

# C 01

## TECHNICKÁ ZPRÁVA

III/37931, III/37932 KRÁLOVOPOLSKÉ VÁŽANY –  
PRŮTAH

STAVBA 2

PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY  
ÚNOR 2017

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: ING. MARTIN SMĚLÝ

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
FAKULTA STAVEBNÍ  
ÚSTAV POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

## 1. Identifikační údaje

<b>Název stavby:</b>	<b>III/37931, III/37932 KRÁLOVOPOLSKÉ VÁŽANY – PRŮTAH STAVBA 2</b> SO 101.1 III/37931 Královopolské Vážany – průtah, 1. část SO 101.2 III/37931 Královopolské Vážany – průtah, 2. část SO 102 III/37932 Královopolské Vážany - průtah
<b>Investor stavby:</b>	<b>Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje příspěvková organizace kraje</b> Žerotínovo náměstí 449/3 602 00 Brno 0070932581 CZ70932581
IČ objednatele:	KB 27-8601490267/0100
DIČ objednatele:	Ing. Zdeněk Komůrka, ředitel SÚS JMK
Bankovní spojení objednatele:	Ing. Richard Pokorný, vedoucí oblasti Vyškov
Statutární zástupce objednatele:	Jan Olejníček, vedoucí technicko-správního úseku
Zástupce ve věcech smluvních:	
Zástupce ve věcech technických:	
<b>Místo stavby:</b>	Jihomoravský kraj, CZ 062 Okres Vyškov, CZ 0626 Město, Rousínov Část: Královopolské Vážany Stavební úřad: Rousínov Odbor dopravy, silniční správní úřad Vyškov Město Rousínov, k.ú. Královopolské Vážany, 777315
<b>Generální projektant:</b>	Vysoké učení technické v Brně je součástí veřejné vysoké školy, která vznikla ze zákona (zákon č.111/98 Sb.) a nezapisuje se do obchodního rejstříku Fakulta stavební Ústav pozemních komunikací Veveří 331/95 602 00 Brno IČ: 00216305 DIČ: CZ00216305  Ing. Martin Smělý Mobil: 737 103 345 Tel.: 541 147 342 email: marsmely@email.cz
<b>Vypracoval:</b>	Ing. Martin Smělý Ing. Michal Kosňovský
<b>Stupeň PD:</b>	Projektová dokumentace pro provádění stavby
<b>Druh stavby:</b>	Dopravní stavba
<b>Začátek stavby:</b>	srpen 2017
<b>Konec stavby:</b>	listopad 2017
<b>Druh stavby:</b>	rekonstrukce a modernizace

## 2. Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení

Při opravě komunikací v Královopolských Vážanech bude odstraněna celá stávající vozovka a poté provedeny nové konstrukční vrstvy. Vzhledem k tomu, že není možné navýšit niveletu o cca 10 cm (naopak v některých částech se bude niveleta kvůli odvodnění snižovat), není možné použít zemní frézu pro recyklaci za studena a je nutné postupovat dle TP150 a to tak, že vrstva obsahující dehtové pojivo bude odtěžena, uskladněna na nepropustném podloží a v době uschování bude i zakryta. Před pokládkou pak bude upravena zrnitost materiálu pomocí vhodné frakce kameniva a smíchána s cementovým a asfaltovým pojivem dle TP 208 v míchacím centru a opět uložena na stavbu. Postup oprav je popsán v části E Zásady organizace výstavby.

Dle informací pana Lamploty je v blízkosti domu č. p. 5 nezasypaný sklep, který byl poškozen při stavbě kanalizace. Je možné, že na tento sklep bude při stavbě odkryt a bude jej potřeba zasypat. Pro toto zasypání bude použit vytěžený materiál z podkladních vrstev, který bude dostatečně zhutněn.

