

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH ZPRÁVY:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE	4
2.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY	4
2.2 PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY	4
2.3 VAZBA NA ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI	5
2.4 STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVIDNÍ VYUŽITÍ	5
2.5 VLIV TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY A JEJÍHO PROVOZU NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	6
2.6 CELKOVÝ DOPAD STAVBY DO DOTČENÉHO ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ	6
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	8
3.1. PODKLADY A PRŮZKUMY PRO VYPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE DSP+PDPS	8
3.2. PODMÍNKY ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZVLÁŠTNÍCH PŘEDPISŮ A JEJICH PLNĚNÍ	9
3.3. TECHNICKÉ PŘEDPISY	9
4. ČLENĚNÍ STAVBY	9
4.1 ZPŮSOB ČÍSLOVANÍ A ZNAČENÍ	9
4.2 URČENÍ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY	10
4.3 ČLENĚNÍ STAVBY NA ČÁSTI STAVBY, NA STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY	10
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	10
5.1 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ	10
5.2 UVAŽOVANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY A ZAJIŠTĚNÍ JEJÍ PLYNULOSTI A KOORDINOVANOSTI	10
5.3 ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU	11
5.4 DOPRAVNÍ OMEZENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY	11
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	11
6.1 SEZNAM ZNÁMÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	11
7.1 ZPŮSOB UŽÍVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ STAVBY	11
7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	12
7.1 PŘEDÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	12
7.2 ZDŮVODNĚNÍ POTŘEB UŽÍVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY PŘED DOKONČENÍM CELÉ STAVBY	12
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	12
8.1 POZEMNÍ KOMUNIKACE	12
8.2 MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI	23
8.3 ODVODNĚNÍ KOMUNIKACE	23
8.4 TUNELY	23
8.5 ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY	23
8.6 VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY	23
8.7 OBJEKTY TRUBNÍCH VEDENÍ	24
8.8 OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ	24
9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	24
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY	24
11. ZÁSADY STAVBY DO ÚZEMÍ	26
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	27
13. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP	27
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	28

15.	DALŠÍ POŽADAVKY.....	28
16.	ZÁVĚR	28

Přílohy průvodní zprávy:

1. Projekt nakládání s odpady z výstavby

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	II/413 Prosiměřice – Suchohrdly, extravilány
Místo stavby:	extravilány mezi obcemi Prosiměřice, Těšetice, Suchohrdly u Znojma
Katastrální území:	Prosiměřice, Těšetice, Suchohrdly u Znojma
Druh stavby:	rekonstrukce
Objednatel:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje Žerotínovo nám. 3/5 601 82 Brno
Investor:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje Žerotínovo nám. 3/5 601 82 Brno
Účel dokumentace:	Projektová dokumentace pro provedení stavby (PDPS) + soupis prací stavby (SP)
Projektant:	
Generální projektant:	Dopravoprojekt Ostrava, spol. s r.o. Masarykovo náměstí 5, 702 00 Ostrava IČO : 427 67 377
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Dagmar Klajmonová, autorizovaný inženýr č.ČKAIT 1102569
Projektanti - Dopravoprojekt Ostrava:	
Komunikace:	Ing. Dagmar Klajmonová, autorizovaný inženýr Ing. Katrin Žeberová
Podzhotovitelé :	NIEVELT- Labor Praha, s.r.o – diagnostika vozovky a návrh rekonstrukce na vybraných úsecích sil.II/413 Houdova 18 158 00 Praha 5 IČO : 60202564 ZNOGEO, spol. s r.o. – geodetické zaměření sil.II/400 Nám. Republiky 12 669 02 Znojmo IČO: 255 51 493

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

2.1 Stručný popis návrhu stavby

Projektová dokumentace řeší rekonstrukce extravilánů na silnici II/413 mezi obcemi Prosiměřice – Těšetice a Těšetice – Suchohrdly u Znojma. Silnice II/413 v uceleném tahu slouží jako jedno z důležitých dopravních propojení okresů Brno-venkov a Znojmo. Silnice vznikla historickým vývojem. Komunikace je silnicí II. třídy.

Důvodem rekonstrukce je špatný dopravně technický a stavební stav komunikace. Proto je potřeba na této komunikaci nutné odstranit závady a provést úpravu konstrukce vozovky tak, aby převedla dopravu pokud možno bez kolízí .

Stávající šířka komunikace není jednotná a bylo zapotřebí sjednotit šířku v návrhovou kategorii. Kategorie komunikace byla zvolena S7,5/60. Stávající komunikace je dostatečně široká na tuto kategorii, tudíž nedojde k rozšíření stávající vozovky.

Projektová dokumentace tedy řeší výstavbu dvou úseků sil. II/413 v extravilánech. Objekt SO 101 Prosiměřice – Těšetice má délku 2 283m. Začátek úseku úpravy silnice II/413 objektu SO 101 je navržen v Prosiměřicích do místa napojení čerpací stanice vpravo a napojení místní komunikace vlevo ve směru staničení v pasportním km 23,155. Konec úpravy se napojuje na související stavbu „II/413, III/41316 Těšetice, průtah zpracovávané firmou PK OSSENDORF, Brno (DSP/PDPS – květen 2013)“ v pasportním km 25,438. Úprava vozovky byla navržena dle provedené diagnostiky vozovky.

Objekt SO 102 Těšetice – Suchohrdly má délku úpravy 4 946m. Začátek úseku úpravy silnice II/413 v objektu SO 102 se napojuje v pasportním km 26,507 na související stavbu „II/413, III/41316 Těšetice, průtah zpracovávané firmou PK OSSENDORF, Brno (DSP/PDPS – květen 2013)“ a konec úpravy je navržen u dopr. značek IS12a a IS12b, tzn. začátek obce Suchohrdly v pasportním km 31,453. Úprava vozovky byla navržena dle provedené diagnostiky vozovky.

2.2 Předpokládaný průběh výstavby

V rámci prací na projektové dokumentaci byl projektantem navržen možný postup a organizace výstavby.

V rámci části E - ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY je popsán rozsah prací v jednotlivých stavebních etapách. Schematicky jsou zde znázorněny jednotlivé etapy

výstavby vč. orientačního harmonogramu prací. Přesný postup výstavby bude zvolen dodavatelem.

Předpokládaná etapizace výstavby:

I.etapa - příprava území: sejmutí ornice, frézování asf. vrstev vozovky

- výstavba silničního objektu SO 101
- osazení svislého a provedení vodorovného trvalého dopr. značení

Provoz na stávající silnici II/413 v úseku Prosiměřice - Těšetice bude uzavřen. Provoz bude odkloněn na objízdné trasy.

II.etapa - příprava území: sejmutí ornice, frézování asf. vrstev vozovky

- výstavba silničního objektu SO 102
- osazení svislého a provedení vodorovného trvalého dopr. značení

Provoz na stávající silnici II/413 v úseku Těšetice - Suchohrdly bude uzavřen. Provoz bude odkloněn na objízdné trasy.

Délka výstavby II/413 Prosiměřice – Suchohrdly, extravilány se přepokládá v délce cca 7 měsíců. Konkrétní lhůty a termíny výstavby vyplynou z možností finančního zajištění celé akce a z výběrového řízení na zhotovitele stavby.

2.3 Vazba na územně plánovací dokumentaci

Dokumentace je v souladu s územními plány obcí Prosiměřice, Těšetice a Suchohrdly.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavba se nachází v Jihomoravském kraji v okrese Znojmo na silnici II/413, která v uceleném tahu slouží jako jedno z důležitých dopravních propojení okresů Brno-venkov a Znojmo. Silnice vznikla historickým vývojem. Komunikace je silnicí II. třídy.

Využití a obslužnost tohoto území se projektovou dokumentací nemění, pouze dojde úpravě silnice na požadovanou kategorii dle normy ČSN 73 6110 a 73 6101. Rekonstrukcí silnice dojde k vylepšení komfortu jízdy a zvýšené plynulosti a bezpečnosti provozu.

Stavba prochází třemi katastrálními územími: Prosiměřice, Těšetice a Suchohrdly u Znojma.

Oba řešené úseky se nacházejí v extravilánech mezi obcemi Prosiměřice, Těšetice a Suchohrdly. Objekt SO 101 je mezi obcemi Prosiměřice a Těšetice a objekt SO 102 je mezi obcemi Těšetice a Suchohrdly.

