



Obsah

1.	Identifikační údaje	2
1.1	Stavba	2
1.2	Objednatel dokumentace	2
1.3	Hlavní projektant (zhotovitel dokumentace)	2
1.4	Subdodavatelé hlavního projektanta	2
2.	Základní údaje o stavbě	3
2.1	Stručný popis stavby	4
2.2	Předpokládaný průběh výstavby	5
2.3	Vazba na územní plán	5
2.4	Charakteristika území	5
2.5	Vliv stavby na životní prostředí	6
2.6	Celkový dopad stavby do území	7
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů	7
3.1	Předchozí projektové dokumentace	7
3.2	Podklady	7
3.3	Průzkumy	8
4.	Členění stavby na stavební objekty	9
5.	Podmínky realizace stavby	10
5.1	Časové vazby souvisejících staveb	10
5.2	Průběh stavby, přístup na staveniště, dopravní opatření během stavby	10
6.	Přehled budoucích vlastníků a správců	10
7.	Předávání části stavby do užívání	10
8.	Souhrnný technický popis stavby	10
8.1	Popis stavby	10
8.2	Technický popis stavebních objektů	11
9.	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření	20
9.1	Geotechnické podmínky	20
9.2	Hydrotechnické podmínky	20
9.3	Dopravně-inženýrské údaje	20
9.4	Vazby na dopravní a technickou infrastrukturu	20
10.	Dotčená ochranná pásma	21
10.1	Ochranná pásma, chráněná území	21
10.2	Provozní ochranná pásma	21
11.	Zásah stavby do území	22
11.1	Asanace, kácení porostů, bourací práce	22
11.2	Zábor stavby	22
11.3	Zábor pozemků ZPF a PUPFL	22
11.4	Bilance zemních prací stavby	22
12.	Nároky stavby na zdroje a její potřeby	23
13.	Vliv stavby a silničního provozu na ŽP	23
13.1	Ochrana přírody a krajiny	23
13.2	Vliv hluku	24
13.3	Emise z dopravy	24
13.4	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků	24
13.5	Likvidace dešťových vod	25
13.6	Nakládání s odpady	25
14.	Obecné požadavky	26
14.1	Zásady zajištění požární ochrany stavby	26
14.2	Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání	27
14.3	Podmínky vlastníků a správců cizích zařízení na PK pro úpravy vyvolané stavbou	27
14.4	Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace	27
14.5	Civilní ochrana	28
15.	Další požadavky	28
16.	Splnění požadavků dotčených orgánů	28
17.	Seznam PD	29



1. Identifikační údaje

1.1 Stavba

Akce:	II/379 Tišnov–Lipůvka, I. stavba
Stavba:	II/379 Drásov průtah 2.st, km 23,350-24,300
Kraj:	Jihomoravský
Katastrální území:	Drásov
Stupeň dokumentace:	dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP)

1.2 Objednatel dokumentace

Stavebník :	Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno, IČ: 70888337, DIČ:CZ70888337 zastoupený Správou a údržbou silnic Jihomoravského kraje, příspěvkovou organizací kraje, Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno
Uživatel :	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvkovou organizací kraje, Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno
Zřizovatel uživatele:	Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 3/5, 60182 Brno IČ: 70888337, zřizovatel uživatele

1.3 Hlavní projektant (zhotovitel dokumentace)

Název:	PK OSSENDORF s.r.o.
Adresa:	Tomešova 1, 602 00 Brno
IČ:	25564901
DIČ:	CZ25564901
HIP:	Ing. Jiří Ráček , racek@pk-ossendorf.cz

1.4 Subdodavatelé hlavního projektanta

VPÚ DECO PRAHA, a.s., Ing. Biela Zuzana, autorizovaný inženýr ČKAIT v oboru dopravních staveb č. 0010470, Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6
IČ: 60193280, DIČ: CZ60193280
biela@vpupraha.cz
Zpracování PD objektů řady 100 a částí A, B, E, G (viz kap. 17 - Seznam PD)

LDH s.r.o., Ing. Holešovský, autorizovaný inženýr ČKAIT v oboru vodohospodářských staveb č. 1001945, Klíny 2209/25, 615 00 Brno
IČ: 46965424, DIČ: CZ46965424
holesovsky@ldh.cz
Kanalizace



IMOS BRNO, a.s., divize silniční vývoj, Ing. Meluzín, Olomoucká 174, 627 00 Brno,
meluzinp@imos.as
IČ: 25322257, DIČ: CZ25322257
Diagnostika vozovky a návrh oprav

IGM Brno s.r.o., Ing. Dušan, úředně oprávněný zeměměřičský inženýr, Palackého 121, 612 00 Brno,
IČ: 47906901, DIČ: CZ47906901
info@igm-brno.cz
Geodetické zaměření, záborový elaborát

Ing. Zdeněk Kotek, Skřivanova 14, Brno, 602 00
Průzkum dopravní zátěže, kapacitní posouzení

Ing. Horský Tomáš, Vrázova 431, 664 61 Rajhrad,
IČ: 67596452
vegetacni.upravy@seznam.cz
dendrologický průzkum, vegetační úpravy

AMEC s.r.o., Ing. Mynář, Křenová 58, 602 00 Brno
IČ: 26211564, DIČ: CZ26211564
petr@mynar.cz
vliv stavby na ŽP

Puttner s.r.o., Ing. Pala, Šumavská 416/15, 602 00 Brno
IČ: 25552953, DIČ: CZ25552953
pala@puttner.cz
elektro-silnoproud

Vanžurová Sylva, Bohuňova 34, 625 00 Brno
IČ: 60430192
syvanzur@tiscali.cz
elektro-slaboproud

GEOSTAR, spol.s r.o., Ing. Hauser, Mgr. Víšek Josef, Mgr. Mazáč Petr, Černovická 13, 617 00 Brno, mazac@geostar.cz
IČ: 13690337, DIČ: CZ13690337
pedologický průzkum, geologie

2. Základní údaje o stavbě

V řešeném úseku přechází v SZ části obce Drásov stávající silnice z extravilánu do intravilánu. Průtah obcí pokračuje jako vozovka lemovaná obrubami s pravostranným (od km cca 23,200 oboustranným) chodníkem až po křižovatku se silnicí III/37913 směr Čebín–Všechovice. Dále je trasa vyvedena z prostoru křižovatky na náměstí před kostelem prolukou mezi budovou hostince a zdravotního střediska dál ve směru na Malhostovice.

Rekonstrukce silnice II/379 z Tišnova po hranice KÚ Drásov x KÚ Malhostovice je součástí celkové rekonstrukce této silnice II.třídy mezi obcemi Tišnov a Lipůvka a je součástí akce **II/379 Tišnov – Lipůvka, I. stavba**. Tato akce je pak rozdělena na tři samostatné stavby :

- **II/379 Tišnov - Drásov, km 20,300-22,750**
- **II/379 Drásov průtah 1.st., km 22,750-23,350**
- **II/379 Drásov průtah 2.st., km 23,350-24,300**

Předmětem této PD je zpracování výhradně **2. stavby průtahu**.

Poloha stavby a základní parametry jednotlivých navrhovaných stavebních objektů jsou pro účely zpracování dokumentace pro vydání stavebního povolení (dále jen DSP) převzaty z investičního záměru „*Silnice II/379 Tišnov–Lipůvka*“ a dokumentace pro územní rozhodnutí, zpracované PK Ossendorf v roce 2009. V projektové dokumentaci DÚR 2. Stavby průtahu bylo řešení, navržené v investičním záměru rozpracováno a upřesněno tak, aby byly splněny požadavky, vyplývající z projednání DÚR.

Trasa silnice v extravilánu je upravena s ohledem na návaznost na připravovanou stavbu průtahu Malhostovic. Odvodnění komunikace je řešeno s přihlédnutím k majetkoprávní stránce (pozemky). V intravilánu silnice kopíruje stávající průběh, v rámci možností se upravuje plynulost směrového a výškového řešení při respektování zadaného šířkového uspořádání. Dispoziční řešení silnice v průtahu, napojení místních komunikací, umístění autobusových zastávek, řešení sjezdů k nemovitostem a chodníků včetně přilehlých nebezpečných upravovaných ploch vychází vzhledem ke stabilizovaným vazbám na okolí zájmového území ze stávajícího uspořádání.

Podkladem pro vymezení stavby byl návrh územního plánu obce Drásov (v rozpracovanosti před schválením), vyhotovený projekční kanceláří Atelier Projektis, doplněný informacemi zástupců obce Drásov.

S ohledem na charakter stavby se nepředpokládá, že realizace navržených úprav bude mít zásadní negativní vliv na územní limity (vodní zdroje, chráněná území, ložiska nerostů, rozhodující zásobovací vedení apod.).

Kapacitní posouzení navrženého řešení průtahu včetně okružní křižovatky byl předmětem PD DÚR – viz příloha G.

Průchodnost území z hlediska krajinářského a ekologického byla řešena v PD pro ÚR, viz samostatná příloha F.3.2 – *Studie ekologických střetů a rizik* (Amec) pro celou akci „*II/379 Tišnov–Drásov průtah*“.

2.1 Stručný popis stavby

Stavba má charakter změny stavby a zahrnuje tyto hlavní součásti:

- rekonstrukci zpevnění a šířkového uspořádání silnice v průtahu obcí včetně odvodnění
- trvalé dopravní značení
- nové uspořádání chodníků
- napojení místních komunikací
- napojení vjezdů k nemovitostem
- situování zastávek linkových autobusů
- vegetační úpravy
- nasvětlení přechodů pro chodce
- realizace vyvolaných přeložek a rekonstrukce inženýrských sítí

Směrové a výškové řešení silnice v průtahu (včetně souvisejících objektů) vzhledem k charakteru stavby vychází ze stávajícího stavu.

V řešeném úseku je silnice navržena v následujících kategoriích :

- intravilán ... km 23,350–24,050 ... kategorie MS2 7,5/50 (6,50 m mezi obrubami)
- extravilán ... km 24,050–24,326 ... kategorie S 7,5/50

S ohledem na směrové řešení je základní šířkové uspořádání (vyplývající z výše uvedených kategorií) dodrženo pouze v přímých úsecích. Ve směrových obloucích je navrženo normové rozšíření jízdních pruhů.

