

B

Souřadnicový systém S-JTSK
Výškový systém Bpv

PDPS

OBJEDNATEL



Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

GENERÁLNÍ PROJEKTANT



Linio Plan, s.r.o.

Sochorova 23, 616 00 Brno

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

ING. TOMÁŠ JAKL

ČÍSLO ZAKÁZKY

L-19-061-000

ATELIER

S2

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

ING. TOMÁŠ JAKL

VYPRACOVAL

KATEŘINA KŘÍŽOVÁ

KONTOLOVAL

ING. FRANTIŠEK KOKORSKÝ

KRAJ

JIHOMORAVSKÝ

OKRES

BRNO VENKOV

MÚ/OÚ

PŘEDKLÁŠTEŘÍ

PROJEKTANT SO



Linio Plan, s.r.o.

Sochorova 23, 616 00 Brno

AKCE

II/385x387 ÚPRAVA KŘÍŽOVATKY

DATUM

03/2022

FORMÁT

MĚŘÍTKO

ČÁST

B - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUPEŇ

PDPS

ČÍSLO ZAKÁZKY

L-19-061-000

PŘÍLOHA

ČÍS. SOUPRAVY

ČÍS. PŘÍLOHY

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

k dokumentaci pro provádění stavby PDPS
na akci

II/385x387 Úprava křižovatky

Obsah

B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	7
B.2.1	Celková koncepce řešení stavby	7
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	9
B.2.3	Celkové technické řešení	9
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	11
B.2.6	Základní charakteristika objektů	12
B.3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	14
B.4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	15
B.5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNÍCH ÚPRAV	15
B.6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	15
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA	17
B.8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	17
B.9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	17

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Projektovou dokumentací řešená úrovněová křižovatka silnic II/385x387 se nachází v extravilánu na k.ú. Předklášteří. Tato rozlehlá, z hlediska bezpečnosti nevhodně řešená křižovatka je situována v návaznosti na obdělávaná pole a zatravněné plochy, lesní porost je v odsazené poloze od komunikace. V širším okolí stavby se nachází autobusové zastávky, 2 průmyslové areály a železniční trať, komunikace pro pěší ani cyklisty se v dané lokalitě nevyskytují. V oblasti stávající křižovatky jsou uloženy inženýrské sítě.

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

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací

Stavba není v rozporu s územním plánem obce Předklášteří. Jedná se o úpravu stávající úrovněové křižovatky na křižovátku stykovou se zřízením odbočovacího a připojovacího pruhu. Požadavek na přestavbu stávající křižovatky vyplynul z bezpečnostního posouzení křižovatky zpracovaného pro SÚS Jihomoravského kraje, p.o.k. s názvem „Bezpečnostní posouzení křižovatek II/385 x II/387 a II/385 x II/389“ (Centrum dopravního výzkumu, srpen 2018). Projektová dokumentace rozpracovává investorem vybranou variantu stykové křižovatky.

c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika včetně nerostů a podzemních vod

Podle morfologie terénu a spádových parametrů stávajících komunikací se jedná o území rovinaté, v části silnice II/385 ve směru na Dolní Loučky pak území pahorkovité.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

1. Projekt DUSP „II/385xII/387 Úprava křižovatky“ (Linio Plan, s.r.o., únor 2020)
2. Bezpečnostní posouzení křižovatek II/385 x 387 a II/385 x II/389 (Centrum dopravního výzkumu, srpen 2018)
3. Geodetické zaměření stávajícího stavu z 8/2019 (ZK - BRNO s.r.o., srpen 2019)
4. Rekognoskace zájmového území (Linio Plan, s.r.o., únor 2022)
5. Vyjádření správců jednotlivých inženýrských sítí (Linio Plan, s.r.o., únor 2022)
6. Inženýrsko-geologický průzkum (GEOSTAR, spol. s.r.o., září 2019)
7. Diagnostika vozovky (IMOS Brno, a.s., prosinec 2019)
8. Pedologický průzkum (Dr. Ing. Milan Sáhka, listopad 2019)
9. Dendrologický průzkum (Ing. Tomáš Horský, prosinec 2019)
10. Informace z ČÚZK (březen 2022)

Průzkum inženýrských sítí

Průzkum inženýrských sítí v rozsahu stavby byl proveden v rámci zpracování mapy stávajícího stavu. Poloha zjištěných inženýrských sítí byla ověřena u jednotlivých správců a vlastníků 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 předmětné křižovatky).

V řešené lokalitě se nacházejí následující inženýrské sítě:

- Podzemní síť elektronických komunikací (metalické a optické kabely, kabely NN, CETIN, a.s.)
- Plynovod STL (GasNet, s.r.o.)
- Vodovod (Vírský oblastní vodovod, s.m.o.)

Vyjádření jednotlivých správců k existenci inženýrských sítí i výsledky průzkumu inženýrských sítí jsou součástí Dokladové části této PD.

Inženýrsko-geologický průzkum

V zájmovém území byl proveden průzkum za účelem zjištění geologických poměrů. Průzkum byl proveden firmou GEOSTAR, spol. s.r.o. v září 2019.

Sondou S1 byl zastižen do hloubky 0,2 m písčité podsyp (GT 0.2), v jehož podloží, hloubky 0,7 m byla uložena konstrukční vrstva vozovky, charakteru jílu s příměsí úlomků (GT 0.1), v podloží byl průzkumem identifikován štěrk vyplněný jemnozrnným metariálem (GT 0.4). Od 1,1 – 1,5 m byl uložen jíl štěrkovitý (GT 1.3). Vrt S2 narazil pod 0,4 m mocnou vrstvou půdního horizontu (GT 1.2) na jíl s písčitou složkou do 15 % a s příměsí štěrku (GT 1.1) zasahující do hloubky 1,2 m. Až na bázi vrtu byla zastižena sprašová hlína povahy F6 CI (GT 1.1).

