


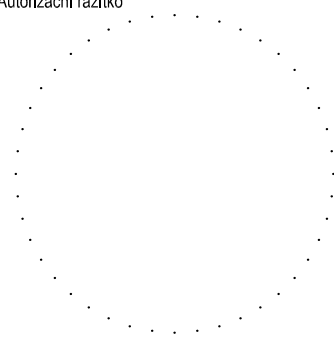

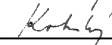

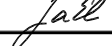
# B

# PDPS

OBJEDNATEL:



Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,  
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám.3/5, 60182 Brno

 <b>Linio Plan, s.r.o.</b> Sochorova 23, 616 00 Brno				<p>Autorizační razítko</p> 	
HIP	Ing. František Kokorský				
Zodp. projektant	Ing. František Kokorský				
Vypracoval	Ing. František Kokorský				
Kontroloval	Ing. Tomáš Jakl				
Název stavby :				Kraj : JIHOMORAVSKÝ	
II/416 BLUČINA PRŮTAH					
Stavební objekt				Formát	
SO 101 OPRAVA SILNICE II/416				Datum	9/2015
Název dokumentu				Číslo střediska	AT. S2
Textová část				Měřítko	
Č. zakázky :	Č. objektu :	Stupeň:	Členění :	Č. výkresu :	Č. paré :
L-15-043-000	SO 101	ZDS	<b>B</b>	1	

# TEXTOVÁ ČÁST

ke stavebnímu objektu SO 101

## Oprava silnice II/416

k projektové dokumentaci pro provádění stavby (PDPS)  
na akci

### II/416 Blučina průtah

#### Obsah

(1.)	TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....	1
1.1	Stávající stav .....	1
1.2	Návaznost na předcházející stupeň projektové dokumentace .....	2
1.3	Technický popis .....	2
1.4	Autobusové zastávky .....	5
1.5	Napojení místních a účelových komunikací .....	5
1.6	Objekty v trase .....	5
1.7	Chodníky, zálivy pro parkování a sjezdy k nemovitostem .....	5
1.8	Silniční zachytné zařízení .....	5
1.9	Vodící bezpečnostní zařízení .....	5
1.10	Odvodnění .....	5
1.11	Zemní práce .....	7
1.12	Kácení mimolesní zeleně a její náhrada .....	7
1.13	Dopravní značení .....	7
1.14	Inženýrské sítě .....	7
1.15	Vytyčení .....	8
1.16	Související objekty .....	8
(2.)	PROVÁDĚNÍ STAVBY .....	8
(3.)	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY .....	8
(4.)	ZÁVĚR .....	8

#### (1.) TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

##### 1.1 Stávající stav

SO 101 řeší opravu povrchu silnice II/416 v úseku intravilánu průtahu obce Blučina tj. začátek úpravy objektu je ve směru pasportního (i projektového) staničení v místě začátku obce (provozní staničení silnice II/416 cca 22,705km). Konec úpravy pak v km 2,171 89 projektového staničení v místě konce obce (provozní staničení cca 24,877 km). Celková délka úpravy činí 2,171 89 km.

Zájmové území opravy silnice II/416 v rozsahu objektu 101 z hlediska geografického lze charakterizovat jako mírně pahorkovité, zastavěné území s proměnnou výškovou změnou v průběhu trasy. Oblast upravované komunikace se nachází v území nadmořské výšky mezi

186,3 a 192,65 m, ve výškovém systému Bpv s výškovým rozdílem do 6,5 m. Nejnižší místo je v km 1,60 ke konci úseku. Vzhledem k charakteru opravy vozovky komunikace se nebude ve stávající trase silnice II/416 nic měnit a ani vzhledem k zadání projektové dokumentace to není přípustné. Z tohoto důvodu není žádný zásah do směrového a výškového vedení trasy navržen. Dosavadní využití dotčeného území se opravou povrchu silnice II/416 nemění.