S ohledem na geotechnické vlastnosti podloží projekt počítá s výměnou podložní zeminy v aktivní zóně v tl. 30 cm v úseku km 24,040 – KÚ. Nutnost úpravy či výměny zeminy v podloží bude při provádění ověřena zatěžovací zkouškou s ověřením skutečného modulu deformace na pláni. Podloží v úseku 23,350 - 24,040 bude bez úprav. Výměna podloží v tomto úseku bude pouze v případě nedodržených hodnot CBR a Edef,2 na pláni.

2.2 Předpokládaný průběh výstavby

V současné době nejsou známa data pro zahájení stavby, projekt předpokládá zahájení v 03/2011 a ukončení v 09/2011. S ohledem na možnosti vedení objížděk se předpokládá realizace s dělením na etapy :

Etapa 1 – realizace úseku od okružní křižovatky po ul. Novou

Etapa 2 – realizace úseku od ul. Nové po KÚ

V průběhu výstavby bude zabezpečen provoz linkových autobusů po objízdných trasách. Organizaci výstavby řeší část E, objízdné trasy a přechodné dopravní značení v průběhu výstavby řeší samostatné SO.

2.3 Vazba na územní plán

V době zpracování DÚR řešené stavby byl podkladem pro vymezení stavby návrh územního plánu obce Drásov (v rozpracovanosti před schválením) , vyhotovený projekční kanceláří Atelier Projektis, doplněný informacemi zástupců obce Drásov. Předkládaná projektová dokumentace řeší stavební úpravy, které jsou jak územně, tak funkčně v celém svém rozsahu v souladu s tímto návrhem.

Návrh respektuje urbanistickou koncepci dle vypracovaného ÚP, která vychází z požadavku zvýraznit centrální prostor v obci při zachování typického charakteru a jedinečnosti řešeného území. Dle závazné části Územního plánu VÚC BSRA a Politiky územního rozvoje je navržena východně od obce Drásov zastavitelná plocha pro výstavbu rychlostní silnice R 43 v trase původní "staré" dálnice včetně nutných opatření plynoucích z tohoto záměru. Jako rezerva je navržen kruhový objezd na silnici II/379 a rekonstrukce silnice II/379, jejíž součástí je i tato stavba.

2.4 Charakteristika území

Morfologie území

Zájmové území se rozkládá převážně na území Tišnovské kotliny, jež je geomorfologicky střední částí Boskovické brázdy, kterou svírají okraje Českomoravské vrchoviny Nedvědickej vrchovina na severu a Bítešská na jihozápadě. Ze severu do území zasahuje Žernovická hrášt', jihovýchodní výběžek Hornosvratecké vrchoviny.

Z regionálně geologického hlediska je studované území součástí příkopové struktury boskovické brázdy. Horninový podklad brázdy tvoří paleozoické sedimenty, především slepence, pískovce, prachovce, jílovité břidlice. Ve vyšších partiích a podél toku Lubě vystupují tyto horniny a jejich zvětraliny na povrch. Pokryvné útvary tvoří v nižších polohách jak miocénní jíly a písky, tak kvartérní plošně rozsáhlé spraše a sprašové hlíny. V okolí vodních toků se vyskytují fluvialní, příp. deluviofluvialní písčito-hlinité sedimenty a významnou měrou jsou zde zastoupeny sedimenty deluvialní. Lokální význam mají nejmladší antropogenní navážky. V okolí navrhované trasy komunikace nejsou Geofondem Praha evidované žádné aktivní sesuvy.

Geotechnické podmínky

Pro návrh konstrukce vozovky jsou rozhodující sondy V12, J1a J2. Dle těchto sond jsou zastižené zeminy, které budou tvořit podloží vozovky, ve smyslu ČSN 721002 hodnoceny bud

jako vhodné (stávající konstrukční vrstvy vozovky) nebo nevhodné (jíly a hlíny). U nevhodných zemín doporučujeme provést jejich výměnu. V případě že budou tvořit aktivní zónu vozovky doporučujeme nahradit jemnozrnné nevhodné zeminy vhodnějším materiálem, popř. zvolit úpravu zemín hydraulickým pojivem.

Hydrotechnické podmínky

Z hlediska možného vlivu podzemní vody na okolní objekty jsou pro posouzení významné pouze dva úseky v trase řešené akce. Oba dva tyto úseky jsou mimo zájmové území v rámci řešení I.stavby.

Vztahy na dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je součástí veřejné dopravní infrastruktury. V dané lokalitě se nacházejí inženýrské sítě. Ty, které budou bezprostředně dotčeny stavbou, budou ochráněny chráničkami, případně bude provedena jejich přeložka. Přeložky řešené v rámci této stavby jsou podrobně popsány jako samostatných stavební objekty dále v této zprávě. Všechny sítě budou napojeny na stávající technickou infrastrukturu.

2.5 Vliv stavby na životní prostředí

Vlastní technické řešení (kvalitní povrch komunikace, usměrnění dopravy, jasné definování dopravního prostoru a pohybu v něm) přispívají ke snížení hlukové a emisní zátěže od automobilové dopravy a tím i ke zlepšení životního prostředí. Žádná další opatření nejsou z hlediska vlivu stavby na životní prostředí nutná nad rámec běžných opatření.

Minimalizace účinků stavby na životní prostředí

Obecně lze shrnout požadavky na minimalizaci negativních účinků stavby do následujících zásad:

- Před zahájením stavby vypracuje zhotovitel havarijný plán, který bude obsahovat opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. V rámci výstavby zajistí zhotovitel ochranu podzemních vod před únikem látek škodlivých vodám.
- V rámci plánu organizace výstavby budou vyčísleny hlavní potřeby surovin a materiálů a produkce jednotlivých druhů odpadů. Budou navrženy přepravní podmínky.
- Musí být zabezpečeno dodržování předpisů při hospodaření s odpady během výstavby (zák.č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech, v platném znění).
- Bude provedena ochrana určených dřevin a porostů, kácení dřevin bude prováděno mimo vegetační období.
- Při výstavbě musí být dodržováno časové určení pro provádění prací s ohledem na stanovené hygienické limity (denní a noční doba).
- Bude prováděno čištění vozidel při výjezdech ze staveniště.
- Minimalizace prašnosti při stavebních pracích.
- Vhodná volba stavebních technologií s ohledem na omezení účinků vibrací a hluku.
- Recyklace vytěženého živičného materiálu, resp. jeho zpracování spec. firmou.
- Zahájení zemních prací bude v dostatečném předstihu oznámeno Archeologickému ústavu AV ČR (případně dle potřeby zajistit archeologický dozor nebo výzkum).

Ochrana přírody a krajiny

Stavba nezasahuje žádnou částí do oblasti vyžadující zvláštní ochranu. Při realizaci bude nutno dodržovat stanovené postupy výstavby a právní předpisy.

2.6 Celkový dopad stavby do území

Projekt stavby byl předjednáán a zpracován v souladu s požadavky všech zúčastněných při zahájení prací na DÚR, dle platných předpisů a norem. Rozsah stavby byl stanoven v zadání a upřesněn na základě připomínek, řešených na svolaných výrobních výborech (viz doklady). Naplnění technických požadavků na požární ochranu, na bezpečnost provozu, na využívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace jsou popsány v příslušných částech PD.

Doprava v klidu

V rámci stavby jsou navržena podélná parkovací stání, které řeší SO 105.3. Pro využití parkování osobních vozidel lze využít i plochy, situované za budovou zdravotního střediska. Řeší samostatná akce.

Likvidace dešťových vod

Dešťová voda z vozovky a přilehlých chodníků bude generelně odvedena vpustěmi do stávající kanalizace a nové dešťové kanalizace, kterou řeší SO 301.3. V extravilánové úpravě na KÚ bude voda z povrchu vozovky svedena do podélného příkopu se zaústěním do výtoku propustku v KÚ, odkud dnes voda teče do mělkého terénního úžlabí na pozemku 1184/3 a dále do potoka.

Vzhledem k tomu, že se jedná o úpravu stávajícího stavu, nepředpokládá se zhoršení kvality vody v recipientech.

Zajištění ochrany ovzduší

Vzhledem k charakteru stavby není v zájmovém území sledováno hledisko imisní zátěže. Žádná opatření na ochranu ovzduší tedy nejsou navrhována.

Zajištění ochrany proti hluku

Žádná stavební opatření proti hluku nejsou navrhována.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

3.1 Předchozí projektové dokumentace

- Investiční záměr „*Silnice II/379 Tišnov–Lipůvka*“ z října 2007, zpracovaný f. PK Ossendorf s.r.o.
- dokumentace pro územní rozhodnutí, zpracované PK Ossendorf. Akce byla zpracována v roce 2008 pod původním názvem „*II/379 Tišnov – Drásov průtah*“. Tato PD je v souvislosti s v textu použitými odkazy uložena u investora, nebo u projektanta k nahlédnutí.

3.2 Podklady

- Návrh rozpracovaného územního plánu obce Drásov (atelier Projektis)
- Ortofotomapa oblasti
- Podrobné účelové geodetické mapování (IGM Brno, 2008)
- Mapové podklady inženýrských sítí (IGM Brno, 2008)
- Digitální katastrální mapa (IGM Brno, 2008)



3.3 Průzkumy

- Geologický průzkum (Geostar, spol.s r.o.; viz DÚR, příloha **G1**), výsledné údaje o geotechnických (geologických) a hydrotechnických (hydrologických) podmínkách staveniště byly zapracovány do projektové dokumentace stavebních objektů.
- Dopravně inženýrské údaje (Ing. Kotek, viz DÚR) – příloha J1
- Inventarizace zeleně (Ing. Horský, viz DÚR, příloha **G2**). V rámci DSP byla provedena aktualizace dendrologického průzkumu – viz příloha J2
- Diagnostika stávající vozovky (prosinec 2007)
- Diagnostika stávající vozovky - doplnění jádrových odvrtů (červen 2010).