2.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Realizací navrhovaných komunikací dojde k:

- zlepšení parametrů komunikace a z toho plynoucí zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy
- zvýšení kapacity komunikace
- stavba nebude mít negativní účinky na zdraví obyvatel
- stavbou nedojde ke zhoršení životního prostředí
- realizací návrhu se zmírní nepříznivé účinky dopravy průjezdního úseku silnice v sídelním útvaru - úpravou komunikace a odvodnění bude zkvalitněno prostředí pro život v obci.
- nároky na zábor PUPFL – nedojde k záboru
- nároky na zábor ZPF –nedojde k záboru
- kácení dřevin – objekt SO101 vyžaduje kácení 3ks vzrostlých stromů a objekt SO 102 si vyžaduje kácení 1ks vzrostlého stromu, které se nachází ve stávajícím příkopu, za tyto dva stromy bude provedena náhradní výsadba v objektu SO 101
- trasa neprochází žádným chráněným územím oblastí

Nakládání s odpady vzniklými při stavbě a provozu navržených komunikací je podrobně popsáno v příloze této průvodní zprávy.

Odtok dešťových vod z vozovky je zajištěn prostřednictvím příčného a podélného sklonu vozovky. Odvodnění povrchových vod komunikace je přes krajnici do přilehlého terénu, resp. do stávajících otevřených, prohloubených a vytvarovaných příkopů.

Otevřené příkopy jsou navrženy v trojúhelníkovém tvaru, vzhledem k podélným sklonům a záborům (stávající silniční pozemek) jsou některé příkopy navrženy jako vsakovací. Dojde pouze k jejich reprofilaci příp. prohloubení.

Předmětné území se nachází mimo území památkového zájmu. Podél silničního tělesa se nacházejí u objektu SO 101 boží muka v km 1,496 vpravo a náhrobek v km 1,745 vlevo. Během výstavby budou dle potřeby zhotovitele stavby ochráněny.

Podél stavby se nachází několik nivelačních bodů triangulační sítě ve správě zeměměřického úřadu, veškeré body budou chráněny během stavby, žádný bod nebude dotčen.

Realizací stavby nedojde ke zhoršení možností pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

2.6 Celkový dopad stavby do dotčeného území a navrhovaná opatření

Stavba se nachází v Jihomoravském kraji na silnici II/413, která v uceleném tahu slouží jako jedno z důležitých dopravních propojení okresů Brno-venkov a Znojmo. Ke změnám

využití území ani ke změnám využití staveb dotčených projektovanou rekonstrukcí komunikace nedojde. Jde o rekonstrukci stávající komunikace a proto zásah do území bude nepatrný. Dojde k odstranění stávající vozovky, ve stejné trase dojde k pokládce nových konstrukčních vrstev a úpravu komunikace na návrhovou kategorii S7,5/60 dle ČSN, napojení místních komunikací a vjezdů k nemovitostem. V objektu SO 102 dojde na žádost investora k vybudování nového propustku pod silnici II/413 v km 2,950.

Výstavbou projektované komunikace bude dotčena zeleň v okolí stavby, jejíž ztráta bude nahrazena novou vegetační výsadbou. Celkem budou káceny 2 stromy a 2 výmladky. V blízkosti ostatních stávajících stromů bude reprofilace příkopů omezena tak, aby nedošlo k poškození či obnažení kořenového systému stromů.

V objektu SO 101 v km 0,117-0,417 vlevo dojde k odstranění stávajícího ocelového svodidla a osazení nového ocelového svodidla s úrovní zadržené N2 v km 0,117-0,417 dl. 300m v nové poloze. Stávající svodidlo bude odstraněno z bezpečnostních důvodů. Na žádost starosty městyse Prosiměřice bude v km 0,205 osazeno svodidlo na zkrácených sloupcích. Je to z důvodu stávajícího podzemního sklípku, který je v silničním násypu těště pod konstrukcí vozovky a sloupky svodidel zde působí ve stáv. stavu jako trativody, díky nimž se voda dostává lehce ke klenbě sklípku a v minulosti už došlo k opravě silnice v tomto místě z důvodu zborcení části klenby sklípku. Počet zkrácených sloupků je 3. Osadí se dle TP 167/2012 str. 42 po 4m do kruhového půdorysu o průměru 450mm a hloubky nejméně 700mm. Sloupky budu zkráceny tak, aby byly zabetonovány alespoň 500mm v základu. Nejvíce je možné zkrátit 3 sloupky za sebou a celkově nejvíce 4 sloupky na délce svodidla 60m. Proto je ošetřen jen ten nejvíce problematický sklípek, i když se pod silničním násypem nachází podzemních sklípků více.

V obvodu staveniště nejsou plochy plnící funkci lesa.

Zábory pozemků byly zpracovány v rámci dokumentace pro stavební povolení a jsou součástí přílohy H 01 – Záborový elaborát, kde jsou zakresleny trvalé zábory vč. podrobné tabulky záborů, kde je uvedena výměra záboru, vlastník parcely, LV, druh pozemku apod.

Výstavba silnice II/413 mezi obcemi Prosiměřice - Těšetice a Těšetice - Suchohrdly si vyžádá omezení a svedení provozu na objízdné trasy. Omezení provozu v prostoru stavebních úprav bude usměrněno provizorním dopravním značením.

V rámci této stavby nedojde ke kolizi se stávajícími inženýrskými sítěmi. Jen při výstavbě propustku v objektu SO 102 je nutné požádat správce o vytýčení nezaměřeného metalického sdělovacího kabelu, který vede v blízkosti propustku a případně při stavbě zajistit ochranu uložením do kabelového žlabu TK1 a stranový posun tohoto kabelu.

Silnici II/413 kříží nadzemní vedení VVN v km 4,136 00. V ochranném pásmu tohoto vedení km 4,100 – km 4,170 nedojde k navýšení nivelety, bude vedena ve stávajícím stavu. Tzn., že v tomto úseku dojde k frézování vozovky tl. 12 cm a následně pokládka asfaltových vrstev tl. 12cm.

Nevhodný materiál z bourání vozovky bude odvezen na nejbližší vhodnou „certifikovanou“ skládku.

Stavba respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“. Komunikace je navržena v podélném sklonu max. do 8,33%.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

3.1. Podklady a průzkumy pro vypracování dokumentace DSP+PDPS

a) navazující dokumentace stavby

- „II/413, III/41316 Těšetice, průtah“ září 2010, investiční záměr, Silniční a mostní inženýrství, Znojmo
- „II/413, III/41316 Těšetice, průtah“ květen 2013, DSP/PDPS, K OSSENDORF s.r.o., Brno

b) územně plánovací dokumentace

- územní plán obcí, Prosiměřice, Těšetice a Suchohrdly

c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

- výškopisné a polohopisné zaměření území, Znogeo spol. s r.o., Znojmo, 12/2012
- zjišťování a zakres stávajících sítí získaných od jednotlivých správců inž. sítí
- digitální a digitalizovaná katastrální mapa, Znogeo spol. s r.o., Znojmo, 12/2012

d) dopravní průzkum

- celostátní sčítání dopravy v roce 2010

e) průzkumy

- diagnostika vozovky (Nievelt-Labor Praha s r.o., 2013)

g) podklady správců inženýrských sítí

V rámci průzkumu byli osloveni následující správci inženýrských sítí:

- JMP, a.s.
- Rwe Transgas Net, s.r.o.
- Vodárenská akciová společnost, a.s.
- VUSS
- E.ON Česká republika, s.r.o.
- Telefónica O2 a.s.
- VUSS
- Městys Prosiměřice

- Obec Těšetice
- Obec Suchohrdly

3.2. Podmínky orgánů státní správy vyplývající ze zvláštních předpisů a jejich plnění

Plnění podmínek orgánů státní správy je uvedeno v příloze F Doklady ve stanovisku projektanta k vyjádřením k projektové dokumentaci.

3.3. Technické předpisy

Při návrhu byly respektovány zejména články níže jmenovaných ČSN a TP:

- ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6005 - Prostorová úprava vedení technického vybavení
- ČSN 73 6114 - Vozovky pozemních komunikací
- ČSN 73 6206 - Navrhování betonových konstrukcí
- ČSN EN 13108-1 - Asfaltový beton

- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 66 - Zásady pro přechodné dopravní značení na PK
- TP 83 - Odvodnění pozemních komunikací
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení
- TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi
- TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací

4. ČLENĚNÍ STAVBY

4.1 Způsob číslování a značení

Objekty byly členěny s ohledem na jejich stavební charakter a s ohledem na jejich předpokládané budoucí správce. Způsob číslování a označení objektů je v souladu s Vyhláškou č.146/2008.

- A. Průvodní zpráva
- A1. Plán BOZP při práci na staveništi
- B. Souhrnné řešení stavby
- C. Stavební část
- D. Technologická část – není obsažena
- E. Zásady organizace výstavby
- F. Doklady
- G. Soupis prací
- H. Souvisící dokumentace
- I. Odhad stavebních nákladů

Souvisící dokumentace obsahuje zborový elaborát, diagnostika vozovky a inženýrsko-geologický průzkum.