Objekt SO101.1 a SO 101.2 řeší opravu vozovky silnice III/37931 v místní části města Rousínov v Královopolských Vážanech. Úprava začíná v blízkosti dopravní značky IS12a konec Rusínova směrem do Habrovan a končí přibližně u obchodu v Královopolských Vážanech a navazuje na již zrealizovaný úsek – SO 101.3. Délka úseku je 506,932 m. Silnice bude opravovaná jako místní komunikace v kategorií širší MS 7,5/9/50 v místě zřízených odstavných stání se jedná o kategorii MS 7,5/11/50.

Komunikace je vedena v celém úseku vedena v betonových obrubnicích 100/15/25 v. 100 mm nad vozovkou, případně může být použita výška 120 mm V místě sjezdů a míst pro přecházení je použitý betonový obrubník 100/15/15 v. 20 mm nad vozovkou. Na krajích jízdních pruhů je navržena přídlažba z dvojřádku z žulových kostek 100x100x100 mm. V místě autobusových zastávek jsou zřízeny nástupiště hrany z betonových obrubníků 100/15/30 v. 160 mm. Všechny obrubníky a dílce pro nástupiště a zastávky budou zhotoveny z minimální třídy betonu C35/45 XF4 (pro prostředí značně nasycené vodou s rozmrazovacími prostředky), lože obrubníků bude zhotoveno z betonu minimální třídy C25/30 XF2 + XD1 (pro prostředí mírně nasycené vodou s rozmrazovacími prostředky + středně mokré, vlhké) dle TKP 18 Betonové konstrukce a mosty z roku 2016. Lože bude mít minimální tloušťku 100 mm.

Od staničení cca km 0,260 do km 0,480 je po pravé straně komunikace směrem na Rousínov navrženo 23 podélných parkovacích stání. Tyto stání jsou budovány z betonové dlažby tl. 80 mm. Celá skladba je tloušťky 420 mm. V místě vjezdů je použita dlažba jiného odstínu, než je budováno parkovací stání. Parkovací stání jsou délky 5,75 m a jsou naznačena dlažbou jiného odstínu. Do délky stání je započtena i část vjezdu k nemovitosti. Tedy parkovací stání jsou v dokumentaci naznačeny pro vozidla O1 a mají rozměry 2,0 m šířka a 5,75 m délka dle normy ČSN 73 6056.

Součástí tohoto objektu je také zrekonstruování zastávky IDS ve staničení 0,375 km. Vzhledem k malé intenzitě vozidel i autobusů, na silnici III/37931 jsou zřízeny autobusové stání v místě jízdního pruhu. V místě autobusových zastávek jsou zřízeny nástupiště hrany z betonových obrubníků 100/15/30 v. 160 mm. Pozor, v místě autobusové zastávky je použito modifikované pojivo pro zajištění větší odolnosti proti trvalým deformacím.

Výškové vedení trasy je navrženo v minimálním sklonu 0,5 % a maximální podélný sklon je 7,5 %. Příčný sklon vozovky je v přímé navržen jako střešovitý ve sklonu 2,5 %. Ve směrových obloucích je navržen maximální příčný sklon střešovitý 2,5 %. Ve staničení cca km 0,500 je stávající křižovatka zrušena a upravena na sjezd do účelové komunikace.

Objekt SO 102 řeší opravu vozovky silnice III/37932 v místní části města Rousínov v Královopolských Vážanech. Úprava začíná v křižovatce se silnicí III/37931 a končí u dopravní značky IS12b konec obce Rousínov. Délka opravovaného úseku je 245,99 m. Silnice bude opravovaná jako místní komunikace v kategorií širší MS 7,5/9/50. Od staničení 0,000 km do staničení 0,060 km je jízdní pás zúžen na šířku 5,5 m mezi obrubníky. V dalším úseku už zůstává silnice III/37932 ve stávajícím šířkovém uspořádání. Od staničení 0,101 82 km bude upravována pouze levá polovina komunikace, na pravé straně komunikace dojde k odstranění obrusné vrstvy a její náhrada za novou – sjednocení povrchu. Komunikace je opět navržena v betonových obrubnicích s přídlažbou z dvouřádku z žulových kostek 100x100x100. Od staničení 0,192 27 km na levé straně je pouze obnovena krajnice stávající komunikace.