4. Členění stavby na stavební objekty

000	Demolice a příprava území
SO 001.3	Příprava území – úsek 3
100	Komunikace a chodníky
SO 101.3	Silnice II/379 – úsek 3 (km 23,350-24,300)
SO 104.3	Místní komunikace – Drásov-úsek 3
SO 105.3	Chodníky a parkovací stání – Drásov – úsek 3
SO 111.3	Připojení nemovitostí – Drásov – úsek 3
SO 122.3	Přechodné dopravní značení – úsek 3
SO 131.3	Objízdné trasy – úsek 3
300	Vodohospodářské objekty
SO 301.3	Odvodnění silnice II/379 – úsek 3
420	Sítě VVN, VN, NN
SO 402.3	Přeložka místního rozhlasu– úsek 3 – km 23,360
SO 421.3	Přeložky silnoproudých vedení – úsek 3
430	Veřejné a venkovní osvětlení
SO 432.3	Přeložka VO – Drásov – úsek 3
SO 441.3	Veřejné osvětlení – Drásov – úsek 3
460	Sdělovací síť
SO 461.3	Stranová přeložka telefonních kabelů – úsek3 – km 23,380-23,470
SO 462.3	Zabezpečení telefonních kabelů – úsek 3 – km 23,560-23,670
SO 463.3	Zabezpečení telefonních kabelů – úsek 3 – km 24,250
SO 464.3	Přeložka závěsných telefonních kabelů – úsek 3 – km 23,360
700	Objekty pozemních staveb
SO 721.3	Přístřešky BUS –Drásov –úsek 3
800	Objekty úpravy území
SO 803.3	Vegetační úpravy – úsek 3
900	Všeobecné
SO 951.3	Všeobecné konstrukce a práce – úsek 3

5. Podmínky realizace stavby

5.1 Časové vazby souvisejících staveb

S předkládanou stavbou souvisí připravovaná stavba na realizaci splaškové kanalizace v obci. V současné době je stavba ve stadiu příprav, PD obsahující relevantní údaje byla k dispozici. V koordinační situaci stavby - část **B3** je zakres této připravované investice.

Časové údaje o realizaci budou upřesněny a zohledněny v ZOV, viz. část E.

5.2 Průběh stavby, přístup na staveniště, dopravní opatření během stavby

Obecné zásady postupu realizace výstavby jsou uvedeny výše v bodě **2.2**. Koordinace prací a postup realizace jednotlivých stavebních objektů musí respektovat navržené zásady uzavírek komunikací a příslušných objízdných tras dle části **E** projektové dokumentace. Při realizaci všech stavebních objektů musí být rovněž dodrženy podmínky dotčených vlastníků a správců dle vyjádření zařazených v dokladové části projektové dokumentace. Přístup na staveniště je možný ze stávajících veřejně přístupných komunikací.

6. Přehled budoucích vlastníků a správců

Přehled je zařazen jako samostatná příloha **A2** projektové dokumentace.

7. Předávání části stavby do užívání

Stavba bude předávána do užívání dle zásad uvedených výše v bodě **2.2**.

8. Souhrnný technický popis stavby

8.1 Popis stavby

Silnice II/379 zajišťuje propojení Velké Bíteše a Vyškova, přibližně v polovině úseku kříží silnici I/43, která tvoří spojnici části východních Čech a severní Moravy ve směru sever-jih, přes Svitavy a Brno na dálnici D1.

V rámci souboru staveb Tišnov–Lipůvka je řešena komplexní rekonstrukce silnice, úprava směrových a výškových poměrů a příslušné průtahy dotčených obcí Drásov, Malhostovice a Nuzířov. Začátek úseku je v km 20,300 a konec úseku v km 29,280. Celková délka trasy je 8980m.

Stávající silnice se v dané lokalitě nachází v nevyhovujícím stavu a představuje zvýšená nebezpečí jak pro vozidla, zejména těžká nákladní, tak pro pěší. Nevyhovující je kategorie vozovky, především v extravilánu, kde se šířka zpevnění pohybuje v rozmezí 5,20 – 5,8m. V intravilánu je šířka zpevnění 4,60 – 8,10m. Nevhodným prvkem na trase je střídání řady malých směrových oblouků a dlouhých přímých úseků v obci a před vjezdem do obce. Toto má za následek, že není zajištěna plynulost dopravy, což vede k riskantnímu chování řidičů v nepřehledných úsecích a vyšším rychlostem průjezdu obcemi. Dalším negativem trasy je příliš velký podélný sklon před vjezdem do obce Nuzířov, který činí 15,6 %, což způsobuje zejména v zimních měsících značné problémy se stabilitou a ovladatelností vozidla na vjezdu do obce (riziko selhání brzd těžkých nákladních vozidel).

V každé obci, kterou silnice prochází, se vyskytují závady se specifickými problémy, které je třeba řešit:

Drásov:

- špatné rozhledové poměry na křižovatce v centru obce způsobené zástavbou a tvarem křižovatky (bodová závada)
- nevhodně navržený stávající systém odvodnění komunikace
- autobusové zastávky umístěné v místech se špatnými rozhledovými poměry
- chybějící ochrana chodců při přecházení vozovky v dlouhých přímých úsecích silnice
- nesystémové uspořádání parkovacích stání

Malhostovice

- nevhodné uspořádání stávající křižovatky
- šířkové uspořádání komunikace nepřiměřené charakteru obce
- nevhodná poloha autobusových zastávek ve smyslu přestupu mezi jednotlivými linkami

Nuzířov

- lokálně extrémní zúžení vozovky neodpovídající kategorii komunikace
- Z provedené diagnostiky vozovky vyplývá, že přibližně polovina úseku vyžaduje celkovou obnovu konstrukčních vrstev, na zbytek trasy bude třeba částečné obnovy konstrukčních vrstev s novým krytem.

V případě řešeného úseku **II/379 Drásov průtah 2.st., km 23,350-24,300** budou provedeny :

- rekonstrukci zpevnění a šířkového uspořádání silnice v průtahu obcí včetně odvodnění
- trvalé dopravní značení
- nové uspořádání chodníků
- nové uspořádání podélných parkovacích stání
- napojení místních komunikací
- napojení vjezdů k nemovitostem
- situování zastávek linkových autobusů
- vegetační úpravy
- nasvětlení přechodů pro chodce
- realizace vyvolaných přeložek a rekonstrukce inženýrských sítí.

8.2 Technický popis stavebních objektů

000 Demolice a příprava území

SO 001.3 Příprava území

Objekt zahrnuje přípravné práce před zahájením stavební činnosti na dílčích objektech stavby. Budou odstraněny drobné konstrukce v území (např. zábradlí, mobiliář, apod.) a uloženy na skládku. V rámci přípravy území bude provedena skrývka humózní vrstvy zeminy zelených ploch a také asanace dřevin a porostů (rozsah dotčených dřevin a porostů). Před zahájením jakýchkoliv stavebních prací je nutné provést vytyčení a označení průběhu všech podzemních inženýrských sítí na místě.

100 Objekty pozemních komunikací

Navržené konstrukce komunikací :

Živičná vozovka průtahu, napojení MK ... konstrukce 1

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO11S PMB 25/55-55(ABS I)	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik PS – EP 0,2kg/m ²			ČSN 736129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL16S PMB 25/55-55(ABH I)	60mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik PS – EP 0,2kg/m ²			ČSN 736129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70 (OKH I)	90mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik PI-E 0,6 kg/m ²			ČSN 73 6129
Mechanicky zpevněné kamenivo	MZK 0/32 G _A	150mm	ČSN 736126-1
Štěrkodrt'	ŠD _A 0/45 G _E (ŠD)	200mm	ČSN 736126-1



Celkem

540mm**Dlážděná vozovka autobusových zastávek ... konstrukce 3**

Žulová kostka drobná 12/12/12	DL; žula	120 mm	ČSN 736131-1
Lože z cementové malty	LOŽE	40 mm	ČSN 736124-1
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C _{8/10} (KSC I)	180 mm	ČSN 736124-1
Štěrkoдрť	ŠD _A 0/45 G _E (ŠD)	200 mm	ČSN 736126-1
Celkem		540 mm	

Konstrukce živičných sjezdů na pozemek ... konstrukce 4

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11S PMB 25/55-55 (ABS I)	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik PS – EP 0,2kg/m ²			ČSN 736129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22S 50/70 (OKH I)	90mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik PI-E 0,6 kg/m ²			ČSN 73 6129
Štěrkoдрť	ŠD _A 0/45 G _E (ŠD)	200 mm	ČSN 736126-1
Celkem		330mm	

Konstrukce dlážděných vjezdů ... konstrukce 5

Dlažba betonová 20/10/8 šedá I.jakost	DL	80 mm	ČSN 736131
Lože pro dlažbu z drceného kameniva fr.0-8mm	LOŽE	40 mm	ČSN 736131
Směs stmelená cementem	SC 0/32 C _{8/10} (KSC I)	150 mm	ČSN 736124-1
Štěrkoдрť	ŠD _A 0/45 G _E (ŠD)	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem		420 mm	

Konstrukce dlážděných chodníků ... konstrukce 6

Dlažba betonová 20/20/6 šedá I.jakost	DL	60 mm	ČSN 736131
Lože pro dlažbu z drceného kameniva fr.0-8mm	LOŽE	40 mm	ČSN 736131
Štěrkoдрť	ŠD _A 0/45 G _E (ŠD)	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem		250 mm	

SO 101.3**Silnice II/379 – úsek 2 (km 22,750-23,350)****Charakteristika navržené trasy PK:**

Prostorové vedení trasy vychází z parametrů návrhové rychlosti $v = 50\text{km/h}$, určené kategorie a poměrů ve stávající zástavbě. Nová trasa je navržena jako optimalizace stávajícího směrového vedení silnice, umožňující napojení stávajících místních komunikací, vjezdů a sjezdů k nemovitostem. Směrové a výškové řešení silnice v průtahu (včetně souvisejících objektů) vzhledem k charakteru stavby vychází ze stávajícího stavu.

V řešeném úseku je silnice navržena v následujících kategoriích :

- intravilán ... km 23,350-24,050 ... kategorie MS2 7,5/50 (6,50 m mezi obrubami)
- extravilán ... km 24,050-24,326 ... kategorie S 7,5/50

Směrové řešení:

Silnice v průtahu:

Je patrné z příloženého výkresu koordinační situace. Minimální poloměr v trase má hodnotu $R = 50\text{ m}$. Směrové řešení v intravilánu je ovlivněno polohou stávajících inženýrských sítí,

polohou autobusových zastávek linkových autobusů a požadavkem na zachování stávajících stromů.

Výškové řešení:

Vedení nivelety převážně kopíruje niveletu stávající. Nový návrh nivelety je podmíněn zachováním krytí stávajících inženýrských sítí, zachováním výškových vazeb na místní komunikace, vjezdy k nemovitostem a upravené terény stávající zástavby s přihlédnutím na zajištění odvodnění komunikací a ploch.

