

TECHNICKÁ ZPRÁVA

a) identifikační údaje objektu

1.1 Údaje o stavbě

- a) název stavby: II/420 Hustopeče průtah
b) stavební objekt: **SO 101 Silnice II/420**
c) místo stavby: Silnice II/420, ulice Nádražní ve městě Hustopeče v k.ú. Hustopeče u Brna (649864)
d) předmět dokumentace: souvislá údržba komunikace

1.2 Údaje o žadateli

- Název: **Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje**
IČO: 70932581
Adresa: Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

a) Údaje o společnosti:

- Název: **Viadesigne s.r.o.**
IČO: 27696880
Adresa: Na Zahradách 16, 690 02 Břeclav

b) Hlavní projektant:

- Jméno a příjmení: Ing. Martin Stöhr
Číslo ČKAIT: 1005104
Obor: dopravní stavby

c) Projektanti jednotlivých částí dokumentace:

- Jméno a příjmení: Ing. Magdaléna Matonohová

b) Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Jedná se o opravu silnice II/420 ve městě Hustopeče ve stávajícím směrovém a výškovém řešení.

Celková délka stavby je 960,00 m.

Začátek stavby je v místech pracovní spáry před křižovatkou s ulicí Vinařskou. Konec stavby se nachází 20,00 m za cedulí konec obce.

Silnice je obousměrná, směrově nerozdělená, s šířkou zpevněné vozovky 7,04 – 10,99 m.

Povrch komunikace vykazuje řadu poruch. Jedná se zejména o mozaikové trhliny, příčné, podélné a rozvětvené trhliny, nepravidelné hrboly, ztráta asfaltového tmele apod. (viz. Diagnostika).

Projektová dokumentace se zabývá opravou stávající silnice II/420. Směrové řešení silnice II/420 kopíruje trasu stávající komunikace. Průběh nivelety zůstává stávající a kopíruje stávající stav s vyrovnaním krátkých podélných vln. Příčné řešení kopíruje stávající stav. Základní příčný sklon je navržen 2,5%.

Dojde k výměně silničních obrubníků mimo nové stávající obrubníky, které byly v nedávné době vyměněné. Úpravy budou obsahovat i předláždění stávající dlažby ve sjezdech, dobetonování sjezdů a dosypání zeminy za novými obrubníky u travnatých ploch.

Vozovka bude vymezena stávající a vyměněnou silniční obrubou s dvouřádkem z žulových kostek (čtyřřádek na začátku úseku) a nezpevněnou krajnicí šířky 0,5 m v některých místech mimo obytnou část.

Připojení místních komunikací a sjezdů je navrženo v návaznosti na opravu silnice II/420.

Stávající svislé dopravní značení nebude vyměněno ani doplněno. Vodorovné dopravní značení bude obnoveno.

Odvodnění vozovky bude zabezpečeno jejich podélnými a příčnými sklony, kterými jsou povrchové vody svedeny ke kraji vozovky, kde bude voda odváděna do dešťových vpustí, které jsou napojeny do kanalizace nebo budou povrchové vody odvedeny do příkop.

Stavební práce budou probíhat po polovinách za částečné uzavírky, během níž bude doprava řízena semaforovými soupravami. Průjezd stavbou bude povolen všem vozidlům. Provoz vozidel IZS a vozidel linkové autobusové dopravy nebude během stavby omezen.

Členění stavby na jednotlivé stavební objekty:

Jedná se o stavbu „II/420 Hustopeče průtah“. Celková délka stavby je 0,960 km.

Pro způsob číslování a značení stavebních objektů byl použit systém doporučený Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací

Za názvem objektu je uveden vlastník objektu / investor objektu

Objekty řady 000 – Objekty přípravy staveniště - NEOBSAZENO

Objekty řady 100 – Objekty pozemních komunikací

SO 101 Silnice II/420

(SUS JmK / SUS JmK)

