


# B

OBJEDNATEL	<b>STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO</b> DOMINIKÁNSKÉ NÁMĚSTÍ 196/1, 602 00 BRNO	<b>B   R   N   O</b>
------------	---	----------------------

GENERÁLNÍ PROJEKTANT	<b>VIAPONT, s.r.o.</b> VODNÍ 13, 602 00 BRNO	 PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ VODNÍ 13, 602 00 BRNO
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	ING. IVO FISCHER	ČÍSLO ZAKÁZKY 2277

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING. IVO FISCHER	 PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ VODNÍ 13, 602 00 BRNO			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. JAKUB VOLNÝ				
VYPRACOVAL	ING. JAKUB VOLNÝ				
KONTROLOVAL	ING. MARTIN SIROTEK				
KRAJ:	JIHMORAVSKÝ	OKRES:	BRNO - MĚSTO	STUPEŇ	DÚR
NÁZEV AKCE:  VÝCHODNÍ OBCHVAT ŽEBĚTÍNA I. ETAPA				DATUM	KVĚTEN 2019
				FORMÁT	A4
				MĚŘÍTKO	-
				Č. ZAKÁZKY	2277
				ARCHIVNÍ Č.	2277
NÁZEV PŘÍLOHY:  SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA				Č. SOUPRAVY:	Č. VÝKRESU:  B

## B SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### B.1 Popis území stavby

- a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba je situována převážně do pozemků Statutárního města Brna, do zemědělských pozemků a pozemků stávajících komunikací (silnice, ost. plocha).

Koridor obchvatu je určen ÚPmB. Převážně jde o zemědělské pozemky v severovýchodní části Žebětína tzv. pod žebětínským rybníkem.

Stavba probíhá především mimo zastavěné území Žebětína, z hlediska ochrany ŽP je stavbou překračován významný krajinný prvek Žebětínský potok a potok Vrbovec. Chráněné oblasti ŽP nejsou záměrem dotčeny. Stavba zasahuje pozemky ZPF. Stavba přímo nezasahuje pozemky PUPFL, ale některé pozemky stavby zasahují do ochranného pásma pozemků PUPFL (50m) viz příloha Záborový elaborát.

- b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stavba se nachází na katastrálním území Žebětín (Brno-město); 795674.

Stavba se svým charakterem neváže ani nevyvolává dopad do územně plánovací dokumentace. Navrhovaná stavba je v souladu s územním plánem města Brna schváleným na XLII. zasedání Zastupitelstva města Brna dne 3.11.1994 i se zásadami územního rozvoje.

Záměr je dle územně plánovací dokumentace, Územní plán města Brna.- veřejně prospěšná stavba.

- c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Požadavky na využití území budou splněny. Výjimky nebudou.

- d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Rozpracovaná projektová dokumentace zaslána k odsouhlasení známým dotčeným orgánům a organizacím. Připomínky - viz dokladová část - byly zapracovány do dokumentace.

- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Žebětín geologicky spadá do Českého masivu. Horniny lokality Žebětína tvoří převážně granity a bazalty z proterozoika. Podloží je tvořeno mladšími vyvřelinami.

Město Brno se rozprostírá na rozhraní dvou geomorfologických jednotek - České vysočiny a Západních Karpat.

Samotné území Žebětína podle vymezených hranic geomorfologických jednotek však geomorfologicky patří do provincie Česká vysočina, Českomoravské subprovincie, oblasti Brněnská vrchovina, celku Bobravská vrchovina, podcelku Lipovská vrchovina a okrsku Žebětínský prolom.

Žebětínská sníženina se vyskytuje v severní části Bobravské vrchoviny. Žebětínský prolom tvoří sníženinu se středem v centru obce. Terén posuzované lokality je mírně svažité v celkovém sklonu směrem k východu až severovýchodu, v jihovýchodní části, v místě mostu až k jihovýchodu, tedy směrem k vodnímu toku. Střed obce leží v nadmořské výšce 315 m n.m.

Geologické podloží nejstarších jednotek je v posuzované oblasti tvořeno horninami z období neoproterozoika. Jedná se převážně o biotitické až amfibol biotitické granodiority, ve východní části posuzované plochy mohou zasahovat i biotitické pararuly až migmatity, místy s amfibolem. Dané podloží se však nachází výrazně hlouběji pod terénem a je překryto neogenním jílovým podložím.

V místech provedení vrtných sond se nachází výhradně půdní typy a subtypy fluvizem glejová a hnědozem modální. Celková úrodnost půd není příliš vysoká

Mocnost skrývky je na základě provedených vrtných sond navržena v mocnosti 25 až 40 cm. Střední hodnota je cca 30 cm.

Posuzovanou lokalitu lze hodnotit jako staveniště použitelné pro projektovaný záměr výstavby. Most, který je projektován v rámci první etapy výstavby obchvatu, bude pravděpodobně vhodné založit hlubinně až do úrovně neogenního jílového podloží. Kvartérní pokryv zde tvoří jemnozrnné prachové a jílovitoprachové hlíny, které jsou ovlivněny hladinou podzemní vody a dosahují tedy poměrně nízké únosnosti.

Hladina podzemní vody byla zastižena pouze v hlubších sondách v jižní části posuzované trasy, tedy v místě projektované výstavby mostu. Ustálená hladina podzemní vody byla změřena v hloubce 1,4 m a 1,6 m. Tato voda bude kolísat v průběhu roku podle množství srážek, bude mít přímou hydrogeologickou souvislost s hladinou vody v Žebětínském potoce. Podzemní voda bude mít vliv na způsob založení i na geotechnické vlastnosti základových půd v dosahu aktivní zóny přitížení pod

projektovaným objektem mostu. Na trase obchvatu by neměla ovlivňovat způsob založení.

Posuzovaná lokalita jako celek je stabilní a nehrozí zde nebezpečí svahových pohybů, které by mohly mít vliv na statickou stabilitu nosné konstrukce projektovaného objektu.

Z hlediska zatřídění dle ČSN 73 6133 je nutné označit zeminy, vyskytující se na posuzované lokalitě jako podmíněčně vhodné až nevhodné do násypů a pro podloží. Z hlediska namrzavosti se jedná o zeminy nebezpečně až vysoce namrzavé.

Stavba se nenachází v žádném území zdrojů nerostů ani podzemních vod.

Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika je podrobněji popsána v samostatném elaborátu IG průzkumu, který je součástí této dokumentace.

- f) výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

Všechny provedené průzkumy, rozborů a jejich závěry jsou součástí samostatných elaborátů a jsou přílohou této dokumentace.

- g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Neřeší se, objekt je mimo chráněné, či památkové území.

V blízkosti stavby se nachází kulturní památka boží muka, společně s podrobným polohovým bodem. Stavba se jich nijak nedotýká, objekty zůstávají zachovány.

- h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Místo stavby leží mimo záplavové a poddolované území.

- i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Během stavby nesmí dojít k dotčení a vzniku škod na okolních pozemcích.

Nesmí dojít ke znečištění pozemků a vodních toků stavebním odpadem a dalšími látkami nebezpečnými vodám. Závadné látky, lehce odplavitelný materiál ani stavební odpad nebudou volně skladovány.

Stavba obchvatu nemá negativní vliv na okolí a odtokové poměry v předmětném území.

Výstavbou obchvatu dojde k úpravě odtoku dešťových vod v zájmovém území. Těleso komunikace bude tvořit překážku pro přitékající dešťové vody z výše položených ploch a současně bude vzhledem k asfaltovému povrchu vytvářet zvýšenou produkci dešťových vod v průběhu srážky. S ohledem na požadavek nepřetěžování stávající vodoteče (Žebětínský potok - IDVT 10197640) byl proveden kontrolní přepočítání přitékajících

dešťových vod ve stávajícím stavu. Ten stanovil celkový odtok z povodí v množství 34,6 l/s ve stávajícím stavu.

Pro účely zajištění podmínek odpovídajících stávajícímu stavu i po vybudování obchvatu byly po obou stranách tělesa komunikace navrženy retenční nádrže zachycující přiváděné dešťové vody před jejich kontrolovaným vypouštěním do Žebětínského potoka. Regulovaný odtok z navrhovaných retenčních nádrží byl navržen na množství 2 x 15 l/s.

Vody z vozovky objektu SO 104, jsou skrze příkopy odváděny do potoka Vrbovec (IDVT 10197320).

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V ploše stavby neleží budovy, které by bylo nutno asanovat. Zrušené komunikace budou odstraněny a na jejich ploše bude provedena rekultivace.