4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Určení objektů vychází zejména z jejich stavební celistvosti a vlastnictví (správcovství).

4.3 Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

Stavba byla rozdělena na následující stavební objekty:

- SO 101** Silnice II/413 Prosiměřice - Těšetice
- SO 102** Silnice II/413 Těšetice – Suchohrdly u Znojma
- SO 103** Úprava objízdných tras

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Související stavba jeakce „II/413, III/41316 Těšetice, průtah zpracovávané firmou PK OSSENDORF, Brno (DSP/PDPS – květen 2013).

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizace stavby je navržena ve dvou základních etapách. Omezení a řízení provozu v průběhu jednotlivých fází výstavby bude řešeno provizorním dopravním značením. Dopravní obslužnost bude zachována, pouze bude během jednotlivých etap omezena. Popis jednotlivých etap výstavby, včetně návrhu provizorního dopravního značení je obsahem části „E – Zásady organizace výstavby“.

Stavba je rozdělena na dvě etapy:

I.etapa - příprava území: sejmutí ornice, frézování asf. vrstev vozovky

- výstavba silničního objektu SO 101
- osazení svislého a provedení vodorovného trvalého dopr. značení

Provoz na stávající silnici II/413 v úseku Prosiměřice - Těšetice bude uzavřen. Provoz bude odkloněn na objízdné trasy.

II.etapa - příprava území: sejmutí ornice, frézování asf. vrstev vozovky

- výstavba silničního objektu SO 102
- osazení svislého a provedení vodorovného trvalého dopr. značení

Provoz na stávající silnici II/413 v úseku Těšetice - Suchohrdly bude uzavřen. Provoz bude odkloněn na objízdné trasy.

Délka výstavby II/413 Prosiměřice – Suchohrdly, extravilány se přepokládá v délce cca 7 měsíců. Konkrétní lhůty a termíny výstavby vyplynou z možností finančního zajištění celé akce a z výběrového řízení na zhotovitele stavby.

Objízdná trasa pro I. etapu bude vedena po sil. III/41313 z Prosiměřic, dále po silnici III/41317 a následně po sil. III/41316 do obce Těšetice.

Objízdná trasa pro II. etapu bude vedena po sil. II/408 ze Suchohrdel na sil. I/53, dále po silnici I/53, III/41317 a dále po sil. III/41316 do obce Těšetice.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu průtahu bude ze stávajících silnice II/413 jak ze směru od Suchohrdel, tak ze směru Prosiměřic a dále ze stávající silnice III/41316 v obci Těšetice.

5.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Rekonstrukce silnice II/413 bude probíhat v etravilánech mezi obcemi Prosiměřice – Těšetice e Těšetice – Suchohrdly a to vždy za úplné uzávěry silnice II/413 podle jednotlivých etap výstavby. Doprava bude vedena po objízdných trasách, které jsou blíže specifikovány v příloze E-Zásady organizace výstavby.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

6.1 Seznam známých nebo předpokládaných vlastníků (správců)

7

Č. obj.	Název objektu	Vlastník/Správce	Investor
SO 101	Silnice II/413 Prosiměřice - Těšetice	JmK/SÚS JmK	SÚS JmK
SO 102	Silnice II/413 Těšetice – Suchohrdly u Znojma	JmK/SÚS JmK	SÚS JmK
SO 103	Úprava objízdných tras	JmK/SÚS JmK	SÚS JmK

7.1 Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Všechny nové objekty stavby budou užívány ve shodě s účelem k němuž byly zřízeny. Ostatní části stavby, které jsou úpravou stávajících objektů (komunikace, inženýrské sítě, ploty) budou užívány stejně jako stávající objekty.

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1 Předání části stavby do užívání

V případě silničních objektů SO 101 a SO 102 budou jejich postavené části ještě před předáním využívány. Předávání do trvalého užívání je podmíněno dokončením celého objektu.

Budoucí správci jednotlivých objektů jsou uvedeni v kapitole 6.

Provoz na silnici je řešen silničním zákonem, zákonem o provozu na pozemních komunikacích a ostatními souvisejícími zákony.

7.2 Zdůvodnění potřeb užívání částí stavby před dokončením celé stavby

Objekty uvedené v kapitole 7.1 budou užívány před dokončením celé stavby z důvodu zachování možnosti dopravy a obsluhy území po silnici II/413 po celou dobu výstavby.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/413 v extravilánech mezi obcemi Prosiměřice – Těšetice a Těšetice – Suchohrdly. Stavba „II/413 Prosiměřice – Suchohrdly, extravilány“ byla rozdělena na stavební objekty, jejichž přehled včetně majitelů a správců je uveden v kapitole 6.

8.1 Pozemní komunikace

C 101 SILNICE II/413 PROSIMĚŘICE - TĚŠETICE

Projektová dokumentace řeší rekonstrukce extravilánů na silnici II/413 mezi obcemi Prosiměřice – Těšetice a Těšetice – Suchohrdly u Znojma. Silnice II/413 v uceleném tahu slouží jako jedno z důležitých dopravních propojení okresů Brno-venkov a Znojmo. Silnice vznikla historickým vývojem. Komunikace je silnicí II. třídy.

Důvodem rekonstrukce je špatný dopravně technický i stavební stav komunikace. Proto je potřeba na této komunikaci nutně odstranit závady a provést úpravu konstrukce vozovky tak, aby převedla dopravu pokud možno bez kolizí .

Stávající šířka komunikace není jednotná a bylo zapotřebí sjednotit šířku v návrhovou kategorii. Kategorie komunikace byla zvolena S9,5/60. Stávající komunikace je dostatečně široká na tuto kategorii, tudíž nedojde k rozšíření stávající vozovky.

SO 101 (Prosiměřice – Těšetice) má začátek úseku úpravy silnice II/413 navržen v Prosiměřicích do místa napojení čerpací stanice vpravo a napojení místní komunikace vlevo ve směru staničení v pasportním km 23,155. Konec úpravy se napojuje na související stavbu „II/413, III/41316 Těšetice, průtah zpracovávané firmou PK OSSENDORF, Brno

(DSP/PDPS – květen 2013)“ v pasportním km 25,438 v délce 2283 m. Úprava vozovky byla navržena dle provedené diagnostiky vozovky.

Na začátku objektu SO 101 je přechodový úsek dl. 25m. Staničení do km -0,025. V tomto úseku dojde k frézování stávající vozovky v tl. 20-50mm a následně dojde k pokládce ACO 11+ v tl. 50mm.

Dojde také k úpravě souvisejících hospodářských sjezdů v nejnútnejší délce, odvodnění komunikace (prohloubením a vytvarováním stávajících příkopů) a neposlední řadě dojde k vybudování čel na stávajícím propustku v pasportním km 23,909 (km dle PD 0,678). Dle pasportu propustku jsou stávající betonové trouby v pořádku, tudíž dojde jen k odstranění stávajících bet. čel a nahrazením novými ŽB čely včetně úpravy vtoku a výtoku propustku.

Směrové řešení

Směrové řešení kopíruje stávající stav v největší možné míře. Směrový návrh komunikace sleduje většinu úseku stávající koridor - trasa je vedena v přímých úsecích s prostými kruhovými oblouky o poloměrech 600 – 10000 m. Na začátku a konci úseku jsou navrženy přechodové úseky, kde dojde k šířkovému napojení na stávající stav.

Výškové řešení

Vzhledem k tomu, že bude prováděno na většině trasy pouze zesílení stávajícího krytu, sleduje výškové řešení současný stav se zvýšením o cca 30 mm. Na začátku a konci rekonstruovaného úseku komunikace dojde v rámci přechodového úseku k plynulému výškovému navázání na stávající stav.

Šířkové uspořádání

Komunikace je navržena v kategorii v km S 7,5/60 Základní šířka komunikace v kategorii S 7,5 je 6,5m zpevnění.

kategorie S 7,5/60 jízdní pruh 2 x 3,25 m

bezpečnostní odstup 2 x 0,50 m

kategorijní šířka komunikace 7,50 m

Nezpevněná krajnice je tvořená štěrkodrtí tl. 0,15 m frakce 0-32 tř. B, která je provedena v místě :

směrových sloupků.....v šířce 0,75 m
v místě ocelových svodidel.....v šířce 0,50 m

Sjezdy jsou navrženy ve stávající šířce a minimální nutné délce.

Dojde k odstranění stávajícího ocelového svodidla v km 0,117-0,417 vlevo a osazení nového ocelového svodidla s úrovní zadržené N2 v km 0,117-0,417 dl. 300m v nové poloze. Stávající svodidlo bude odstraněno z bezpečnostních důvodů.