Hladina podzemní vody nebyla v žádném z vrtů zastižena. Vzhledem k hodnotě kapilární vzlinavosti zjištěné na základě křivky zrnitosti nelze v okolí vrtů S1 a S2 vyloučit vodní režim nepříznivý (pendulární) nebo velmi nepříznivý (kapilární). Vodní režim podloží se může měnit v průběhu roku v souvislosti s výškou hladiny podzemní vody, která je v zájmovém území (nivní údolí řeky Svratky) závislá na úrovni hladiny podzemní vody a na přímém vsaku atmosférických srážek.

Vzhledem k výše uvedenému je doporučeno při provádění zemních prací zajistit přítomnost geotechnického dozoru.

Diagnostika vozovky

V zájmovém území byl proveden diagnostický průzkum vozovky na vybraném úseku silnic II/385 a II/387 spočívající v jádrových vývrtech, vrtaných sondách, rozborech podložní zemina a stanovení množství PAU. Průzkum byl proveden firmou IMOS Brno, a.s. v prosinci 2019.

Z průzkumu vyplývá, že konstrukce vozovky se skládá z hutněných asfaltových vrstev na podkladu z penetračního makadamu či štěrkodrti, dále byla v podkladu zjištěna i vrstva s kameny. Tloušťka hutněných asfaltových vrstev je dostatečná, lokálně se vyskytuje nespojení či rozpad vrstvy. Celková tloušťka konstrukce zjištěná z vrtaných sond Hv je 63 cm, resp. >53 cm, což jsou vyhovující hodnoty. Vzorky asfaltové směsi z obrusné, ložní a podkladní vrstvy jsou dle vyhlášky 130/2019 Sb. zaříděny do kvalitativní třídy ZAS-T1. Zjištěná podložní zemina (štěrkovitý jíl) je nebezpečně namrzavá a je klasifikována jako podmínečně vhodná pro podloží.

Závěr diagnostiky: vozovka vykazuje v posuzovaném úseku dostatečnou tloušťku hutněných asfaltových vrstev, vyhovující je i celková tloušťka i skladba konstrukce vozovky.

Pedologický průzkum

V zájmovém území byl proveden pedologický průzkum pro zjištění půdních poměrů. Průzkum byl proveden Dr. Ing. Milanem Sáňkou v listopadu 2019.

Půdní poměry byly vyhodnoceny nejprve podle pedologických map, map BPEJ a terénním průzkumem (9 vpichů pedologickou sondýrkou do hloubky cca 1m). Oblast spadá do klimatického regionu 3 (T 3) –teplý, mírně vlhký, s průměrnou roční teplotou (7) 8-9°C a průměrným ročním úhrnem srážek 550 – 650 (700) mm. Geologickým substrátem pro vznik zemědělských půd jsou starší nivní sedimenty – pozemky se nacházejí v aluviu řeky Svratky. Původním půdním typem v daných podmínkách je fluvizem v subtypu modální nebo arenická. Některé pozemky jsou výrazněji ovlivněny antropogenní činností (návaznost na těleso komunikace a zejména pozemek uvnitř mezi komunikacemi). Na těchto pozemcích se proto převážně jedná o půdní typ antropozem. U fluvizemí se jedná o půdy hluboké, texturně lehčí hlinitopísčité až písčitohlinité, zásoba humusu je střední, s pozvolným poklesem obsahu v profilu pod kulturním horizontem. Antropogenně ovlivněné půdy jsou texturně těžší, hlinité, místy až jílovitohlinité, humusový horizont (rekultivační) je nižší mocnosti a v celém profilu jsou známky promísení. Půdy mají skelet v příměsi.

Dle podkladů bonitace spadá celé zájmové území do jedné bonitované půdně ekologické jednotky (BPEJ): 3.55.00. Reálně této BPEJ půdní podmínky odpovídají pouze částečně.

Materiál humusového horizontu je na pozemcích stávajícího zemědělského půdního fondu střední až nižší kvality. Textura je lehká až střední, zásoba organické hmoty střední až nižší. Humusový horizont většinou přechází do níže uloženého horizontu pozvolněji, v rozsahu 10-20 cm. Skelet se vyskytuje v příměsi a může být částečně antropogenního původu.

Na hodnocených pozemcích je v humusovém horizontu možno předpokládat zvýšené obsahy rizikových prvků a polyaromatických uhlovodíků, jako důsledek depozice emisí automobilové dopravy.

Mocnost skřívky humusového horizontu na zemědělské půdě je navrhována shodně s mocností kulturní vrstvy půdy – humusového horizontu, tj 30 cm. Nižší mocnost – 20 cm je navrhována u antropozemí s rekultivačním horizontem. Agronomická hodnota materiálu humusového horizontu navrhovaného ke skřívce je relativně nízká. Pro potřeby využitelnosti zemin k účelům zúrodnění půd odpovídá třídě C.

Podmínky využití skřívkových zemin: Vhodné je případné využití materiálu k rekultivacím, zejména na pozemky ovlivněné plánovanou stavbou. V těchto případech se doporučuje mocnost vrstvy pro ozelenění podle účelu a způsobu následné biologické rekultivace (pro travní porosty 10-15 cm, pro keřovou a stromovou vegetaci 20-30 cm).

Dendrologický průzkum

V zájmovém území byl proveden dendrologický průzkum pro popsání veškerých dřevin, tedy vysazovaných i náletových, a to jak samostatných stromů, tak i stromových a keřových porostů. Průzkum byl proveden firmou Ordo, Ing. Tomášem Horským v prosinci 2019.

U samostatných stromů byl sledován kromě druhu i průměr kmene ve výčetní výšce, habitus, zdravotní stav a perspektivista dřeviny. U porostů pak druhová skladba, plocha a další kritéria charakterizující stav porostu. Ceny byly stanoveny dle metodiky AOPK ČR – aktivita umístění hodnocených stromů a porostů je považována za středně významnou. Pro stanovení ceny byly uplatněny cenové odpočty a navýšení vzhledem k fyziologickému

zdravotnímu stavu dřevin, lokalitě a pokryvnosti porostů. Z provedené dendrologie také vyplývá, které stromové a keřové porosty podléhající žádosti o povolení ke kácení.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Z hlediska životního prostředí se oproti současnému stavu nic nemění. Naopak nové technické řešení bude mít příznivý vliv na životní prostředí, neboť přispěje ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu – dojde k snížení dopravních nehod, u kterých hrozí riziko úniku nebezpečných látek do okolního terénu.