Komunikace je vedena v celém úseku vedena v betonových obrubnicích 100/15/25 v. 100 mm nad vozovkou, případně může být použita výška 120 mm V místě sjezdů a míst pro přecházení je použitý betonový obrubník 100/15/15 v. 20 mm nad vozovkou. Na krajích jízdních pruhů je navržena přídlažba z dvojřádku z žulových kostek 100x100x100 mm. Všechny obrubníky a dílce pro nástupiště a zastávky budou zhotoveny z minimální třídy betonu C35/45 XF4 (pro prostředí značně nasycené vodou s rozmrazovacími prostředky), lože obrubníků bude zhotoveno z betonu minimální třídy C25/30 XF2 + XD1

(pro prostředí mírně nasycené vodou s rozmrazovacími prostředky + středně mokré, vlhké) dle TKP 18  
 Betonové konstrukce a mosty z roku 2016. Lože bude mít minimální tloušťku 100 mm.

## 2.1 Popis směrového řešení

### 2.1.1 Silnice III/37931 – SO101.1, SO 101.2 a SO 101.3

SO 101.1 III/37931 Královopolské Vážany – průtah, část 1

- km 0.000 – 0.111

SO 101.2 III/37931 Královopolské Vážany – průtah, část 2

- km 0.111 – 0.506

č. oblouku	hl. bod	staničení [km]	směr. prvky [m]	délka [m]
1	ZÚ	0.000000	R=310.000	37.016
	KT	0.037016		29.511
2	TK	0.066526	R=50.000	38.533
	KT	0.105059		13.655
3	TK	0.118714	R=14.000	20.004
	KT	0.138717		115.122
4	TK	0.253839	R=250.000	70.940
	KT	0.324779		12.000
5	TK	0.336779	R=250.000	22.368
6	KK	0.359147	R=250.000	22.368
	KT	0.381514		92.587
7	TK	0.474101	R=70.000	32.830
	KT=KÚ	0.506932		

### 2.1.2 Silnice III/37932 – SO102

č. oblouku	hl. bod	staničení [km]	směr. prvky [m]	délka [m]
	ZÚ	0.000000		38.135
1	TK	0.038135	R=250.000	20.611
	KT	0.058746		43.072
2	TK	0.101818	R=700.000	13.122
	KT	0.114940		131.319
	KÚ	0.246259		

## 2.2 Popis výškového řešení

### 2.2.1 Silnice III/37931 – SO101

čís. vrch.	staničení vrcholu [km]	výška vrcholu [m. n. m]	poloměr zakr. oblouku [m]	délka tečny [m]	vzepětí [m]	sklon [%]
1	0.000000	260.694				1.000
2	0.021172	260.902	500.000	10.000	0.100	5.000
3	0.058076	262.747	700.000	8.750	0.055	7.500
4	0.113920	266.935	500.000	23.752	0.564	-2.000
5	0.197300	265.271	1000.000	4.991	0.012	-3.000
6	0.252020	263.630	5000.000	32.478	0.105	-1.700
7	0.320440	262.467	1000.000	4.001	0.008	-2.500
8	0.362880	261.406	1000.000	11.002	0.061	-4.700
9	0.399770	259.672	1000.000	6.005	0.018	-3.500
10	0.478380	256.921	1000.000	19.989	0.200	0.500
11	0.506932	257.060				

### 2.2.2 Silnice III/37932 – SO102

čís. vrch.	staničení vrcholu [km]	výška vrcholu [m. n. m]	poloměr zakr. oblouku [m]	délka tečny [m]	vzepětí [m]	sklon [%]
1	0.000000	266.560				1.690
2	0.035660	267.162	800.000	26.756	0.447	-5.000
3	0.148380	261.525				-4.800
4	0.217640	258.200	5000.000	14.902	0.022	-5.400
5	0.245990	256.670				

Maximální sklon vozovky nepřesáhne hodnotu 7,5 %. Z hlediska podélného sklonu vozovka vyhoví platným předpisům tedy ČSN 73 6110 (leden 2006).