Stávající šířkové uspořádání je v celé délce úseku trasy objektu proměnné. Stávající šířkové uspořádání je víceméně ucelené v několika úsecích. Jednotlivé úseky šířek jsou popsány v příloze č.3 „Vzorové příčné řezy“. Směrové oblouky osy komunikace jsou v celé délce předmětné trasy s výjimkou několika malého poloměru vyžadujícího rozšíření v oblouku, které však kvůli přilehlé zástavbě není realizováno (oblouky jsou bez rozšíření). V krátkém úseku na začátku trasy objektu je levá i pravá strana vozovky bez obrub s nezpevněnými krajnicemi a souběžným nezpevněným příkopem pro povrchové odvodnění komunikace, který je částečně zanesený, výrazně převažující zbytek průtahu je pak vozovka komunikace oboustranně vedena v obrubách. Obrubník je převážně lemován souběžným chodníkem nebo pásem zeleně. Na opravovaném úseku vozovky (obj.101) silnice II/416 se nachází celkem 1x křižovatka s napojením silnice III/41614 a několik křižovatek s napojením MK a řada sjezdů k nemovitostem. Dále se v průběhu trasy nachází 2x záliv pro autobusovou zastávku.

Stávající povrch vozovky se vyznačuje konstrukčními poruchami – příčné trhliny, mozaikové nebo nepravidelné trhliny, vysprávký, místně nepravidelné hrboly. Síťové trhliny se vyskytují podél levého okraje vozovky. Zjištěná únosnost je v průměru dobrá se zbytkovou životností 20 let a průměr požadovaného zesílení je 19mm. Místně se ale vyskytují krátké úseky s havarijní únosností. Z konstrukčního hlediska se jedná o netuhou vozovku s obrusnou vrstvou z asfaltové směsi.

V rozsahu objektu a nejbližším okolí jsou vedeny inženýrské sítě, které však vzhledem k charakteru opravy nebudou stavbou dotčeny. Jednotlivé IG sítě jsou vykresleny v příloze č.A2 „Situace stavby koordinační“.

## 1.2 Návaznost na předcházející stupeň projektové dokumentace

Předchozí stupně PD nebyly zpracovány. Podkladem pro vypracování projektové dokumentace předmětného objektu SO101 je pouze poptávka objednatele.

## 1.3 Technický popis

Silnice II/416 v rozsahu objektu je komunikace s obousměrným provozem.

- Směrové a výškové řešení

Začátek úpravy objektu je na začátku obce (dopravní značky vyznačující začátek/konec obce) v úseku bez zástavby km 0,000 (cca 22,705 km provozního staničení). Konec úpravy objektu je pak v km 2,171 89 v místě konce obce (dopravní značky vyznačující začátek/konec obce) v zástavbě (cca 24,877 km provozního staničení).

Na základě geodetického zaměření stávajícího stavu byla navržena osa směrového vedení trasy. Osa byla navržena tak, aby co nejvíce propojila středy stávajícího zpevnění silnice II/416 (odchylka do 0,1m). V úseku předmětného objektu se skládá z přímých úseků propojených kružnicovými oblouky prostými nebo s přechodnicemi. Minimální poloměr je navržen 71,0m, maximální 2000,0m. Celková déka úpravy činí 2 171,89m. Na začátku ani na konci objektu není nutný přechodový úsek, protože niveleta není navyšována.

Výškové vedení trasy je zachováno beze změny, niveleta nebude navyšována ani snižována, pouze v několika krátkých úsecích vyrovnává drobné poklesy ve výškovém vedení

trasy (niveleta je oproti stávajícímu stavu mírně nadvýšena). Podélný profil tak není v dokumentaci doložen.

**Směrové ani výškové vedení trasy SO 101 nebude opravou povrchů silnice II/416 dotčeno.**

Směrový výpočet osy je doložen v příloze A3 „Geodetické podklady“.