Šířkové upořádání a příčné sklony

extravilán – vyplývá z kategorie S 7,5/50 (viz vzorové příčné řezy)

- jízdní pruh 2 x 3,00 m	6,00 m
- <u>vodící proužek 2 x 0,25 m</u>	<u>0,50 m</u>
- celkem šířka zpevnění komunikace	6,50 m
- <u>bezpečnostní odstup 2 x 0,50m</u>	<u>1,00 m</u>
- volná šířka komunikace	7,50 m
(nezpevněná krajnice 2 x 0,50 m)	

intravilán - kategorie MS2 7,5/50 (viz vzorové příčné řezy)

- jízdní pruh 2 x 3,00 m	6,00 m
- <u>vodící proužek 2 x 0,25 m</u>	<u>0,50 m</u>
- šířka živičného zpevnění mezi obrubami celkem	6,50 m (v přímé)
- <u>bezpečnostní odstup 2 x 0,50 m</u>	<u>1,00 m</u>
- volná šířka komunikace	7,50 m

V obloucích je navrženo rozšíření jízdních pruhů dle ČSN 736101.

Základní příčný sklon 2,5%, v obloucích dostředný (hodnota příčných sklonů je upravena a přizpůsobena stávající zástavbě).

Konstrukce vozovky

- vozovka průtahu a místních komunikací bude provedena dle **k-ce 1**
- vozovka autobusové zastávky bude provedena dle **k-ce 3**
- sjezdy a vjezdy k nemovitostem dle **k-cí 4, 5**
- chodníky dle **k-ce 6**

Projekt počítá s využitím vybouraných podkladních vrstev stávající vozovky na výměnu podloží v úseku 24,040 – KÚ. Výměna podloží se předpokládá v mocnosti 300 mm. Mezi stávající podloží a novou 300 mm vrstvou nahrazovaného podloží se rozprostře separační geotextilie. V úseku 23,350 - 24,040 se nepočítá s úpravou podloží. Pokud se ale během stavby na základě zkoušky CBR na pláni prokáže nedodržení minimálních předepsaných hodnot CBR (pro aktivní zónu min. 15% CBR a pro podloží násypu min. 10% CBR) včetně modulu únosnosti ($E_{def,2} = \min 45 \text{ Mpa}$ a zhutnění aktivní zóny na 102% PS), dodavatel v součinnosti s geologem stanoví optimální způsob sanace pláně i v tomto úseku trasy SO 101.3.

S ohledem na skutečnost, že realizací splaškové kanalizace, kanalizačních přípojek a trativodů bude stávající vozovka z převážné části narušena a dojde i k narušení stávající pevnosti vrstev vozovky, neuvažuje projektant s možností obnovy stávajícího krytu po frézování (viz diagnostika) ale s provedením vozovky dle výše uvedených konstrukcí.

V intravilánu bude vozovka olemována zvýšenými betonovými obrubníky, ve vjezdech a v místě bezbarierových úprav zapuštěnými dle normálí.

Odvodnění silnice (řeší samostatný stavební objekt SO 301.3)

Odvodnění povrchu všech ploch vozovek a parkovacích zálivů je řešeno podélným a příčným sklonem směrem k nově navrženým uličním vpustím.

Uliční vpustí jsou zaústěny pomocí přípojek z trub KT 150 s protizápachovými sifony do nové nebo stávající dešťové kanalizace.

Plášť je odvodněna příčným sklonem min. 3 % a ochrannou a drenážní vrstvou ze štěrkodrti do podélných trativodů z PVC 110 mm, které jsou zaústěny do kanalizačních přípojek uličních vpustí.

Ve volné krajině (extravilánu) je svedena voda z povrchu vozovky buď do stávajícího terénu nebo do podélného příkopu. Příkop je zaústěn do výtoku propustku v KÚ, odkud dnes voda teče do mělkého terénního úžlabí na pozemku 1184/3 a dále do potoka. Sjezdy na pole vpravo budou vybaveny přejezdným mělkým žlábkem z drobných kostek uložených do betonu. Pod sjezdy nejsou navrženy trubní propustky.

Bezpečnostní zařízení

Silnice vedená v extravilánu bude oboustranně lemována směrovými sloupky.

Dopravní značení

SO zahrnuje návrh definitivního dopravního značení, které bude upraveno a provedeno na rekonstruovaném úseku stavby. Vzhledem k časovému předstihu vydání dokumentace pro stavební povolení před skutečným uvedením stavby do provozu je nutné ještě před zahájením vlastní realizace dopravního značení (nebo v rámci prováděcího projektu) provést aktualizaci dokumentace dopravního značení. Aktualizace je nutná vzhledem k možným změnám jak v právní, tak technicko - kvalitativní oblasti dopravního značení, ke kterým může dojít v době mezi zpracováním návrhu a samotnou realizací stavby.

Zemní práce

Převažují odkopávky a bourání nad násypy.

V návrhu projektant uvažuje s úpravou (resp. výměnou zeminy) podloží. Pro tuto stavbu byla zpracována diagnostika stávající vozovky (prosinec 2007) a v červnu 2010 doplněny jádrové odvrtý. Dle zjištěných parametrů o stávající vozovce byly navrženy úpravy podloží pro novou konstrukci vozovky.

SO 104.3

Místní komunikace – Drásov – úsek 3

Stavební objekt řeší napojení místních komunikací na silnici průtahu v minimálně nutném rozsahu úprav. Ten je patrný z výkresu situace. Jedná se o napojení:

cca v km 23,540 odbočení vlevo a vpravo (křížení) s MK

cca v km 23,751 levé odbočení na MK

cca v km 23,775 pravé odbočení na MK

cca v km 23,849 levé odbočení na MK.

Připojení silnice II/379 na stávající odbočení v km 23,377 vlevo, bude zajištěno v rámci akce jiného investora a není řešeno v rámci stavby „II/379 Drásov průtah 2. stavba, km 23,350 – 24,300“.

Konstrukce vozovky je shodná s konstrukcí průtahu... **k-ce 1** nebo se jedná o předlažbu stávajících ploch dlážděných krytů.

SO 105.3 Chodníky a parkovací stání – úsek 3

Stavební objekt zahrnuje návrh nových a úpravu stávajících chodníků, podmíněný novým směrovým a výškovým řešením silnice průtahu. Rozsah úprav je patrný ze situace. Základní šířka chodníků podél sil. II/379 je 1,50 m. V převážné části je však proměnná, přizpůsobená zástavbě, parcelaci (majetkové hranici) a místně stísněným poměrům.

Základní příčný sklon chodníku jsou 2 %. Spádování chodníků je přizpůsobeno odvodnění.

Konstrukce chodníku je popsána jako **k-ce 6**.

Od nebezpečných ploch budou chodníky odděleny záhonovými betonovými obrubami.

Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace – úpravy na chodnících - jsou navrženy dle platných norem – vyhlášky č. 398/2009 „O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ a jsou obsahem samostatné přílohy č. 08 Úprava pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

V souladu s investičním záměrem a požadavkem obce jsou v úseku intravilánu navržena nová parkovací stání. Stání jsou navržena pro osobní vozidla rozměru O2. Rozmístění nových parkovacích stání je provedeno s ohledem na situování stávajících vjezdů a umožňuje provést náhradní výsadbu zeleně.

SO 111.3 Připojení nemovitostí – Drásov – úsek 3

Je řešeno formou vjezdů k nemovitostem (v intravilánu vjezdy do garáží, dvorů ...) nebo hospodářských sjezdů na pozemky (polní cesty). Rozsah a druh volené konstrukce vozovky je patrný ze situace. Sjezdy na pole mají konstrukci **k-ce 4**, ostatní vjezdy jsou navrženy jako zesílený chodník dle **k-ce 5**. Od chodníků budou odlišeny jiným typem dlažby a barevným provedením vymezení vjezdu.

Součástí sjezdů v km 24,100 70 a v km 24,280 60 vpravo je odvodňovací přejezdový žlábek z drobných kostek uložených do betonu.

SO 122.3 Přechné dopravní značení – úsek 3

Hlavním cílem navrhovaných dopravně inženýrských opatření a s tím související užití přechné dopravního značení je zajistit maximální bezpečnost a plynulost provozu v místě prováděné stavby. Značení je navrženo pro úpravy způsobené uzavřením úseku stávající silnice a vedení dopravy objízdých trasách.

Dopravně inženýrská opatření jsou rozkreslena do dvou fází. Tranzitní doprava je v těchto fázích vedena po objízdých trasách přes Drásov – Čebín – Malhostovice a opačně.

V rámci **první fáze** výstavby probíhá rekonstrukce komunikace v úseku od okružní křižovatky na náměstí před kostelem až po ulici Nová. Tranzitní doprava je vedena po objízdé trase, místní doprava včetně autobusových linek je vedena po místních komunikacích Rafanda a Nová. Dočasně zřízené autobusové zastávky budou v prostoru dnešního kontejnerového hnízda (využití zpěvné plochy) a v opačném směru u stávajícího chodníku. Před zahájením rekonstrukce je potřeba na místních komunikacích Rafanda a Nová demontovat příčné prahy. Úprava dopravního značení je patrná z příslušné situace.

Ve **druhé fázi** výstavby probíhá rekonstrukce komunikace v úseku od ulice Nová před obcí Malhostovice. Tranzitní doprava je vedena stále po objízdé trase, místní doprava včetně

autobusových linek je vedena po místních komunikacích Rafanda a Nová. Vedení autobusových linek bylo prověřeno vlečnou křivkou pro autobus délky 12 m a na základě prověření je navrženo pouze jednosměrné vedení autobusových linek ve směru Rafanda – Nová – Malhostovická s ohledem na průjezd přes nové nároží ulic Nová a Malhostovická. Úprava dopravního značení je patrná z příslušné situace.

Po skončení dopravně inženýrských opatření budou nazpět namontovány příčné prahy v ulici Rafanda a Nová.

