

AKCE:

II/416 Újezd u Brna - Žatčany

OBJEDNATEL DOKUMENTACE:

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,  
příspěvková organizace

Žerotínovo náměstí 449/3  
602 00 Brno



ZHOTOVITEL DOKUMENTACE:

Hlavní inženýr projektu:  
Ing. Martin Řehulka








D  
SO 101

*Diis*

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM : S-JTSK  
VÝŠKOVÝ SYSTÉM : Bpv

PDPS

VEDOUČÍ PROJEKTANT	Ing. Martin ŘEHULKA		 <b>PRIS</b> PROJEKČNÍ KANCELÁŘ PRIS spol. s r. o. OSOVÁ 20, 625 00 BRNO		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Ondřej HOLEMÝ				
VYPRACOVAL	Ing. Ondřej HOLEMÝ				
KONTROLOVAL	Ing. Jiří ŠRUBAŘ				
KRAJ	Jihomoravský	OBJEDNATEL	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace	DATUM	07/2020
NÁZEV AKCE	II/416 Újezd u Brna - Žatčany SO 101 Silnice II/416			FORMÁT	A4
NÁZEV OBJEKTU				MĚŘÍTKO	-
				ÚČEL	PDPS
				ČÍS. ZAKÁZKY	20078
				ARCHIVNÍ ČÍS.	101_TZ.docx
NÁZEV PŘÍLOHY	TECHNICKÁ ZPRÁVA			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA
					1

**DOKUMENTACE  
PDPS**

# **II/416 Újezd u Brna – Žatčany**

## **TECHNICKÁ ZPRÁVA**

OBSAH:

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM ŘEŠENÍ.....</b>	<b>4</b>
2.1	VŠEOBECNĚ .....	4
2.2	SMĚROVÉ ŘEŠENÍ .....	4
2.3	VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ .....	4
2.4	PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ, KLOPENÍ .....	4
2.5	ZEMNÍ PRÁCE .....	5
2.6	BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ .....	5
2.7	KŘÍŽOVATKY, MOSTNÍ OBJEKTY .....	5
2.8	SJEZDY .....	5
2.9	VEGETAČNÍ ÚPRAVY, ZATRAVNĚNÍ.....	5
2.10	VYTYČENÍ OBJEKTU .....	5
<b>3</b>	<b>VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ .....</b>	<b>6</b>
3.1	PRŮZKUM SÍTÍ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ .....	6
3.2	DIAGNOSTICKÝ PRŮZKUM VOZOVKY .....	6
3.3	DOTČENÉ GEODETICKÉ BODY .....	8
<b>4</b>	<b>GEOTECHNICKÝ A HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM .....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH .....</b>	<b>9</b>
<b>7</b>	<b>ODVODNĚNÍ.....</b>	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ .....</b>	<b>9</b>
<b>9</b>	<b>ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .....</b>	<b>10</b>
9.1	POSTUP VÝSTAVBY .....	10
9.2	BEZPEČNOST PRÁCE .....	10
9.3	POŽÁRNÍ OCHRANA .....	11
<b>10</b>	<b>OBECNÉ POŽADAVKY.....</b>	<b>11</b>

## 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

<b>Stavba:</b>	II/416 Újezd u Brna – Žatčany
Staničení provozní:	km 12,600 – 14,315
<b>Investor:</b>	SÚS Jihomoravského kraje p.o. Žerotínovo náměstí 449/3 602 00 Brno IČO: 70932581
<b>Zhotovitel dokumentace:</b>	Projekční kancelář PRIS, s.r.o. Osová 20 625 00 Brno IČO: 46974806
Vedoucí projektant	Ing. Martin Řehulka AI: 1003412
Zodpovědný projektant	Ing. Dalibor Diviš AI: 1006480
<b>Okres:</b>	Brno – venkov
<b>Kraj:</b>	Jihomoravský
<b>Místo stavby:</b>	Extravilán mezi obcí Žatčany a městem Újezd u Brna
Souřadný systém:	S-JTSK, B.p.v.