Objekty řady 200 – Mostní objekty a zdi - NEOBSAZENO

Objekty řady 300 – Vodohospodářské objekty - NEOBSAZENO

Objekty řady 400 – Objekty elektro a sdělovací objekty – NEOBSAZENO

Objekty řady 500 – Objekty trubních vedení – NEOBSAZENO

Objekty řady 600 – Objekty podzemních staveb – NEOBSAZENO

Objekty řady 650 – Objekty drah – NEOBSAZENO

Objekty řady 700 – Objekty pozemních staveb – NEOBSAZENO

Objekty řady 800 – Objekty úpravy území - NEOBSAZENO

Objekty řady 900 – Volná řada objektů - NEOBSAZENO

**c) vyhodnocení průzkumů a podkladů, včetně jejich využití v dokumentaci
– dopravní údaje, geotechnický průzkum apod.**

Diagnostika a návrh opravy

Technologie obnovy vozovky je navržena na základě závěrů diagnostického průzkumu, který zpracovala firma IMOS Brno, a.s. (říjen 2017). Na základě diagnostického průzkumu, jeho závěrů a navržených variantních řešení je technologie opravy vozovky dle diagnostiky a upřesnění investora navržena v následujícím rozsahu:

- 0,000 – 0,918 – obnova krytových vrstev, lokální sanace
 - Frézování do hloubky 120 mm

Lokální sanace jsou navrženy v uzlovém staničení:

 - 7,070 – 7,590 km vlevo (celý levý jízdní pruh) – (0,046 km – 0,566 km)
- 0,918 – 0,960 – obnova krytových vrstev
 - Frézování do hloubky 110 mm

Ověření existence a polohy inženýrských sítí

Poloha a zaměření inženýrských sítí – data o existenci a průběhu inženýrských sítí byla poskytnuta jednotlivými správci na základě požadavku projektanta ViaDesign, s.r.o. Jednotlivé inženýrské sítě jsou graficky znázorněna v jednotlivých výkresech projektové dokumentace.

- Silová vedení – EG.D, a.s.
- Sdělovací kabely – Nej.cz s.r.o.
- Sdělovací kabely – CETIN a.s.
- Vodovod – Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.
- Kanalizace jednotná – Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.
- Plynovod – GasNet Služby, s.r.o.

Pozn.: Průběhy inženýrských sítí ve výkresové části jsou pouze orientační. Před stavbou je třeba provést přesné vytyčení inženýrských sítí za účasti jejich správců.

Při provádění prací v ochranném pásmu jednotlivých sítí, je třeba dbát zvýšené opatrnosti, a řídit se doporučeními obsaženými v jednotlivých vyjádřeních správců sítí.

Při jakémkoliv střetu s inženýrskými sítěmi je nutné přivolat pracovníka správce dotčené sítě a dohodnout další postup a případná opatření.

Výškopisné a polohopisné zaměření stávajícího stavu:

Pro zpracování projektové dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu zájmového území.

d) vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stavba nemění stávající fungování komunikace a její vztahy s okolím.

e) návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů**SO 101 Silnice II/420****Směrové vedení**

Směrové řešení silnice II/420 kopíruje trasu stávající komunikace. Začátek stavebního objektu se nachází v místech pracovní spáry před křižovatkou s ulicí Vinařskou v uzlovém staničení 7,024 km. Konec stavebního objektu se nachází 20,00 m za cedulí konec obce.

Celková délka navržené trasy je 960,00 m.

č.	poloměr	orientace	přechodnice
1	165 m	L	bez
2	nepatrný		
3	1000 m	P	bez
4	500 m	P	bez
5	500 m	L	bez
6	80 m	P	bez
7	49 m	P	bez
8	330 m	L	bez
9	1000 m	P	bez
10	1000 m	P	bez
11	1000 m	L	bez
12	1000 m	L	bez
13	1000 m	P	bez

Výškové vedení

Výškové řešení bylo navrženo tak, aby niveleta vozovky respektovala stávající výškové řešení. V rámci stavby a zvolené technologie obnovy povrchu nedojde k navýšení nivelety. Podélné spády komunikace vycházejí ze stávajícího stavu a pohybují se v rozmezí - 0,39 – 4,87 %.

Příčné uspořádání

V celém řešeném úseku zůstane šířka vozovky zachována, její šířka se pohybuje v rozmezí 7,04 – 10,99 m. Základní příčný sklon vozovky je navržen střešovitý ve sklonu 2,5 %, v místě oblouků pak bude sklon jednostranný dle stávajících parametrů. Podél nových i stávajících betonových obrubníků je navržena nová přídlažba z dvojřádku ze žulových kostek. Na začátku úseku je navržen nový čtyřřádek ze žulových kostek. Kostky budou kladeny do lože z betonu C 20/25n XF3.

Základní příčný i podélný sklon je navržen dle stávajícího stavu, což je dáno i navrženou technologií opravy vozovky.