- Šířkové uspořádání a příčné sklony

Při opravě povrchů komunikace nedojde v celé trase objektu k žádné úpravě **šířkového uspořádání**, tj. oprava krytu vozovky se provede ve stávajícím zpevnění. Obecně byly pro jednotlivé úseky, kde stávající šířky vozovky jsou víceméně konstantní, navrženy základní kategorie vozovky, kterými lze popsat stávající stav a pak jsou úseky, kde je šířkové uspořádání více proměnné. Kategorie jsou popsány v příloze č.3 „Vzorové příčné řezy“. Celý úsek silnice objektu bude opraven ve stávajícím šířkovém uspořádání beze změny (levá i pravá strana jsou převážně v obrubách).

Vozovka je od km cca 0,206 oboustranně lemována stávajícími betonovými obrubami základní výšky 12cm osazenými do betonového lože v celé délce trasy bez přídlažby, místně jsou obruby sníženy na 7cm a 2-0cm u sjezdů k nemovitostem. V místě křižovatky s místními komunikacemi jsou obruby vypuštěny. Do stávajících obrub nebude v rámci opravy povrchu vozovky zasahováno a nebudou nijak upravovány či doplňovány.

Základní příčný sklon vozovky je obecně držen stávající, aby byla v celé šířce vozovky dodržena jednotná minimální tloušťka opravené vrstvy. V úsecích s drobnou úpravou nivelety (minimální nadvýšení dle navržené nivelety) bude stávající sklon upraven tak, že se spojí výška v ose komunikace se stávající výškou na hraně vozovky. Tloušťka nové vrstvy tak bude proměnná a mírně zvýšená. V místě směrového oblouku s dostředným sklonem se bude opět držet stávající. Změny příčného sklonu budou popsány v příloze „Příčné řezy“ objektu. Úpravy spádování okraje vozovky kvůli odvodnění jsou blíže popsány v odstavci 1.10 této zprávy.

V úseku 0,000 – cca 0,206 budou původní **nezpevněné krajnice** upraveny na normovou šířku. V převážné části se nezpevněná krajnice upraví seříznutím stávajícího povrchu včetně drnu v tl. 100 mm. Poté budou dosypány vrstvou z odfrézovaného materiálu v tl. 100 mm s případným dosypáním do potřebného sklonu 8% a normové šířky (úsek v intravilánu obce, který má extravilánový charakter). Šířka dosypaných krajnic je 0,75m viz. příloha č.3 a č.4.

Silnice II/416 z hlediska významu a zařazení komunikace do silniční sítě je zařazena jako silnice II.třídy, v zástavbě obce Blučina je zařazena jako komunikace funkční skupiny B, místní komunikace sběrná. Z hlediska dopravní zátěže a počtu těžkých vozidel z celostátního sčítání dopravy v roce 2010 spadá komunikace do dvou úseků dopravního zatížení a to oba do III.třídy dopravního zatížení. Pro výhled komunikace rovněž spadá do III.třídy dopravního zatížení.

- Oprava vozovky komunikace

Na základě výsledků a doporučení diagnostiky vozovky a konzultace s investorem stavby (SÚS JmK) byl navržen způsob opravy vozovky – důraz byl kladen na jednoduchost provádění opravy. Místa lokálních poruch po odfrézování byla vytypována a budou sanována.

Napojení v začátku a konci úpravy sil. II/416 není nutno provádět s přesahem, protože niveleta není navyšována.

- Popis technologie opravy vozovky komunikace v km 0,000-2,17189 (intravilán) s výjimkou čtyř krátkých úseků s jinou úpravou

V celé délce úpravy v rozsahu objektu je na základě zkombinování výsledků diagnostiky vozovky a požadavků investora navržena oprava jen horní obrusné a ložné vrstvy konstrukce vozovky v celé šířce komunikace bez navýšení nivelety (s výjimkou drobných úprav při vyrovnání lokálních poklesů a problémů s odvodněním). Technologický postup bude spočívat v odstranění stávající horní obrusné a ložné vrstvy konstrukce vozovky v předepsané tloušťce a zbudování nové ložné a horní obrusné vrstvy konstrukce vozovky. Ve vytypovaných úsecích v místech konstrukčních poruch se sníženou únosností bude provedena sanace kce vozovky v celkové tloušťce 0,32m viz níže v textu. Dle požadavků Krajské hygienické stanice na snížení hlukové zátěže z dopravního provozu v průtahu obce Blučina byla v rekonstruované vrstvě kce vozovky navržena modifikovaná asfaltová směs a technologie s protihlukovými účinky deklarující snížení dopravního hluku až o 3 dB a s trvalými protihlukovými účinky.