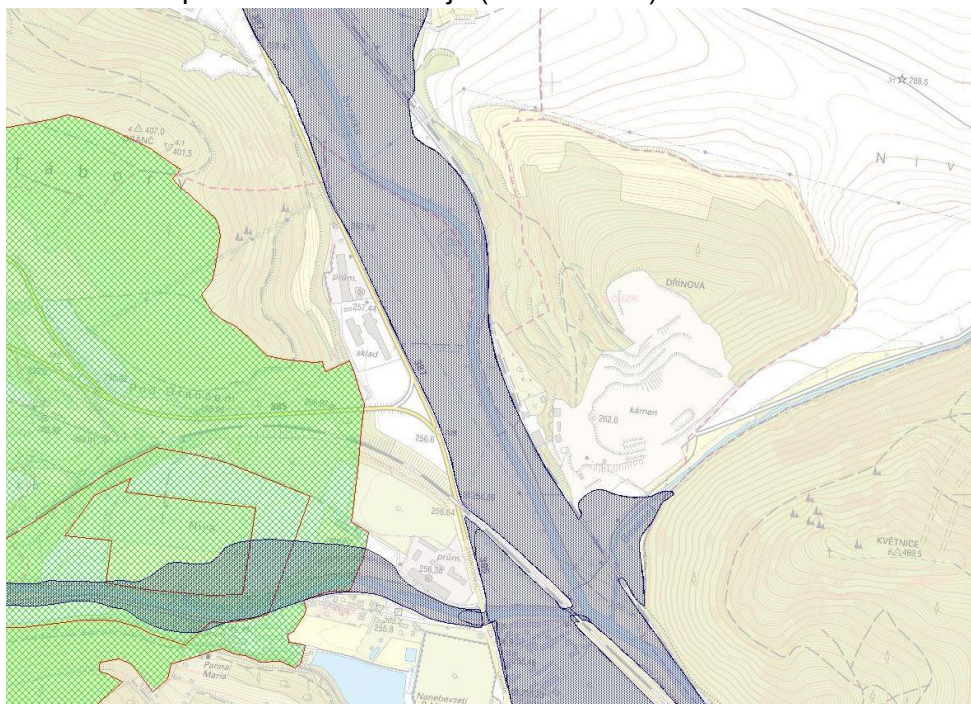
Umístění stavby odpovídá hlediskům péče o životní prostředí a obecným technickým požadavkům na výstavbu v souladu s vyhláškami č. 137/1998 Sb. a č. 501/2006 Sb. i předpisům, které stanoví hygienické a protipožární podmínky.

Stavba se nachází na území s archeologickými nálezy I. kategorie (tzn., že se v místě stavby budou archeologické nálezy s velkou pravděpodobností vyskytovat). Toto území je chráněno jako veřejný zájem podle zvláštních právních předpisů (zejména dle § 22, odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění). Při provádění stavebních činností pod povrchem terénu, je třeba předpokládat narušení nebo odkrytí archeologických nálezů a situací, čímž vzniká nutnost provedení záchranného archeologického výzkumu. Z výše uvedeného pro stavebníka vyplývají povinnosti – viz vyjádření Archeologického ústavu AV České republiky, Brno, v.v.i. (příloha Dokladová část).

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nachází v extravilánu na k.ú. Předklášteří. Stavba je bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter úpravy současného stavu a nezasahuje do žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parků. Stavba nemá dopad na žádné kulturní památky nebo památkově chráněné objekty. Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa ani na poddolovaném území.

Zájmová oblast se dotýká záplavového území (nad Q100) vodního toku Svratky (šedá plocha) a ochranného pásma vodního zdroje (zelená šrafa):



g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba nepředstavuje významný zásah do území, protože se jedná o úpravu stávající křižovatky.

V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při odstranění konstrukce stávající vozovky a výkopových prací. Dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je vzhledem k celkovému rozsahu stavby malý. Realizace stavby bude prováděna na sil. II/385 po polovinách vozovky s částečnou uzavírkou jednoho jízdního pruhu se zabezpečením veřejného provozu přechodným dopravním značením a světelnou signalizací. Realizace stavebních úprav na sil. II/387 si vyžádá po nezbytně nutnou dobu plnou uzavírku s převedením dopravy na objízdné trasy.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Součástí stavby je demolice stávajícího propustku, odstranění svodidel a kácení dřevin v nezbytně nutném rozsahu. V souvislosti se stavbou bude káceno 9 ks stromů, 131 m² stromových porostů a 89 m² keřových porostů (z toho 5 ks stromů, 131 m² stromových porostů a 60 m² keřových porostů podléhá žádosti o povolení ke kácení). Zemní práce jsou spojeny především s rozšířením vozovky (zřízení svahových stupňů v tělese stávajícího násypu a dosypání násypového tělesa) a úpravou stávajícího terénu. Nezpevněné plochy podél komunikací budou zatravněny. Bude provedena náhradní výsadba za kácené dřeviny.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Přestavba stávající křižovatky silnic II/385 a II/387 na křižovatku stykovou se zřízením odbočovacího a připojovacího pruhu na sil. II/385 bude realizována na pozemcích ve vlastnictví Jihomoravského kraje, SÚS JmK, obce Předklášteří a ČR – Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Dále budou dočasným zábořem dotčeny pozemky ve vlastnictví firmy RAMICO spol. s r.o a Cisterciácké opatství Porta Coeli. Stavba vyžaduje trvalý zábor zemědělského půdního fondu. Nedojde k zásahu do pozemků určených k plnění funkce lesa ani do významného krajinného prvku. Stavba nevyžaduje přeložky technické infrastruktury.

j) Územně technické podmínky (zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba je situována na území v blízkosti stávajících inženýrských sítí, stejně i s možností připojení na dopravní infrastrukturu. Připojení stavby na potřebné sítě v okolí stavby bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

Realizaci stavby bude nutno provádět tak, aby byl po celou dobu výstavby zachován provoz na silnicích II/385 a II/387 a byl zajištěn přístup na parcely nacházející se v blízkosti těchto silnic. Předpokládaná omezení si vyžádají přechodnou úpravu místního provozu se zřízením provizorního dopravního značení. Pro II. etapu výstavby budou zřízeny objízdné trasy. Dopravní opatření řeší SO 181 Dopravní opatření. Stavba se nachází v nezastavěném území, kde není řešen pohyb chodců.