Příčné uspořádání je zůstane zachováno.

Postup výstavby:

Nejprve bude očištěna krajnice od vegetace a zbytků posypového materiálu (tl.100mm) a bude provedeno odfrézování asfaltového souvrství 120 mm v místech sanace. Zároveň bude provedeno odstranění stávající poškozené obruby a přídlažby. Od staničení 0,050 km až po staničení 0,140 km na levé straně komunikace bude za silniční obrubou odstraněna stávající dlažba včetně chodníkového obrubníku.

Po odfrézování tl. 120 mm bude provedena vizuální prohlídka odfrézovaného povrchu. Vyznačí se lokální vysprávký a místa sanací. Zároveň bude provedeno zalití trhlin pružnou asfaltovou zálivkovou hmotou a provedou se lokální sanace (0,046 km – 0,566 km). Proveďte se položení nové obruby a přídlažeb. Samotná oprava pak bude provedena položením dvou asfaltových vrstev na spojovací postřiky. Nakonec se provede výškové dopojení okolních sjezdů a napojení komunikací. Dlážděné sjezdy budou předlážděny ze stávajícího materiálu. Sjezdy z betonovým povrchem budou dobetonovány betonem C16/20. Nezpevněné vjezdy a okolní plochy stejně jako nezpevněná krajnice šířky 0,5m budou provedeny z vyfrézovaného asfaltu a budou řádně zahutněny. Napojení asfaltových komunikací a ploch bude provedeno v rámci opravy provedením zápichů do jednotlivých napojení stejným způsobem jako ostatní plochy. U nových obrub a přídlažeb bude proveden v rámci jejich uložení podklad z vrstvy ŠD_A 0/32 tl. 100mm a dobetonování rýhy vrstvou SC C_{8/10} tl. 210mm. V místech kde budeme měnit obrubu v zelených plochách, dojde k dosypání zeminy za obrubou.

Stávající vpusti podél silnice budou vybourány a nahrazeny novými. Nové vpusti budou osazeny do polohy odvozené z nově navržených a stávajících obrubníků.

Stávající dešťové vpusti (DV6, DV7, DV8, DV9, DV10, DV11, DV12), poklopy šachet a armatury inženýrských sítí budou výškově upraveny. Polohu vpustí a šachet je nutné zaměřit. Stávající dešťové vpusti budou pročištěny a přípojky propláchnuty.

Navržené konstrukce

Základní charakteristiky silnice dle diagnostiky vozovky

- Silnice II. třídy – návrhová úroveň porušení D1
- Sčítání dopravy se provedlo v roce 2020, TDZ je III a IV (předpoklad 932 (199) TNV vozidel/den)
- Poruchy: mozaikové trhliny, podélné trhliny, vyjeté koleje, nepravidelné hrboly

Návrh opravy vozovky je zpracován dle závěrů diagnostiky č. 0821V175078 zpracovanou v říjnu 2017 laboratoří IMOS BRNO, a.s. a podle závěrů zjištění tloušťky stávajících konstrukčních vrstev.

Od staničení 0,000 km – 0,918 km byla jako technologie opravy vozovky navržena výměna asfaltových vrstev v tl. 120 mm (ACO + ACL) s lokální sanací ACP 22+, ŠD_A 0/32 (0,046 -0,566 km na levé straně komunikace). Stanovení přesných délek sanovaných ploch bude nutno provést při kontrole povrchu po odfrézování asfaltových vrstev.

K1 – Výměna asfaltového krytu:

- frézování tl. 120 mm

- asf. beton ACO11+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- spojovací asfaltový postřik PS-E	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
- asf. beton ACL16+	70 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- spojovací asfaltový postřik PS-E	0,4 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Celkem	120 mm	

K2 – Výměna konstrukčních vrstev v místě sanace okraje (0,046 km – 0,566 km vlevo):

- frézování 120 mm, očištění povrchu + odtěžení stáv. kčních vrstev v tl. 240 mm

- asf. beton ACO11+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- spojovací asfaltový postřik PS-E	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
- asf. beton ACL16+	70 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- spojovací asfaltový postřik PS-E	0,4 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
- asf. beton ACP22+	90 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- infiltrační asfaltový postřik PI-E	1,0 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
- šterkodrt ŠD _A 0/32	150 mm	ČSN 736126-1
Celkem	360 mm	