Technologický postup:

- frézování stávající živičné vrstvy v jednotné tloušťce 100mm v celé šířce vozovky
- očištění povrchu
- spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu  $0,40 \text{ kg/m}^2$  v celé ploše vozovky
- ložná vrstva z ACL 16+ tl. 60 mm
- spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu  $0,20 \text{ kg/m}^2$  v celé ploše vozovky
- obrusná vrstva z ACO 11+ tl. 40 mm s protihlukovými účinky

Veškeré vozovkové vrstvy musí být provedeny v souladu s platnými TKP, ČSN a ČSN EN.

- Popis technologie opravy vozovky komunikace v úsecích se sanací tl.320mm

Vytypované úseky jsou v km 1,515 – 1,575; 1,620 – 1,670; 1,720 – 1,770 a 2,014 – 2,074. Sanace bude provedena v celé šířce vozovky.

Technologický postup:

- frézování stávající živičné vrstvy v jednotné tloušťce 100mm v celé šířce vozovky
- očištění povrchu
- odstranění zbývající kce vozovky do hloubky 0,32m pod úroveň původní nivelety
- reprofilace stávající podkladní vrstvy do požadovaného sklonu a její úprava a řádné zhutnění na předepsané hodnoty (Edef.2 min. = 60 MPa)
- podkladní vrstva ze směsi stmelené cementem SC 0/32 C<sub>3/4</sub> v tl. 170mm
- infiltrační postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu  $1,20 \text{ kg/m}^2$  v celé ploše vozovky
- podkladní stmelená vrstva z ACP 16+ tl. 50mm
- spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu  $0,40 \text{ kg/m}^2$  v celé ploše vozovky
- ložná vrstva z ACL 16+ tl. 60 mm
- spojovací postřik z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu  $0,20 \text{ kg/m}^2$  v celé ploše vozovky
- obrusná vrstva z ACO 11+ tl. 40 mm s protihlukovými účinky

Veškeré vozovkové vrstvy musí být provedeny v souladu s platnými TKP, ČSN a ČSN EN.

U pokládky horní obrusné vrstvy živice se nepředpokládá provádění při vedení dopravy po polovinách vozovky (nutnost vedení dopravy alespoň v jednom pruhu), nebude tedy nutné provést podélnou pracovní spáru.

#### 1.4 Autobusové zastávky

Stávající autobusová zastávky se na trase opravy v průtahu nacházejí celkem tři. V pořadí druhá má na levé straně a třetí na pravé straně samostatný záliv s nástupištěm. První AZ, druhá na pravé a třetí na levé straně pak mají stání na vozovce průběžné komunikace. Oba stávající zálivy jsou součástí předmětného objektu a budou opraveny stejným způsobem jako vozovky průběžné komunikace.

#### 1.5 Napojení místních a účelových komunikací

Na rekonstruovaném úseku (úsek obj.101) silnice II/416 se nachází celkem 1x křižovatka s napojením silnice III/41614 (ulice Na Lázních) a několik napojení MK (jednotlivé ulice) v průtahu obce. Výšková úprava napojení těchto komunikací není nutná vzhledem k tomu, že niveleta průběžné silnice II/416 není navyšována.

Napojení sjezdů k nemovitostem v trase silnice II/416 v rámci předmětného objektu je výrazné množství a v rámci objektu nebudou upravovány ze stejného důvodu - viz výše v textu.