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávajících silnicích II/385 a II/387.

k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Výhledově bylo ze strany SÚS Jihomoravského kraje, p.o.k., obce Předklášteří a majitele průmyslového areálu nedaleko stavby v jednání zpracování projektové dokumentace autobusových zálivů na sil. II/385 (zastávka Štěpánovice, rozc. 1.7) a na sil. II/387 (Předklášteří, Zetor šroubárna) a navazujících chodníků.

l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Stavba se nachází na katastrálním území Předklášteří [767492]. Výpis dotčených pozemků je v příloze A – Průvodní technická zpráva. Podrobný zábor pozemků byl řešen v předchozím stupni PD v příloze Záborový elaborát.

Úprav křižovatky bude realizována na pozemcích ve vlastnictví Jihomoravského kraje, SÚS JmK, obce Předklášteří a ČR – Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Kácení nebo případná ochrana dřevin proběhne na pozemcích firmy RAMICO spol. s r.o a Cisterciácké opatství Porta Coeli (dočasný zábor do 1 roku).

V průběhu zpracování této projektové dokumentace (PDPS) se stávající oblast křižovatky nacházejí na pozemcích, které nejsou vypořádány. Záborový elaborát zpracovaný v předchozím stupni PD (DUSP) počítá s vypořádáním pozemků – zahrnuje zábory trvalé s výkupem i bez výkupu a dočasné zábory do 1 roku.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY**B.2.1 Celková koncepce řešení stavby****a) Údaje o současném stavu**

Stávající prostorově rozlehlá úroňová křižovatka silnic II/385 a II/387, leží v Jihomoravském kraji na k.ú. Předklášteří. Tyto silnice jsou součástí dopravního spojení ve směru na Bystřici nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě a Žďár nad Sázavou. Silnice II/385 propojuje silnici I/19 u Olešné a sil. I/43 u České. Silnice II/387 propojuje sil. II/388 v obci Vír a sil. II/385 (právě do místa řešené křižovatky).

Současný tvar a organizace dopravy na křižovatce silnic II/385x387 jsou nevyhovující bezpečnostním požadavkům a dochází zde k dopravním nehodám. Požadavek na přestavbu stávající křižovatky vyplynul z bezpečnostního posouzení křižovatky zpracovaného pro SÚS Jihomoravského kraje, p.o.k. s názvem „Bezpečnostní posouzení křižovatek II/385 x II/387 a II/385 x II/389“ (Centrum dopravního výzkumu, srpen 2018).

Křižovatka je situována v návaznosti na obdělávaná pole a zatravněné plochy, lesní porost je v odsazené poloze od komunikace. V širším okolí stavby se nachází autobusové zastávky, 2 průmyslové areály a železniční trať, komunikace pro pěší ani cyklisty se v dané lokalitě nevyskytují. V oblasti stávající křižovatky jsou uloženy inženýrské sítě, které nebudou stavbou dotčeny, dojde pouze k odstranění stávajícího nadzemního objektu sítě elektronických komunikací, který tvoří z hlediska bezpečnosti pevnou překážku. K tomuto nadzemnímu objektu (skříni, CETIN) je veden sdělovací kabel, který je dle informací vlastníka nefunkční. V blízkosti tohoto kabelu je navržen zatravněný příkop. Jelikož není známa přesná poloha ani hloubka uložení kabelu, předpokládá se, že příkop kabelovou trasu nezasáhne. V případě, že bude při vytyčení inženýrských sítí před stavbou zjištěno, že kabel bude dotčen nově navrženým příkopem, bude po domluvě se zástupcem společnosti CETIN tento kabel odstraněn. Případné zrušení kabelu bude pouze se souhlasem investora (viz položky soupisu prací).

V současné době je povrchová voda z jednotlivých ramp křižovatky svedena přes nebezpečnou krajnici příčným a podélným spádem buď přímo do okolního terénu ke vsaku, nebo do příkopů navazujících na zemní těleso komunikací. Příkopy původně odváděly dešťovou vodu do vodoteče, v současné době jsou však zanesené a nefunkční. Součástí stávajícího odvodňovacího systému je i trubní propustek převádějící vodu z trojúhelníkového prostoru mezi stávajícími rampami křižovatky do příkopu. Tento propustek bude zrušen. Silnice II/385 a II/387 jsou z hlediska významu a zařazení komunikace do silniční sítě zařazeny jako silnice II. třídy, jedná se o komunikace v extravilánu kategoriálního typu S 7,5. Stavbou dotčené části silnic II/385 a II/387 spadají v rámci sčítání dopravy v roce 2016 do následujících sčítacích úseků:

Číslo sčítacího úseku: 6-2418 (sil. II/387)

TV (těžká motorová vozidla včetně přívěsů)	407
O (osobní a dodávkové automobily)	3374
<u>M (jednostopá vozidla)</u>	<u>47</u>
S (součet všech motorových vozidel)	3828 ... TNV = 226

Číslo sčítacího úseku: 6-2400 (sil. II/385 ve směru na Dolní Loučky)

TV (těžká motorová vozidla včetně přívěsů)	476
O (osobní a dodávkové automobily)	4364
<u>M (jednostopá vozidla)</u>	<u>61</u>
S (součet všech motorových vozidel)	4901 ... TNV = 302

Číslo sčítacího úseku: 6-3061 (sil. II/385 ve směru na Předklášteří)