Budou provedeny zatěžovací zkoušky podloží. Nebude-li dosaženo únosnosti min. 45 MPa, pak bude provedena sanace podloží. V případě neprovádění sanace podloží bude geotextilie položena na pláň vozovky

- sanace podloží ŠD _A fr. 0 - 63	300 mm	ČSN 736126-1
<u>geotextilie 300 g/m²</u>		<u>ČSN EN 13249</u>
Celkem	660 mm	

K4 – Konstrukce vozovky u obrub (mimo levý okraj sanace 0,046 km – 0,566 km):

- frézování 120 mm, očištění povrchu + odtěžení stáv. kčních vrstev

- asf. beton ACO11+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- spojovací asfaltový postřik PS-E	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
- asf. beton ACL16+	70 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- spojovací asfaltový postřik PS-E	0,4 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
- směs stmelená cementem SC C8/10	210 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- šterkodrt ŠD _A 0/32	100 mm	ČSN 736126-1
Celkem	430 mm	

K5 – Napojení na stávající sjezd, MK:

- asf. beton ACO11+	50 mm	ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121
- spojovací asfaltový postřik PS-E	0,3 kg/m ²	ČSN EN 13808, ČSN 73 6129
Celkem	50 mm	

K6 – Konstrukce sjezdu: (0,346, 0,541, 0,577 km)

- žulové kostky, 100/100 mm	100 mm	ČSN 736131
<i>s využitím stávající rozebrané dlažby</i>		
- drcené kamenivo DK 4/8	40 mm	ČSN 736126 - 1
- směs stmelená cementem SC C8/10	150 mm	ČSN EN 14227
- štěrkodeř fr. ŠD _A 0-32	100 mm	ČSN 736126 - 1
Celkem	390 mm	

K7 – Konstrukce sjezdu: (0,166, 0,176, 0,212, 0,232, 0,228, 0,259, 0,270, 0,279, 0,289, 0,320, 0,630, 0,654)

- beton c16/20	150 mm	
- štěrkodeř fr. ŠD _A 0-32	100 mm	ČSN 736126 - 1
Celkem	250 mm	

K8 – Konstrukce sjezdu: (0,047, 0,077, 0,204, 0,299, 0,318, 0,373, 0,405, 0,442, 0,446 km)

- bet. zámková dlažba	80 mm	ČSN 736131
<i>s využitím stávající rozebrané dlažby</i>		
- drcené kamenivo DK 4/8	40 mm	ČSN 736126 - 1
- směs stmelená cementem SC C8/10	150 mm	ČSN EN 14227
- štěrkodeř fr. ŠD _A 0-32	100 mm	ČSN 736126 - 1
Celkem	370 mm	

Od staničení 0,918 km – 0,960 km byla jako technologie opravy vozovky navržena výměna asfaltových vrstev v tl. 110 mm (ACO + ACL).

K3 – Výměna asfaltového krytu od uzlového staničení 7,942 km (0,918 – 0,960 km):

- frézování stávajícího krytu tl. 110 mm		
- asfaltový beton ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací asf. postřik	0.3 kg/m ²	ČSN 736129
- asfaltový beton ACL 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
- spojovací postřik	0.4 kg/m ²	ČSN 736129
Celkem	110 mm	

f) režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění vozovky a zpevněných ploch je zabezpečeno jejich podélnými a příčnými sklony, kterými jsou povrchové vody svedeny ke kraji vozovky. V rámci projektové dokumentace bude komunikace lemovaná betonovými obrubníky. V místech s podélnou obrubou je voda odváděna do dešťových vpustí, které jsou napojeny do stávající kanalizace. V místech krajnic bude povrchová voda odváděna do okolních zatravněných ploch do příkop.

Část stávajících vpustí podél silnice budou vybourány a nahrazeny novými. Nové vpusti budou osazeny do polohy odvozené z nově navržených betonových obrubníků.