## 2 TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM ŘEŠENÍ

### 2.1 VŠEOBECNĚ

Stavební objekt SO 101 – Silnice II/416 řeší rekonstrukci krytu v úseku mezi obcí Žatčany a městem Újezd u Brna.

Hranici úpravy na začátku ohraničuje dopravní značka „konec obce“ Újezd u Brna. Konec úpravy je v místě dopravní značky „začátek obce“ Žatčany.

Celková délka rekonstruovaného úseku krytu silnice II/416 je 1715 m. Začátek úseku je v km 12,600 (údaj z geoportálu ŘSD). Konec úseku je v km 14,315 liniového (provozního) staničení. Toto staničení neodpovídá skutečným délkám dle provedeného geodetického zaměření trasy. Úprava komunikace bude provedena s cílem prodloužení životnosti asfaltobetonového krytu, obnovy nezpevněné krajnice s funkčním odvodněním.

Rekonstrukce krytu bude provedena ve stávajících šířkách vozovky, dojde ke zvýšení nivelety průměrně o +0,06m oproti stávajícímu stavu a k plynulému výškovému vyrovnání.

V rámci tohoto stavebního objektu bude, kromě vlastní úpravy vozovky, upravena přilehlá nezpevněná krajnice.

Dále bude nově zřízeno vodorovné dopravní značení V1a, V2b a V4 šířky 0,125m.

Realizace stavebního objektu “SO 101 – Silnice II/416” bude v koordinaci s dalšími objekty stavby. Úprava komunikace bude probíhat v celé šíři.

Provoz bude odkloněn na objízdnou trasu přes obce Telnice a Sokolnice.

### 2.2 SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

Směrové vedení silnice II/416 je zcela zachováno ve stávajícím směrovém řešení, navrženou úpravou zůstává bez jakýchkoliv změn.

Osa komunikace vychází ze stávajícího stavu a je tvořena přímými úseky a směrovými oblouky s přechodnicemi.

Délka rekonstruovaného úseku krytu je 1715 m.

Detaily směrového vedení trasy jsou patrné z přílohy 20078\_B.2.1\_KSIT, 20078\_B.2.2\_KSIT a 20078\_B.2.3\_KSIT.

### 2.3 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Výškové vedení trasy vychází ze stávající nivelety.

Dle Diagnostického průzkumu je navrženo frézování v tl. 50 mm a následně pokládka ložné a ohrusné vrstvy v tl. 70 mm resp. 40 mm, z toho vyplývá zvýšení nivelety o 60 mm oproti stávajícímu stavu. Z důvodu těsné vazby komunikace na okolní objekty nejsou úpravy většího rozsahu možné.

Výšková úprava spočívá i ve vyrovnání drobných lokálních nerovností.

### 2.4 PŘÍČNÉ USPOŘÁDÁNÍ, KLOPENÍ

Šířkové uspořádání vychází z šířkového uspořádání stávající silnice. Šířka vozovky je v celém předmětném úseku proměnná s šířkami vozovky mezi 6,00 – 7,00m.

Příčný sklon vozovky bude ponechán stávající, sklon vozovky odpovídá směrovému uspořádání vozovky.

## 2.5 ZEMNÍ PRÁCE

V rámci stavby budou v celé ploše úpravy odfrézovány asfaltové vrstvy v dané tloušťce. Vyfrézované asfaltové vrstvy budou odvezeny a zlikvidovány v režii zhotovitele.

Vozovka po odfrézování bude očištěna. Jelikož po odfrézovaném povrchu nebude probíhat veřejná doprava, je očištění vozovky po odfrézování součástí položky frézování.

Silnici II/416 křížují některé stávající sítě technického vybavení území (inženýrské sítě). Je nutné brát v potaz, že úprava vozovky bude prováděna v ochranných pásmech těchto sítí. Při výstavbě je nutné dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací v jejich blízkosti a zamezit jejich poškození.

### **Humózní vrstvy:**

Úprava silnice II/390 probíhá výhradně ve stávající trase stávající komunikace a nedochází tedy k dotčení zemědělsky obdělávaných pozemků (ZPF) a tím k potřebě snímání humózních vrstev z těchto ploch.