TV (těžká motorová vozidla včetně přívěsů)	954
O (osobní a dodávkové automobily)	8278
<u>M (jednostopá vozidla)</u>	<u>120</u>
S (součet všech motorových vozidel)	9352 ... TNV = 564

Pro návrh konstrukce vozovky dle TP 170 byly komunikace zaříděny (z hlediska dopravní zátěže a počtu těžkých vozidel v rámci sčítání dopravy v roce 2016) včetně výhledu do III. třídy dopravního zatížení (těžká, 501 - 1500 vozidel). Návrhová úroveň porušení: D1 (silnice II. třídy).

b) Celkový popis řešení stavby

Dokumentace řeší přestavbu stávající nevyhovující křižovatky na křižovatku stykovou včetně zřízení odbočovacího a připojovacího pruhu na sil. II/385. Novým uspořádáním křižovatky bude výrazně zlepšena bezpečnost na této úroňové křižovatce. Stavbou dojde jen k minimálnímu zásahu do území – plošně náročnější stávající křižovatka bude rekonstruována na křižovatku o menší prostorové náročnosti, vzhledem k rozšíření sil. II/385 však dojde k rozšíření zemního tělesa a zásahu do okolních pozemků. Na základě diagnostiky vozovky bude při úpravě křižovatky v co největší míře zachována původní vozovka s výměnou či doplněním obrusné a ložné vrstvy vozovky, částečně dojde k dobudování celé konstrukce vozovky v potřebné šířce.

Stávající systém odvodnění dešťových vod z povrchu komunikace bude zachován. Dojde pouze k drobným změnám vzhledem k nové konfiguraci terénu. Přeložky inženýrských sítí nejsou vyvolány, dojde pouze k odstranění stávajícího nadzemního objektu sítě elektronických komunikací, který tvoří z hlediska bezpečnosti pevnou překážku.

c) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Realizace stavby bude prováděna po etapách. Stavební práce na sil. II/385 budou realizovány po polovinách vozovky s částečnou uzavírkou jednoho jízdního pruhu se zabezpečením veřejného provozu přechodným dopravním značením a světelnou signalizací. Realizace stavebních úprav na sil. II/387 si vyžádá po nezbytně nutnou dobu plnou uzavírku s převedením dopravy na objízdné trasy. Dopravní opatření řeší SO 181 Dopravní opatření.

Časové předpoklady realizace stavby: zahájení stavby 08/2022, délka výstavby 4 měsíce.

Termíny realizace nejsou dané a budou se odvíjet v závislosti na zajištění finančních prostředků na výstavbu, na technologických možnostech zhotovitele. atd.

d) Základní požadavky na předčasné užívání staveb

Křižovatka silnic II/385xII/387 může být zprovozněna pro veškerou dopravu jako celek až bezprostředně po dokončení celé stavby a všech jejích částí.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Navržená stavba je v zásadě přestavbou stávající křižovatky v území nezastavěném, která respektuje stávající poměry v území a zásadním způsobem je z hlediska urbanistického a architektonického nemění.

B.2.3 Celkové technické řešení**a) Koncepce technického řešení po skupinách objektů**

Stavba je členěna na jednotlivé objekty, které řeší stavební úpravy křižovatky (objekty řady 100) a drobné objekty (objekt 001 a 801) řešící přípravu území a vegetační úpravy. Hlavním stavebním objektem je SO 101 Úprava křižovatky, která zahrnuje vybudování stykové křižovatky včetně úprav na části silnic II/385 a II/387.

Konstrukce vozovky navržené dle TP 170 jsou dimenzovány pro předpokládané dopravní zatížení, a to i ve výhledové období 20 let. Stavba zároveň splňuje požadavky na snadnou údržbu použitím navrhovaných materiálů. Dosažením požadovaných užitečných vlastností je podmíněno dodržením technologických postupů dle platných EN, ČSN, technických kvalitativních podmínek, technických podmínek a vzorových listů.

b) Druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Veškeré odpady, které budou vznikat na stavbě, musí původce zabezpečit před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem, shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a převést do vlastnictví pouze subjektu či osobě oprávněné k jejich převzetí (pokud odpady nemůže sám využít nebo odstranit v souladu se zákonem o odpadech) a dodržovat další povinnosti původce odpadů uvedené v § 16 zákona o odpadech.

V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady dle § 9a zákona o odpadech. Z toho vyplývá, že např. stavební odpad musí být přednostně využit např. na drtící jednotce pro recyklaci stavebních odpadů.

Původci odpadů, kteří nakládají s odpady, jsou povinni vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi v souladu se zákonem 541/2020 Sb, Zákon o odpadech, v platném znění.

Pokud budou vznikat nebezpečné odpady (v rámci stavby se jedná o asfaltové vrstvy obsahující dehet), je povinností původce odpadů vyžádat si k nakládání s nimi souhlas věcně a místně příslušného orgánu státní správy, s navazujícími změnami v kompetencích, a to nejpozději ke dnu zahájení provozu, stavby.

Odpadní materiály (odpady), jejichž vznik se předpokládá v souvislosti s demoličními pracemi a výstavbou, jsou druhově zařazeny na základě zkušeností z obdobných staveb. Nelze však vyloučit, že v průběhu výstavby budou některé druhy odpadů na základě jejich zjištěných složek zařazeny jinak.

Množství odpadů je určeno na základě soupisu prací. Množství odpadů je pouze orientační. Přesné množství vzniklých odpadů bude známo až v průběhu provádění stavby a bude dokladováno např. vážními lístky, fakturací, zápisem ve stavebním deníku atd. Původcem odpadů budou firmy provádějící přípravu území a vlastní výstavbu. Veškeré uvedené odpady budou odvezeny na trvalou skládku opravňující přijímat jednotlivé odpady.

