecích při úplném vyloučení veřejného provozu, jednotlivé úseky však mohou být zprovozněny (dány

do předčasného užívání) po dokončení stavebních prací aspoň pro místní dopravu. Pro veškerou dopravu bude komunikace předána do užívání jako celek bezprostředně po dokončení všech jejích částí. Ostatní přímo související objekty stavby budou předávány k užívání po skončení prováděných prací a ve vzájemné časové koordinaci s rekonstrukcí bezprostředně související komunikace silnice II/379.

## 8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

Dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/379 v průtahu městysem Deblín a v menším úseku v extravilánu před vjezdem a za výjezdem z obce. Rekonstrukce je rozdělena na tři základní objekty zahrnující rekonstrukci silnice II/379 pro možnost případného rozdělení na jednotlivé etapy stavby.

Projektová dokumentace zahrnuje obecně mimo rekonstrukce vozovky komunikace a drobných prostorových úprav vedení trasy a šířkového uspořádání s vyřešením vazeb na okolní komunikace (úprava napojení místních a účelových komunikací v minimálním rozsahu) i úpravu či zřízení nových zálivů pro autobusové zastávky, úpravu křižovatky se silnicí III/38522 a dobudování okolního dopravního prostoru zahrnující chodníky, úpravu vjezdů a vchodů do objektů (nové chodníky a upravené vjezdy budou realizovány na náklady obce) a také dopravní značení včetně POV (omezení dopravy během stavby, objízdné trasy po dobu rekonstrukce, apod.). V rámci stavby též dojde ke kompletní obnově stávajícího odvodnění komunikace (obnova a doplnění uličních vpustí včetně přípojek do stávající dešťové kanalizace a přeložky části stávající kanalizace) a vybudování drobných objektů odvodnění vozovky komunikace. Součástí stavby je realizace sanačních opatření na svahu zemního tělesa komunikace podél souběžného potoka Závistka (pilotové stěny, zpevnění břehů) a rekonstrukce mostu ev.č.379-002 přes místní vodoteč (potok Závistka) včetně zpevnění koryta vodoteče v oblasti mostu. Rekonstrukce silnice II/379 si vyžádá v menší míře i úpravy stávajících inženýrských sítí (kabely O2, sloupy nadzemního vedení s NN, VO, O2 či místním rozhlasem, úprava povrchových znaků dotčených sítí – plyn, vodovod, splašková kanalizace) či zřízení sítě nové (osvětlení přechodu pro chodce).

Princip rekonstrukce silnice II/379 v úseku prvním (SO 101) spočívá v rozebrání stávající a zřízení nové konstrukce vozovky s vyrovnáním nivelety či šířkového uspořádání včetně vyčištění a obnovy stávajících příkopů povrchového odvodnění komunikace a na vjezdu do obce (ve směru od V. Bíteše) se zřízením dopravně zklidňujícího prvku (retardér pro zpomalení vozidel) odsunutím jízdního pruhu a vložením středového ostrůvku. Ve zbývajícím úseku rekonstrukce silnice II/379 (SO 102 a 103) je navržena úprava konstrukce vozovky rozdílně v jednotlivých úsecích a to: buď s rozebráním stávající a zřízením nové konstrukce vozovky s homogenizací šířkového uspořádání včetně mírné směrové i výškové úpravy vedení trasy s obrubníkovou úpravou a odvodněním do uličních vpustí a nebo s rekonstrukcí horních asfaltových vrstev vozovky (frézováním a obnovou) s homogenizací šířkového uspořádání a dobudováním okrajů vozovky na šířku kategorie (tloušťka frézování je v trase rozdílná podle výsledků diagnostiky vozovky) s obrubníkovou úpravou a odvodněním do uličních vpustí případně s bezobrubníkovou úpravou s nezpevněnou krajnicí v úsecích se souběžným povrchovým odvodněním (stávající příkopy, svah zemního tělesa).

V rámci obnovy krytu vozovky silnice II/379 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 a upřesní i svislé dopravní značení. Sloupy veřejného osvětlení a nadzemních vedení 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 2030) vyhoví kapacitně pro předpokládané dopravní zatížení dvoupruhová obousměrná komunikace.