## 2.6 BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ

### **Silniční zachytné systémy**

Do této kategorie patří především svodidla a zábradlí. V rámci stavby nejsou navržena žádná nová svodidla ani zábradlí.

### **Vodící bezpečnostní zařízení**

Mezi vodící bezpečnostní opatření patří mj. vodící čáry vodorovného dopravního značení nebo směrové sloupky.

Vodorovné dopravní značení bude nově zřízeno dle TP 133, kap. 4.2, dělicí a vodící čáry nástřikem plastem vč. předznačení šířky 0,125m.

## 2.7 KŘÍŽOVATKY, MOSTNÍ OBJEKTY

Součástí úpravy silnice II/416 není výstavba žádné nové křižovatky.

## 2.8 SJEZDY

Na silnici II/416 je napojeno několik samostatných sjezdů na pole.

Do sjezdů nebude během stavby zasahováno.

## 2.9 VEGETAČNÍ ÚPRAVY, ZATRAVNĚNÍ

Součástí stavby není provedení náhradní sadové výsadby. V rámci stavby nedojde ke kácení lesní, ani mimolesní zeleně.

## 2.10 VYTYČENÍ OBJEKTU

Pro návrh stavby bylo provedeno polohopisné a výškopisné zaměření zájmového území.

Výpočet projekční osy komunikace byl proveden v souřadnicovém systému S-JTSK, osa byla navržena pouze orientačně – pro vlastní provedení rekonstrukce krytu nemá význam a nelze ji ani použít pro identifikaci přesného středu vozovky, tj. pro určení přesné polohy střední dělicí čáry – toto bude provedeno po dokončení rekonstrukce krytu povrchu vozovky na místě samém dle konkrétních šířek vozovky.

Výškové poměry jsou řešeny ve výškovém systému B.p.v.

### 3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

#### 3.1 PRŮZKUM SÍTÍ TECHNICKÉHO VYBAVENÍ

Úkolem průzkumu bylo zjistit u příslušných správců či vlastníků jednotlivých sítí průběh podzemních i nadzemních zařízení technického vybavení území v prostoru budoucí stavby. Od všech správců inženýrských sítí bylo získáno písemné či elektronické vyjádření o existenci (či neexistenci) jednotlivých sítí, včetně originálního zákresu buď v námi dodané situaci zájmového území stavby, nebo situačního podkladu příslušných správců. Tyto zákresy jsou uloženy u projektanta akce a všechny inženýrské sítě, vyskytující se v prostoru stavby, jsou překresleny do koordinační situace stavby. Většina inženýrských sítí byla navíc získána v jejich digitální podobě, která rovněž byla přenesena do koordinační situace stavby.

Před vlastní stavbou je nutné veškeré inženýrské sítě vytyčit a určit jejich skutečnou polohu! U všech sítí, u nichž se nepředpokládají úpravy (což jsou u této stavby prakticky všechny sítě), musí být zajištěna jejich ochrana před poškozením. Jakékoliv práce v ochranném pásmu inženýrských sítí je nutné projednat s jejich správcem.

U některých inženýrských sítí není, dle sdělení správců, možné určit zcela přesně jejich polohu, proto je nutné, aby před zahájením výstavby došlo k opětovnému vytyčení sítí, a především při vlastní výstavbě byla zjištěna jejich skutečná poloha.

##### Přehled vyskytujících se funkčních inženýrských sítí a jejich správců:

vedení VVN nadzemní	E.ON
vedení VN nadzemní	Čeps, E.ON
vedení NN nadzemní	E.ON
vedení sdělovací nadzemní	E.ON
síť elektronických komunikací	CETIN
vysokotlaký plyn	GasNet
středotlaký plyn	GasNet
vodovod	BVAK, VAS

V průběhu výstavby dojde v místech křížení s inženýrskými sítěmi k zásahu do jejich ochranného pásma. Stavební činnosti v blízkosti podzemního vedení nebo pod nadzemním vedením je nutné provádět podle obecně platných předpisů a podle podmínek jednotlivých správců uvedených v jejich vyjádřeních – viz dokladová část projektu.