## 2.3 Šířkové uspořádání

### 2.3.1 Silnice III/37931 – SO101

Vozovka je navržena v kategorijské šířce MS7,5/9/50, respektive s podélným stáním v kategorijské šířce MS7,5/11/50. Ve staničení km 0,000 až km 0,016 je po levé straně navržena nebezpečná krajnice. Nebezpečná krajnice má šířku 0,75 m a příčný sklon 8,0 %.

V přímých úsecích je navržen na vozovce střešovitý sklon 2,5%. Jízdní pruh má šířku v přímé 3,0 m se zpevněnou krajnicí z žulových kostek šířky 0,25 m. V obloucích jsou jízdní pruhy rozšířeny.

#### Rozšíření vlevo

náběh	stanič. poč.	velikost	stanič. konce	náběh
15.00	0.081520	0.95	0.090058	15.00
15.00	0.489100	0.55	0.491931	15.00

#### Rozšíření vpravo

náběh	stanič. poč.	velikost	stanič. konce	náběh
15.00	0.081520	1.00	0.090058	15.00
15.00	0.489100	0.50	0.491931	15.00

### 2.3.2 Silnice III/37932 – SO102

Vozovka je navržena v kategorií šířce MS7,5/9/50. Ve staničení km 0.000 až cca km 0.060 je komunikace zúžena o 0,5 m na každé straně, čili celková šířka jízdního pásu je 5.5 m, z důvodu šířkového uspořádání a stávající zástavby. Od staničení km 0.101818 je nově budována pouze levá část vozovky. Pravá část zůstává stávající. Od staničení km 0.195 do konce úseku je po levé straně navržena nezpevněná krajnice. Nezpevněná krajnice má šířku 0,75 m a příčný sklon 8,0 %. Ke konci úseku je vozovka zúžena pro snadné napojení na stávající stav.

V přímých úsecích je navržen na vozovce střešovitý sklon 2,5%. Jízdní pruh má šířku v přímé 3,0 m se zpevněnou krajnicí z žulových kostek šířky 0,25 m.

### 3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů

V rámci průzkumů byla provedena diagnostika vozovky. Diagnostika vozovky byla prováděna 21. 10. 2008. Tato diagnostika odhalila použití asfaltových vrstev s dehtovým pojivem.

V případě využívání vytěženého materiálu z konstrukce vozovky obsahujícího dehtové nebo asfaltodehtové pojivo je nutné, aby dodavatel (zhotovitel) stavby byl oprávněn zacházet s tímto materiálem a to v souladu s podmínkami platných právních předpisů. Pokud má být s materiálem nakládáno jako s recyklovaným materiálem s jeho využitím v konstrukci vozovek, je takové použití možné, za předpokladu, že materiál je zpracován na místě dle TP 208.

Je nutné zajistit dostatečnou pasivaci škodlivých látek obsažených v dehtovém pojivu na životní prostředí a zdraví. Pasivací se v tomto případě rozumí zejména obalení zrn s dehtovým pojivem vhodnou asfaltovou emulzí nebo zpěněným asfaltem a cementem. Materiál může být obdobnými technologiemi zpracován i ve vhodném mísicím zařízení. V případě přepravy tohoto materiálu z místa jeho získání (odfrézování nebo vybourání staré vozovky) je třeba s materiálem zacházet dle vyhlášky č. 374/2008 Sb. o přepravě odpadů.

Použití materiálu z konstrukce vozovky s dehtovým nebo asfaltodehtovým pojivem některou z technologií prováděných za horka není povolené s ohledem k rizikům emise škodlivých látek.

Další průzkumy nebyly prováděny.

### 4. Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Stavba se dotýká navazující stavby „Chodníky v Královopolských Vážanech“, tuto stavbu projektuje stejný projektant a stavby jsou tedy zkoordinované. Projektantem obou staveb je Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací. Zodpovědný projektant je Ing. Martin Smělý.