V ekonomicky dostupném širším okolí stavby (v rámci Jihomoravského kraje) je několik firem oprávněných ke sběru a výkupu odpadů nebo provozujících zařízení k využívání a odstraňování odpadů na základě zákona o odpadech č. 541/2020 a dalších zákonů. Tak lze veškeré odpady, které vzniknou při výstavbě předmětné stavby využít nebo odstranit již v průběhu výstavby bez dalšího rizika ohrožení životního prostředí v území stavby a jejího okolí.

S odpady bude nakládáno v souladu s podmínkami stanovenými zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, a že veškeré vzniklé odpady budou předány osobě oprávněné k převzetí odpadů do vlastnictví dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech, tj. osobě, která je provozovatelem zařízení k využití nebo odstranění nebo ke sběru nebo k výkupu odpadů.

Přehled skládek s možností uložení vybouraných hmot a přehledná situace nejsou uvedeny. Konkrétní sběrné dvory a skládky s možností uložení vybouraných hmot si určí dodavatel stavebních prací.

Katalogová čísla předpokládaných odpadů (dle vyhl. č. 541/2020 Sb.) a jejich odhadované množství:

Katalogové číslo odpadu	Název odpadu	Odhadované množství	Způsob nakládání s odpadem	Původ odpadu (stavební objekt)
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	4115 t	Trvalá skládka	SO 101
17 01 01	Beton	190 t	Trvalá skládka	SO 101 SO 001
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	587 t	Trvalá skládka	SO 101
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	1065 t	Skládka SÚS	SO 101
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet „N“ 17 03 01	422 t (odhad)	Trvalá skládka	SO 101
17 02 01	Stromy - křoviny	9 ks/131 m ² /89 m ²	Energetické využití	SO 001

17 04 05	Železo a ocel	10,2 t	Sběrný dvůr Svodidla - SÚS	SO 001
20 03 03	Uliční smetky „O“	181 t	Trvalá skládky	SO 101

Pozn.: hmotnosti odpadů jsou orientační a přesně mohou být vyčísleny až po dokončení stavby.

Odpady budou vznikat v souvislosti se samotnou stavbou, a to především realizací výkopových prací (odstranění vozovkových vrstev, výkop pro spodní stavbu komunikace) a bouráním (odstranění stávajícího propustku). Odfrézované asfaltové vrstvy budou odkoupeny zhotovitelem. Stavební odpady a nevyužitelná část materiálů vzniklých na stavbě budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny v okolí stavby. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel stavby.

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.

Nakládání s odpady je podrobně řešeno v příloze této STZ - Zásady organizace výstavby této projektové dokumentace.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Stavba je umístěna v extravilánovém úseku silnic II/385 a II/387, nenachází se v zastavěném území. V rámci stávající křižovatky ani v navrhované úpravě křižovatky nejsou řešeny trasy pro pěší, není tedy třeba navrhovat úpravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s vyhláškou č. 398/2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Poznámka: v širším okolí stavby se nachází autobusové zastávky Štěpánovice, rozc. 1.7 a Předklášteří, Zetor šroubárna. Tyto zastávky jsou řešeny pouze stáním autobusů na vozovce a nemají nástupiště ani navazující chodníky. Předmětem této stavby nejsou komunikace pro pěší.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba musí splňovat veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

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

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Přestavbou stávající křižovatky silnic II/385 a II/387 na křižovatku stykovou se zřízením odbočovacího a připojovacího pruhu na sil. II/385 dojde ke snížení nehodovosti v řešeném území a tím ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Bezpečnost účastníků provozu je však podmíněna dodržováním zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

B.2.6 Základní charakteristika objektů**a) Popis současného stavu**

Stavba se nachází v oblasti stávající úrovně křižovatky silnic II/385 a 387 v extravilánu na k.ú. Předklášteří, severo-severo-západně od města Tišnov v Jihomoravském kraji v okrese Brno - venkov.

Stavba se bude realizovat na pozemcích ve vlastnictví Jihomoravského kraje, SÚS JmK, obce Předklášteří a ČR – Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Kácení nebo případná ochrana dřevin proběhne na pozemcích firmy RAMICO spol. s r.o a Cisterciácké opatství Porta Coeli (dočasný zábor do 1 roku).

b) Popis navrženého stavu**PŘÍPRAVA ÚZEMÍ****SO 001 – Příprava území**

Stavební objekt zahrnuje přípravné práce před započatím výstavby. V rámci objektu bude provedeno sejmutí humózního horizontu dle Pedologického průzkumu, kácení dřevin v nezbytně nutném rozsahu, demolice trubního propustku, nadzemní skříň CETIN (tvořící pevnou překážku, km 0,012 92 osy silnice II/387 vpravo), odstranění svodidel, přesun pomníku v km 28,0 sil. II/385 (v zeleném ostrůvku mezi stáv. silnicí II/385 a 387), který bude po stavbě opět osazen na vhodném místě a ochrana pomníčku na začátku úseku silnice II/387.

KOMUNIKACE**SO 101 – Úprava křižovatky**

Předmětem objektu je přestavba nevyhovující křižovatky silnic II/385x387 na křižovátku stykovou včetně zřízení odbočovacího a připojovacího pruhu na sil. II/385. Obě komunikace silničního typu S 7,5 jsou zařazeny do silniční sítě jako silnice II. třídy v extravilánu. Silnice II/385 je navržena ve stávající trase pouze s šířkovým rozšířením o 2x0,5 m (umístění baliset). Výškově vychází vedení trasy ze stávajícího stavu, aby bylo možné v co největší míře zachovat stávající konstrukci. Silnice II/387 je v místě křižovatky téměř v celé délce provedena v nové trase. Směrové a výškové řešení komunikací bylo navrženo tak, aby došlo k co nejplynulejšímu napojení stávající silnice II/385 a II. Tvar křižovatky byl prověřen vlečnými křivkami pro průjezd kritických vozidel křižovatkou. Obě dotčené komunikace se v oblasti křižovatky nacházejí ve směrových obloucích. Oprava a nová část vozovky je navržena na základě vypracované Diagnostiky vozovky (viz Dokladová část – Průzkumy).