#### 1.6 Objekty v trase

V trase komunikace se nachází celkem 3x objekt propustky. Propustky nebudou stavbou nijak dotčeny.

V trase silnice I/47 v rozsahu předmětného objektu se nachází přechod pro chodce: km 1,17550 staničení silnice dle PD, který v rámci stavby a objektu nebude nijak upravován. Pouze se obnoví vodorovné značení přechodu po pokládce horní obrusné vrstvy kce vozovky.

#### 1.7 Chodníky, zálivy pro parkování a sjezdy k nemovitostem

Součástí PD není řešení okolního dopravního prostoru. Stávající souběžné nebo odsazené zpevněné chodníky se v rozsahu předmětného objektu vyskytují, ale v rámci stavby a objektu nebudou dotčeny a nijak upravovány. Stejně jako souběžné pásy pro podélná parkovací stání a jednotlivé sjezdy k nemovitostem.

#### 1.8 Silniční záchytné zařízení

Stávající svodidlo se v trase rekonstrukce silnice II/416 v rámci předmětného objektu vyskytuje, ale jen v krátkém úseku podél propustků. Stávající svodidlo nebude v rámci objektu upravováno, ponechá se bez úpravy. Nové svodidlo není v rozsahu objektu navrhováno.

#### 1.9 Vodicí bezpečnostní zařízení

Vodicí bezpečnostní zařízení nebude v rozsahu předmětného objektu (intravilán) navrhováno (úsek v obrubách). Původní směrové sloupky se zde nevyskytují.

#### 1.10 Odvodnění

- Systém odvodnění

Vzhledem k tomu, že nedochází ke změně směrových poměrů, výškových poměrů a podstatné změně příčných spádů v celé trase objektu SO 101, nedochází ani ke změně stávajícího systému odvodnění povrchu komunikace. Odvodnění pláň vozovky není řešeno vzhledem k způsobu opravy vozovky komunikace (při zvolené technologii opravy vozovky do spodních vrstev vozovky není zasahováno s výjimkou úseků se sanací vrstev v tl.0,32m, ale ani zde není zasahováno do pláň vozovky).

V úseku bez obrub je odvodnění vozovky pravé a části levé strany řešeno odvedením vody do souběžných příkopů nebo okolního terénu (plocha trávníku veřejné zeleně), kde odtече či vsákne.

V úseku v obrubách je celý úsek trasy průtahu odvodněn pomocí stávajících dešťových vpustí a jednotnou kanalizací. Bylo dohodnuto rozsah stávajícího odvodnění komunikace uličními vpustmi zachovat tj. rozmístění vpustí i klopení vozovky a doplnit vpustmi v problematických místech či upravit spádování hrany vozovky k jednotlivým vpustem.

- Odvodnění vozovky

Voda z povrchu komunikace v obrubách v rozsahu předmětného objektu je odvodněna příčným a podélným sklonem vozovky do výškově upravených stávajících nebo nově navržených bodových uličních vpustí na silnici II/416 a odtud do stávající jednotné kanalizace. Bylo po dohodě s investorem rozhodnuto vyměnit všechny stávající vpusti za nové + doplnit vpusti v kritických místech s problematickým odvodněním vozovky. Vpusti jsou obecně klasické typové prefabrikované umístěné ve vozovce u obrubníku s kalištěm a bočním výtokem. Stávající vpusti se napojí na stávající přípojky do kanalizace, vpusti nové se napojí do kanalizace novými přípojkami - přípojky z trub PP DN 150 napojené na dodatečně instalované vložky. Výtok z vpusti je tvořen jako hrdlo, aby napojení trouby DN 150 bylo snadné a dalo se dobře utěsnit. Vpust bude opatřena litinovým pogumovaným přejezdným roštem (mříží) pro zatížení D400. Rozmístění vpustí kopíruje stávající stav a je prověřeno, aby nikde nevzniklo bezodtokové místo. Vpusti ve vozovce budou umístěny u obruby (bez zálivů s několika výjimkami). Některé stávající vpusti jsou v částečném nebo úplném zálivu, nově se osadí do vozovky nebo zůstanou dle stávajícího stavu viz. popis v příloze A2 „Situace stavby koordinační“. Skladba jednotlivých vpustí je navržena v příloze č.3 a upřesní se na stavbě dle skutečného stavu a výškové polohy stávající přípojky a kanalizace.