Zároveň se stavbou průtahu bude realizována oprava dešťové kanalizace. Projektant Ing. Hamšík.

V Královopolských Vážanech proběhla výstavba splaškové kanalizace v rámci akce „Rekonstrukce a výstavba vodohospodářské infrastruktury v okrese Vyškov, podprojekt Rousínov“. V rámci této akce bylo provedeno vysazení odboček a částí kanalizačních přípojek ukončených mimo silniční těleso. Na tyto části odboček se mají připojit jednotlivé nemovitosti. Proto je třeba toto připojení jednotlivých připojení nutno koordinovat i s touto stavbou!

V případě, že dojde mezi stavbami silnice a následných chodníků k odstupu většímu jak jeden rok, je nutné místo, kde je silnice zúžena revitalizovat

## 5. Návrh zpevněných ploch, včetně případných výpočtů

### SKLADBA 1: Konstrukce vozovky při výměně celé konstrukce vozovky

Asfaltový beton obrusný	ACO 11+, 50/70	40 mm	ČSN EN 13108-1 a ČSN 736121
Spojovací postřik	PS – E	0,40 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton ložní	ACL 16+, 50/70	60 mm	ČSN EN 13108-1 a ČSN 736121
Spojovací postřik	PS – E	0,50 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Infiltrační postřik	PI – E	0,80 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Stmelená recyklovaná směs	RS 0/32 CA	150 mm	TP 208
Štěrkodrt' fr. 0 – 32 mm	ŠD <sub>B</sub>	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
		celkem min.	400 mm

Únosnost zemní pláň min.  $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ ,  $E_{def,2} / E_{def,1}$  do 2,0.

Míra zhutnění zemní pláň - 100% PS dle ČSN 72 1006.

CBR > 15% dle ČSN 72 1006.

### SKLADBA 2: Konstrukce vozovky při výměně celé konstrukce vozovky v místě autobusové zastávky

Asfaltový beton obrusný	ACO 11S, PMB 25/55-60	40 mm	ČSN EN 13108-1 a ČSN 736121
Spojovací postřik	PS – E	0,40 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton ložní	ACL 16S, PMB 25/55-60	60 mm	ČSN EN 13108-1 a ČSN 736121
Spojovací postřik	PS – E	0,50 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Infiltrační postřik	PI – E	0,80 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Stmelená recyklovaná směs	RS 0/32 CA	150 mm	TP 208
Štěrkodrt' fr. 0 – 32 mm	ŠD <sub>B</sub>	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
		celkem min.	400 mm

Únosnost zemní pláň min.  $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$ ,  $E_{def,2} / E_{def,1}$  do 2,0.

Míra zhutnění zemní pláň - 100% PS dle ČSN 72 1006.

CBR > 15% dle ČSN 72 1006.

### SKLADBA 3: Konstrukce vozovky v místě parkovacích stání a sjezdů

Betonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131
Lože z drti fr. 4-8mm	L	40 mm	ČSN 73 6126-1
Stmelená recyklovaná směs	RS 0/32 CA	150 mm	TP 208
Štěrkodrt' fr. 0 – 32 mm	ŠDB	min. 150 mm	ČSN 73 6126-1
		celkem min.	420 mm

Únosnost zemní pláně min.  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$ ,  $E_{\text{def},2} / E_{\text{def},1}$  do 2,0.

Míra zhutnění zemní pláně - 100% PS dle ČSN 72 1006.

CBR > 15% dle ČSN 72 1006.

## 6. Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace

Odvodnění komunikací je realizováno pomocí příčného a podélného sklonu do stávajících a nově budovaných uličních vpustí, které jsou napojeny na stávající dešťovou kanalizaci.

Dešťová kanalizace bude upravena, dle informací od zastupitelů města Rousínov, zároveň se stavbou opravy průtahu.

U stavebního objektu SO102 bude od staničení 0,120 km do konce úseku odvodnění zemní pláň provedeno do podélné drenáže s drenážní trubkou DN 110, který je na konci úseku vyústěn na terén v místě stávajícího násypu.