SO 131.3 Objízdné trasy – úsek 3

Během rekonstrukce silnice II/379 bude stávající komunikace vzhledem k náročnosti provádění výstavby uzavřena. Stavba bude rozdělena do několika fází, které umožní průjezdnost místní dopravy a autobusových linek po místních komunikacích Rafanda a Nová. Objízdná trasa pro tranzitní dopravu je v jednotlivých fázích vedena po objízdňích trasách přes Drásov – Čebín – Malhostovice a opačně. Upozornění na uzavřený úsek v Drásově bude již označeno v Tišnově a Lipůvce pomocí návěsti před objížděnkou. Je tedy pouze na rozhodnutí řidiče, zda pro objíždění uzavřeného úseku využije silnice II/385, II/386 a I/43 přes Kuřim a nebo zda využije silnici II/379 s označenou objížděnkou přes Drásov – Čebín – Malhostovice.

Při uzavření rekonstruovaného úseku komunikace budou dotčena linková vedení autobusové dopravy č.311 a č.320. Objízdné trasy se budou měnit v závislosti na probíhajících fázích výstavby.

Před zahájením rekonstrukce je potřeba na místních komunikacích Rafanda a Nová demontovat příčné prahy. V rámci **první fáze** výstavby probíhá rekonstrukce komunikace v úseku od okružní křižovatky na náměstí před kostelem až po ulici Nová. Tranzitní doprava je vedena po objízdňí trase, místní doprava včetně autobusových linek je obousměrně vedena po místních komunikacích Rafanda a Nová. V ulici Rafanda budou zřízeny provizorní zastávky jako náhrada za zrušené zastávky v rekonstruovaném úseku.

Ve **druhé fázi** výstavby probíhá rekonstrukce komunikace v úseku od ulice Nová před obec Malhostovice. Tranzitní doprava je vedena stále po objízdňí trase, místní doprava včetně autobusových linek je vedena po místních komunikacích Rafanda a Nová. Vedení autobusových linek bylo prověřeno vlečnou křivkou pro autobus délky 12 m a na základě prověření je navrženo pouze jednosměrné vedení autobusových linek ve směru Rafanda – Nová – Malhostovická s ohledem na průjezd přes nové nároží ulic Nová a Malhostovická.

Linka **č.311** je vedena z Čebína (ve směru na Tišnov) do Malhostovic do zastávky u křížku, zde se otočí a jede zpět přes Čebín do Drásova. V Drásově je vedena odklonem po místních komunikacích Rafanda a Nová na nově rekonstruovaný úsek Malhostovické s novou autobusovou zastávkou. Odtud pak pokračuje již po své pravidelné trase na Tišnov. Ve směru od Tišnova je za kruhovým objezdem linka odkloněna na Čebín. V úseku mezi okružní křižovatkou a odbočením do ulice Rafanda bude zřízena provizorní zastávka ve směru na Čebín. Z Čebína linka opět na otočku zajede do Malhostovic.

Linka **č.320** je vedena z Malhostovic odklonem přes Čebín a dále bude prodloužena o otočku do Drásova, kde je vedena odklonem po místních komunikacích Rafanda a Nová na nově rekonstruovaný úsek Malhostovické s novou autobusovou zastávkou a odtud zpět do Čebína.

300 Vodohospodářské objekty

SO 301.3 Odvodnění silnice II/379 – úsek 3

Nově budovaná dešťová kanalizace bude sloužit k odvedení dešťových vod z komunikace .
Navržená kanalizace bude napojena do stávající kanalizace, která je v majetku obce Drásov.
Stoka dešťové kanalizace bude zaústěna do stávající revizní šachty.

Ve dně revizní šachty bude vybudován soutokový žlábek.

Do budované dešťové kanalizace budou napojeny uliční vpusti odvodňující komunikaci.

Zemní práce budou provedeny v souladu s ČSN 73 3050. Výkop pažené rýhy je uvažován v zemině třídy 3 a 4. Odvoz přebytečné (vytlačené) zeminy je uvažován na skládku do vzdálenosti 10 km. Při provádění zemních a stavebních prací musí být dodržena Vyhláška ČÚBP číslo 324/90 ze dne 30. července 1990.

Vlastní dešťová kanalizace se navrhuje z trub PP Ultra Rib 2.

Montáž potrubí bude provedena dle předpisu výrobce.

Na trase navržené kanalizace navrhujeme zřídit nové lomové, spojně a revizní šachty. Šachty jsou navrženy podle dílu 1 normy DIN 4034 jako prefabrikované složené z jednotlivých prefabrikovaných dílů s vnitřním průměrem 1000 mm se silou stěny 120 mm a hrdlovým spojem. Spoje mimo vyrovnávací prstence budou opatřeny pryžovým těsnícím profilem z elastomerů podle DIN 4060.

Šachtové dno se ukládá do výkopu na podkladní vrstvu - vyrovnávací beton. Těsnící profil a vnitřní část hrdla se namažou kluzným prostředkem - mýdlem / nesmí se používat olej a tuk/.

Poklopy jsou navrženy typové BEGU D 400.

Před uvedením do provozu budou provedeny předepsané zkoušky vodotěsnosti, kontrola průtočnosti dle ČSN EN 1610.

Zemní práce budou provedeny v souladu s ČSN 73 3050.

400 Elektro a sdělovací objekty

SO 402.3 Přeložka místního rozhlasu – úsek 3 – km 23,360

V souvislosti s přeložkou stávajícího sloupu NN (viz objekt SO 421.3) dojde k nutnosti přeložení nadzemního vedení místního rozhlasu. Na nový sloup bude osazen nový reproduktor a dále dojde k přeložce nadzemního vedení místního rozhlasu mezi sousedními sloupy.

SO 421.3 Přeložky silnoproudých vedení – úsek 3

Z důvodu rozšíření stávající komunikace bude nutno polohopisně přeložit část stávajícího nadzemního vedení NN. Stávající sloup v km 23,36 bude přesunut včetně přilehlých rozpětí. Stávající přípojky pro dva rodinné domy budou přepojeny na nový sloup (dojde ke zkrácení nadzemních přípojek).

SO 432.3 Přeložka VO – Drásov – úsek 3

V souvislosti s přeložkou stávajícího sloupu NN (viz objekt SO 421.3) dojde k nutnosti přeložky stávajícího veřejného osvětlení. Na nový sloup NN bude umístěna nová lampa a dále dojde k přeložce nadzemního vedení VO mezi sousedními sloupy.

SO 441.3 Veřejné osvětlení – Drásov – úsek 2

U dvou nových přechodů pro chodce budou osazena speciální přechodová svítidla, která budou bílé barvy, výkonu 250W a uchycena budou na výložnicích umístěných na stožárech výšky 6m.

Km 23,38:

V blízkosti budovaného přechodu pro chodce se nachází nadzemní vedení veřejného osvětlení. Na stávajícím stožáru bude doplněna přepěťová ochrana, osazena pojistková skříň PS 100 a proveden kabelový svod. Kabel dále bude pokračovat v zemi, ve výkopu na upraveném pískovém loži, pod komunikací bude uložen do plastové chráničky (tato je součástí dodávky komunikace). Kabel prosmyčkuje jedním stožárem SB6 a v druhém bude ukončen. Délka kabelové trasy bude cca 21m

Km 22,9 - 23:

V blízkosti budovaného přechodu pro chodce se nachází nadzemní vedení veřejného osvětlení. Na stávajícím stožáru bude doplněna přepěťová ochrana, osazena pojistková skříň PS 100 a proveden kabelový svod. Kabel dále bude pokračovat v zemi, ve výkopu na upraveném pískovém loži, pod komunikací bude uložen do plastové chráničky (tato je součástí dodávky komunikace). Kabel prosmyčkuje stožár SB6, dva majáky a ukončen bude v druhém stožáru SB6. Délka kabelové trasy bude cca 27m

V souběhu s kabelem VO bude uložen zemnicí pásek FeZn nebo kulatina pro uzemnění stožárů. Kabel bude uložen na upravené pískové lože a kryt bude výstražnou folií. Při přechodu komunikací bude kabel uložen do plastové chráničky a bude založena jedna chránička rezervní.

**SO 461.3 Stranová přeložka telefonních kabelů – úsek 3
km 23,380-23,470**

V km 23,380 – 23,470 stavby se nacházejí pod novou silnici telefonní kabely, které je nutno přeložit ke stávajícím telefonním kabelům v chodníku.

Správce Telefonica 02 Czech Republic, a.s.

Délka přeložky 90 m

SO 462.3 Zabezpečení telefonních kabelů – úsek 3 – km 23,560-23,670

Pod parkovacími místy se kabely uloží do kabelového žlabu a v souběhu se založí dvě nové trubky PE 110 mm.

Správce Telefonica 02 Czech Republic, a.s.

Délka přeložky 110 m

SO 463.3 Zabezpečení telefonních kabelů – úsek 3 – km 24,250

Stávající vjezd se rozšiřuje, je nutno stávající kabelové prostupy prodloužit žlaby. V souběhu se založí dvě nové trubky PE 110 mm.

Správce Telefonica 02 Czech Republic, a.s.

Délka přeložky 20 m

SO 464.3 Přeložka závěsných telefonních kabelů, úsek 3, km 23,360

Stávající stožár NN vedení, který se nachází před Květinářstvím se přeloží k zástavbě. Na tomto stožáru jsou zachyceny závěsné telefonní kabely. Tyto kabely se převěsí na nový stožár NN vedení

Správce Telefonica 02 Czech Republic, a.s.

Délka přeložky 70 m

700 Objekty pozemních staveb

SO 721.3 Přístřešky BUS – Drásov – úsek 3

V návrhu projektové dokumentace se počítá se zřízením přístřešku pro cestující u zastávky autobusové dopravy u zdravotního střediska ve směru k okružní křižovatce.

Přístřešek bude umístěn 1,5 m od signálního pásu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Líc boční stěny přístřešku bude osazen od nástupní hrany tak, aby byla zajištěna volná šířka nástupiště 2,0 m. Konstrukční uspořádání přístřešku vychází z modulového uspořádání 2 x 1,5 m, konstrukce je založena na betonových základových patkách. Na tyto patky bude osazena konstrukce přístřešku se zasklením z polykarbonátu. Zasklena bude boční a zadní strana tak, aby byla zajištěna ochrana čekajících proti povětrnostním vlivům.

800 Objekty úpravy území

SO 803.3 Vegetační úpravy – úsek 3

Veškeré plochy, které budou vyžadovat terénní úpravy budou dodatečně ohumusovány a osety travním semenem.