Přípojky od všech stávajících vpustí se zachovají a nebudou se měnit, od nových vpustí (doplněných) jsou navrženy nové a napojeny budou do stávající kanalizace. Přípojky jsou navrženy z hladkého kanalizačního potrubí z polypropylénu, se zvýšenou kruhovou tuhostí min. SN 8. Přípojky budou realizovány před provedením nových vrstev vozovky průběžné komunikace. Přípojky budou napojovány do horní části kanalizačního sběrače pomocí odboček a kolen, v případech, kdy je technicky obtížné napojení přípojky do kanalizace, provede se napojení přímo do kanalizační šachty. Potrubí nových přípojek bude ukládáno do paženého výkopu na pískový podsyp tl.0,1m, šířka výkopu rýhy včetně pažení je 0,99m. Materiál pro lože trouby bude ukládán rovnoměrně po vrstvách po celé šířce roury a musí být dobře zhutněn. Po provedení zkoušky těsnosti se provede zásyp potrubí na výšku 0,15m nad okraj trouby se zhutněním (materiál je zrnitosti max.20mm). **Skladba konstrukce vozovky** v rýze po nové přípojce od vpusti bude stejná jako u sanace vrstev vozovky v tl.0,32m doplněná o podkladní vrstvu ze štěrkodrti ŠDA 0/63 G<sub>E</sub> v tloušťce 250mm. Celková tloušťka kce vozovky v rýze tak bude 570mm. Na pláni v rýze přípojky musí být dosaženo minimálně požadovaného modulu přetvárnosti Edef.2 min. = 45 MPa.

Vytyčení vpustí řeší příloha A3.1 „Geodetický vytyčovací výkres“. Vpusti nové i měněné jsou součástí předmětného objektu včetně nových přípojek.

V problematických úsecích se provede **spádování okraje vozovky** u obruby směrem ke vpustí tak, aby byl zajištěn minimální spád pro odvedení dešťových vod z vozovky. Při minimálním spádu bude podél obruby osazena betonová přídlažba viz příloha č.3 objektu. Spádování se provede v hraně vozovky což povede k proměnnému příčnému sklonu v tomto úseku a nutnosti frézování stávajícího povrchu v proměnném spádu. Jednotlivé úseky s navrženým spádováním a osazením přídlažby jsou popsány v příloze č.4 „Příčné řezy“ objektu.

### 1.11 Zemní práce

Zemní práce budou v rámci stavby v převážné části trasy objektu minimální a týkají se pouze krátkého úseku s úpravou nezpevněných krajnic. Ve větší míře se zemní práce objeví ve čtyřech úsecích se sanací konstrukce vozovky v tloušťce 0,32m a při výměně stávajících vpustí či při zřízení několika nových vpustí. Vytěžený materiál nemá na stavbě využití a odveze se na skládku (případně se použije na zásyp kolem nových vpustí – se souhlasem investora).

Odfrézovaný materiál (živice) nemá na stavbě využití kromě dosypání nezpevněných krajnic v krátkém úseku v ZÚ. Přbytek odkoupí zhotovitel.

Před zahájením stavebních prací je nutné u jednotlivých správců inženýrských sítí zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí, viditelně je označit a při vlastním provádění stavebních prací ochránit před poškozením, především v místě křížení s komunikací v úsecích se sanací vrstev vozovky.

### 1.12 Kácení mimolesní zeleně a její náhrada

V rozsahu objektu nejsou dotčeny žádné stromy a keře, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti vozovky.