Příčný sklon

Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,5%, který se mění ve směrových obloucích a v napojení na stávající silnici na začátku úpravy. Sklon nezpevněné krajnice je 8%. Strmost vzestupnic (sestupnic) je navržena s ohledem na plynulost trasy při dodržení min. výsledného sklonu na vozovce. Klopení je provedeno kolem osy komunikace. V místě

nápojení komunikací na stávající komunikace příčný sklon navazuje na stávající příčný sklon vozovky. Klopení komunikace je navrženo tak, aby splňovalo požadavky normy ČSN 73 6101 s ohledem na délku přechodnic a nutnost odvodnění komunikace.

Konstrukce vozovky

Návrh úpravy silnice II/413 je proveden dle diagnostiky vozovky a to v následující skladbě:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	PMB 45/80-55	ČSN EN 13108-1	40 mm
Spoj.postřik asf.emulzí	C 60 B3	0,20 kg/m ²	PS, EK	ČSN 736129
Asfalt. beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	50/70	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spoj.postřik asf.emulzí	C 60 B3	0,15 kg/m ²	PS, EK	ČSN 736129
Asfalt. vrstva	SAL	TP 147		20 mm
Spoj.postřik asf.emulzí	C 60 B3	0,35 kg/m ²	PS, EK	ČSN 736129
<u>Sanace trhlin prořezáním a zalitím pružnou zálivkou</u>				<u>TP 115</u>
Konstrukce vozovky silnice celkem				min.120 mm

Dojde k odfrézování asfaltového krytu na hloubku v ose komunikace 90mm a dále v nově navrženém příčném sklonu, tzn. že v krajích vozovky bude frézování proměnné. Poté dojde k vyčištění povrchu vozovky, ošetření trhlin vyskytujících se na vyfrézovaném povrchu dle zásad uvedených v TP 115, provedení spojovacího postřiku asfaltovou emulzí C 60 B3 v množství 0,35kg/m², položení asfaltové vrstvy se zvýšenou odolností proti šíření trhlin SAL (Stress Absorbing Layer) v tloušťce 20mm dle TP 147 čl. 5.4., provedení spojovacího postřiku asfaltovou emulzí C 60 B3 v množství 0,15kg/m², položení ložné vrstvy z asfaltové směsi ACL 16+ s asfaltovým pojivem 50/70 v tloušťce 60mm, provedení spojovacího postřiku asfaltovou emulzí C 60 B3 v množství 0,20kg/m² a následně k pokládce obrusné vrstvy z asfaltové směsi ACO 11+ s asfaltovým pojivem PMB 45/80-55 v tloušťce 40mm. Čímž dojde k navýšení stávající nivelety silnice II/413 o 30mm.

Na začátku objektu SO 101 je přechodový úsek dl. 25m. Staničení do km -0,025. V tomto úseku dojde k frézování stávající vozovky v tl. 20-50mm a následně dojde k pokládce ACO 11+ v tl. 50mm.

V místě napojení na stávající komunikaci dojde k postupnému snížení nivelety (z navýšených 3cm) tak, aby v rámci přechodového úseku byla obrusná vrstva provedena v celé tloušťce tzn. 40mm .

Konstrukce vozovky hospodářských sjezdů je navržena dle TP Katalog vozovek polních cest:

Asfalt. beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	50/70	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spoj.postřik z kationaktivní asf.emulze.	0,50 kg/m ²	PS, EK	ČSN 736129	
Recyklát	R-mat			100 mm
Asf. postřik infiltrační	0,50 kg/m ²	PI EK	ČSN 73 6129	
<u>Štěrkodrt' frakce 0/32</u>	<u>ŠD_B</u>		<u>ČSN 73 6126-1,2</u>	<u>200 mm</u>
Konstrukce vozovky sjezdu celkem				min.350 mm

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa.}$, na ochranné vrstvě šterkodrti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa.}$

Hospod. sjezdy :

km 0,013 vpravo

km 0,060 vpravo

km 0,095 vpravo

km 0,429 vlevo

km 0,488 vpravo

km 1,446 vlevo

km 1,455 vpravo

km 1,502 vpravo.

Všechny stávající propustky pod hospodářskými sjezdy budou pročištěny. Budou odbourány horní části betonových čel, následně dojde k vybudování nových ŽB říms z betonu C30/37-XF4. Schéma nové ŽB římsy a tabulky výztuže jsou součástí TZ příloha č.2. Tyto propustky, na kterých se budou budovat nová bet. čela jsou v km 0,060 vpravo, km 0,095 vpravo, km 0,0488 vpravo, v km 1,446 vlevo, v km 1,455 vpravo a v km 1,502 vpravo.

Stavba respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“. Komunikace je navržena v podélném sklonu max. do 8,33%.

Zemní těleso

Před zahájením zemních prací je nutno požádat správce inženýrských sítí o jejich vytýčení a respektovat podmínky jednotlivých správců při stavbě v jejich ochranném pásmu, které jsou uvedeny ve vyjádřeních jednotlivých správců k dokumentaci, viz dokladová část.

Zemní práce zahrnují výkopy, pročištění stávajících příkopů, svahování násypů a výkopů a ohumusování svahů.

Rekonstrukce silnice II/413 je v převážné části vedena po stávajícím terénu. Na začátku a na konci se napojuje na stávající stav.

Tvar násypového tělesa je navržen dle ČSN 736101. Boční svahy násypu jsou navrženy v proměnném sklonu – v pásmu do 3m sklon 1 z důvodu trvalých záborů.

Svahy komunikace se v místech doplnění násypů ohumují v tl. 100mm a osejí travním semenem v celém rozsahu, vč. reprofilovaných příkopů. Při reprofilaci příkopů nesmí dojít obnažení či poškození kořenového systému stromů.

Jako materiál pro násypy a pro dosypání zemních krajnic bude použit vhodný nenamrzavý materiál (např. lomový skryvka).

V rámci stavby je nutno pro uvolnění staveniště skácet 1 strom vpravo a 2 výmladky vlevo.

Náhradní výsadba je uvažována na SO101 v km 0,666 až 0,698 vlevo a vpravo za příkopem. Je navržena výsadba 4ks stromů (cca po 20m).

Pro výsadbu budou použity stromy jeřáb muk (*Sorbus aria*), s balem; obvod kmene při výsadbě 10-12 cm o minimální výšce kmene 140-160 cm pod korunou, se zapěstovaným terminálním výhonem a vizuálně jednotné. Pro ukotvení budou použity mořené dřevěné kůly délky cca 200 cm s úvazkem, pro zajištění stability vysazovaných dřevin (3 ks na každý ze stromů). Kořenový bal stromů nesmí být poškozen a nesmí se před výsadbou rozpadat.

Při provádění zemních prací musí být dodrženy požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích dle nařízení vlády NV č. 591/2006 Sb.

Odvodnění komunikace

Odtok dešťových vod z vozovky je zajištěn prostřednictvím příčného a podélného sklonu vozovky. Odvodnění povrchových vod komunikace je přes krajnici do přilehlého terénu, resp. do stávajících otevřených, prohloubených a vytvarovaných příkopů.

Otevřené příkopy jsou navrženy v trojúhelníkovém tvaru, vzhledem k podélným sklonům a záborům (stávající silniční pozemek) jsou některé příkopy navrženy jako vsakovací. Dojde pouze k jejich reprofilaci příp. prohloubení.

V km 0,678 (v pasportním km 23,909) dojde k vybudování nových ŽB čel na stávajícím propustku, na kterých bude provedena vyzdívka lomovým kamenem tl. 150mm. Dle pasportu propustku jsou stávající betonové trouby v pořádku, tudíž dojde jen k odstranění stávajících bet. čel a nahrazením novými ŽB čely včetně úpravy vtoku a výtok propustku. Vtok a výtok propustku bude vydlážděn lomovým kamenem uloženým v betonovém loži.

Dále je navržen trubní propustek DN 400 pod hospodářským sjezdem v km 0,429 vlevo dl. 8m. Čela propustku jsou seříznuta ve sklonu svahu a odlážděna lomovým kamenem uloženým v betonovém loži.

Bezpečnostní zařízení

Směrové sloupky jsou navrženy dle normy ČSN 73 6101, ze které vyplývá, že:

V přímé a ve směrovém oblouku o poloměru $R < 1250$ 50m

Ve směrových obloucích s hodnotami poloměrů: $1250 > R > 850$ 40m

$850 > R > 450$ 30m

$450 > R > 250$ 20m

$250 > R > 50$ 10m

$R < 50$ 5m

Směrové sloupky jsou navrženy klasické plastové do zabetonovaných patek. U hospodářských sjezdů v km 0,429 vlevo, 0,488 vpravo, 1,446 vlevo 1,455 vpravo jsou navrženy červené směrové sloupky Z11cd.