Vzrostlé dřeviny v trase budou vykáceny, za smýcené stromy bude provedena náhradní výsadba.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábery zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba je situována do pozemků Statutárního města Brna, do zemědělských pozemků a pozemků stávajících komunikací (silnice, ost. plocha). Dochází tedy stavbou k dotčení ZPF a potřebě vynětí pozemků ze zemědělského půdního fondu. Pozemky určené k funkci lesa (PUPFL) stavbou dotčeny nejsou. Ornice resp. kulturní vrstva v plochách dočasných záborů bude před výstavbou sejmuta a uložena na dočasné skládce vč. příp. ošetření. Přebytková ornice ze stavby bude uložena podle platné legislativy na zemědělských pozemcích poblíž předmětné stavby. Ornice z plochy skládek bude po ukončení prací uložena zpět na původní místo v původní tloušťce. Terén skládek se zbaví pozůstatků výstavby, upraví se a urovná.

Zábor pozemků je vyhodnocen v samostatném elaborátu, který je přílohou této dokumentace. V tomto elaborátu bude v textových i výkresových přílohách rozpracována problematika záboru ZPF do detailů potřebných pro vydání „Souhlasu s odnětím půdy ze ZPF“

Dle IGP je tloušťka ornice na dotčených pozemcích průměrně cca 30 cm.

K přímému kontaktu stavby s pozemky lesního půdního fondu (PUPFL) nedochází, stavba pouze zasahuje do ochranného pásma pozemků PUPFL (50m).

l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba obchvatu Žebětína je rozvojovou stavbou sítě PK. Je zde návaznost na územně plánovací dokumentaci Statutárního města Brna. Stavba propojuje ul. Kohoutovickou s ulicí Hostislavovou, která představuje významné dopravní spojení do Brna resp. m.č. Brna - Bystřice.

Trasa obchvatu je napojena na stávající technickou dopravní infrastrukturu. Inženýrské sítě dotčené stavbou budou ve vhodném rozsahu přeloženy. Napojovací místa technické infrastruktury vycházejí z nápojných bodů určených správci sítí.

ZÚ je plánován východně od Žebětína na silnici III/3842 před odbočkou k penzionu vedoucí podél Žebětínského potoka. Trasa končí v severní části Žebětína na ul. Hostislavově okružní křižovatkou.

Bezbariérový přístup ke stavbě je zajištěn pomocí chodníků. Na chodnících jsou navrženy úpravy pro bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

- m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba obchvatu je samostatnou akcí. Nebude členěna na etapy. Stavba obchvatu nebude mít negativní vliv na stávající dopravu. Stavba si vyžádá množství přeložek inženýrských sítí. Tyto přeložky jsou řešeny v samostatných objektech a jsou součástí této dokumentace

Okružní křižovatka na konci úseku na ul. Hostislavově je rozměrově a kapacitně navržena tak, aby se do ní mohla v budoucnu napojit další větev pokračujícího obchvatu Žebětína (Severní část).

Koordinace s jinými akcemi nebyla požadována.

Stavba nevyvolává žádné související, podmiňující ani vyvolané investice.

- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

katastrální území Žebětín [795674]

okres Brno-město, kraj Jihomoravský

Pozemky dotčené stavbou řeší detailně příloha Záborový elaborát.

- o) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Tyto pozemky řeší detailně příloha Záborový elaborát.

- p) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Neřeší se.

## B.2 Celkový popis stavby

### B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí

nová stavba

- b) účel užívání stavby

Stavba obchvatu Žebětína je rozvojovou stavbou sítě pozemních komunikací. Je zde návaznost na územně plánovací dokumentaci Statutárního města Brna. Stavbou obchvatu dojde k propojení ul. Kohoutovické a ul. Hostislavovy mimo zastavěné území obce, tím dojde k výraznému poklesu dopravního zatížení přes samotné centrum obce. Zároveň stavba obchvatu umožní v budoucnu napojit budoucí rozvojovou plochu.

- c) trvalá nebo dočasná stavba

trvalá stavba

- d) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby

Stavba je navržena podle platných technických norem, technických kvalitativních podmínek. Výjimek není zapotřebí.

Požadavky na bezbariérové řešení jsou respektovány.

- e) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Rozpracovaná projektová dokumentace zaslána k odsouhlasení známým dotčeným orgánům a organizacím. Připomínky - viz dokladová část - byly zapracovány do dokumentace.

- f) ochrana území podle jiných právních předpisů

Neřeší se, objekt je mimo chráněné, či památkové území.

V blízkosti stavby se nachází kulturní památka boží muka, společně s podrobným polohovým bodem. Stavba se jich nijak nedotýká, objekty zůstávají zachovány.

- g) navrhované parametry stavby - zastavěná plocha, obestavěný prostor, užitná plocha a předpokládané kapacity provozu a výroby, počet funkčních jednotek a jejich velikosti, apod.

Stavba obsahuje objekty pozemních komunikací a inženýrských sítí, kde se tyto parametry neřeší. Plocha trvalého záboru stavby je cca 4,2 ha.

- h) základní technické parametry stavby - návrhová rychlost, šířkové uspořádání, intenzita dopravy, technologie a zařízení apod.

Základní návrhová rychlost pro tuto stavbu je 50km/h. Na tuto rychlost jsou navrženy všechny směrové, výškové a šířkové parametry stavby.

Hlavní trasa obchvatu je navržena v kategorii MS2a/50. Ostatní komunikace nejsou zařazeny do jednotlivých kategorií.

Vnější průměr navržené okružní křižovatky je 50,0 m. Návrhová rychlost okružní křižovatky 30km/h.

Technické parametry návrhu okružní křižovatky

jízdní pás na vjezdu do křižovatky	šířka 5,50 m
jízdní pás v prostoru křižovatky	šířka 5,50 m
prstenec	šířka 2,00 m
poloměry oblouků vjezdových hran	R = 12 m
poloměry oblouků výjezdových hran	R = 15 m

na všech vjezdových paprscích dělicí ostrůvky mezi protisměrnými jízdními pásy

#### **Základní šířková kategorie MS2a/50:**

Jízdní pruh	2 * 3,50	7,00 m
Vodící proužek	2 * 0,25	0,50 m
Cyklopruh	2 * 1,25	2,50 m
<b>Celková šířka zpevněné vozovky</b>		<b>10,00 m</b>
Bezpečnostní odstup	2 * 0,50	1,00 m
<b>Volná šířka cesty</b>		<b>11,00 m</b>

#### **Základní šířková kategorie S7,5/50 (SO 102 úprava silnice III/3842):**

Jízdní pruh	2 * 3,00	6,00 m
Vodící proužek	2 * 0,25	0,50 m
<b>Celková šířka zpevněné vozovky</b>		<b>6,50 m</b>



Bezpečnostní odstup	2 * 0,50	1,00 m
<b>Volná šířka cesty</b>		<b>7,50 m</b>

Šířkové uspořádání v ZÚ (napojení na III/3842) je navrženo v kategorii S7,5  
 Komunikace k penzionu ( SO 103) má šířku zpevnění 4,5m.  
 Komunikace k budoucí bytové zástavbě ( SO 104) má šířku zpevnění 6,0m.

Šířky připojovacích / odbočovacích pruhů min. 3,25m.

Chodníky jsou navrženy v min. šířce 2,0m.

#### Stávající intenzity dopravy (rok 2019) v jednotlivých uzlech :

ul. Kohoutovická	na profilu	osobní voz.:	3 320
		voz. lehká nákl.:	197 (68%)
		voz. střední a těžká:	93 (32 %)
		voz. nákladní celkem:	<b>290 (100 %)</b>
		vozidla celkem:	<b>3 610</b>
-----			
ul. Hostislavova	na profilu	osobní voz.:	4 010
		voz. lehká nákl.:	285 (62%)
		voz. střední a těžká:	175 (38 %)
		voz. nákladní celkem:	<b>460 (100 %)</b>
		vozidla celkem:	<b>4 470</b>
-----			
ul. Dlážděná	na profilu	osobní voz.:	2 560
		voz. lehká nákl.:	243 (76%)
		voz. střední a těžká:	77 (24 %)
		voz. nákladní celkem:	<b>320 (100 %)</b>
		vozidla celkem:	<b>2 880</b>

i) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Bude upřesněno po vydání stavebního povolení. Stavba není členěna na etapy.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby.

Nepředpokládá se předčasné užívání stavby.

### **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

Navrhovaná stavba obchvatu je v souladu s územním plánem města Brna i se zásadami územního rozvoje kraje.

Architektonické řešení je dáno charakterem stavby, územními podmínkami, geologií, podléhá TKP, ČSN a požadavkům investora.