Základní technické parametry:

Silnice II/379 – návrhová kategorie v rozsahu obj.101 (do km 0,11630) je S7,5/50 a v rozsahu objektu 102-103 (km 0,11630 – KÚ) je MS2 7,5/50 nebo MS2k 7,5/50.

Na rekonstruovaném úseku (úsek obj.101-103) silnice II/379 se nachází celkem jedna křižovatka s napojením vedlejších komunikací (sil.III/38522 v cca 1,217), která je součástí stavby (objekt SO104) a několik křižovatek s místními komunikacemi, které budou upraveny v nezbytně nutném rozsahu.

## 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, s.r.o., v rámci zpracování mapy stávajícího stavu. Poloha inženýrských sítí byla ověřena u jednotlivých správců sítí. Před zahájením stavebních prací je nutné vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí, pokud budou stavbou přímo dotčeny (jedná se především o křížení podzemních sítí s komunikací a sítě vyskytující se v bezprostřední blízkosti rekonstruované komunikace). Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

Hlavním podkladem pro zjištění stavu stávající dešťové kanalizace v obci Deblín byla zpracovaná prohlídka TV kamerou. Tato prohlídka byla provedena firmou František Kozáček 11.4.2008. Výsledkem prohlídky byla dvě DVD s filmovým záznamem dostupných úseků kanalizace bez situace či místopisného náčrtu upřesňujícího polohu jednotlivých šachet nebo úseků. Následně po provedení této prohlídky byly šachty překryty vrstvami chodníků, vozovek apod. a v současnosti nejsou přístupné. Stávající kanalizace je profilu 500 mm z betonového potrubí. V několika případech se nachází vpusti přímo nad kanalizací. Některé úseky jsou v relativně dobrém stavu, jsou zde úseky s povrchovými prasklinami, vyskytují se zde lokální závady s radiálními posuny trubních spojů, přípojky zasahující do průtočného profilu kanalizace apod. Nachází se zde také úseky s těžkou deformací potrubí, kde hrozí zřícení kanalizace již v současné době. Na základě této prohlídky byly vytypovány úseky navržené k rekonstrukci. Vzhledem k nejednoznačnosti a nemožnosti lokalizace polohy jednotlivých šachet a úseků stávající kanalizace (z kamerové prohlídky) nelze následně havarijní úseky kanalizace přesně určit a navržené úseky k rekonstrukci jsou určeny přibližně, s možnou chybou. Poloha kanalizace a šachet je v situaci zakreslena odhadem na základě

ústních informací starosty městyse (mapové ani digitálním podklady k trase kanalizace neexistují).

### **Diagnostika vozovky**

V zájmovém území rekonstrukce silnice II/379 byl proveden průzkum konstrukce vozovky za účelem zjištění stavu porušení, stávající vozovkové skladby a stavu únosnosti konstrukce vozovky a podloží pro určení vhodné technologie rekonstrukce vozovky.

V úseku intravilánu (průtah městyse Deblín) byla provedena diagnostika vozovky a na základě jejích výsledků byly vyhodnoceny následující skutečnosti:

- stav porušení ... celý diagnostikovaný úsek je zařazen do stavu 5-havarijní s výjimkou krátkého úseku, kde lze stav hodnotit jako 4-nevyhovující. Nejzávažnějšími poruchami jsou trhliny úzké a trhliny síťové a deformace. Zaznamenané porušení upozorňuje na sníženou únosnost vozovky.
- konstrukční složení ... konstrukce je v rozdílná, tloušťka AB vrstev se pohybuje od 7,8 – 19,5cm, podkladní vrstvy tvoří většinou nestmelené vrstvy ŠD nebo PM.
- vyhodnocení únosnosti ... únosnost na nově provedených opravách (po rýhách pro novou splaškovou kanalizaci) je vyhovující, avšak po délce nehomogenní. Únosnost na původní konstrukci vozovky je proměnná. Většinou je hodnocena jako vyhovující případně lokálně snižena.

Na základě výsledků diagnostiky vozovky byly navrženy celkem čtyři úseky s rozdílným typem rekonstrukce vozovky.