V km 0,117-0,417 vlevo dojde k odstranění stávajícího ocelového svodidla a osazení nového ocelového svodidla s úrovní zadržené N2 v km 0,117-0,417 dl. 300m v nové poloze. Stávající svodidlo bude odstraněno z bezpečnostních důvodů. Na žádost starosty městyse Prosiměřice bude v km 0,205 osazeno svodidlo na zkrácených sloupcích. Je to z důvodu stávajícího podzemního sklípku, který je v silničním násypu těště pod konstrukcí vozovky a sloupky svodidel zde působí ve stáv. stavu jako trativody, díky nimž se voda dostává lehce ke klenbě sklípku a v minulosti už došlo k opravě silnice v tomto místě z důvodu zborcení části klenby sklípku. Počet zkrácených sloupků je 3. Osadí se dle TP 167/2012 str. 42 po 4m do kruhového půdorysu o průměru 450mm a hloubky nejméně 700mm. Sloupky budou zkráceny tak, aby byly zabetonovány alespoň 500mm v základu. Nejvíce je možné zkrátit 3 sloupky za sebou a celkově nejvíce 4 sloupky na délce svodidla 60m. Proto je ošetřen jen ten nejvíce problematický sklípek, i když se pod silničním násypem nachází podzemních sklípků více.

Podrobné umístění jednotlivých bezpečnostních opatření je detailně popsáno v situaci.

V km 0,21200 vpravo se nachází průduch, který vede ze sklípku. Při reprofilaci příkopy je nutné dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k poškození.

V km 1,49600 vpravo se nacházejí boží muka a v k 1,74500 vpravo se nachází náhrobek. Při reprofilaci příkop je nutné dbát zvýšené opatrnosti a objekty ochránit bedněním.

C 102 SILNICE II/413 TĚŠETICE – SUCHOHRDLY U ZNOJMA

Projektová dokumentace řeší rekonstrukce extravilánů na silnici II/413 mezi obcemi Prosiměřice – Těšetice a Těšetice – Suchohrdly u Znojma. Silnice II/413 v uceleném tahu slouží jako jedno z důležitých dopravních propojení okresů Brno-venkov a Znojmo. Silnice vznikla historickým vývojem. Komunikace je silnicí II. třídy.

Důvodem rekonstrukce je špatný dopravně technický i stav, zvýšené nároky na zátěž této komunikace díky nárůstu dopravy.

Proto je potřeba na této komunikaci nutné odstranit závady a provést úpravu konstrukce vozovky tak, aby převedla dopravu pokud možno bez kolizí .

Stávající šířka komunikace není jednotná a bylo zapotřebí sjednotit šířku v návrhovou kategorii. Kategorie komunikace byla zvolena S9,5/60. Stávající komunikace je dostatečně široká na tuto kategorii, tudíž nedojde k rozšíření stávající vozovky.

SO 102 (Těšetice-Suchohrdly) má začátek úseku úpravy silnice II/413 se napojuje v pasportním km 26,507 na související stavbu „II/413, III/41316 Těšetice, průtah zpracovávané firmou PK OSSENDORF, Brno (DSP/PDPS – květen 2013)“ a konec úpravy je navržen u dopr. značek IS12a a IS12b, tzn. začátek obce Suchohrdly v pasportním km 31,453. Délka úpravy je 4 946m. Úprava vozovky byla navržena dle provedené diagnostiky vozovky.

Dojde také k úpravě souvisejících hospodářských sjezdů v nejnútnejší délce, odvodnění komunikace (prohloubením a vytvarováním stávajících příkopů). Na žádost investora bude vybudován nový propustek pod silnici II/413 v km 2,950. Součástí dokumentace je i odstranění stávajícího a osazení nového svislého dopravního značení a nové vodorovné značení. Rekonstrukce vozovky je navržena dle provedené diagnostiky. Veškeré úpravy budou provedeny pouze na stávajícím silničním pozemku. Úprava vozovky je navržena dle provedené diagnostiky.

Silnici II/413 kříží nadzemní vedení VVN v km 4,136 00. V ochranném pásmu tohoto vedení km 4,100 – km 4,170 nedojde k navýšení nivelety, bude vedena ve stávajícím stavu. Tzn., že v tomto úseku dojde k frézování vozovky tl. 12 cm a následně pokládka asfaltových vrstev tl. 12cm.

Směrové řešení

Směrové řešení kopíruje stávající stav v největší možné míře. Směrový návrh komunikace sleduje většinu úseku stávající koridor - trasa je vedena v přímých úsecích s prostými kruhovými oblouky o poloměrech 190 – 4000 m. Na začátku a konci úseku jsou navrženy přechodové úseky, kde dojde k šířkovému napojení na stávající stav. V místě, kde je poloměr směrového oblouku menší než 250m, se provede rozšíření jízdního pásu ve směrové, oblouku.

Výškové řešení

Vzhledem k tomu, že bude prováděno na většině trasy pouze zesílení stávajícího krytu, sleduje výškové řešení současný stav se zvýšením o cca 30 mm. Na začátku a konci

rekonstruovaného úseku komunikace dojde v rámci přechodového úseku k plynulému výškovému navázání na stávající stav.

Šířkové řešení

Komunikace je navržena v kategorii v km S 7,5/60 Základní šířka komunikace v kategorii S 7,5 je 6,5m zpevnění.

kategorie S 7,5/60	jízdní pruh	2 x 3,25 m
	<u>bezpečnostní odstup</u>	<u>2 x 0,50 m</u>
	kategorijní šířka komunikace	7,50 m

Nezpevněná krajnice je tvořená štěrkodrtí tl. 0,15 m frakce 0-32 tř. B, která je provedena v místě :

směrových sloupků.....v šířce 0,75 m

v místě ocelových svodidel.....v šířce 0,50 m

Sjezdy jsou navrženy ve stávající šířce a minimální nutné délce.

Příčný sklon

Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,5%, který se mění ve směrových obloucích a v napojení na stávající silnici na začátku úpravy. Sklon nezpevněné krajnice je 8%. Strmost vzestupnic (sestupnic) je navržena s ohledem na plynulost trasy při dodržení min. výsledného sklonu na vozovce. Klopení je provedeno kolem osy komunikace. V místě napojení komunikací na stávající komunikace příčný sklon navazuje na stávající příčný sklon vozovky. Klopení komunikace je navrženo tak, aby splňovalo požadavky normy ČSN 73 6101 s ohledem na délku přechodnic a nutnost odvodnění komunikace.

Konstrukce vozovky

Návrh úpravy silnice II/413 je proveden dle diagnostiky vozovky a to v následující skladbě:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+ PMB 45/80-55 ČSN EN 13108-1 40 mm

Spoj.postřik asf.emulzí C 60 B3 0,20 kg/m² PS, EK ČSN 736129

Asfalt. beton pro ložní vrstvy ACL 16+ 50/70 ČSN EN 13108-1 60 mm

Spoj.postřik asf.emulzí C 60 B3 0,15 kg/m² PS, EK ČSN 736129

Asfalt. vrstva SAL TP 147 20 mm

Spoj.postřik asf.emulzí C 60 B3 0,35 kg/m² PS, EK ČSN 736129

Sanace trhlin prořezáním a zalitím pružnou zálivkou TP 115

Konstrukce vozovky silnice celkem min.120 mm

Dojde k odfrézování asfaltového krytu na hloubku v ose komunikace 90mm a dále v nově navrženém příčném sklonu, tzn. že v krajích vozovky bude frézování proměnné. Poté dojde k vyčištění povrchu vozovky, ošetření trhlin vyskytujících se na vyfrézovaném povrchu dle zásad uvedených v TP 115, provedení spojovacího postřiku asfaltovou emulzí C 60 B3 v množství 0,35kg/m², položení asfaltové vrstvy se zvýšenou odolností proti šíření trhlin SAL

(Stress Absorbing Layer) v tloušťce 20mm dle TP 147 čl. 5.4., provedení spojovacího postřiku asfaltovou emulzí C 60 B3 v množství 0,15kg/m², položení ložné vrstvy z asfaltové směsi ACL 16+ s asfaltovým pojivem 50/70 v tloušťce 60mm, provedení spojovacího postřiku asfaltovou emulzí C 60 B3 v množství 0,20kg/m² a následně k pokládce ohrubné vrstvy z asfaltové směsi ACO 11+ s asfaltovým pojivem PMB 45/80-55 v tloušťce 40mm. Čímž dojde k navýšení stávající nivelety silnice II/413 o 30mm.

V místě napojení na stávající komunikaci (přechodové úseky) dojde k postupnému snížení nivelety (z navýšených 3cm) tak, aby v rámci přechodového úseku byla ohrubná vrstva provedena v celé tloušťce tzn. 40mm.