### **B.2.3 Celkové stavebně technické řešení**

a) popis celkové koncepce stavebně technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Současný stav silnice III/3842 resp. ulic Kohoutovická, Ostrovačická a Hostislavova tvořící páteřní komunikace městské části Brna Žebětína je takový, že procházejí přibližně jejím středem, což je z hlediska v místě bydlících obyvatel i tranzitní dopravy nevhodný stav.

Tuto nevyhovující situaci v Žebětíně by měl částečně vyřešit návrh jeho obchvatu. V I. etapě se jedná o jihovýchodní obchvat, který odvede dopravu směřující do Žebětína po ul. Kohoutovické a dále do městské části Brno-Bystrc mimo centrum obce. Trasa obchvatu rovněž umožní připojení budoucí rozvojové plochy v severovýchodní části Žebětína, zachová dopravní napojení k penzionu Eliot na začátku trasy a dopravní napojení budoucí obytné zástavby.

Trasa obchvatu je zakotvena v Územním plánu města Brna (ÚPmB).

ZÚ je plánován východně od Žebětína na silnici III/3842 před odbočkou k penzionu vedoucí podél Žebětínského potoka. Trasa končí v severní části Žebětína na ul. Hostislavově okružní křižovatkou.

Trasa obchvatu je napojena na stávající technickou dopravní infrastrukturu.

Základní návrhová rychlost pro tuto stavbu je 50km/h. Na tuto rychlost jsou navrženy všechny směrové, výškové a šířkové parametry stavby.

Hlavní trasa obchvatu je navržena v kategorii MS2a/50. Ostatní komunikace nejsou zařazeny do jednotlivých kategorií.

Vnější průměr navržené okružní křižovatky je 50,0 m. Návrhová rychlost okružní křižovatky 30km/h.

Výstavbou obchvatu dojde k úpravě odtoku dešťových vod v zájmovém území. Těleso

komunikace bude tvořit překážku pro přitékající dešťové vody z výše položených ploch a současně bude vzhledem k asfaltovému povrchu vytvářet zvýšenou produkci dešťových vod v průběhu srážky.

Pro účely zajištění podmínek odpovídajících stávajícímu stavu i po vybudování obchvatu byly po obou stranách tělesa komunikace navrženy retenční nádrže zachycující přiváděné dešťové vody před jejich kontrolovaným vypouštěním do Žebětínského potoka.

Inženýrské sítě dotčené stavbou budou ve vhodném rozsahu přeloženy. Tyto přeložky jsou řešeny v samostatných objektech a jsou součástí této dokumentace.

Důležitou součástí stavby z hlediska zakomponování do okolí jsou vegetační úpravy zemního tělesa, jak v prostoru okružní křižovatky, tak i na svazích všech komunikací. Vegetační úpravy budou provedeny tak, aby odpovídaly platným předpisům – samozřejmě za předpokladu respektování všech rozhledových trojúhelníků v křižovatkách.

Pro zajištění zvýšené bezpečnosti je navrženo nové veřejné osvětlení v celé délce obchvatu v souladu se všemi platnými předpisy.

Součástí obchvatu je svislé a vodorovné dopravní značení, které má rovněž vliv na bezpečnost.

b) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Podrobně řešeno v dokladové části – příloha Nakládání s odpady

c) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Součástí projektu je objekt SO 402 Přeložky sdělovacích kabelů CETIN. Samotná stavba však nemá žádné požadavky na kapacitu těchto sítí.

#### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

V rámci obchvatu je řešena i pěší doprava pomocí chodníků. Chodníky jsou navrženy tak, aby umožňovaly bezpečný pohyb pěším osobám, včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Přechody a místa pro přecházení jsou vybaveny ochrannými ostrůvky, hmatovými prvky pro nevidomé a slabozraké, a budou samostatně osvětleny lampami s odlišnou barvou a intenzitou světla.

Dále budou vybaveny podle příslušných předpisů varovnými a signálními pásy a sníženými obrubníky tak, aby vyhovovaly bezpečnému pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

**B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Navrhované řešení obchvatu umožňuje bezpečnou jízdu vozidel. Bezpečnost je předurčena dodržáním příslušných norem a předpisů. Ke zvýšení bezpečnosti přispěje i veřejné osvětlení.

**B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů****a) popis stávajícího stavu**

Současný stav silnice III/3842 resp. ulic Kohoutovická, Ostrovačická a Hostislavova tvořící páteřní komunikace městské části Brna Žebětína je takový, že procházejí přibližně jejím středem, což je z hlediska v místě bydlících obyvatel i tranzitní dopravy nevhodný stav.

**b) popis navrženého řešení**

Tuto nevyhovující situaci v Žebětíně by měl částečně vyřešit návrh jeho obchvatu. V I. etapě se jedná o jihovýchodní obchvat, který odvede dopravu směřující do Žebětína po ul. Kohoutovické a dále do městské části Brno-Bystrc mimo centrum obce. Trasa obchvatu rovněž umožní připojení budoucí rozvojové plochy v severovýchodní části Žebětína, zachová dopravní napojení k penzionu na začátku trasy ( SO 103) a dopravní napojení budoucí obytné zástavby (SO 104).

Trasa obchvatu je zakotvena v Územním plánu města Brna (ÚPmB).

ZÚ je plánován východně od Žebětína na silnici III/3842 před odbočkou k penzionu vedoucí podél Žebětínského potoka. Trasa končí v severní části Žebětína na ul. Hostislavově okružní křižovatkou.

**SEZNAM OBJEKTŮ (a jejich budoucích majetkových správců)**

Č. objektu	Název objektu	Budoucí majetkový správce
------------	---------------	---------------------------

**000 Objekty přípravy staveniště**

SO 020	Příprava území	
--------	----------------	--

**100 Objekty pozemních komunikací**

SO 101	JV obchvat Žebětína	Bkom
SO 102	Úprava silnice III/3842	SÚS JMK
SO 103	Napojení komunikace v km 0,150	ÚMČ Brno – Žebětín
SO 104	Napojení komunikace v km 0,862	ÚMČ Brno – Žebětín
SO 105	Chodník podél silnice III/3842	Bkom
SO 190	Dopravní značení definitivní	Bkom
SO 191	Dopravní značení provizorní	zhotovitel stavby

**200 Mostní objekty**

SO 201      Most přes Žebětínský potok      Bkom

**300 Vodohospodářské objekty**

SO 301      Retenční nádrže      Bkom  
SO 302      Přeložka splaškové kanalizace      Bvak  
SO 303      Přeložka vodovodu      František Nykodým

**400 Elektro a sdělovací kabely**

SO 401      Přeložky sítí EON      EON  
SO 402      Přeložky sdělovacích kabelu CETIN      CETIN  
SO 403      Veřejné osvětlení      TSB

**500 Objekty trubních vedení**

SO 501      Přeložka STL plynovodu      GASNET

**800 Objekty úpravy území**

SO 801      Vegetační úpravy      ÚMČ Brno – Žebětín  
SO 802      Rekultivace ploch dotčených stavbou      ÚMČ Brno – Žebětín  
SO 803      Ochranná opatření pro migraci obojživelníků      ÚMČ Brno – Žebětín

**SO 020      Příprava území**

Stavební objekt zahrnuje veškeré přípravné práce v prostoru trvalého záboru, které je nutné provést před zahájením prací na jednotlivých stavebních objektech. Jedná se zejména o

- odstranění travních porostů ze zatravněných ploch
- odstranění ornice a podorníků z plochy trvalého záboru a uložení na deponie pro potřeby stavby, resp. odvoz přebytku ornice na stanovené plochy k dalšímu zemědělskému využití
- mýcení křovin a jejich likvidace (včetně ploch dočasného záboru)
- odstranění mimolesní zeleně (včetně ploch dočasného záboru)

**SO 101      JV obchvat Žebětína**

Hlavní trasa obchvatu začíná v místě nové průsečné křižovatky cca v km 0.150140 Osy 1 a končí na ul. Hostislavově okružní křižovatkou, která je rovněž součástí objektu SO 101. Trasa na začátku úseku přechází přes Žebětínský potok po mostě ( SO 201 ) dále po zemědělských pozemcích až k okružní křižovatce. Poloha trasy je dána platným územním plánem města.

Okružní křižovatka se nachází na stávající ul. Hostislavova. Okružní křižovatka je rozměrově navržena tak, aby do ní mohla být v budoucnu napojena další etapa obchvatu. S budoucí etapou bude mít okružní křižovatka celkem 5 paprsků. Vnější průměr okružní křižovatky je 50,0 m, šířka okružního pásu je 5,5m.

V km 0.614 vlevo je navrženo napojení budoucí rozvojové plochy Žebětína. Pod tímto sjezdem je navržen propustek DN600 pro převedení dešťových vod pod komunikací. V km 0.862 vpravo se napojuje komunikace k budoucí obytné zástavbě ( SO 104).