Uliční vpusti budou na kanalizační řad napojeny PVC troubami DN 150 SN8. Připojení trub na kanalizaci bude provedeno připojením do stávající přípojky. Dešťové vpusti jsou navrženy DN 500 a budou vybaveny pachovými uzávěry a nádobami na nečistoty. Pro dešťové vpusti budou použity čtvercové vtokové mříže třídy D400 o rozměrech 50/50 cm se vzdáleností mezi žebry 36 mm. **Vtoková mříž musí být osazena tak aby žebra byla kolmo ke směru jízdy!!!**

Bude provedena výšková úprava všech poklopů šachet a povrchových znaků (armatur). Bude provedeno pročištění příkop 0,5 m³/bm.

ozn. vpusti	typ vpusti DN	materiál	investor	stavební objekt	únosnost mříže	DN přípojka	materiál přípojka	délka přípojky	pozn.
DV1	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV2	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	Výměna
DV3	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	3,5	Nová DV
DV4	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	2,0	Nová DV
DV5	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	3,0	Nová DV
DV6	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	Výšková úprava
DV7	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	Výšková úprava
DV8	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	Výšková úprava
DV9	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	Výšková úprava
DV10	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	Výšková úprava

DV11	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	Výšková úprava
DV12	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	Výšková úprava
DV13	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV14	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV15	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV16	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV17	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV18	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV19	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV20	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV21	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV22	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV23	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV24	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV26	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV27	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV28	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV29	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV30	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna
DV31	500	beton	SUS JMK	SO 101	D400	150	PVC	-	výměna

g) návrh dopravních značek, dopravního zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Svislé dopravní značení

Stávající dopravní značky nebudou stavbou dotčeny.

Vodorovné dopravní značení

Součástí stavby je i vodorovné dopravní značení. Veškeré vodorovné značení bude navrženo v bílé barvě ze strukturálních plastů. Vodorovné dopravní značení bude realizováno jednofázově (nezvučící plast). Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu s TP 133

Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích a jeho rozsah je navržen dle stávajícího stavu

Dopravně inženýrská opatření

Stavební práce na budou probíhat po polovinách za částečné uzavírky, během níž bude doprava řízena semaforovými soupravami. Průjezd stavbou bude povolen všem vozidlům. Provoz vozidel IZS a vozidel linkové autobusové dopravy nebude během stavby omezen.

Zhotovitel si před zahájením prací zajistí návrh, projednání a odsouhlasení návrhu dopravního značení s příslušnými správními úřady. Značení částečných uzavírek a značení stavby musí být v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 sb. ve znění pozdějších předpisů, s vyhláškou č. 30/2001 sb., s TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

h) zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Realizace stavby si vyžádá provedení dopravního opatření. Pro stavbu je nutno využít přechodného svislého dopravního značení. Staveniště bude řádně označeno, tak aby splňovalo TP 66 – „Označování pracovních míst na pozemních komunikacích“. Veškeré výkopy budou řádně ohraničeny pevnými zábranami. Stavba bude označena dle TP 66.

Realizace bude provedena po polovinách za použití semaforové soustavy.

Předpokládaná celková doba výstavby je 60 dnů.

Péče o životní prostředí:

Celkově lze hodnotit výstavbu po dokončení jako pozitivní, negativní vlivy vznikající nesporně při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem tak, aby stavbou nebyly narušeny přilehlé pozemky, zeleň a přilehlé komunikace byly vždy očištěny od bláta k zamezení následné prašnosti.

Při výstavbě je nutno věnovat péči kontrole vozidel z hlediska úniku ropných látek z mechanismů.

Bezpečnost a ochrana zdraví při práci:

Z hlediska zajištění bezpečnosti práce na staveništi i bezpečnosti silniční dopravy musí být staveniště řádně zajištěno dopravním značením. Dále je třeba při provádění prací dbát všech předpisů z hlediska bezpečnosti práce. Zájmy civilní obrany ani požární ochrany nebudou dotčeny. V rámci výstavby zůstane vozovka vždy průjezdná.

Vše v souladu s:

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6110 ZMĚNA Z1
- ČSN 73 6114 Vozovky pozemních komunikací
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- TP 131 Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi

Hospodaření s odpady:

V souvislosti se vzrůstajícím významem ochrany životního prostředí je nutné se vzniklým odpadem nakládat dle níže uvedených předpisů:

- zákon č. 541/2020 Sb., Zákon o odpadech;
- vyhláška 273/2021 Sb., Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady;
- vyhláška 8/2021 Sb., Vyhláška o Katalogu odpadů;

vazba na případné technologické zařízení

Nejsou v projektové dokumentaci řešeny.

přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů

Nejsou v projektové dokumentaci řešeny.

Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se staveništem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba svým charakterem neřeší požadavky s užíváním osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle platné vyhlášky č. 398/2009 Sb. Jedná se o stavební úpravu stávající vozovky.