Silnici II/413 kříží nadzemní vedení VVN v km 4,136 00. V ochranném pásmu tohoto vedení km 4,100 – km 4,170 nedojde k navýšení nivelety, bude vedena ve stávajícím stavu. Tzn., že v tomto úseku dojde k frézování vozovky tl. 12 cm a následně pokládka asfaltových vrstev tl. 12cm.

Konstrukce vozovky hospodářských sjezdů je navržena dle TP Katalog vozovek polních cest:

Asfalt. beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ 50/70	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spoj.postřik z kationaktivní asf.emulze. 0,50 kg/m ² PS, EK ČSN 736129			
Recyklát	R-mat		100 mm
Asf. postřik infiltrační 0,50 kg/m ²	PI EK	ČSN 73 6129	
Štěrkodrt' frakce 0/32	ŠD _B	ČSN 73 6126-1,2	200 mm
Konstrukce vozovky sjezdu celkem			min.350 mm

Minimální požadovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa.}$, na ochranné vrstvě štěrkodeřti $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa.}$

Hospod. sjezdy :

km 0,00650 vlevo
km 0,00850 vpravo
km 0,646 vpravo
km 1,277 vlevo
km 2,070 vlevo
km 2,230 vpravo
km 3,337 vlevo
km 3,363 vpravo
km 3,367 vlevo
km 3,377 vpravo
km 3,811 vlevo
km 3,828 vpravo
km 3,860 vpravo
km 3,972 vpravo
km 4,102 vlevo
km 4,344 vpravo
km 4,630 vpravo

km 4,633 vlevo
km 4,793 vpravo
km 4,826 vpravo
km 4,850 vpravo
km 4,893 vlevo
km 4,907 vpravo

Všechny stávající propustky pod hospodářskými sjezdy budou pročištěny. U hospodářského sjezdu v km 4,850 dojde k vybourání horní části bet. čela a k vybudování nových ŽB říms.

U hospodářských sjezdů v km 0,00650 vlevo a km 0,00850 vpravo dojde k napojení v nejnětější délce pokládkou ohrusné vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm a s napojením na stáv. stav.

Stavba respektuje požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. „Zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“. Komunikace je navržena v podélném sklonu max. do 8,33%.

Zemní práce

Před zahájením zemních prací je nutno požádat správce inženýrských sítí o jejich vytýčení a respektovat podmínky jednotlivých správců při stavbě v jejich ochranném pásmu, které jsou uvedeny ve vyjádřeních jednotlivých správců k dokumentaci, viz dokladová část.

Zemní práce zahrnují výkopy, pročištění stávajících příkopů, dodatečné násypy, svahování násypů a výkopů a ohumusování svahů.

Rekonstrukce silnice II/413 je v převážné části vedena po stávajícím terénu. Na začátku a na konci se napojuje na stávající stav.

Tvar násypového tělesa je navržen dle ČSN 736101. Boční svahy násypu jsou navrženy v proměnném sklonu – v pásmu do 3m sklon 1:2,5 a z důvodu trvalých záborů nebo napojení na stáv. je v některých místech sklon svahu 1:2.

Svahy komunikace se v místech doplnění násypů ohumují v tl. 100mm a osejí travním semenem v celém rozsahu, vč. reprofilovaných příkopů. Při reprofilaci příkopů nesmí dojít obnažení či poškození kořenového systému stromů.

Jako materiál pro násypy a pro dosypání zemních krajnic bude použit vhodný nenamrzavý materiál (např. lomový skrvka).

V rámci stavby je nutno pro uvolnění staveniště skácet 1strom v km 2,950 vlevo. Náhradní výsadba je zahrnuta v objektu SO101.

Při provádění zemních prací musí být dodrženy požadavky na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích dle nařízení vlády NV č. 591/2006 Sb.

Odvodnění

Odtok dešťových vod z vozovky je zajištěn prostřednictvím příčného a podélného sklonu vozovky. Odvodnění povrchových vod komunikace je přes krajnici do přilehlého terénu, resp. do stávajících otevřených, prohloubených a vytvarovaných příkopů.

Otevřené příkopy jsou navrženy v trojúhelníkovém tvaru, vzhledem k podélným sklonům a záborům (stávající silniční pozemek) jsou některé příkopy navrženy jako vsakovací. Dojde pouze k jejich reprofilaci příp. prohloubení.

Na žádost investora bude vybudován nový propustek pod silnici II/413 v km 2,950. Propustek má průměr DN 600 délky 8,30m s betonovými kolmými čely s kamennou vyzdívkou tl. 150mm a s železobetonovými římsami. Vtok a výtok propustku je vydlážděn lomovým kamenem uloženým v betonovém loži. V místě výtoku propustku vede nezaměřený sdělovací metalický kabel. Je nutné požádat správce před zahájením stavebních prací o vytýčení tohoto kabelu a v případě kolize je nutné tento kabel stranově posunout.

Dále jsou navrženy dva trubní propustky DN 400 pod hospodářskými sjezdy v km 0,646 vpravo, km 1,277 vlevo, km 2,230 vpravo, km 3,860 vpravo, 4,344 vpravo, km 4,630 vlevo, km 4,633 vpravo, km 4,793 a v km 4,793 v dl. 8m, 13m, 10,5m, 15m, 20,7m, 7,2m, 7,7m, 5m a 10,5m. Čela propustku jsou seříznuta ve sklonu svahu a odlážděna lomovým kamenem uloženým v betonovém loži.

Bezpečnostní zařízení

Směrové sloupky jsou navrženy dle normy ČSN 73 6101, ze které vyplývá, že:

V přímé a ve směrovém oblouku o poloměru	$R < 1250$50m
Ve směrových obloucích s hodnotami poloměrů:	$1250 > R > 850$40m
	$850 > R > 450$30m
	$450 > R > 250$20m
	$250 > R > 50$10m
	$R < 50$5m

Směrové sloupky jsou navrženy klasické plastové do zabetonovaných patek. U hospodářských sjezdů v km 0,0065 vlevo, 0,0085 vpravo, 1,277 vlevo, 2,070 vlevo, 2,230 vpravo, 3,337 vlevo, 3,363 vpravo, 3,367 vlevo a 4,102 vlevo jsou navrženy červené směrové sloupky Z11cd.

C 103 ÚPRAVA OBJÍZDNÉ TRASY

Rekonstrukce silnice II/413 mezi obcemi Prosiměřice a Těšetice (SO101) a mezi obcemi Těšetice a Suchohrdly (SO102) se bude provádět za úplné uzavěry ve dvou etapách a doprava bude odkloněna na objízdné trasy.

V první etapě výstavby se provede silnice II/413 úsek Prosiměřice - Těšetice (SO101) a to v délce 2283m. Realizace první etapy proběhne za plné uzavěry silnice II/413 a doprava bude odkloněna na objízdnou trasu (viz. příloha E 02). Autobusová doprava a integrovaný záchranný systém bude moci projíždět po stavbě vždy po jedné polovině vozovky při provádění frézování, sanace trhlin, výstavby krajnic a terénních úpravách. Při pokládce veškerých asfaltových vrstev (SAL, ACL 16+ a ACO 11+) bude autobusová doprava a IZS také odkloněna na objízdnou trasu (viz příloha E02). Trasa autobusové dopravy a IZS se zásadně neprodlouží. Objízdná trasa pro I. etapu vede z Prosiměřic po sil. III/41313, dále po silnici III/41317 a následně po sil. III/41316 do obce Těšetice a zpět na sil. II/413.

V druhé etapě výstavby se provede silnice II/413 úsek Těšetice - Suchohrdly (SO102) a to v délce 4946m. Doprava bude vedena po objízdné trase (viz. příloha E02). Autobusová doprava a integrovaný záchranný systém bude moci projíždět po stavbě vždy po jedné polovině vozovky při provádění frézování, sanace trhlin, výstavby krajnic a terénních úpravách. Při výstavbě propustku v km 2,950 a pokládce veškerých asfaltových vrstev (SAL, ACL 16+ a ACO 11+) bude autobusová doprava a IZS také odkloněna na objízdnou trasu (viz příloha E02). Trasa autobusové dopravy a IZS se zásadně neprodlouží. Objízdná trasa

pro II. etapu vede z obce Těšetice po sil. III/41316 do obce Bantice, dále po sil. III/41317 až na sil. I/53, ze sil. I/53 vede trasa dále po sil. II/408 do obce Suchohrdly až na sil. II/413.