Hlavní trasa je navržena jako místní komunikace kategorii MS2a/50. Součástí hlavního dopravního prostoru jsou navrženy cyklopruhy pro oba jízdní pásy. Délka hlavní trasy je cca 865m.

Součástí obchvatu je i jednostranný chodník šířky 2,0m.

V křižovatkových úsecích jsou navrženy připojovací / odbočovací pruhy dle platné ČSN.

Tvary křižovatek, poloměry a šířky jednotlivých jízdních pruhů jsou navrženy dle platné ČSN a byly ověřeny vlečnými křivkami.

Výškové řešení je na začátku přizpůsobeno mostu přes Žebětínský potok a dále stávajícímu terénu s ohledem na odvodnění povrchu a spodní stavby komunikace a odvodnění přilehlého terénu. Na konci úseku se výškově napojuje na okružní křižovatku.

Výškové parametry – viz příloha Podélné profily.

Je navržena vozovka asfaltová s krytem z asfaltového koberce mastixového se sníženou hlučností SMA 5 NH. Tloušťka konstrukce min. 540 mm.

Detailní skladba vozovek viz příloha Vzorové příčné řezy.

Chodník je navržen z betonové zámkové dlažby do lože, celková tloušťka chodníku min. 350mm.

Základní příčný sklon vozovky je 2,5 %. Základní příčný sklon zemní pláně je navržen jednostranný 3%. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8% k přilehlému svahu.

Odvodnění vozovky je zajištěno navrženým příčným a podélným sklonem do silničních příkopů a následně do retenčních nádrží. Dno příkopů bude v potřebných úsecích zpevněno. V úsecích s příčným sklonem vozovky směrem ke zvýšené obrubě budou osazeny uliční vpusti, které se napojí do otevřené příkopy.

Vody z přilehlého terénu jsou rovněž částečně odváděny v silničních příkopech do retenčních nádrží a regulovaným odtokem vypouštěny do Žebětínského potoka.

Při výstavbě zemního tělesa budou respektovány podmínky ČSN, především ČSN 733050 Zemní práce, ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 721006 Kontrola hutnění zemin a sypanin, TKP a ZTKP staveb pozemních komunikací.

Ochrana svahů proti vodní erozi (účinky dešťových vod z koruny násypu nebo horní hrany zářezu) bude zajištěna bezprostředně provedeným ohumusováním svahů v tl. 0,15 m s následným osetím.

Trasa obchvatu kříží stávající inženýrské sítě. Jejich přeložky řeší podrobně samostatné stavební objekty. Křížení s novými IS :

km 0.167 – křížení SO 403  
km 0.180 – křížení SO 402  
km 0.23185 – křížení SO 401  
km 0.275 – křížení SO 302  
km 0.836 – křížení SO 403  
km 0.852 – křížení SO 303  
km 0.875 – křížení SO 501  
km 0.9214 – křížení SO 401  
km 0.9318 – křížení SO 402  
km 1.0158 – křížení SO 402  
km 1.017 – křížení SO 403

Pro zajištění zvýšené bezpečnosti je navrženo nové veřejné osvětlení v celé délce obchvatu v souladu se všemi platnými předpisy.

Součástí obchvatu je svislé a vodorovné dopravní značení, které má rovněž vliv na bezpečnost. Dopravní značení je řešeno v samostatných objektech. ( SO 190, SO 191 ).

U všech křižovatek a napojeních jsou dodrženy požadovaných rozhledových parametry.

## **SO 102      Úprava silnice III/3842**

Jedná se o úpravu krajské silnice III/3842, včetně průsečné křižovatky s přípojovacím a odbočovacím pruhem. Úprava komunikace začíná na stávající silnici III/3842 (ul. Kohoutovická) a končí ve staničení 0,000000 Osy1.

Trasa je navržena v kategorii S 7,5/50. Celková délka trasy je cca 287,64m.

Podél této komunikace je navržen i jednostranný chodník šířky 2,0m, ten je však součástí stavebního objektu SO 105.

V km 0.020 vpravo je navržen hospodářský sjezd šířky 4m pro obsluhu přilehlých zemědělských pozemků (SO103). Přilehlé pozemky po levé straně, ve směru staničení, po

napojení na ul. Kohoutovickou budou přístupné ze stávajícího hosp. sjezdu, který se nachází před začátkem úpravy.

V křižovatkových úsecích jsou navrženy připojovací / odbočovací pruhy dle platné ČSN.

Výškové řešení je na začátku i konci přizpůsobeno stávající výšce komunikace. Výška nivelety v oblasti nové průsečné křižovatky respektuje nově navržený mostu přes Žebětínský potok.

Výškové parametry – viz příloha Podélné profily.

Je navržena vozovka asfaltová s krytem z asfaltového koberce mastixového se sníženou hlučností SMA 5 NH. Tloušťka konstrukce min. 540 mm.

Detailní skladba vozovek viz příloha Vzorové příčné řezy.

Základní příčný sklon vozovky je 2,5 %. Základní příčný sklon zemní pláně je navržen jednostranný 3%. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8% k přilehlému svahu.

Odvodnění vozovky je zajištěno navrženým příčným a podélným sklonem do silničních příkopů a následně Žebětínského potoka. Dno příkopů bude v potřebných úsecích zpevněno. V úsecích s příčným sklonem vozovky směrem ke zvýšené obrubě budou osazeny uliční vpusti, které se napojí do otevřené příkopy, resp. přímo do Žebětínského potoka.

Pro převedení dešťových vod pod komunikací je v km 0.130 (osy 101) navržen propustek tlamového profilu v./š.=1000/1500mm.

Při výstavbě zemního tělesa budou respektovány podmínky ČSN, především ČSN 733050 Zemní práce, ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 721006 Kontrola hutnění zemin a sypanin, TKP a ZTKP staveb pozemních komunikací.

Ochrana svahů proti vodní erozi (účinky dešťových vod z koruny násypu nebo horní hrany zářezu) bude zajištěna bezprostředně provedeným ohumusováním svahů v tl. 0,15 m s následným osetím.

Trasa komunikace kříží stávající nadzemní vedení VN, které zůstane zachováno. Křížení s novými IS :

km 0.067 – křížení SO 403

km 0.109 – křížení SO 403

Pro zajištění zvýšené bezpečnosti je navrženo nové veřejné osvětlení v celé délce úpravy komunikace v souladu se všemi platnými předpisy.

Součástí obchvatu je svislé a vodorovné dopravní značení, které má rovněž vliv na bezpečnost. Dopravní značení je řešeno v samostatných objektech. ( SO 190, SO 191 ).



U všech křižovatek a napojeních jsou dodrženy požadovaných rozhledových parametry.

### **SO 103      Napojení komunikace v km 0.150**

Výstavbou obchvatu a přesunu stávající průsečné křižovatky do nové polohy dojde k přerušení stávající komunikace vedoucí k penzionu Eliot. Tento objekt řeší nové dopravní napojení tohoto penzionu. Součástí objektu je i hospodářský sjezd na přilehlý pozemek ve staničení km 0,020 SO102.

Komunikace je navržena v šířce 4,5m, což odpovídá cca šířce stávající komunikace. Délka úpravy je cca 70m.

Výškově i směrově je komunikace na začátku napojena na stávající komunikaci, na konci úseku se napojuje na nově navrženou trasu obchvatu.

Výškové parametry – viz příloha Podélné profily.

Je navržena vozovka asfaltová s krytem z asfaltového betonu ACO 11. Tloušťka konstrukce min. 440 mm.

Detailní skladba vozovek viz příloha Vzorové příčné řezy.

Základní příčný sklon vozovky je 2,5 %. Základní příčný sklon zemní pláně je navržen jednostranný 3%. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8% k přilehlému svahu.

Odvodnění vozovky je zajištěno navrženým příčným a podélným sklonem do silničních příkopů a následně Žebětínského potoka. Dno příkopů bude v potřebných úsecích zpevněno.

Pro převedení dešťových vod pod komunikací je v km 0.054 navržen propustek DN800.

Při výstavbě zemního tělesa budou respektovány podmínky ČSN, především ČSN 733050 Zemní práce, ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 721006 Kontrola hutnění zemin a sypanin, TKP a ZTKP staveb pozemních komunikací.

Ochrana svahů proti vodní erozi (účinky dešťových vod z koruny násypu nebo horní hrany zářezu) bude zajištěna bezprostředně provedeným ohumusováním svahů v tl. 0,15 m s následným osetím.