### 1.13 Dopravní značení

Dopravní značení v rozsahu předmětného objektu zahrnuje veškeré dotčené dopravní značení v celém úseku opravy a stavby. Stávající svislé dopravní značení nebude rozsahem a stavbou objektu dotčeno a nebude nijak měněno včetně autobusových zastávek.

Žádné nové svislé dopravní značení není navrženo.

Stávající vodorovné značení na komunikaci bude stavbou zničeno a po dokončení pokládky obrusné vrstvy bude nově zřízeno dle dohody s investorem stavby dle stávajícího stavu. Nové vodorovné dopravní značení bude provedeno podle přílohy č.6 „Dopravní značení“, kde je navrženo v souladu se stávajícím stavem.

Nové vodorovné dopravní značení tak budou tvořit pouze čáry středové: podélná čára přerušovaná č. V2b (3/1,5/0,125), V2b (3/6/0,125) a č. V1a (0,125). Dále budou nově (oproti stávajícímu stavu) vyznačeny autobusové zastávky č. V11a a V12a. Vodorovné DZ - čáry budou vyznačeny bílou barvou, čáry autobusové zastávky pak žlutou. Po 3 měsících bude DZ na náklady stavby obnoveno nehluchým plastem.

Návrh dopravního značení nebyl předložen PČR DI k posouzení, jedná se pouze o obnovení stávajícího stavu v rámci údržbových prací na komunikaci.

### 1.14 Inženýrské sítě

Způsob a technologie opravy komunikace nevyžaduje nutnost přeložek či úprav žádných stávajících inženýrských sítí. V rozsahu předmětného objektu zůstanou dotčené stávající IG sítě bez úpravy včetně místa křížení.

Základní průzkum inženýrských sítí v rozsahu stavby byl proveden firmou Linio Plan, s.r.o. v rámci předprojektové přípravy a zpracování mapy stávajícího stavu. Poloha



inženýrských sítí byla ověřena u jednotlivých správců sítí. Je možné, že některé sítě nejsou uloženy v předepsaných (normových) hloubkách. **Před zahájením stavebních prací je proto nutno vytyčit (především v místě křížení) a viditelně označit polohu jednotlivých dotčených inženýrských sítí. Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.**

### 1.15 Vytyčení

Podrobné vytyčení je doloženo v samostatné příloze č. A3.1 „Geodetický koordinační výkres“, výpis směrového výpočtu osy je doložen v příloze č. A3.2 „Výpisy výpočtů. Souřadnicový systém S – JTSK, výškový systém Balt po vyrovnání.

### 1.16 Související objekty

SO 180 Dopravní opatření

## (2.) PROVÁDĚNÍ STAVBY

Stavební úpravy na silnici II/416 v rozsahu předmětného objektu budou prováděny při zachování veřejné dopravy po polovinách vozovky a vhodnými dopravními opatřeními. Záleží na možnostech dodavatele objektu a dohodě s investorem stavby a policií.

Dopravní opatření a objízďky během výstavby jsou řešeny v SO 180.

Zařízení staveniště si zhotovitel zajistí na své náklady.

Veškeré stavební práce musí být provedeny v souladu s platnými právními předpisy, TKP, ČSN a ČSN EN.

## (3.) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY

Obecné zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci uvádí zákon č.262/2006 Sb. zákoník práce a na něj navazující předpisy. Jedná se zejména o zákon č.309/2006 Sb., nařízení vlády č.591/2006 Sb. a č.362/2005 Sb. a vyhlášku č.48/1982 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení ve znění vyhlášek č.324/1990 Sb., č.207/1991 Sb. a č.192/2005 Sb.

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

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko-kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce. Veškeré materiály použité při stavbě musí odpovídat všem platným právním předpisům, TKP, ČSN a ČSN EN. Zásady zkoušení jsou podrobně v těchto TKP specifikovány (zejména TKP 4,10).

Zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky.

Změny proti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem a s investorem stavby.

## (4.) ZÁVĚR

Jedná se o dokumentaci PDPS (část zadávací dokumentace).