V rámci SO 101 jsou dále řešeny i úpravy krajnic, osazení svodidel a směrových sloupků, dořešeno odvodnění obou větví křižovatky, osazení svislého dopravního značení a baliset a provedení nového vodorovného dopravního značení.

SO 181 - Dopravní opatření

Tento dočasný objekt řeší návrh dopravního opatření během stavby. Stavba bude prováděna na sil. II/385 po polovinách vozovky s částečnou uzavírkou jednoho jízdního pruhu se zabezpečením veřejného provozu přechodným dopravním značením a světelnou

signalizací. Realizace stavebních úprav na sil. II/387 si vyžádá po nezbytně nutnou dobu plnou uzavírku s převedením dopravy na objízdné trasy. Stavba bude realizována ve 3 etapách. Pracovní místo bude označeno v souladu s TP 66 - Zásady označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

V rámci stavebního řízení byl vznesen požadavek Krajského úřadu JmK – odbor dopravy ohledně průjezdu autobusové dopravy v průběhu celé stavby. Realizace je v celé míře v režii zhotovitele stavby.

INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Stávající inženýrské sítě v oblasti úpravy křižovatky si nevyžadají přeložky, dojde pouze k odstranění nadzemního objektu. Jedná se o nadzemní skříň sítě elektronických komunikací CETIN, který se nachází v km 0,012 92 osy silnice II/387 vpravo. K tomuto nadzemnímu objektu (skříni, CETIN) je veden sdělovací kabel, který je dle informací vlastníka nefunkční. V blízkosti tohoto kabelu je navržen zatravněný příkop. Jelikož není známa přesná poloha ani hloubka uložení kabelu předpokládá se, že příkop kabelovou trasu nezasáhne. V případě, že bude při vytyčení inženýrských sítí před stavbou zjištěno, že kabel bude dotčen nově navrženým příkopem, bude po domluvě se zástupcem společnosti CETIN tento kabel odstraněn.

OSTATNÍ

SO 801 - Vegetační úpravy

V rámci objektu bude provedena náhradní výsadba dřevin. Je navržena výsadba úzkokorunných dřevin v místech, kde prostorové a bezpečnostní podmínky neumožňují výsadbu klasické formy stromů. Ostatní místa pro výsadbu stromů mají dostatek prostoru na to, aby mohly být použity dřeviny s klasickou korunou a schopností odolávat daným stanovištním podmínkám. Tato výsadba je doplněna pásovou výsadbou keřů.

Součástí tohoto objektu je také osetí ohumusovaných ploch travním semenem.

Podrobněji jsou jednotlivé objekty řešeny v příloze D – Dokumentace objektů.

c) Postup výstavby

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

V počátku výstavby bude instalováno přechodné dopravní značení. V rámci přípravy území bude provedeno sejmutí humózního horizontu a asanace dřevin. Stavba bude provedena ve 3 etapách vždy s řízením provozu světelně signalizačním zařízením. Před zahájením I. etapy stavebních prací bude veřejný provoz převeden na pravou polovinu sil. II/385, poté se započne se samotnou realizací stavby. V této fázi bude provoz zamezen na rampě sil. II/387 Štěpánovice – Dolní Loučky (s možností zjetí vozidel do obce Předklášteří, otočením se a njetí do potřebného směru). Nejprve se provede odfrézování vozovky následované výkopovými pracemi, provedením svahových stupňů násypového tělesa komunikace i realizací nových konstrukčních vrstev vozovky, a to včetně vybudování části sil. II/387 s novým napojením na sil. II/385 (samotné vybudování stykové křižovatky). Ve II. etapě stavby nebude provoz na sil. II/387 umožněn – dojde k úplné uzavírci této silnice s převedením dopravy na objízdné trasy tak, aby mohla být doprava převedena na nové uspořádání

křižovatky (budou provedeny stavební práce nezbytné pro „přepojení“ na novou polohu křižovatky). Provoz ve směru Dolní Loučky – Předklášteří a naopak bude umožněn. Vzhledem k požadavkům IDS na zachování průjezdnosti silnice II/387 pro autobusovou dopravu a k požadavkům na dopravní obslužnost průmyslových areálů nacházejících se v blízkosti stavby, je nezbytné, aby úplná uzavírka trvala co nejkratší možnou dobu. Ve III. etapě stavby bude veřejný provoz převeden na levou polovinu sil. II/385, aby se mohly uvedené stavební práce uskutečnit také na druhé straně vozovky. Provoz ve směru Štěpánovice – Předklášteří a naopak bude umožněn.

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

Po provedení ložných vrstev bude provedena pokládka obrusné vrstvy. Provádění pokládky této vrstvy se bude konat v období nejméně dopravně exponovaném, tj. o víkendu.

Na závěr bude provedeno osazení svodidel, směrových sloupků a dopravních značek, bude proveden nástřik vodorovného dopravního značení.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Nejsou navržena.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Stavba je provedena z materiálů, které nevyžadují požární zabezpečení. 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 silnic II/385 a II/387. V průběhu výstavby posuzovaných objektů musí být zajištěn příjezd požární mobilní techniky ke stávajícím stavebním objektům umístěným kolem posuzovaných objektů. Realizací předmětných stavebních úprav nedojde ke změně přístupu při požárním zásahu. Dopravní omezení a uzavírky budou hlášeny v předstihu na Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není řešeno.

B.2.10 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Mimo pravidelnou údržbu stavba nevyžaduje zvláštní ochranu před škodlivými účinky vnějšího prostředí.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba je situována na území v blízkosti stávajících inženýrských sítí, stejně i s možností připojení na dopravní infrastrukturu. 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.

Realizaci stavby bude nutno provádět tak, aby byl zajištěn přístup na parcely nacházející se v blízkosti stavby. Předpokládaná omezení si vyžádají přechodnou úpravu místního provozu se zřízením provizorního dopravního značení. Pro II. etapu výstavby budou zřízeny objízdné trasy (Stavba se nachází v nezastavěném území, kde není řešen pohyb chodců. Přístup na stavbu bude zajištěn po stávajících silnicích II/385 a II/387.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Řeší zhotovitel během přípravy a realizace stavby.