#### 3.2 DIAGNOSTICKÝ PRŮZKUM VOZOVKY

Předmětem této projektové dokumentace je návrh rekonstrukce krytu stávající silnice II/416. Jelikož se jedná vesměs pouze o povrchovou úpravu, nebylo nutné pro návrh projektu zpracovávat speciální průzkumy.

##### Návrh rekonstrukce krytu:

##### **Obnova krytových vrstev se zesílením, lokální opravy a sanace (zvýšení nivelety o 60 mm)**

Technologický postup:

- Frézování do hloubky 50 mm;
- Odborná kontrola stavu povrchu po frézování a upřesnění míst k lokálním opravám a sanacím;
- Lokální sanace v místech výskytu síťových trhlin a/nebo plošných deformací podél okraje vozovky – výměna všech vrstev včetně podložní zeminy v šířce min. 1,5 m od okraje vozovky; navrhuje se zejména v km 14,000 - 14,300;
- Lokální opravy trhlin podle TP115 a jiných poruch;

- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro ložní vrstvy ACL 16+ tl. 70 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

#### Způsoby lokálních oprav po odfrézování obrusné vrstvy:

##### **Návrh opravy podélných a příčných trhlin v ložné vrstvě (v soupisu prací „Typ a“)**

- Lokální opravy: Opravy podélných a příčných trhlin podle TP115 (kap. 6.2) a jiných poruch;
- Profrézování trhliny drážkovací frézou nebo kotoučovou pilou tak, aby vznikla komůrka o rozměrech šířky 10–30 mm a hloubky 25–40 mm v závislosti na šířce původní trhliny;
- vyčištění rotačním ocelovým kartáčem nebo stlačeným vzduchem a provedení penetračně adhezního nátěru svislých stěn trhliny; (v případě, že není k dispozici fréza, lze provést vyčištění a úpravu trhlin horkovzdušným zařízením);
- vyčištěné a upravené trhliny se ihned zalijí pružnou zálivkovou hmotou za horka pomocí zalévacího strojního zařízení, které musí být opatřeno nepřímým ohřevem, termostatickou regulací teploty a mícháním;
- zálivková hmota musí vyplnit prostor upravené drážky;
- práce nesmí být prováděny za vlhka a teplot menších než 0 °C;
- v období s chladným počasím (jaro, podzim) se doporučuje vyplňovat prostor upravené drážky 1 až 3 mm pod úroveň okolního povrchu vozovky;
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro ložní vrstvy ACL 16+ tl. 70 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7.

##### **Návrh opravy ložné vrstvy (v soupisu prací „Typ b“)**

- Frézování celkem do hloubky 100 mm s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- Očištění povrchu;
- Lokální úpravy trhlin podle TP115 a jiných poruch; rozsah lokálních úprav 10 %;
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro ložní vrstvy ACL 16+ tl. 70 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm

##### **Návrh opravy vozovky vč. sanace podloží (v soupisu prací „Typ c“)**

- Frézování celkem do hloubky 150 mm s odvozem materiálu pro jeho další využití;
- Očištění povrchu;
- Lokální úpravy trhlin podle TP115 a jiných poruch; rozsah lokálních úprav 5 %;
- Lokální sanace: odstranění konstrukčních vrstev do hloubky 500 mm pod stávající niveletu vozovky, výměna podloží zeminy v tl. 350 mm se separací geotextilií, dosažení potřebných parametrů podloží, vybudování vrstev ŠD tl. 200+150 mm;



- Infiltrační postřík z kationaktivní asfaltové emulze v množství zbytkového asfaltu 0,5 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka podkladní vrstvy z asfaltového betonu pro podkladní vrstvy s modifikovaným asfaltem ACP 22+ tl. 100 mm podle ČSN EN 13108-5 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,4 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka ložní vrstvy z asfaltového betonu pro ložní vrstvy ACL 16+ tl. 70 mm podle ČSN EN 13108-1 a ČSN 73 6121 a TKP Kap. 7;
- Spojovací postřík z kationaktivní asfaltové emulze určené pro spojovací postříky v množství zbytkového asfaltu 0,3 kg/m<sup>2</sup>;
- Pokládka obrusné vrstvy z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm

Zdůvodnění návrhu rekonstrukce:

AB povrch s častým výskytem mozaikových, podélných, příčných a nepravidelných trhlin často ošetřovaných tryskovými či nátěrovými vysprávkami tvořícími nepravidelné hrboly, dále se vyskytují také výtluky, olamování okraje vozovky a lokálně také síťové trhliny a plošné deformace podél okraje (zejména km 14,000 – 14,300 vlevo). Také se vyskytují poruchy odvodnění jako je zvýšená nezpevněná krajnice a zanesení příkopů, což je pravděpodobně příčina poruch podél okrajů vozovky.

### 3.3 DOTČENÉ GEODETICKÉ BODY

V okolí stavby se nachází nivelační, zhušťovací či trigonometrické body.

## 4 GEOTECHNICKÝ A HYDROGEOLOGICKÝ PRŮZKUM

V rámci rekonstrukce obrusné vrstvy vozovky není geotechnický a hydrogeologický průzkum nezbytný.

Případné ohrožení podzemních vod po dobu výstavby je možné pouze případnou havárií při vlastní výstavbě.

## 5 VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM

Návrh úpravy silnice II/416 představuje, minimálně co se počtu stavebních objektů týká, poměrně jednoduchou stavbu spočívající v převážné délce v povrchové úpravě stávající komunikace.

Z toho důvodu jsou pro tuto stavbu navrženy pouze stavební objekty přímo související s navrhovanou úpravou.

## 6 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Návrh úpravy vozovky silnice II/416 spočívá v použití nové vrstvy z asfaltového betonu.

V celém úseku bude vozovka nejprve odfrézována v tl. 50 mm a poté bude provedeno očištění odfrézovaného povrchu a následná odborná kontrola povrchu pro stanovení rozsahu případných lokálních úprav. Po provedení úprav trhlin dle TP 115 a jiných poruch bude provedena pokládka dvou nových asfaltových vrstev.

Frézování vozovky bude provedeno včetně potřebného stupňovitého provedení (zazubení) v napojeních na ZÚ, KÚ, v rozjezdech, sjezdech apod.). Součástí frézování je provedení reprofilace (srovnání nerovností), včetně případného provádění frézování pomocí lankodráhy nebo laserového senzoru.

### Konstrukce vozovky je navržena:

Asf. beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj. postřik z kat. asf. emulze	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asf. beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	70 mm	ČSN EN 13108-1
Spoj. postřik z kat. asf. emulze	PS-C	0,4 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
<u>Frézování vozovky v tl. 50 mm</u>			
Celkem		110 mm	

V rámci úpravy vozovky dojde ke zvýšení nivelety průměrně o 60 mm

Napojení nových vozovkových vrstev na stávající vrstvy vozovky je nutné provést vzájemným zazubením vrstev. Toto zazubení je nutné provést také v podélném směru vozovky!

### Další ustanovení:

Všechny pracovní spáry v rozsahu celé stavby, podélné (včetně středové – je součástí položky obrusné asfaltové vrstvy) i příčné, budou ošetřeny modifikovanou asfaltovou zálivkou a dle potřeby případně profrézováním či proříznutím (zálivka je součástí položky pokládky asfaltové vrstvy!).

## 7 ODVODNĚNÍ

Silnice II/416 je odvodněna podélným a příčným spádem vozovky, přes nezpevněné krajnice do stávajícího odvodňovacího zařízení.

Podzemní vodní zdroje nebudou navrženou stavbou nijak ohroženy, nepočítáme-li možnost případné havárie při výstavbě, již musí řešit zhotovitel stavby dle platných předpisů.

## 8 NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ

Vozovka silnice II/416 bude po položení obrusné vrstvy opatřena vodorovným dopravním značením v podobě dělicí a vodících čar š. 0,125 m. Vodorovné značení bude na vozovce vyznačeno barvou. Svislé dopravní značky budou ponechány, směrové sloupky budou vyměněny za nové.