Cílem vegetačních úprav je začlenit dopravní liniovou stavbu do krajiny a zmírnit její vliv v rámci urbanizovaných ploch. Rámcově se jedná o realizaci doprovodných vegetačních prvků v podobě výsadby vhodných druhů keřů lemujících silnici II/379, které budou posilovat nebo místy i převezmou úlohu záchytných bezpečnostních zařízení a v místech, kde to prostorové i bezpečnostní podmínky umožní, budou doplněny výsadbou vhodných druhů vzrostlých stromů, které budou plnit funkci krajinyotvornou a hygienickou. Objekt řeší náhradní výsadbu za odstraněnou stávající zeleň.

Při návrhu koncepce vegetačních úprav byl zohledněn cílový stav silnice, veškeré rozhledové úhly pro řidiče a trasy nadzemních i podzemních inženýrských sítí. Silnice II/379 prochází převážně intravilánem obce Drásov a proto je doprovodná vegetace velmi důležitým aspektem pro zmírnění negativních vlivů dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců v okolí komunikace. Výsadba bude realizována s použitím sortimentu dřevin, který navazuje na stávající výsadby nebo odpovídá daným klimatickým, půdním i vodním podmínkám. Lokalita se nachází průměrně v nadmořské výšce kolem 260 m n.m. a spadá tak do 1. vegetačního stupně. Kostrou doprovodných vegetačních prvků silnice budou segmenty liniových stromových výsadeb orientačně z druhů *Prunus sargentii* 'Accolade' (třešeň Sargentova – dosadba stávajícího stromořadí) a *Acer platanoides* 'Emerald Queen'. U božích muk bude vysazena *Tilia cordata* – lípa srdčitá). V rámci intravilánu obce budou pro oddělení silnice od pěší komunikace použity tvarované živé ploty z druhu *Ligustrum vulgare* 'Atrovirens' (ptačí zob), který bude postupně zapěstován na výšku 80 cm. Účelem keřových výsadeb bude mimo estetické a ekologické funkce posilovat nebo místy i přebírat úlohu záchytných bezpečnostních zařízení. Pro výsadbu alejí budou použity kvalitní sazenice s obvodem kmene 14-16 cm se zapěstovanou korunou ve výšce 250 cm. Stromy budou při výsadbě opatřeny kotvícími kůly, přihnojeny tabletovým hnojivem a ve volné krajině ochranou proti okusu, po výsadbě budou zality. Vysazované keře budou kontejnerované, velikost výsadbového materiálu je stanovena v grafické části. Součástí sadových úprav bude i založení travnatých ploch na upravovaných nebo nově vzniklých terénech, osivo travní směsi bude vyseto rovnoměrně v množství 20 - 25 g/m². V ceně dodávky bude zahrnuto 2 roky údržby, zálivky a náhrady uhynulých dřevin.

900 Všeobecné

Objekt obsahuje pořízení projektové dokumentace RDS a DSPS včetně potřebných průzkumných prací. Součástí stavebního objektu jsou rovněž geodetické práce, autorský dozor projektanta, náklady na inženýrskou činnost během výstavby, atd.

Objekt obsahuje práce, které nejsou zahrnuty v objektech stavby a přitom budou předmětem prací zhotovitele.

Dopravní značení uzavírek, objížděk a mobilních omezení dopravy v jednotlivých etapách výstavby je součástí SO 122.3 a 131.3. Součástí objektu *nejsou opravy povrchů objízdňích tras*. Stanovení přechodných úprav provozu bude provedeno před zahájením stavby.

Návrh náplně tohoto objektu určuje v této fázi finanční prostředky, které bude možno se souhlasem investora na uvedené práce použít.

9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

9.1 Geotechnické podmínky

Pro návrh konstrukce vozovky jsou rozhodující sondy V12, J1a J2 (rok 2007) a 3 jádrové vrtky z roku 2010. Dle těchto sond jsou zastižené zeminy, které budou tvořit podloží vozovky, ve smyslu ČSN 721002 hodnoceny buď jako vhodné (stávající konstrukční vrstvy vozovky) nebo nevhodné (jíly a hlíny). U nevhodných zemín doporučujeme provést jejich výměnu. V případě že budou tvořit aktivní zónu vozovky doporučujeme nahradit jemnozrnné nevhodné zeminy vhodnějším materiálem, popř. zvolit úpravu zemín hydraulickým pojivem.

9.2 Hydrotechnické podmínky

Z hlediska možného vlivu podzemní vody na okolní objekty jsou pro posouzení vlivů na řešenou stavbu významné pouze dva úseky v trase řešené akce. Oba dva tyto úseky jsou však mimo zájmové území 2.stavby průtahu Drásova.

9.3 Dopravně-inženýrské údaje

Kartogramy zátěžových proudů křižovatky silnic II/379 a III/37913 v obci Drásov a schemata výhledových zátěžových proudů navržené okružní křižovatky na náměstí u kostela s posouzením kapacity řešeného úseku jsou uvedeny v příloze J1(vypracoval ing.Kotek).

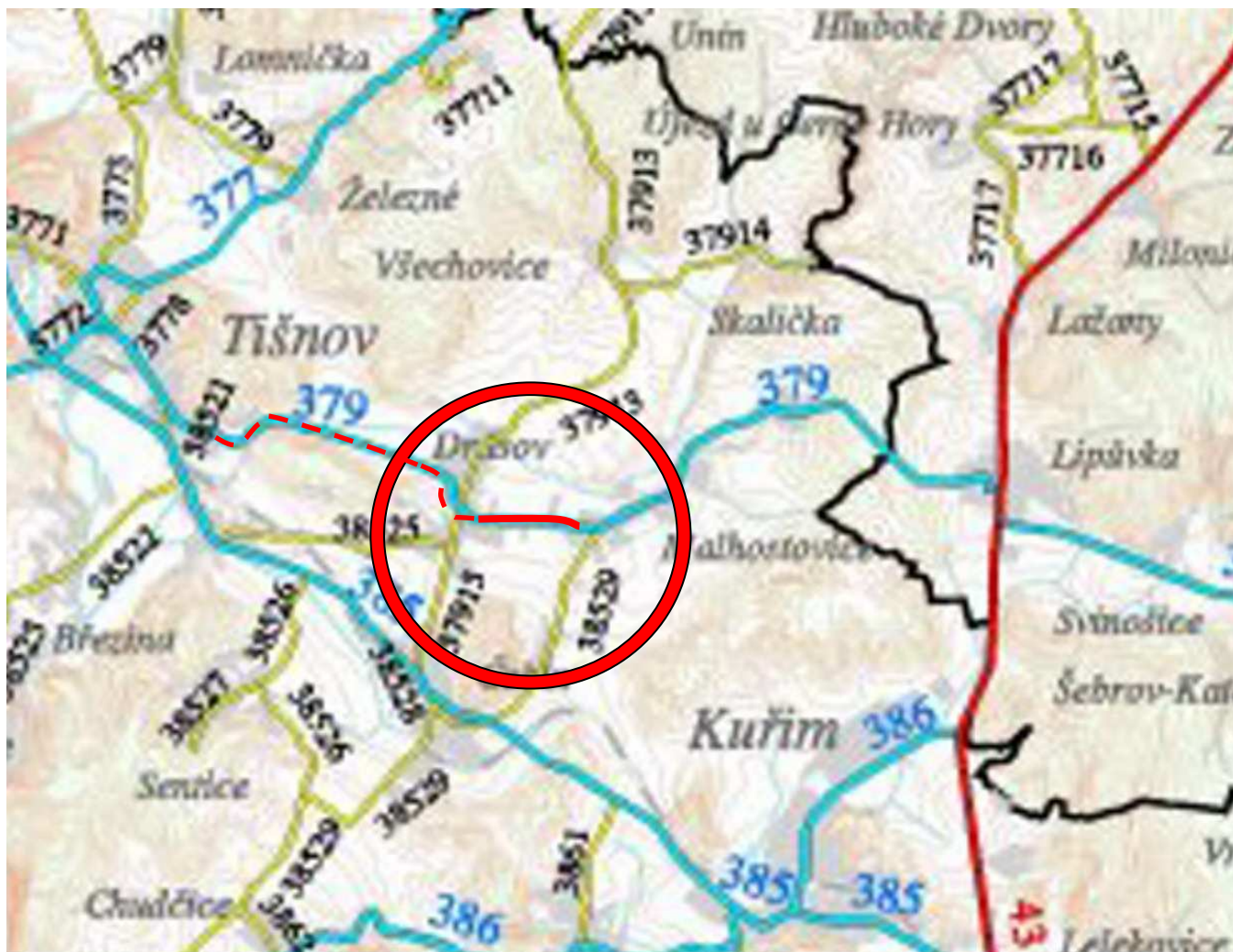
V roce 2005 je silnice II/379 zatížena provozem cca 2.620 vozidel / 24 hodin. V cílovém roce 2030 by mělo dle současné metody určení výhledových dopravních zátěží dojít k nárůstu na cca 3.190 voz./24 hod. V cílovém roce by pak mohlo dojít k navýšení zátěží o cca 22 %.

9.4 Vazby na dopravní a technickou infrastrukturu

Silnice II/379 zajišťuje propojení Velké Bíteše a Vyškova, přibližně v polovině úseku kříží silnici I/43, která tvoří spojnici části východních Čech a severní Moravy ve směru sever – jih, přes Svitavy a Brno na dálnici D1.

Síť krajských silnic doplňuje v řešeném úseku silnice II/385 Kuřim – Tišnov, která je hlavní dopravní tepnou oblasti a silnice III/37913 Čebín – Unín.

V dané lokalitě se nacházejí inženýrské sítě. Ty, které budou bezprostředně dotčeny stavbou, budou ochráněny chráničkami, případně bude provedena jejich přeložka. Přeložky řešené v rámci této stavby jsou podrobně popsány jako samostatných stavební objekty v kap. 8 této zprávy. Všechny sítě budou napojeny na stávající technickou infrastrukturu.



Obr. 1 výřez ze silniční mapy JmK

10. Dotčená ochranná pásma

10.1 Ochranná pásma, chráněná území

Během výstavby budou stavební činností dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Rozsah ochranných pásem a obecné požadavky s nimi spojené stanoví příslušná legislativa a příslušné technické normy.

Obecné požadavky na výstavbu stanoví územní plán města.