## 7. Návrh dopravních značek, dopravních zařízení, světelných signálů, zařízení pro provozní informace a dopravní telematiku

Svislé dopravní značení na silnicích III/37931 a III/37932 v Královopolských Vážanech zůstává ve velké míře zachováno a je pouze upraveno a doplněno. Upravena je křižovatka těchto dvou silnic z Dej přednost v jízdě (značka P4) na Stůj, dej přednost v jízdě (P6). Dále je upravena křižovatka u domu č. p. 5 na sjezd, stávající značky P2 označující křižovatku na hlavní komunikaci jsou odstraněny. Odstraněny jsou značky A12 Děti. Dále jsou parkovací stání opatřeny značkami IP11c Parkoviště (podélné stání) a jsou doplněny chybějící informační značky před křižovatkami. Viz situace dopravního řešení. Vodorovné značení bude provedeno v místě zastávek a to vodorovnou značkou V11 (rozměry 13 m x 3,25 m) a dále podélnou čarou přerušovanou V2b (1,5/1,5/0,25) v místě křižovatky silnice III/37931 a III/37932.

**Dopravní značení je zrealizované dle platných předpisů:**

- 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- 104/1997 Sb. Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích,
- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK,
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK,
- ČSN EN 12899 – 1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky
- VL 6.1 Vzorové listy staveb pozemních komunikací - Svislé dopravní značky, včetně doplňku č. 1 z roku 2015

## 8. Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu

Jedná se o dopravní stavbu, tedy podmínky jsou kladeny jako na jiné obdobné stavby. Vzhledem k obsahu dehtového pojiva, je nutné, aby prováděcí firma mohla manipulovat s tímto materiálem a také aby bylo pro recyklaci zajištěno míchací centrum.

Vzhledem k situování návrhu komunikace v místě stávající silnice III/37931 a III/37932 a dle požadavků odboru dopravy Jihomoravského kraje je nutné zajistit po celou dobu průjezd přes stavbu do obce Vítovice, kde silnice III/37932 končí. Stavba se tedy bude provádět po částech. V případě krátkodobých zamezení



vstupů do objektu je nutné majitele nemovitosti o této skutečnosti informovat. Transitní doprava bude po celou dobu stavby vedena po objízdě trase.

## **9. Vazba na případné technologické vybavení**

V případě využívání vytěženého materiálu z konstrukce vozovky obsahujícího dehtové nebo asfaltodehtové pojivo je nutné, aby dodavatel (zhotovitel) stavby byl oprávněn zacházet s tímto materiálem a to v souladu s podmínkami právních předpisů. Pro zpracování směsi s dehtovým pojivem je nutné, aby bylo zajištěno mobilní míchací centrum.

Viz **3. Vyhodnocení průzkumů a podkladů.**

## **10. Přehled provedených výpočtů a konstatování o statickém ověření rozhodujících dimenzí a průřezů**

Statické výpočty nebyly prováděny. Návrh konstrukcí skladeb vozovky vychází z TP 170 a z diagnostiky vozovky a je v souladu s TP 170 dodatkem 1, není proto podložen výpočtem.

## **11. Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

V době výstavby vozovky bude možné využít stávajícího chodníku, který bude sice stavbou dotčen, ale po celou dobu bude zachován v minimální průchozí šířce 0.9 m. U chodníku bude pouze vyměněn stávající obrubník a chodník na něj provizorně napojen. Čili stavbou nedojde k zamezení průchodu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Po dokončení celé stavby dojde k zvýšení komfortu chodců a zvýšení bezpečnosti v obci.

Pokud bude oprava chodníku prováděna zároveň se stavbou vozovky silnic III. třídy, je nutné vytvořit pro chodce provizorní přístupové komunikace, například z panelů, anebo z vysypaného štěrku. Toto je nutné zohlednit v realizační dokumentaci pro všechny stavby.

V Brně 21. 2. 2016

Vypracoval: Ing. Michal Kosňovský