### **Předběžný inženýrsko - geologický průzkum**

Na silnici II/379 (v úseku: hranice JMK – Tišnov) byl proveden firmou Geostar, s.r.o. (5/ 2005) předběžný inženýrsko-geologický průzkum zahrnující i předmětný úsek rekonstrukce silnice II/379 (Deblín – průtah). V zájmovém území byl proveden z důvodu velmi špatného stavu komunikace v určitých úsecích, kde dochází ke ztrátě únosnosti podloží vozovky vlivem nadměrné zátěže a dále v úseku se souběžným potokem, kde hrozí nebezpečí utržení a sesutí nejen nezpevněných krajnic, ale i části jízdního pruhu. Byla provedena kombinace jádrových vrtů, sond těžké dynamické penetrace a případně i geofyzikální měření.

Z výsledků inženýrsko – geologického průzkumu v předmětném úseku rekonstrukce II/379 vyplynulo, že pro zajištění stability vozovky v levém jízdním pruhu v úseku délky cca 500m (úsek komunikace na úbočí svahu, jehož úpatí většinou lemuje místní vodoteč – potok Závistka) je nutné provést v místě levé krajnice pilotovou stěnu. V následném úseku délky cca 100m je souběžný břeh potoka sanován opevněním břehů a není zde nutné navrhovat pilotovou stěnu. IG průzkum dále doporučuje úpravy podloží vozovky v určitých úsecích výměnou za kvalitní materiál s použitím separační geotextilie. Pro úpravu a sanaci vozovky byl vypracován podrobnější průzkum - byl zpracován v diagnostice vozovky v předmětném úseku rekonstrukce, z jehož závěrů jsou navrženy jednotlivé úseky s rozdílným typem rekonstrukce vozovky.

V rámci projektové dokumentace byla zpracována jednoduchá inventarizace zeleně (v úseku objektu SO101 a SO103, kde dochází ke kácení zeleně).

Dále byly do dokumentace zapracovány připomínky z projednání s dotčenými orgány státní správy a správců sítí.

## 10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba se nachází v intravilánu městyse Deblín a jen malou částí v extravilánu bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter rekonstrukce současného stavu a nezasahuje přímo žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parky. Zátopových území (nad Q100) se stavba nedotýká.

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

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

### *Ochranná pásma elektrických vedení*

OP kabelových vedení NN 1 m

OP venkovních vedení VN 7 m

OP venkovních vedení NN se nestanovuje

Ochranná pásma se měří od krajního vodiče vedení na každou stranu. Pásmo je vymezeno svislou rovinou.

### *Ochranná pásma plynovodů*

OP plynovodů a přípojek NTL a STL (bez rozlišení) 4 m

OP jsou vymezena ve vodorovné vzdálenosti měřené po obou stranách kolmo na plynovod nebo plynovodní přípojku. Stavební činnost a úpravy terénu v ochranném pásmu lze provádět za dodržení podmínek provozovatele příslušného plynárenského zařízení.

### *Ochranná pásma vodovodů*

OP do průměru 500mm 1,5 m od okraje potrubí

### *Ochranná pásma kanalizace*

OP do průměru 500mm 1,5 m od okraje potrubí

OP nad průměr 500mm 2,5 m od okraje potrubí

### *Ochranná pásma podzemních kabelů sítí elektronických komunikací (SEK) O2*

OP kabel O2 1,5 m po stranách krajního vedení

## 11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Stavba v převážné části v **intravilánu** nepředstavuje výrazný zásah do území, protože se jedná o rekonstrukci stávající komunikace II/379 s minimální změnou směrového a výškového vedení trasy a s minimální změnou šířkového uspořádání a dobudováním okolního dopravního prostoru.

Terénní úpravy vzhledem k charakteru stavby budou minimální (v extravilánu i intravilánu).

**a) Odstranění staveb (demolice)**

Součástí stavby jsou demolice stávajících objektů: opěrné (zárubní) kamenné zídky a přesunutí autobusového přístřešku. Úprava komunikace vyžaduje demolici objektu obytného domu č.p.243 v majetku městyse Deblína. Ten bude zdemolován v předstihu na náklady městyse (před vlastní realizací rekonstrukce komunikace).