Trasa obchvatu kříží stávající inženýrské sítě. Jejich přeložky řeší podrobně samostatné stavební objekty. Křížení s novými IS :

km 0.056 – křížení SO 403

km 0.059 – křížení SO 402

Pro zajištění zvýšené bezpečnosti je navrženo nové veřejné osvětlení v celé délce úpravy komunikace v souladu se všemi platnými předpisy.

U všech křižovatek a napojeních jsou dodrženy požadovaných rozhledových parametry.

#### **SO 104      Napojení komunikace v km 0.862**

Výstavbou obchvatu dojde k přerušení stávající komunikace vedoucí k budoucí obytné zástavbě. Tento objekt řeší nové dopravní napojení tohoto místa.

Komunikace je navržena v šířce 6m. Délka úpravy je cca 180m.

V km 0.030 oboustranně jsou navrženy 2 hospodářské sjezdy šířky 4m pro obsluhu přilehlých zemědělských pozemků.

Součástí komunikace je i jednostranný chodník šířky 2,0m.

Výškově i směrově je komunikace na začátku napojena na stávající komunikaci, na konci úseku se napojuje na nově navrženou trasu obchvatu.

Výškové parametry – viz příloha Podélné profily.

Je navržena vozovka asfaltová s krytem z asfaltového betonu ACO 11. Tloušťka konstrukce min. 440 mm.

Detailní skladba vozovek viz příloha Vzorové příčné řezy.

Chodník je navržen z betonové zámkové dlažby do lože, celková tloušťka chodníku min. 350mm.

Základní příčný sklon vozovky je 2,5 %. Základní příčný sklon zemní pláně je navržen jednostranný 3%. Příčný sklon nezpevněné krajnice je 8% k přilehlému svahu.

Odvodnění vozovky je zajištěno navrženým příčným a podélným sklonem do silničních příkopů a následně do potoka Vrbovec. Dno příkopů bude v potřebných úsecích zpevněno.

Pro převedení dešťových vod pod komunikací je v km 0.1785 navržen propustek DN800.

Při výstavbě zemního tělesa budou respektovány podmínky ČSN, především ČSN 733050 Zemní práce, ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, ČSN 721006 Kontrola hutnění zemin a sypanin, TKP a ZTKP staveb pozemních komunikací.

Ochrana svahů proti vodní erozi (účinky dešťových vod z koruny násypu nebo horní hrany zářezu) bude zajištěna bezprostředně provedeným ohumusováním svahů v tl. 0,15 m s následným osetím.

Trasa komunikace kříží stávající inženýrské sítě. Jejich přeložky řeší podrobně samostatné stavební objekty. Křížení s novými IS :

km 0.181 – křížení SO 403

Pro zajištění zvýšené bezpečnosti je navrženo nové veřejné osvětlení v celé délce komunikace v souladu se všemi platnými předpisy.

Součástí obchvatu je svislé a vodorovné dopravní značení, které má rovněž vliv na bezpečnost. Dopravní značení je řešeno v samostatných objektech. ( SO 190, SO 191 ).

U všech křižovatek a napojeních jsou dodrženy požadovaných rozhledových parametry.

### **SO 105 Chodník podél silnice III/3842**

Jedná se o nově budovaný chodník podél silnice III/3842, který má zajistit propojení stávajícího chodníku na konci obce Žebětín s nově budovaným chodníkem budoucí výstavby 0. etapy.

Délka chodníku je cca 310m, šířka 2,0m.

Směrově i výškově chodník respektuje úpravu silnice III/3842.

Chodník je navržen z betonové zámkové dlažby do lože, celková tloušťka chodníku min. 350mm.

Detailní skladba chodníku viz příloha Vzorové příčné řezy.

Základní příčný sklon chodníku je 2,0 %.

Na chodníku jsou navrženy úpravy pro bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

Odvodnění chodníku je zajištěno navrženým příčným a podélným sklonem do silničního příkopu a následně do Žebětínského potoka.

Pro zajištění zvýšené bezpečnosti je za chodníkem navrženo nové veřejné osvětlení v celé délce chodníku v souladu se všemi platnými předpisy. Veřejné osvětlení řeší objekt SO 403.

### **SO 190 Dopravní značení definitivní**

Důležitou součástí stavby je svislé a vodorovné dopravní značení.

Návrh dopravního značení v duchu platného zákona 361/2000 Sb. a Vyhlášky MDS č. 294/2015 Sb. a platných technických podmínek bude projednán s Policií ČR. Definitivní návrh bude

schválen v dostatečném předstihu před uvedením stavby do provozu – po vyjádření P ČR stanoví místní úpravu dopravního značení odbor dopravy.

Podrobně bude řešeno v dalším stupni PD.

### **SO 191      Dopravní značení přechodné**

Stavba obchvatu bude v maximální možné míře za zachování provozu na stávajících silnicích.

Pro stavbu bude navrženo přechodné dopravní značení.

Prioritně se předpokládá zachování obousměrné dopravy – s částečným šířkovým omezením a snížením povolené rychlosti jízdy.

V některých etapách realizace není vyloučeno vedení dopravy střídavé – s řízením provozu provizorní světelnou signalizací.

Návrh dopravního značení bude vycházet z platných předpisů, především:

TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (PK)

TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK

TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK

TP 100 Zásady pro orientační značení na PK

TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK

TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na PK

Podrobně bude řešeno v dalším stupni PD

### **SO 201      Most přes Žebětínský potok**

Most tvoří rámová, monolitická, železobetonová konstrukce o 1 poli. Most je šikmý, světlosti 9,22 m, kolmé světlosti 8,10 m. Šířka nosné konstrukce je proměnná 15,01 – 15,54 m. Most má na levé straně veřejný chodník šířky 2,25m. Po mostě jsou vedeny oboustranné cyklopruhy šířky 2 x 1,5 m. Podélný sklon na mostě stoupá 1,78 % ve směru staničení, příčný sklon je dostředný 2,5 %. Nosnou konstrukci tvoří příčle tloušťky 0,45 m s náběhy u stěn tloušťky 0,80m. Stěny rámu jsou také tloušťky 0,80 m. Most je založen na velkopřůměrových pilotách. Prostor pod mostem bude opevněn kamennou dlažbou, v korytě potoka budou provedeny na vtoku a výtoku příčné betonové prahy. Most je vybaven bezpečnostním zařízením, zábradlím, respektive zábradelním svodidlem. V římse mostu budou osazeny dvě chráničky pro převedení veřejného osvětlení (SO 403) přes Žebětínský potok.

### **SO 301      Retenční nádrže**

Výstavbou obchvatu Žebětína dojde k úpravě odtoku dešťových vod v zájmovém území. Těleso komunikace bude tvořit překážku pro přitékající dešťové vody z výše položených ploch a současně

bude vzhledem k asfaltovému povrchu vytvářet zvýšenou produkci dešťových vod v průběhu srážky.

S ohledem na požadavek nepřetěžování stávající vodoteče (Žebětínský potok) byl proveden kontrolní přepočítání přítékajících dešťových vod ve stávajícím stavu. Ten stanovil celkový odtok z povodí v množství 34,6 l/s ve stávajícím stavu.

Pro účely zajištění podmínek odpovídajících stávajícímu stavu i po vybudování obchvatu byly po obou stranách tělesa komunikace navrženy retenční nádrže zachycující přiváděné dešťové vody před jejich kontrolovaným vypouštěním do Žebětínského potoka. Regulovaný odtok z navrhovaných retenčních nádrží byl navržen na množství 2 x 15 l/s

### **SO 302 Přeložka splaškové kanalizace**

Výstavbou obchvatu a s ní souvisejících retenčních nádrží vyplynula nutnost přeložky stávající splaškové kanalizace. Stávající trase je vedena podél ul. Kohoutovická ke křižovatce s místní komunikací, kde se trasa stáčí vlevo souběžně s touto komunikací. Přeložka tuto trasu přeruší v nové šachtě Š6 u mostu přes Žebětínský potok a kanalizace bude nově vedena SV směrem kolmo přes budoucí trasu obchvatu. Po vykřížení tělesa komunikace se trasa v šachtě Š4 lomí vpravo JV směrem a je vedena podél nové retenční nádrže směrem k Žebětínskému potoku, kde se v šachtě Š1 napojuje na stávající trasu splaškové kanalizace. Celková délka přeložky je 190,40 m.

### **SO 303 Přeložka vodovodu**

Předmětem tohoto stavebního objektu je přeložka části vodovodní přípojky. Důvodem přeložky je vymístění stávajícího vodovodního potrubí z tělesa plánovaného obchvatu a navazující komunikace. Začátek překládaného úseku je za vodoměrnou šachtou, konec před křížením potoka Vrbovec.