B.4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Dokumentace řeší úpravu stávající podoby křižovatky silnic II/385 a II/387 na křižovatku stykovou včetně zřízení odbočovacího a připojovacího pruhu na sil. II/385. Novým uspořádáním křižovatky bude výrazně zlepšena bezpečnost na této úrovňové křižovatce. Stavbou dojde k minimálnímu zásahu do území – plošně náročnější stávající křižovatka bude rekonstruována na křižovatku o menší prostorové náročnosti, větve původní křižovatky budou rekultivovány.

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Vegetace je řešena v rámci objektu 801 Vegetační úpravy, který řeší náhradní výsadbu za kácené dřeviny a ozelenění upravovaných ploch. Kácení dřevin a sejmutí humózního horizontu je součástí SO 001 Příprava území, terénní úpravy společně s ohumusováním svahů zemního tělesa komunikace a rekultivací obou větví původní křižovatky je pak součástí objektu SO 101 Úprava křižovatky.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

Z hlediska životního prostředí nedojde provedením stavby ke zhoršení oproti současnému stavu.

V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při odstranění konstrukce stávající vozovky a výkopových pracích.

Způsob odvádění dešťových vod v řešeném území se nemění. Dešťové vody z ploch řešených komunikací křižovatky budou odváděny přes nezpevněnou krajnici příčným a podélným spádem do okolního terénu k vsaku, částečně bude voda odváděna do stávajících příkopů. Úprava křižovatky tak nebude mít dopad na okolní vodní toky a vodní zdroje.

Zadavatel stavby je povinen respektovat ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., která zadavateli stavby ukládají zřídit funkci koordinátora a zpracovat plán, pokud jsou naplněny ustanovení tohoto zákona a nařízení vlády.

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.

Hlavním potenciálním 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.

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

Umístění stavby odpovídá hlediskům péče o životní prostředí a obecným technickým požadavkům na výstavbu v souladu s vyhláškami č. 268/2009 Sb. a č. 501/2006 Sb. i předpisům, které stanoví hygienické a protipožární podmínky.

Stavbou dotčená ochranná pásma stávajících inženýrských sítí jsou následující:

Ochranná pásma elektrických vedení dle zákona č. 458/2000 Sb.

Nadzemní vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně:

pro vodiče bez izolace	7 m
pro vodiče s izolací základní	2 m
pro závěsná kabelová vedení	1 m

Nadzemní vedení o napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně:

pro vodiče bez izolace	12 m
pro vodiče s izolací základní	5 m

Nadzemní vedení o napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně 15 m

Nadzemní vedení o napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně 20 m

Závěsné kabelové vedení do 110kV 2 m

Podzemní vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně 1 m

Podzemní vedení elektrizační soustavy nad 110 kV 3 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 dle zákona č. 458/2000 Sb., novelizované znění k 1.1.2016

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na jeho obrys, který činí:

- a) u plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany,
- b) u plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m na obě strany,
- c) u plynovodů nad 40 bar 4 m na obě strany,
- d) u technologických objektů 4 m na každou stranu od objektu,
- e) u sond zásobníku plynu 30 m od osy jejich ústí,
- f) u zásobníků plynu 30 m vně od jejich oplocení,
- g) u zařízení katodické protikoroze ochrany a vlastní telekomunikační sítě držitele licence, 1 m na obě strany.

Ochranná pásma vodovodů

OP do průměru 500 mm	1,5 m od okraje potrubí
OP nad průměr 500 mm	2,5 m od okraje potrubí
OP nad průměr 200 mm s dnem pod 2,5m hloubky se zvyšují o 1 m	

Ochranná pásma podzemních kabelů sítí elektronických komunikací (SEK)

OP kabelu 1,5 m po stranách krajního vedení
Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v ochranných pásmech, se řídí příslušnými zákony a předpisy, a může být prováděna pouze se souhlasem správce zařízení, ke kterému ochranné pásmo přísluší.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Ohrožení obyvatelstva stavbou se nepředpokládá. Během stavby bude staveniště řádně zabezpečeno.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Viz samostatná příloha této STZ - Zásady organizace výstavby

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

V současné době je povrchová voda z jednotlivých ramp křižovatky svedena přes nezpevněnou krajnici příčným a podélným spádem buď přímo do okolního terénu ke vsaku, nebo do příkopů navazujících na zemní těleso komunikací. Příkopy původně odváděly dešťovou vodu do vodoteče, v současné době jsou však zanesené a nefunkční. Součástí odvodňovacího systému je i trubní propustek převádějící vodu z trojúhelníkového prostoru mezi stávajícími rampami křižovatky do příkopu.

Stávající systém odvodnění dešťových vod z povrchu komunikace přes nezpevněnou krajnici do okolního terénu a částečně do příkopů odvádějících vodu do vodoteče bude zachován. Dojde pouze k drobným změnám vzhledem k nové konfiguraci terénu, kdy sil. II/387 bude procházet plochou mezi stávajícími rampami křižovatky. Díky těmto úpravám bude zrušen stávající trubní propustek převádějící vodu z prostoru mezi rampami křižovatky do příkopu. Mezi novou větví silnice II/387 a stávajícími větvemi vzniknou dvě zatravněné plochy. Levostranná plocha se zarovná a voda na ni dopadající bude zasakována. Voda z komunikace se vzhledem k příčnému sklonu sil. II/387 bude odtékat směrem k pravostranné ploše. U pravostranné plochy je nově navržen zatravněný příkop od km 0,215 sil. II/385 až po km 0,024 sil. II/387. V km 0,024 příkop vymizí a voda bude volně svedena do stávajícího svahu. Veškeré stávající příkopy podél komunikace budou v rámci stavby pročištěny.

Způsob odvádění dešťových vod v řešeném území se nebude zásadně měnit a nebude mít dopad na okolní vodní toky a vodní zdroje.

Příloha 1: Zásady organizace výstavby

V Brně, březen 2022

Kateřina Křížová