10.2 Provozní ochranná pásma

silnice II. třídy – mimo zastavěné území	15m od osy komunikace na obě strany
silnice III. třídy – mimo zastavěné území	15m od osy komunikace na obě strany

sítě elektro nadzemní

u napětí nad 1 kV do 35 kV včetně:

- u vodiče bez izolace	7m od krajního vodiče na obě strany
- u vodiče s izolací základní	2m od krajního vodiče na obě strany
- pro závěsná kabelová vedení	1m od krajního vodiče na obě strany
sítě el. podzemní do 110 kV včetně	1m po obou stranách krajního kabelu

sdělovací sítě podzemní

1,5m po obou stranách krajního kabelu

plynovody NTL, STL

- v zastavěném území obce
- plynovody VTL

1m na obě strany

4m na obě strany

vodovody, kanalizace

- do průměru potrubí 500mm
- nad průměr potrubí 500mm
- nad průměr potrubí 200mm
- v hloubce větší než 2,5m

1,5m od vnějšího líce potrubí na obě strany

2,5m od vnějšího líce potrubí na obě strany

výše uvedené hodnoty se zvětší o 1m

11. Zásah stavby do území

11.1 Asanace, kácení porostů, bourací práce

Kácení dřevin a drobné bourací práce řeší SO 001.3. Rozsah je patrný ze situace kácení dřevin, př. č. 03 SO 001.3. Rozsah dotčených dřevin a porostů je zřejmý z přílohy J – Aktualizace dendrologického průzkumu. V rozsahu stavby se nacházejí cenné dřeviny, které jsou návrhem respektovány. Ostatní dřeviny budou v nezbytně nutném rozsahu vykáceny. Veškeré kácení proběhne v době vegetačního klidu.

11.2 Zábor stavby

Trvalý a dočasný zábor stavby je předmětem PD ve stupni DÚR, příloha F.

11.3 Zábor pozemků ZPF a PUPFL

Stavbou dochází k trvalému záboru pozemků ZPF. Plochy PUPFL nebudou dotčeny. Příslušné podklady jsou doloženy v DÚR, příloha F.

11.4 Bilance zemních prací stavby

Bilance zemních prací stavby je aktivní – část přebytku se použije na násypy v rámci terénních úprav, přebytek se odveze na skládku.

Vybourané frézované živice budou odvezeny na skládku SÚS (bez poplatku) do Hradčan. Ostatní suť a přebytečná zemina se odveze na řízenou skládku. Suť bude recyklována a zpětně použita pro zásypy. Pro výměnu podloží zeminy budou použity pouze vhodné materiály z vybouraných podkladních vrstev stávající vozovky (kamenivo) nebo se bude řešit nákupem zeminy vhodné do aktivní zóny vozovky. Podrobněji část E, technická zpráva.

Využití výkopové zeminy je možné třemi způsoby:

- 1) využití pro zpětné zásypy (pouze velmi vhodné a podmíněčně i vhodné a málo vhodné zeminy dle ČSN 72 1002 – nutno posoudit při stavbě)
- 2) odvoz na skládku se zpoplatněním
- 3) využití na jiné stavbě v okolí (dle dispozic investora stavby).

Rozhodnutí o využití materiálu ze stavby vzejde z výsledků jednání za účasti investora, geologa, zhotovitele a projektanta. V soupisu prací bude uvažován nákup vhodných materiálů pro výměnu podloží.

12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Předpokládané nároky stavby zahrnují:

- dodávku elektrické energie na veřejné osvětlení (viz SO 432.3 a SO 441.3)

13. Vliv stavby a silničního provozu na ŽP

V rámci PD DÚR bylo v 10/2008 pro stavbu II/379 Tišnov - Drásov průtah zpracováno ve smyslu § 6 a přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí **OZNÁMENÍ ZÁMĚRU**.

Vlastní technické řešení (kvalitní povrch komunikace, usměrnění dopravy, jasné definování dopravního prostoru a pohybu v něm) přispívají ke snížení hlukové a emisní zátěže od automobilové dopravy a tím i ke zlepšení kvality životního prostředí. Žádná další opatření nejsou z hlediska vlivu stavby na životní prostředí nad rámec běžných opatření nutná.

Obecně lze shrnout požadavky na minimalizaci negativních účinků stavby do následujících zásad:

- Před zahájením stavby vypracuje zhotovitel havarijný plán, který bude obsahovat opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. V rámci výstavby zajistí zhotovitel ochranu podzemních vod před únikem látek škodlivých vodám.
- V rámci plánu organizace výstavby budou vyčísleny hlavní potřeby surovin a materiálů a produkce jednotlivých druhů odpadů. Budou navrženy přepravní podmínky.
- Musí být zabezpečeno dodržování předpisů při hospodaření s odpady během výstavby (zák.č. 185/2001 Sb., Zákon o odpadech, v platném znění).
- Bude provedena ochrana určených dřevin a porostů, kácení dřevin bude prováděno mimo vegetační období.
- Při výstavbě musí být dodržováno časové určení pro provádění prací s ohledem na stanovené hygienické limity (denní a noční doba).
- Bude prováděno čištění vozidel při výjezdech ze staveniště.
- Minimalizace prašnosti při stavebních pracích.
- Vhodná volba stavebních technologií s ohledem na omezení účinků vibrací a hluku.
- Recyklace vytěženého živičného materiálu, resp. jeho zpracování spec. firmou.
- Zahájení zemních prací bude v dostatečném předstihu oznámeno Archeologickému ústavu AV ČR (případně dle potřeby zajistit archeologický dozor nebo výzkum).

13.1 Ochrana přírody a krajiny

Stavba nezasahuje žádnou částí do oblasti vyžadující zvláštní ochranu. Při realizaci bude nutno dodržovat stanovené postupy výstavby a právní předpisy.

Stavba je situována jako průtah obcí v prostoru stávajících komunikací. Veškeré stavební úpravy jsou navrženy tak, aby přispěly v maximální možné míře ke zlepšení životního prostředí. V důsledku úpravy povrchu vozovky a zklidnění dopravy dojde k mírnému snížení hlukové zátěže a jiných škodlivých emisí ze silniční dopravy. Řešený prostor bude doplněn vegetačními prvky, které budou plnit funkci krajinnotvornou a hygienickou. Stavba nevyvolá jiné negativní vlivy na zdraví ani na životní prostředí.

Provoz na upravených pozemních komunikacích by proto neměl zatěžovat okolí nadměrným hlukem ani prašností.

13.2 Vliv hluku

Záměr představuje opravu, resp. rekonstrukci existující silnice II/379. Nejbližší, resp. nejvíce dotčené chráněné venkovní prostory se nachází v obci Drásov, kde bude v místě stávající křižovatky komunikací II/379 a III/37913 vybudován kruhový objezd.

Stávající hluková situace v dotčeném území je dána zejména hlukem z dopravního provozu vázaného na uvedené komunikace.

Hygienické limity

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku (hygienický limit) pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb je pro hluk z hlavních pozemních komunikací uvažována hodnotami

$$L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB v denní době,}$$

$$L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB v noční době.}$$

S ohledem na historicky vzniklou hlukovou zátěž je uvažováno s limity pro starou hlukovou zátěž z dopravy na pozemních komunikacích:

$$L_{Aeq,T} = 70 \text{ dB v denní době,}$$

$$L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB v noční době.}$$

Takto korigované limity zůstávají zachovány i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

Z modelového výpočtu hlukové zátěže z dopravního provozu v okolí křižovatky v obci Drásov (viz příloha 2 „oznámení“) vyplývá, že za stávajícího stavu jsou definované hygienické limity (s uvažováním korekce pro starou zátěž) prokazatelně plněny jak v denní, tak noční době.

13.3 Emise z dopravy

Předkládaný záměr nevznáší do území nové zdroje znečišťování ovzduší. Rekonstrukce komunikace II/379 nevyvolá zvýšení intenzity dopravy v dotčeném území, v tomto ohledu tedy nedochází ke změně emisí do ovzduší oproti situaci bez realizace záměru. Výškový profil komunikace zůstává bez výrazných změn, z hlediska emisí je tedy významnější změnou pouze realizace kruhového objezdu v obci Drásov, který bude mít za následek mírné navýšení emisí z dopravy v jeho bezprostřední blízkosti (změna předností v jízdě a rychlostí v blízkosti křižovatky). Podrobněji viz DUR, rozptylová studie (příloha 3 „oznámení“).

13.4 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).

Při pracích v blízkosti vedení inženýrských sítí je nutné dodržovat veškeré podmínky pro ochranná a bezpečnostní pásma, které stanoví následující zákony: č. 458/2000 Sb. energetický zákon (elektrická zařízení a sítě, plynovody), č.127/2005 Sb. o elektronických komunikacích (komunikační vedení) a č.274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích (vodovod a kanalizace).

Byla zpracována příloha Plán BOZP, část E5.

Bezpečnostní principy návrhu místních komunikací vyžadují:

- srozumitelné a přehledné stavební uspořádání s jednoznačnou organizací dopravy

- dle daných možností zajištění rozhledových poměrů
- bezbariérové uspořádání s ohledem na potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- ochranu chodců
- zklidňování dopravy
- psychologickou jistotu uživatelů místních komunikací
- stavbou dojde k směrovému a výškovému vyrovnání a tím i zvýšení bezpečnosti komunikace
- úpravou křižovatky v Drásově na okružní křižovatku dojde k trvalému zpomalení dopravy a tím ke zvýšení bezpečnosti dopravy v obcích
- realizací nového odvodnění dojde k zlepšení hygienických a životních podmínek včetně bezpečnosti

13.5 Likvidace dešťových vod

Dešťová voda z vozovek a odstavných ploch bude odváděna vpustěmi do kanalizace a dále odváděna do vodoteče. Bilance množství vypouštěných vod a další technické podrobnosti uvádí objekty řady 300.

13.6 Nakládání s odpady

Přehled základních rozvozných vzdáleností:

- odvoz nevhodné zeminy – např. pískovna Dolní Lhota, Kalcit s.r.o. – nevhodné zeminy musí odpovídat atestu na přítomnost škodlivých látek – vzdálenost 23 km
- odvoz vybouraných hmot z komunikace – skládka SÚS Hradčany – vzdálenost 5 km
- odvoz sejmuté ornice – dočasný zemník městyse Drásov – vzdálenost 2 km
- odvoz nebezpečných materiálů (kontaminovaná zemina) – např. Němčice nad Hanou, Sita CZ a.s. – vzdálenost 73 km
- dovoz vhodných materiálů do násypů a obsypů – může být uvažován nákup materiálu v zemníku Brno Černovice, spol. s.r.o. – vzdálenost 23 km nebo lom Líšeň, Kalcit s.r.o. – vzdálenost 28 km
- dovoz sejmuté ornice - dočasný zemník městyse Drásov – vzdálenost 2 km
- nákup ornice – např. pískovna Hrušovany u Brna, Agro Brno – Tuřany a.s. – vzdálenost 39 km
- odvoz odfrézovaných asf. vrstev – skládka SÚS Hradčany – vzdálenost 5 km

Přehled je pouze informativní a zhotovitel si může zajistit vlastní zdroje.