Potrubí stávající vodovodní přípojky je z litiny DN 100.

Potrubí přeložky je navrženo z polyethylenového potrubí PE100RC d160x9,5 mm v délce 310 m.

V místě křížení přípojky s navrženou komunikací a v místě křížení hospodářského sjezdu bude potrubí zataženo do chrániček. Celková délka chráničky bude 38,5 m a 15,5 m.

Místo křížení vodovodu s komunikací a sjezdem bude označeno orientačními sloupky.

Stávající potrubí bude ponechané v zemi a bude zalito cementopopílkovou suspenzí.

Samotné napojení nového potrubí na stávající bude nutné koordinovat s majitelem stávající přípojky a případně zajistit náhradní zásobování pitnou vodou pro napojené nemovitosti.

### **SO 401 Přeložky sítí EON**

V souvislosti s budováním obchvatu Žebětína dojde k nutnosti přeložek stávajícího vedení

v majetku E.ON Distribuce, a.s. Přeložky sestávají ze dvou částí:

V km 0,240 kříží budoucí komunikaci stávající nadzemní vedení VN 22 kV. Jedná se o kmenové vedení a odbočku ke sloupové trafostanici. Vzhledem k tomu, že komunikace bude umístěna na náspu, bude nutno kmenové vedení uložit na nové příhradové stožáry. Z jižního stožáru bude sveden do země kabel, který bude veden podél retenční nádrže a bude ukončen na novém sloupu, který bude umístěn v ose stávající nadzemní přípojky VN pro stávající sloupovou trafostanici (aby se minimalizovaly přechody nadzemních vedení přes komunikaci). Celková délka nadzemního vedení je 107 m.

V km 0,920 kříží budoucí komunikaci stávající nadzemní vedení VN 22 kV. Jedná se o přípojku pro sloupovou trafostanici, která je umístěna u křižovatky ulic Chrpová a Hostislavova. Nadzemní vedení bude ukončeno na novém koncovém podpěrném bodě, ze kterého bude proveden kabelosvod a následně bude vedení řešeno jako podzemní. Kabel VN bude veden v chodníku k nově budovanému kruhovému objezdu, kde bude ukončen v nové kioskové trafostanici (tato nahradí stávající sloupovou TS). Z trafostanice budou vyvedeny kabely NN, která budou na ul. Hostislavova naspojovány na stávající kabely NN. Jeden z kabelů prosmýčkuje novou přípojkovou skříň, ze které bude napojen stávající zapínací rozváděč VO. Stávající nadzemní vedení VN a sloupová trafostanice budou demontovány. Délka trasy podzemního kabelového vedení VN činí 170 m, délka trasy kabelů NN činí 26 m.

Použitý materiál musí odpovídat standardům E.ON Distribuce, a.s. Nadzemní i podzemní vedení budou uloženy v polohách, které budou definitivní jak polohopisně, tak výškopisně.

Nová kompaktní distribuční trafostanice bude umístěna u kruhového objezdu v místě dle situace. Jedná se o prefabrikovanou, betonovou trafostanici, která bude posazena na upravené šterkové lože. Je uvažována nepochozí kiosková transformovna o rozměrech 2400 x 3000 mm (ŠxD). Trafostanice bude rozdělená na dva prostory: rozvodnu VN/NN a prostor stanoviště transformátoru. V trafostanici bude osazen olejový hermeticky uzavřený transformátor 22/0,4 kV o výkonu do 630 kVA. Vše dle standardu distributora elektrické energie.

Uložení kabelů v zemi

Kabel VN se uloží v chodníku, zelených pásích nebo pod komunikacemi s krytím min. 1m v kabelové rýze hloubky 1,2m. V místech přechodu komunikací, budou kabely uloženy v plastových chráničkách pr 160mm.

Při křížení s ostatními inženýrskými sítěmi budou také nové kabely uloženy do plastových chrániček, případně betonových žlabů. Kabely budou uloženy na upravené pískové lože a kryty výstražnou fólií (umístěna 200 až 300mm nad kabelem/chráničkou). Šířka rýhy a uspořádání je závislé na počtu kabelů a je vyznačena na vzorových řezech kabelovou trasou

## **SO 402 Přeložky sdělovacích kabelů CETIN**

Předmětem objektu je návrh přeložek sdělovacích vedení společnosti Česká telekomunikační infrastruktura a.s. (dále jen CETIN).

Ke střetu dojde s metalickou i optickou sítí a prázdnými optotrubkami HDPEØ40mm. Ke střetu dojde se zemními kabely. S nadzemními sítěmi ke střetu nedochází.

Přeložení zařízení sítě elektronických komunikací (SEK) zajistí její vlastník, společnost CETIN.

Stavebník, který vyvolal překládku SEK je dle ustanovení § 104 odst. 16 zákona č.127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů povinen uhradit společnosti CETIN veškeré náklady na nezbytné úpravy dotčeného úseku SEK, a to na úrovni stávajícího technického řešení.

Přeložka bude provedena na základě smlouvy mezi investorem a majetkovým správcem kabelů, společností CETIN.

Součástí stavebního objektu jsou přeložky v různých místech střetu stavby obchvatu v nezbytně nutném rozsahu vyvolaným výše uvedenou investiční akcí.

## **SO 403 Veřejné osvětlení**

Objekt řeší nasvětlení budované komunikace včetně kruhového objezdu a přechodů pro chodce. Nasvětlení komunikace bude provedeno pomocí LED svítidel, která budou umístěna na stožárech umístěných po stranách komunikace (za chodníkem).

Elektricky nové osvětlení naváže na stávající osvětlení.

### **Přeložka VO:**

- kabel VO, který vede z RVO směr sadové sloupy na ul. Chrpová nebude dotčen plánovanými stavebními úpravami.
- kabel VO, který vede z RVO jižním směr po ul. Hostislavova (sloupy 15, 14, 13, 12 atd) bude vyměněn za nový v nové poloze, ve sloupu č. 12 bude ukončen. Z RVO bude vyveden kabel VO pod novou komunikací, prosmyčkuje jedno přechodové svítidlo (součástí nového VO), přeložené sloupy se silničními svítidly a v posledním bude ukončen. V rámci přeložky budou vyměněny 3 stávající sloupy za nové, délka trasy kabelového vedení činí 106 m.
- kabel VO, který vede z RVO severním směr po ul. Hostislavova (sloupy S-1, S-2, S-3 atd) bude vyměněn za nový v nové poloze, ve sloupu č. S-3 bude ukončen. Z RVO bude vyveden kabel VO podél kruhového objezdu, bude veden po jeho západní části a ve stávajícím sloupu S-3 na severní straně kruhového objezdu bude kabel ukončen. Kabel prosmyčkuje celkem 8 nových sloupů: tři silniční budou osazeny v rámci přeložky, dva přechodové a tři silniční v rámci nového VO. Délka trasy kabelového vedení činí 136 m.

### **Nové VO:**

Ze stávajícího zapínacího rozváděče VO bude vyveden kabel VO pod novou komunikací, prosmyčkuje svítidla umístěná na východní straně kruhového objezdu a dále bude smyčkovat svítidla umístěná za chodníkem podél budovaného obchvatu (celkem 11 ks) a jedno přechodové svítidlo. Ukončen bude v nové rozpojovací skříni umístěné v km 0,840. Délka této trasy činí 296 m. V souběhu s tímto kabelem bude uložen přímý kabel CYKY 4x25 mezi zapínacím rozváděčem a rozpojovací skříní.

Z této skříně budou vyvedeny dva kabely. Jeden bude veden podél komunikace směr Vrbovecký mlýn, kde napojí 7 silničních svítidel a jedno přechodové (délka trasy 232 m). Druhý kabel bude veden podél obchvatu, napojí 23 silničních svítidel a dvě přechodová, ukončen bude v nové rozpojovací skříni umístěné v km 0,170. Délka této trasy činí 687 m.

Z této skříně budou vyvedeny tři kabely. Jeden bude veden podél nové komunikace k penzionu v délce trasy 90 m (napojí 3 silniční svítidla a 2 přechodová). Druhý kabel bude veden podél nové komunikace směr Kohoutovice v délce trasy 200 m (napojí 6 silničních svítidel). Třetí kabel bude veden podél nové komunikace směr Žebětín a ukončen bude ve sloupu VO, který bude osazen na konci stavebních úprav. Délka této trasy činí 165 m a bude napojeno 5 silničních svítidel a dvě přechodová.

Dále dojde k nutnosti rozšíření stávající sítě VO na ul. Kohoutovická – z posledního stávajícího sloupu bude vyveden kabel VO směrem ke konci obce do nově navrženého sloupu se silničním svítidlem, kde bude kabel ukončen. Délka trasy tohoto úseku činí 29 m.