Objekt SO 103 řeší úpravu části objízdny komunikace III/41317 v úseku cca 228m za křižovatkou se sil. I/53 až na začátek obce Bantice, na kterou bude převedena doprava. Úprava na začátku i konci navazuje na nedávno rekonstruované úseky. Délka úpravy je 1692m. Silnice III/41317 předmětném úseku je ve velmi špatném technickém stavu a převedením dopravy ze silnice II/413 dojde ke zvýšení zátěže na tuto silnici. Vozovka má malou šířku a při okrajích značné příčné spády, což je velmi nebezpečné pro dopravu. Proto je nutné vozovku před převedením dopravy ze silnice II/413 upravit. Předpokládá se úprava krytu vozovky očištěním a dorovnáním z asfaltových vrstev především dorovnávkou z ACL 22+ a položení obrusné vrstvy ACO 16+.

Vlastníkem komunikace je Jihomoravský kraj, správcem je SÚS Jihomoravského kraje.

Směrové řešení

Směrové řešení kopíruje stávající trasu a odpovídá parametrům směrového řešení stávajícího stavu silnice III/41317.

Výškové řešení

Vzhledem k tomu, že bude prováděno pouze zesílení stávajícího krytu, sleduje výškové řešení současný stav se zvýšením o cca 50 mm v ose silnice III/41317 a max. 150mm na konci zpevnění vozovky. Na začátku a konci rekonstruovaného úseku komunikace, rovněž v místech napojení na místní komunikace, dojde v rámci přechodového úseku k plynulému výškovému navázání na stávající stav, tzn. zafrézování stávající vozovky na přechodovém úseku délky 10m (0 – 50 mm).

Šířkové řešení

Šířkové řešení je respektováno stávajícím šířkovým uspořádáním. Silnice je lemována nezpevněnou krajnicí v šířce 0,75m.

Klopení vozovky

Klopení komunikace vychází ze stávajících příčných sklonů. Nenormové příčné sklony budou maximálně zlepšeny.

Konstrukce vozovky

Úprava objízdny komunikací se provede dorovnáním z asfaltových vrstev. Před pokládkou asfaltových vrstev se použije spojovací postřik 0,30 kg/m² zbytkového asfaltu. Následně se položí ACO 16+ I tl. min. 50 mm. V místě zlepšení příčného sklonu vozovky bude potřebná dorovnávkou, která se provede z ACL 22+ v potřebné tloušťce, spojovací postřik 0,20 kg/m² zbytkového asfaltu a ACO 16+ proměnné tloušťky, avšak min.40mm. Proměnnost tloušťek asfaltových vrstev je závislá na proměnnosti příčných sklonů stávající vozovky (viz. výkres č.05 Příčné řezy).

Konstrukce úpravy vozovky:

Asfaltový beton střednězrný	ACO 16 + 50/70 ČSN EN 13108-1	50mm
Asf. postřik spojovací	PS;EK ČSN 73 6129	0.20 kg/m ²

Asfaltový beton hrubozrnný	ACL 22 + 50/70 ČSN EN 13108-1	40-90mm
Asf. postřík spojovací	PS;EKM ČSN 73 6129	0.30 kg/m ²

Nezpevněné krajnice budou doplněny ze štěrkodrti fr. 0-32 v šířce 0,75m.

Stávající sjezdy na pole (3ks) budou dosypány štěrkodrtí ŠD 0-32 do úrovně nové nivelety a plynule napojeny na stávající terén.

Napojení místních komunikací se provede asf. vrstvami tak jak u silnice III/41317, kdy dojde v rámci přechodového úseku k plynulému výškovému navázání na stávající stav, tzn. zafrézování stávající vozovky na přechodovém úseku (0 – 50 mm) a poté pokládka asf. vrstev. Délka napojení – viz. výkres č. SO 103_03 Situace.

Mezi všechny spojované povrchy bude provedena zálivka z modifikované asfaltové hmoty.

Zemní práce

Zemní práce představují čištění krajnic sejmutím stávajícího drnu v tl. 50 mm a šířce 0,75 m.

Odvodnění

Odtok dešťových vod z vozovky je zajištěn prostřednictvím příčného a podélného sklonu vozovky. Odvodnění povrchových vod komunikace je přes krajnici do přilehlého terénu, resp. do stávajících otevřených příkopů.

8.2 Mostní objekty a zdi

Nejsou součástí projektové dokumentace.

8.3 Odvodnění komunikace

Nejsou součástí projektové dokumentace.

8.4 Tunely

Nejsou součástí projektové dokumentace.

8.5 Elektro a sdělovací objekty

Nejsou součástí projektové dokumentace.

8.6 Vodohospodářské objekty

Nejsou součástí projektové dokumentace.

8.7 Objekty trubních vedení

Nejsou součástí projektové dokumentace.

8.8 Objekty úpravy území

Nejsou součástí projektové dokumentace.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Geodetické polohopisné a výškopisné zaměření

Bylo použito jako závazný podklad pro zakreslení situace a konstrukci příčných řezů. Geodetické zaměření bylo zpracováno v roce 2013 firmou Znogeo Znojmo.

Diagnostika vozovky (viz příloha H02)

Byla použita jako závazný podklad pro návrh rekonstrukce vozovky. Diagnostika vozovky byla zpracována v roce 2013 firmou NEIVELT Labor Praha s.r.o.

Průzkum stávajících inženýrských sítí (viz příloha F)

Zákresy stávajících sítí jednotlivých správců inženýrských sítí – podklady zákresů správců sítí byly překresleny do situace. Jedná se o orientační zákresy, před zahájením zemních prací je nutno inženýrské sítě vytyčit.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ A KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavbou budou dotčena ochranná pásma nadzemních a podzemních vedení inženýrských sítí, ochranná pásma objektů silnic. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

Ochranná pásma objektů, stávajících vedení, komunikací a železnicí:

Silnice I. třídy	50 m od osy přilehlého jízdního pásu
Silnice II. třídy	15 m od osy přilehlého jízdního pásu
Silnice III. třídy	15 m od osy komunikace
Místní komunikace	15 m od osy komunikace
Železniční trať ČD	60 m od osy krajní koleje
Vodní zdroje	určené pásmo hygienické ochrany
Památkové zóny	určené hranice
Ochranné pásmo lesa	50 m od okraje lesa
Stokové sítě (kanalizace) do DN 500	1,5 m od okraje půdorysných rozměrů
Stokové sítě (kanalizace) nad DN 500	2,5 m od okraje půdorysných rozměrů

Venkovní vedení VN	7 m od krajního vodiče
Kabelová elektrická vedení	1 m od krajního kabelu
Telekomunikační sdělovací kabely	1 m od krajního kabelu
Vodovody do DN 200	2 m od vnějšího okraje potrubí
Vodovody do DN 250-400	3 m od vnějšího okraje potrubí
Vodovody do DN 800	5 m od vnějšího okraje potrubí
Plynovody a přípojky	4 m od vnějšího povrchu potrubí
Elektro nadzem. vedení – 1kV do 35kV	7 m od krajního vodiče
Elektro nadzemí. vedení – 35kV do 110kV	12 m od krajního vodiče

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje existující sítě, v případě kolizí jsou navrženy jejich přeložky.

Před zahájením výkopových prací je nutno požádat správce inženýrských sítí v dosahu stavby o jejich vytýčení. Během stavby je nutno respektovat podmínky správců inženýrských sítí na práce v jejich ochranných pásmech.

Chráněná území – v dané lokalitě se nenachází zvláště chráněná území ani zvláště chráněné části přírody dle zákona ČNR č. 114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny.

V prostoru stavby se nenachází žádné chráněné architektonické ani historické památky. Boží muka, které se nachází podél sil. II/413, nebudou stavbou dotčena. Zhotovitel bude povinen dbát zvýšené opatrnosti při výstavbě probíhající v jejich blízkosti.

Silnici II/413 kříží nadzemní vedení VVN v km 4,136 00. V ochranném pásmu tohoto vedení km 4,100 – km 4,170 nedojde k navýšení nivelety, bude vedena ve stávajícím stavu. Tzn., že v tomto úseku dojde k frézování vozovky tl. 12 cm a následně pokládka asfaltových vrstev tl. 12cm.

Pod hospodářským sjezdem v objektu SO 102 v km 4,907 vpravo vede podzemní vedení NN. Je nutné požádat správce před zahájením stavebních prací o vytýčení tohoto kabelu. Při výstavbě tohoto sjezdu bude nutné dát toto vedení do chráničky.

Na žádost investora bude vybudován nový propustek pod silnici II/413 v km 2,950. Propustek má průměr DN 600 délky 8,30m s betonovými kolmými čely s kamennou vyzdívkou tl. 150mm a s železobetonovými římsami. Vtok a výtok propustku je vydlážděn lomovým kamenem uloženým v betonovém loži. V místě výtoku propustku vede nezaměřený sdělovací metalický kabel. Je nutné požádat správce před zahájením stavebních prací o vytýčení tohoto kabelu a v případě kolize je nutné tento kabel stranově posunout a uložit do TK1 žlabu.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Zásah do zeleně

V rámci stavby je nutno pro uvolnění staveniště skácet 2ks stromů a odstranění dvou výmladků.