**b) Kácení mimolesní zeleně a její náhrada**

Skáceny budou pouze stromy, které jsou stavbou zasaženy přímo. Jedná se o stromy podél komunikace v extravilánu na zemním tělese, které budou nahrazeny náhradní výsadbou. Dále se odstraní skupiny náletových dřevin na svahu zemního tělesa v úseku s výstavbou nové pilotové stěny v rozsahu nutném pro její realizaci.

**c) Rozsah zemních prací a terénní úpravy**

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace v 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 výkopy pro úseky, kde se provádí kompletní výměna konstrukce vozovky a v krátkém úseku s výraznější úpravou směrového řešení (0,840-0,900). Dále výkopy pro pilotové stěny a přeložku dešťové kanalizace, nových vpustí a přípojek do kanalizace, drobné výkopy pro drenáže u konstrukce vozovky silnice a zřízení nových chodníků na veřejných plochách. Terénní úpravy kolem komunikace vzhledem k charakteru stavby budou minimální.

**d) Zásah do pozemků, ozelenění a úpravy nezastavěných ploch**

Stavba nepředstavuje nový výraznější zásah do území, neboť se jedná o rekonstrukci stávající komunikace ve stávající poloze bez významnější změny směrového a výškového vedení trasy a s minimální změnou šířkového uspořádání. Stavbou budou dotčeny kromě stávajících pozemků investora a správce komunikace II/379 i v menší míře pozemky ve vlastnictví městyse Deblín a jen v minimální míře i pozemky jiných, soukromých subjektů (objekty rozšířené vozovky na vjezdu do obce pro zřízení zklidňujícího dopravního prvku – retardéru nebo zálivu autobusové zastávky).

K zásahu do pozemků zemědělského půdního fondu tak dochází, ale jen ve velmi malé míře.

V rámci rekonstrukce silnice a dobudování okolního dopravního prostoru nevyužitě stávající zpevněné plochy komunikace nebo částečně zpevněné plochy budou vybourány, ozeleněny a převedeny do majetku městyse Deblín.

**12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY**

Vzhledem k umístění stavby v intravilánu obce Deblín (část v extravilánu je malá a bezprostředně navazuje na zastavěné území obce) 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.

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

Bilance zemních prací je uvedena v části „A“ příloze č.4.

Odpady budou vznikat v souvislosti s přípravou území (kácení, obrubníky, rozebrané svodidlo, zábradlí, demolice stávající opěrné zidky atd.). Na stavbě jinde využitelné materiály (především podkladní vrstvy stávajících vozovek, štěrk, kamenivo, zemina apod.) budou opětovně použity pro výstavbu nové komunikace nebo uloženy pro použití na jiných stavbách. Sejmuté nebo odfrézované živičné vrstvy budou druhotně využity na stavbě na úpravu nezpevněných krajnic. Přebytkový materiál bude odvezen na skládku. Části kovových konstrukcí budou zlikvidovány v režii zhotovitele. Stavební odpady a nevyužitelná část materiálů vzniklých na stavbě budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny. 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 charakter rekonstrukce vozovky stávající komunikace vedené v intravilánu, převážně zástavbou se všemi negativními důsledky vlivů veřejného provozu. V současném stavu je povrch komunikace poškozen, což způsobuje zvýšení hladiny hluku. Území průchodu trasy zástavbou je vzhledem ke zvolené technologii rekonstrukce povrchu ovlivněné oboustrannou zástavbou a podzemními vedeními inženýrských sítí jen částečně.

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.), ale bude to zvýšení krátkodobé, v jednotlivých úsecích stavby rozdílně silné. V krátkých úsecích extravilánu vzhledem k provádění za vyloučeného veřejného provozu nebude mít příliš velký vliv. 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 6110 Projektování místních komunikací

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

### Požární 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/379 případně III/38522.

- Zpevněné plochy komunikací nebudou ohrožovat trasy kabelů ochrany obyvatelstva

- Rekonstrukce komunikace nepředstavuje 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. Součástí PD je zpracovaný „Plán BOZP“, který součástí části A5 „Zásady organizace výstavby“.



**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 jednotlivých inženýrských sítí. Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

V Brně, březen 2013

Ing. František Kokorský