### **Přípojka NN:**

Z nové rozpojovací skříně (součástí SO401) bude vyvedena přípojka NN doprostřed kruhového objezdu pro osvětlení vánočního stromu. Kabel bude veden v souběhu s kabelem VO a následně v chrániče pod komunikací (kruhovým objezdem). Délka přípojky NN činí 32m.

Kabely budou v celé délce trasy uloženy v plastové kabelové chrániče průměru 63/52mm, pod pojezdovými plochami bude chránička z důvodu mechanické ochrany vložena do chráničky průměru 110mm (vždy bude založena jedna chránička rezervní). V celé délce trasy bude ve výkopu umístěn zemnicí drát FeZn pr. 10mm, který všechna zařízení VO vodivě propojí. V místě styku tří a více kabelů bude umístěna rozpojovací skříň.

#### **Uložení kabelů v zemi**

Kabel VO se uloží v místě budování nového chodníku s krytím min. 500mm v kabelové rýze hloubky 600mm, pod komunikací s krytím 1m v kabelové rýze hloubky 1,2m. Kabely budou v celé délce trasy v zemi uloženy v plastové chrániče DN 63/52mm a budou kryty výstražnou fólií (umístěna 200 až 300mm nad chráničkou). Spolu s kabelem bude do výkopu umístěn zemnicí drát FeZn pr. 10mm pro VO, který bude vzdálen od tohoto kabelu min. 10 cm (pod nebo vedle). Dodavatel je povinen přizvat provozovatele veřejného osvětlení před záhozem rýhy ke kontrole.

Při křížení s ostatními inženýrskými sítěmi budou také nové kabely uloženy do plastových chrániček, případně betonových žlabů. Kabely budou uloženy na upravené pískové lože a kryty výstražnou fólií (umístěna 200 až 300mm nad kabelem/chráničkou). Šířka rýhy a uspořádání je závislé na počtu kabelů a je vyznačena na vzorových řezech kabelovou trasou.

### **SO 501 Přeložka STL plynovodu**

Předmětem objektu je přeložka STL plynovodu DN300 (ocel) v místě budoucí komunikace východního obchvatu Žebětína (0,87 km). Přeložka bude křížit tuto komunikaci poblíž nově budované odbočky.

Trasa přeložky plynovodu bude křížit těleso komunikace kolmo a v takové hloubce, aby v místě příkopů bylo dostatečné krytí potrubí. Pod komunikací bude potrubí plynovodu uloženo v ochranné trubce.

STL potrubí

max. přetlak 400 kPa

Dimenze potrubí:

dn315 – ø315×17,9 mm



Materiál:	PE 100, PE 100 RC
Délka přeložky:	265 m
Dimenze ochranné trubky:	ø400×15,3
Materiál ochranné trubky:	PEHD SDR26
Délka ochranné trubky:	35 m

### **SO 801 Vegetační úpravy**

Důležitou součástí stavby z hlediska zakomponování do okolí jsou vegetační úpravy zemního tělesa, jak v prostoru okružní křižovatky, tak i na svazích všech komunikací. Vegetační úpravy budou provedeny tak, aby odpovídaly platným předpisům – samozřejmě za předpokladu respektování všech rozhledových trojúhelníků v křižovatkách. Jedná se především o ohumusování a osety svahů zemního tělesa, keřovou výsadbu uprostřed okružní křižovatky a levostrannou stromovou alej podél hlavní trasy obchvatu.

### **SO 802 Rekultivace ploch dotčených stavbou**

Nedílnou součástí stavby je rekultivace všech pozemků dotčených stavební činností. Plochy budou upraveny a osety travou (v případě prostoru po vybourání stávající komunikace ohumusovány a osety nebo ošetřeny hydroosevem).

### **SO 803 Ochranná opatření pro migraci obojživelníků**

V rámci stavby bude před koncem úpravy na křižovatkové větvi ul. Hostislavova, směrem na Kamechy osazen podchod pro obojživelníky. Podchod bude doplněn betonovými zábranami pro navádění obojživelníků, zábrany budou plynule navazovat na zábrany budované v rámci stavby „Dobudování opatření pro bezpečnou migraci obojživelníků přes komunikaci v oblasti přírodní památky Žebětínský rybník, III. etapa,“. Tímto řešením bude funkčně ukončený celý systém navádění obojživelníků v daném prostoru.

### **B.2.7 Základní popis technických a technologických objektů**

V předmětné stavbě se tyto objekty nevyskytují.

### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

U staveb pozemních komunikací není řešeno. Trasa obchvatu zajišťuje bezproblémový průjezd zásahových požárních vozidel.

### **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

U staveb pozemních komunikací není zvlášť řešeno

### **B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Pro posouzení vlivu stavby na okolí byla zpracována hluková studie. Závěry studie neukládají dodatečná protihluková opatření.

Hluk v období výstavby záměru bude odpovídat charakteru činnosti, přičemž se jedná o standardně prováděnou liniovou stavbu, která je z hlukového hlediska spolehlivě řešitelná.

Doporučená opatření jsou následující:

- stavební práce včetně stavební dopravy nebudou prováděny v nočním období (22:00-6:00 hodin) ani v časném ranním a pozdním večerním období (6:00-7:00, 21:00-22:00 hodin)
- v případě nasazení vyššího počtu stavebních mechanismů budou práce organizovány tak, aby nedocházelo k jejich souběžnému provozu na plný výkon, případně bude optimalizováno jejich časové nasazení v průběhu pracovní doby.

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

### **B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží
- b) ochrana před bludnými proudy
- c) ochrana před technickou seizmicitou
- d) ochrana před hlukem

e) protipovodňová opatření

f) ochrana před ostatními účinky - vlivem poddolování, výskytem metanu apod

Neřeší se. Negativní účinky vnějšího prostředí se nevyskytují.

### **B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu**

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba obsahuje množství inženýrských sítí. Jejich napojovací místa vycházejí z nápojních bodů určených správcí sítí. Křižující inženýrské sítě je potřeba v nezbytné míře přeložit. Rozsah inženýrských sítí je patrný z výkresové přílohy C.3 Koordinační situační výkres.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Jsou detailně popsány v rámci jednotlivých objektů inženýrských sítí, případně budou upřesněny v dalším stupni PD.

### **B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Současný stav dopravy vedený přes centrum obce Žebětín je nevyhovující. Stavba obchvatu umožní dopravní spojení do Brna-Bystrce, které je z hlediska dopravních zátěží poměrně významné, vést mimo centrum obce. Tím dojde k zlepšení dopravní situace v obci. Stavba obchvatu nebude mít negativní vliv na současné vedení dopravy. Bude zachováno jak dopravní napojení penzionu Eliot, tak napojení místa současné lesní školky ( budoucí plochy pro obytnou zástavbu ). Zachovány budou přístupy na zemědělské pozemky. Navíc vedení obchvat umožní i budoucí napojení rozvojové plochy Žebětína. Součástí stavby jsou i řešení pro pěší a cyklisty. Bezbariérový přístup ke stavbě je zajištěn pomocí chodníků. Na chodnících jsou navrženy úpravy pro bezpečný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Pro cyklisty jsou navrženy cyklopruhy.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Stavba obchvatu je napojena na stávající silniční síť na začátku i konci úseku.

c) doprava v klidu

Neřeší se.

**d) pěší a cyklistické stezky**

Součástí obchvatu je i řešení pěší a cyklistické dopravy. Pro pěší jsou navrženy chodníky. Cyklistická doprava je řešena cyklopruhy v rámci hlavního dopravního prostoru obchvatu.

**B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

K začlenění nových komunikací do krajiny jsou navrženy vegetační úpravy.

V rámci přípravných prací bude provedeno vykácení porostů v prostoru navrhovaného obchvatu. Odstranění bude provedeno včetně pařezů a terén v místě kácení bude uveden do původního stavu.

V rámci stavby je určena též náhradní výsadba za stromy vykácené v prostoru nové silnice. Jako náhradní výsadba byla po konzultaci s místním odborem životního prostředí a investorem, navržena alej po jedné straně obchvatu z alejových stromů a to 77 kusů stromů a osázený střed okružní křižovatky.

Na svazích zemních tělesech komunikací se provede ohumusování a zatravnění.

V rámci stavby jsou navrženy plochy k rekultivaci, plochy vzniklé po odstranění stávajících komunikací budou upraveny, ohumusovány a osety travou.

Vegetační úpravy a rekultivace řeší objekty SO 801 respektive SO 802.

**B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana****a) vliv na životní prostředí****aa) ovzduší:**

Pro posouzení vlivu stavby na okolí byla zpracována rozptylová studie.