Sorbus aria – jeřáb muk – obvod kmene 35(průměr 11), výška stromu 5,5; nasazení koruny v: 1,7, koruna 2.

Sorbus aria – jeřáb muk – obvod kmene 40(průměr 13), výška stromu 6; nasazení koruny v: 2, koruna 2,5.

Ozelenění

Plochy dotčené stavbou a svahy nového silničního tělesa budou ohumusovány v tl. 100mm, osety travou. Ohumusování a osetí travou je součástí jednotlivých silničních objektů.

Náhradní výsadba na SO101 je uvažována v km 0,666 až 0,698 vlevo a vpravo za příkopem. Je navržena výsadba 4ks stromů (cca po 20m).

Pro výsadbu budou použity stromy jeřáb muk (Sorbus aria), s balem; obvod kmene při výsadbě 10-12 cm o minimální výšce kmene 140-160 cm pod korunou, se zapěstovaným terminálním výhonem a vizuálně jednotné. Pro ukotvení budou použity mořené dřevěné kůly délky cca 200 cm s úvazkem, pro zajištění stability vysazovaných dřevin (3 ks na každý ze stromů). Kořenový bal stromů nesmí být poškozen a nesmí se před výsadbou rozpadat.

Stromy musí být přepravovány tak, aby cestou nedošlo k jejich mechanickému poškození, vysychání v důsledku zvýšeného proudění vzduchu, případně k jejich namrznutí. Na stanoviště musí být rostliny vysazeny ihned po doručení. Není-li to možné, mohou být přechodně uskladněny, a to na dobu nejvýše 48 hodin. Během této doby je nutné rostliny vhodnými prostředky chránit před mechanickým poškozením, vyschnutím, mrazem, větrem nebo přehřátím. Při výsadbě je nutno dbát na možnosti zpracovatelnosti půdy dle ČSN DIN 18 915. Jamky a rýhy budou hloubeny v šířce odpovídající 1,5 násobku průměru kořenového systému, nebo kořenového balu.

Rozsah zemních prací

Zemní práce v rámci řešené stavby představují sejmutí ornice, zřízení zemního tělesa navrhovaných komunikací, ohumusování zemního tělesa.

Zásah do pozemků

Stavbou dotčené pozemky jsou specifikovány v tabulce dotčených parcel viz. příloha H01 Záborový elaborát, ve kterém jsou specifikovány trvalé i dočasné zábory.

Vyvolané přeložky a úpravy objektů

Stavbou nejsou vyvolané žádné přeložky inženýrských sítí ani úpravy objektů.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím v prostoru stavby. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny. Práce v jejich ochranných pásmech se budou řídit podmínkami jednotlivých správců.

V objektu SO 102 v místě výtoku propustku v km 2,950 vpravo vede nezaměřený sdělovací metalický kabel. Je nutné požádat správce před zahájením stavebních prací o

vytýčení tohoto kabelu a v případě kolize je nutné tento kabel stranově posunout a uložit do TK1 žlabu.

Pod hospodářským sjezdem v objektu SO 102 v km 4,907 vpravo vede podzemní vedení NN. Je nutné požádat správce před zahájením stavebních prací o vytýčení tohoto kabelu. Při výstavbě tohoto sjezdu bude nutné dát toto vedení do chráničky.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Stavba nemá nároky na nové zdroje energie. Veřejná osvětlení budou napájena ze stávajících zdrojů.

Zařízení staveniště bude zajištěno dodavatelem stavby. V prostoru staveniště se nacházejí veškerá vedení inženýrských sítí, na které je možno napojit případný mobilní objekt zařízení staveniště. Napojení na potřebné zdroje energií bude řešit ve spolupráci s investorem vybraný zhotovitel stavby na své náklady.

Za skladování, manipulaci a likvidaci odpadu je po dobu realizace stavby zodpovědný dodavatel stavby. S odpady z provozu na pozemních komunikacích bude nakládat budoucí správce v souladu s platnou legislativou.

13. VLIV STAVBY A SILNIČNÍHO PROVOZU NA ZDRAVÍ A ŽP

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí posoudil projektovou dokumentaci s konstatováním, že záměr svým charakterem a umístěním nevyvolá závažné ovlivnění životního prostředí a veřejného zdraví, nenaplnuje tedy definici předmětu posuzování podle § 1 odst. 2 zákona, a proto není nutné podrobit jej zjišťovacímu řízení podle zákona § 7 zákona.

Realizací záměru rekonstrukce silnice II/413 dojde ke kácení 2 stromů a odstranění dvou výmladků rostoucích v blízkosti silnice na nelesních pozemcích. Náhradní výsadba na SO101 je uvažována v km 0,666 až 0,698 vlevo a vpravo za příkopem. Je navržena výsadba 4ks stromů (cca po 20m).

Stavba není situována v ochranném pásmu vodního zdroje.

Odvedení vod z komunikace je navrženo dle ČSN 73 6101 a TP 86. Vozovka je odvodněna přímo do terénu.

Realizací záměru rekonstrukce silnice II/413 mezi obcemi Prosiměřice, Těšetice a Suchohrdly se předpokládá dotčení zájmu chráněných zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Předmětné území se nachází mimo území památkového zájmu.

Realizací stavby nedojde ke zhoršení možností pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace – nově budované chodníky splňují podmínky vyhlášky 369/2009 Sb.

Navrhovaná rekonstrukce v normových parametrech přispěje ke zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu.

Provádění rekonstrukce průtahu přinese z hlediska ŽP dočasné zhoršení po dobu výstavby. Pro minimalizaci negativních vlivů v období výstavby jsou navržena následující opatření:

- dobrý technický stav strojů pracujících na stavbě, aby nedocházelo k úkapům pohonných hmot a mazadel
- provádění parkování, údržby a čerpání pohonných hmot všech stavebních mechanismů mimo prostor stavby
- zpevněná odstavná plocha pro provozní údržbu a parkování, která bude zabezpečena proti úkapům

- pro případ nepředvídaného úniku ropných látek ze stavební techniky bude v prostoru stavby k dispozici sorpční materiál
- zajištění očisty vozů při výjezdu ze stavby
- zkrápění vozovky v období sucha a zvýšené prašnosti
- zajistit archeologický dozor při provádění zemních prací
- provádění nezbytných zásahů v biokoridorech v období vegetačního klidu

Nakládání s odpady vzniklými při stavbě a provozu navržených komunikací je podrobně popsáno v příloze č. 1 průvodní zprávy – Projekt nakládání s odpady ze stavby. S odpady bude nakládáno ve smyslu platných zákonů (zákon o odpadech, Stavební řád) a vyhlášek (Katalog odpadů. Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady).

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Bezpečnost silničního provozu je na navrhované komunikaci zajištěna dodržením požadavků příslušných norem. Z hlediska požární ochrany stavba nevyvolá žádné zvláštní požadavky a ustanovení. Po dobu výstavby musí být vždy zachován průjezdný profil a dostupnost vozidel požární ochrany.

Navrhovaná stavba splňuje obecně technické požadavky na výstavbu.

V rámci této dokumentace jsou navrženy dvě etapy výstavby a s tím související provizorní dopravní značení během výstavby. Před zahájením stavby je nutno požádat u Krajského úřadu JMK, odbor dopravy a u Magistrátu města Znojma, odbor dopravy o „Stanovení přechodné úpravy“. Podkladem pro stanovení bude návrh přechodného dopravního značení přizpůsoben skutečnému postupu výstavby dle požadavků zhotovitele.

Při realizaci stavby je nutno respektovat platné české normy (ČSN). Dle ČSN, dle Technických a kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací a dle Technických podmínek MDS se postupuje i při přejímce hotových jednotlivých vrstev vozovky. Rovněž jsou těmito předpisy určeny typy a počty zkoušek, které budou při výstavbě prováděny.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

Po realizaci stavby budou silniční pozemky omeznikovány kamennými mezníky. Veškeré inženýrské sítě je nutno před stavbou vytyčit, případně jejich trasu a ověřit kopanými sondami obzvláště u trasy sdělovacích kabelů. Trasy inženýrských sítí byly zakresleny dle podkladů poskytnutých jednotlivými správci.

Stavba neklade žádné další požadavky.

16. ZÁVĚR

Tato dokumentace byla zpracována jako podklad pro stavební řízení a pro provádění stavby.



V Ostravě, duben 2013

Ing. Katrin Žeberová

PŘÍLOHY