Přehled hlavních odpadů vzniklých během výstavby:

Číslo	Název odpadu dle Katalogu odpadů	Katalogové číslo	Kategorie	Charakteristika odpadu - proces vzniku	Způsob odstranění
1.	Výkopová zemina a nebo kameny	170504	N	materiál z výkopových prací na stavbě	opětovné využití při stav. pracích v rámci stavby n. uložení do zemníku (deponie)
2.	Beton	170101	O	materiál z vybouraných betonových kcí	předání oprávněné osobě na recyklaci

3.	Směsi a frakce betonu, cihel, tašek, keramiky atd.	170107	O	materiál z demoličních prací v rámci stavby	předání oprávněné osobě na recyklaci
4.	Asfaltové směsi s obsahem dehtu	170301	N	materiál z vybouraných kcí vozovek	předání oprávněné osobě na recyklaci
5.	Izolační materiál s obsahem azbestu	170601	N	zbytky izolačních materiálů	předání oprávněné osobě na recyklaci
6.	Obaly se zbytky nebezp. látek	150110	N	obaly od nátěrových a izolačních hmot	předání oprávněné osobě na recyklaci
7.	Směsný komunální odpad	200301	O	odpad z kanceláří zařízení staveniště	pravidelný svoz komunálního dopadu

Je nutné, aby zhotovitel dodržel požadavek na recyklaci vytěženého živého materiálu, resp. jeho zpracování specializovanou firmou. Při realizaci je zhotovitel povinen dodržovat předpisy pro hospodaření s odpadem během výstavby (zák. č. 185/2001 Sb. a příslušné vyhlášky). V dalším stupni PD bude zpracován přehled druhů a množství stavbou vzniklých odpadů včetně jejich zařazení dle vyhl. MŽP č. 381/2001 Sb.

14. Obecné požadavky

Bezpečnostní principy návrhu místních komunikací vyžadují:

- srozumitelné a přehledné stavební uspořádání s jednoznačnou organizací dopravy
- zajištění rozhledových poměrů
- bezbariérové uspořádání s ohledem na potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- ochranu chodců
- psychologickou jistotu uživatelů místních komunikací

14.1 Zásady zajištění požární ochrany stavby

Byla zpracována příloha „Požárně bezpečnostní řešení“ – část E5.

Projekt vychází z požadavků ČSN 73 0802 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. 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 a III/37913.

Podmínky k realizaci dle PO:

- přeložkami vodovodu nesmí být narušena funkčnost podzemních požárních hydrantů,
- konstrukce vozovek je navržena pro pojezd nákladních vozidel se zpevněným krytem, takže svoji únosností vyhovuje pro pojezd požární mobilní techniky,
- objekty komunikací s navazujícími komunikacemi budou splňovat požadavky ČSN 73 0802 čl. 12.2.2 – komunikace svým uspořádáním vyhovuje průjezdu požární mobilní techniky – min. šířka 3 500 mm a výška 4 100 mm,
- vzhledem k požární výšce okolní zástavby ($h < 12$ m) není nutno budovat nástupní plochy pro mobilní požární techniku,
- zpevněné plochy objektů komunikací a chodníků nebudou ohrožovat trasy kabelů ochrany obyvatelstva,
- zpevněné plochy obj. komunikací a chodníků nebudou narušovat účinnost stávajících podzemních hydrantů.

HZS musí být informován o připravovaných objížďkách a musí mu být předložena situace objížďek.

Upozornění !!!

V průběhu výstavby všech SO musí být zajištěn příjezd požární mobilní techniky k stávajícím stavebním objektům umístěných kolem posuzovaných komunikací.

14.2 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

Obecné požadavky na bezpečnost užívání stavby jsou dány dodržením platných obecných podmínek pro výstavbu a respektováním platných technických norem a dalších navazujících předpisů (TP, TKP, vzorové listy a další). Hledisko bezpečnosti je pak konkrétně sledováno při návrhu stavebního uspořádání řešených komunikací (funkční skupiny komunikace a šířkové uspořádání).

14.3 Podmínky vlastníků a správců cizích zařízení na PK pro úpravy vyvolané stavbou

Podmínky vlastníků a správců cizích zařízení na pozemních komunikacích pro úpravy vyvolané stavbou jsou obsaženy v oddíle F – Doklady.

14.4 Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

Přístup ke stavbám občanského vybavení, ke stavbám určených pro zaměstnávání osob s těžkým zdravotním postižením, ke školám a školským zařízením se musí pro zrakově postižené osoby vytýčit přirozenými nebo umělými vodícími liniemi. Předkládaná projektová dokumentace zohledňuje veškeré požadavky.

Návrh stavebních opatření pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace bude proveden v souladu s Vyhláškou 398/2009 Sb. – podrobněji viz část **C100** projektové dokumentace – výkres **08**.

Chodníky:

- maximální navrhovaný příčný sklon je 2%,
- maximální navrhovaný podélný sklon je 8% a na délce max. 22,0m,
- povrch ploch pro pěší splňuje požadavek na koeficient smykového tření $0,5 + \operatorname{tg} \alpha$, kde α je úhel, který svírá podélný sklon s vodorovnou),
- podél chodníků je minimálně na jedné straně zřízena přirozená vodící linie ve formě zvýšeného obrubníku (zvýšení min. 0,06 m) a/nebo jsou chodníky vedeny podél jiné přirozené vodící linie,
- vodící linie není přerušována v délkách větších než 8,0m (v případě, že není možno tuto zásadu dodržet, je vodící linie nahrazena hmatným pásem),
- na chodnících je vždy zachován průchozí profil alespoň minimální šířky 0,90m s parametry odpovídajícími výše uvedeným bodům,
- výškové rozdíly v rámci bezbariérových pěších tras nepřesahují hodnotu 0,02m

Přechody a místa pro přecházení přes komunikace:

- nástřik vodorovného dopravního značení přechodů bude proveden strukturovaným plastem v šířce min. 3,0 m,
- na rozhraní vozovky a chodníku jsou v místech přechodů a míst pro přecházení provedeny snížené obruby s výškovým rozdílem max. 0,02 m,
- navazující šikmé plochy na chodnících jsou provedeny ve sklonu max. 1:8,
- místa přiléhající sníženým obrubám jsou opatřena varovnými pásy (š. 0,4m), které jsou v případě přechodů pro chodce propojeny signálními pásy (š. 0,8m) s vodícími liniemi (varovné a signální pásy budou z reliéfní dlažby kontrastní barvy).



14.5 Civilní ochrana

Toto hledisko není u předmětné stavby sledováno.

15. Další požadavky

Stavba je navržena podle platných norem a technických předpisů a splňuje tak běžné požadavky na mechanickou odolnost vůči vnějším vlivům. Obecné požadavky na umístění stavby stanoví, Zákon 22/1997 Sb. Obecné technické požadavky na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, Vyhl. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, Vyhl. 137/1998 Sb. O obecných technických požadavcích na výstavbu a Vyhl. 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, vše ve znění pozdějších předpisů.

Speciální opatření vůči specifickým jevům (např. ochrana proti povodním, opatření proti sesuvům půdy a jiné) nejsou navržena.

16. Splnění požadavků dotčených orgánů

Stanoviska dotčených vlastníků a správců, zjišťovaná v průběhu zpracování PD DÚR byla do PD zapracována. Stanoviska DOSS vydaná v průběhu územního řízení a z toho vyplývající podmínky na PD DSP budou doplněna.

Brno, květen 2010

Ing. Biela, Ing. Ráček



17. Seznam PD

A1	PRŮVODNÍ ZPRÁVA
A2	PŘEHLED VLASTNÍKŮ A MAJETKOVÝCH SPRÁVCŮ
B	SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY
C	STAVEBNÍ ČÁST
000	Demolice a příprava území
SO 001.3	Příprava území – úsek (km 23,350-24,300)
100	Komunikace
SO 101.3	Silnice II/379–úsek 3 (km 23,350-24,300)
SO 104.3	Místní komunikace–Drásov–úsek 3
SO 105.3	Chodníky a parkovací stání–Drásov–úsek 3
SO 111.3	Připojení nemovitostí–Drásov–úsek 3
SO 122.3	Přechodné dopravní značení–úsek 3
SO 131.3	Objízdné trasy–úsek 3
300	Vodovody a kanalizace
SO 301.3	Odvodnění silnice II/379 – úsek 3
420	Sítě VVN, VN, NN
SO 402.3	Přeložka místního rozhlasu–úsek 3–km 23,360
SO 432.3	Přeložka VO–Drásov–úsek 3
SO 441.3	Veřejné osvětlení–Drásov–úsek 3
430	Veřejné a venkovní osvětlení
SO 421.3	Přeložky silnoproudých vedení–úsek 3
460	Sdělovací sítě
SO 461.3	Stranová přeložka telefonních kabelů–úsek 3 - km 23,280-23,470
SO 462.3	Zabezpečení telefonních kabelů–úsek 3 - km 23,560-23,670
SO 463.3	Zabezpečení telefonních kabelů–úsek 3 - km 24,250
SO 464.3	Přeložka závěsných telefonních kabelů - úsek 3
700	Objekty pozemních staveb
SO 721.3	Přístřešky BUS – Drásov – úsek 3
800	Objekty úpravy území
SO 803.3	Vegetační úpravy – úsek 3
900	Všeobecné konstrukce a práce
SO 951.3	Všeobecné konstrukce a práce
D	TECHNOLOGICKÁ ČÁST – nevyskytuje se
E	ORGANIZACE VÝSTAVBY
F	DOKLADY
G1	SOUPIS PRACÍ
G2	ROZPOČET
H2	NÁVRH VYTÝČOVACÍ SÍTĚ
J1	DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ ÚDAJE A JEJICH VYHODNOCENÍ
J2	AKTUALIZACE DENDROLOGICKÉHO PRŮZKUMU