Vlivem realizace obchvatu nedojde v dotčeném území ve výhledovém stavu k významné změně imisní situace ani k dosažení či překročení stanovených imisních limitů. U obytných objektů v okolí stávající komunikace Hostislavova a částečně i Kohoutovická lze po realizaci obchvatu očekávat určité zlepšení stávající imisní situace, a tím naplnění požadavků Programu zlepšování kvality ovzduší.

V průběhu stavby je zhotovitel povinen omezit znečištění ovzduší vhodnými technologickými postupy a ochrannými opatřeními na minimum. Povolené znečištění ovzduší je stanoveno pro jednotlivé škodliviny příslušnou legislativou.

**ab) hluk:**

Pro posouzení vlivu stavby na okolí byla zpracována hluková studie. Závěry studie neukládají dodatečná protihluková opatření.

Ze studie vyplývá, že po realizaci záměru lze v dlouhodobém časovém horizontu (rok 2039) ve všech nejvíce dotčených bodech stávající obytné zástavby předpokládat plnění hygienického limitu pro hluk z dopravy.

Hluk v průběhu výstavby je spolehlivě řešitelný, práce produkující nadměrný hluk bude omezena pouze na denní období s vyloučením brzkých ranních a pozdních večerních hodin (tedy na období mezi 7.00 až 21.00).

#### ac) voda:

Stavba nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje.

V průběhu výstavby nesmí docházet k nadměrnému znečišťování povrchových vod a ohrožování kvality podzemních vod.

Zhotovitel musí dodržovat zejména ustanovení uvedená v NV č. 401/2015 Sb., kterým se stanoví ukazatele přípustného znečištění vod.

Zákon č.254/2001, o vodách (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů.

Vody z vozovky a z přilehlého terénu jsou zachycovány v retenčních nádržích a regulovaným odtokem vypouštěny do Žebětínského potoka (IDVT 10197640). Vody z vozovky objektu SO 104 jsou odváděny příkopy do potoka Vrbovec (IDVT 10197320).

#### ad) odpady:

V souladu s § 16 odst. 3 zákona č. 185/2001Sb. o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, Vyhláškou MŽP č. 93/2016 Katalog odpadů včetně podrobností nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, požádá před zahájením stavby vybraný zhotovitel o udělení souhlasu k nakládání s nebezpečnými odpady příslušný orgán státní správy. V této žádosti upřesní seznam předpokládaných odpadů.

#### ae) půda

V prostoru stavby se nachází vrstva ornice v průměrné mocnosti 0.30 m. Pro zpětné použití je uvažováno s ohledem na zeminy citlivé na klimatické podmínky:

běžné svahy silničních těles 0.15 m

rekultivované plochy 0.40 m

Sejmutá ornice pro zpětné ohumusování bude uložena na mezideponii. Přebytková ornice bude rozprostřena na přilehlých pozemcích ZPF.

#### b) vliv na přírodu a krajinu

Stavba nevyvolává negativní zásah do prvků přírody a krajiny. Stavbou je překračován významný krajinný prvek Žebětínský potok.

ba) ochrana dřevin

Stromy, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti stavby a nebude je nutno odstranit, budou chráněny bedněním dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - **Ochrana stromů**, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

bb) ochrana památných stromů

V obvodu stavby se nenacházejí stromy označené jako památné

bc) ochrana rostlin a živočichů

Stavba se nedotýká žádného územního systému ekologické stability (ÚSES). Stavbou je překračován významný krajinný prvek (VKP) Žebětínský potok. Během stavby budou respektovány všechny požadavky k zajištění ochrany rostlin i živočichů v blízkosti stavby.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000:

Stavba neprochází územím chráněným programem Natura 2000

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu na životní prostředí, je-li podkladem

Případné podmínky závazného stanoviska budou do dokumentace zapracovány.

e) v případě záměru spadajícího do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno – nepodléhá zákonu o integrované prevencif) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisůKřižované komunikace (v souladu se zákonem 13/1997 Sb.):

silnice I.třídy 50 m od osy komunikace na obě strany

silnice II.a III.třídy 15 m od osy komunikace na obě strany

místní komunikace II.třídy 15 m od osy komunikace na obě strany

Vodní zdroje:

Stavba se nenachází v OP vodního zdroje.

Lesní porosty:

Trasa částečně prochází ochranným pásmem lesa (50m).

Ochranná pásma /dle zákona 458/2000 Sb a 274/2001 Sb:

Elektroenergetická zařízení:

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

u 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

u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně

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

u napětí nad 110 kV do 220 kV včetně.....15 m

u napětí nad 220 kV do 400 kV včetně.....20 m

u napětí nad 400 kV.....30 m

u závěsného kabelového vedení 110 kV.....2 m

u zařízení vlastní telekom. sítě držitele licence.....1 m

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu, nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Telekomunikační zařízení:

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení (dle zákona 127/2005 Sb.).

Plynárenská zařízení:

Ochranná pásma jsou stanovena na obě strany od vnějšího okraje potrubí do vzdálenosti u NTL a STL plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, **1 m**, u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek **4 m**, u technologických objektů **4 m** na všechny strany od půdorysu (dle zákona 458/2000 Sb).

Ochranné pásmo VTL plynovodu činí **4m** na obě strany od vnějšího líce potrubí. Souběh s komunikací I. nebo II. třídy činí **15 m**, tuto vzdálenost lze snížit na **6 m** při splnění požadavků na zvýšenou ochranu potrubí. Měří se od osy přilehlého jízdního pruhu.

## B. Souhrnná technická zpráva

- produktovod /dle nařízení vlády 29 z roku 1959  
ochranné pásmo (pásmo bezpečnostní) 300 m na každou stranu  
zabezpečovací pásmo (ochranné) 5 m na každou stranu
- podzemní vedení trubní ostatní  
vodovod a kanalizace do 500 mm 1,5 m od líce potrubí na obě strany  
vodovod a kanalizace nad 500 mm 2,5 m od líce potrubí na obě strany

**B.7 Ochrana obyvatelstva**

Výstavbou obchvatu nebude narušena ochrana obyvatelstva. Po dokončení stavby dojde k odklonu větší části vozidel mimo centrum obce, to přispěje k ještě lepší ochraně obyvatelstva. Dle hlukové studie a stanoviska KHS nejsou nutná další protihluková opatření.

**B.8 Zásady organizace výstavby**

- a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na staveniště bude zajištěn ze stávajících komunikací.

- b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Přístup na stavbu po dobu výstavby bude zajištěn ze stávajících komunikací.

- c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Ochrana okolí staveniště bude provedena v souladu s platnými předpisy.

V ploše stavby neleží budovy, které by bylo nutno asanovat. Zrušené komunikace budou odstraněny a na jejich ploše bude provedena rekultivace.

Vzrostlé dřeviny v trase budou vykáceny, za smýcené stromy bude provedena náhradní výsadba.

- d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

viz bod B1k)

Trvalé a dočasné zábory jsou předmětem záborového elaborátu, který je přílohou této dokumentace.

- e) požadavky na bezbariérové objízdné trasy

nové bezbariérové objízdné trasy nejsou potřeba, při stavbě budou použity stávající

- f) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin



budou upřesněny v navazujícím stupni projektové dokumentace

Požadavky na deponie budou specifikovány vybraným zhotovitelem.

## **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Výstavbou obchvatu dojde k úpravě odtoku dešťových vod v zájmovém území. Těleso komunikace bude tvořit překážku pro přitékající dešťové vody z výše položených ploch a současně bude vzhledem k asfaltovému povrchu vytvářet zvýšenou produkci dešťových vod v průběhu srážky.

S ohledem na požadavek nepřetěžování stávající vodoteče (Žebětínský potok – IDVT 10197640) byl proveden kontrolní přepočet přitékajících dešťových vod ve stávajícím stavu. Ten stanovil celkový odtok z povodí v množství 34,6 l/s ve stávajícím stavu.

Pro účely zajištění podmínek odpovídajících stávajícímu stavu i po vybudování silnice byly po obou stranách tělesa komunikace navrženy retenční nádrže zachycující přiváděné dešťové vody před jejich kontrolovaným vypouštěním do Žebětínského potoka. Regulovaný odtok z navrhovaných retenčních nádrží byl navržen na množství 2 x 15 l/s.

Dešťové vody z nově budovaných zpevněných ploch budou odváděny skrze silniční příkopy do retenčních nádrží, respektive do potoka Vrbovec (SO 104)

Pro převedení dešťových vod pod komunikacemi jsou navrženy propustky.

Brno, květen 2019

Ing. Jakub Volný