## 9 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

### 9.1 POSTUP VÝSTAVBY

Při stanovení délky výstavby je nutné vycházet především z potřeby provádění vlastní úpravy komunikace, navržených zpracovateli Diagnostického průzkumu a současně potřeby vedení veřejného provozu po etapách.

Celková délka výstavby je stanovena na dobu 3 měsíců. V optimálním případě, zejména při vhodných klimatických podmínkách a vhodné organizaci výstavby a dopravy, je možné navrženou dobu výstavby zkrátit. Konkrétní termín, ve kterém bude stavba prováděna, určí objednatel stavby v rámci smlouvy se zhotovitelem.

IDS, tj. autobusová doprava bude vedena v místě stavby po dohodě zhotovitele s provozcem.

Dopravní obsluha a ostatní doprava bude při výstavbě vedena po objízdných trasách přes obce Telnice a Sokolnice.

Veřejná doprava nesmí probíhat po odfrézovaném povrchu, ale minimálně po položení obrusné vrstvy! Jednotlivé nástupy frézy budou přizpůsobeny etapám výstavby a dodržení ZTKP smlouvy.

Konečné řešení etapizace výstavby, resp. vedení veřejného provozu zajistí zhotovitel stavby, včetně stanovení místní a přechodné úpravy provozu před zahájením stavby.

Přesný postup výstavby si s ohledem na použité technologické postupy, klimatické i jiné vlivy určí zhotovitel stavby. Nad dodržováním postupů výstavby a prováděním technologických řešení bude dohlížet technický dozor objednatele akce.

Dodržení plynulosti a koordinovanosti stavby je povinen zajistit zhotovitel stavby. Podrobný harmonogram prací pro celou stavbu bude zpracován zhotovitelem v dostatečném předstihu před zahájením stavby. S tímto časovým plánem budou seznámeni všichni dodavatelé, subdodavatelé a zhotovitelé. Harmonogram bude zpracován tak, aby nemohlo docházet ke zvýšenému tlaku na pracovní tempo a zatížení zaměstnanců a aby jednotlivé fáze pracovních postupů plynule navazovaly, a bude pravidelně aktualizován s ohledem na skutečný postup prací.

### 9.2 BEZPEČNOST PRÁCE

Při provádění montážních a zemních prací je nutné dodržovat všechny platné montážní a bezpečnostní předpisy a platné ČSN. Všechny podzemní inženýrské sítě musí být vytyčeny a během stavby viditelně označeny. Při všech souběžích a kříženích s jinými inženýrskými sítěmi je nutno dodržet ČSN 73 6005.

Veškeré práce na tomto objektu musí respektovat:

- Zákoník práce č. 262/2006 Sb. v platném znění
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích včetně příloh č. 1-5 v platném znění
- Nařízení vlády č. 362/2006 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky v platném znění
- Zákon č. 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v platném znění

Při pracích v blízkosti vedení inženýrských sítí je nutné dodržovat veškeré podmínky pro ochranná a bezpečnostní pásma, které stanoví zákon 458/2000 Sb. v platném znění.

### 9.3 POŽÁRNÍ OCHRANA

Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně ve znění pozdějších předpisů v platném znění:

§ 5, 6 - povinnosti právnických osob a podnikajících fyzických osob

§ 15 - dokumentace požární ochrany

§ 16 - školení a odborná příprava zaměstnanců o požární ochraně

Vyhláška MV č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti v platném znění:

§ 3, 9 - umístění hasících přístrojů, hasící přístroje

§ 11 - podmínky pro hašení požárů a pro záchranné práce

§ 30 - 40 dokumentace požární ochrany

Vyhláška MV č. 87/2000 Sb. v platném znění, kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování, nahřívání živců v tavných nádobách

§ 3 - podmínky pro zahájení svařování a po skončení svařování

## 10 OBECNÉ POŽADAVKY

Dokumentace je zpracována v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb.

Dokumentace respektuje obecné technické požadavky na komunikaci definované v části páté vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a v ní citovaných technických normách a také splňuje požadavky dotčených orgánů a vlastníků technické infrastruktury umístěných v prostoru stavby.

V Brně, červenec 2020

Ing. Ondřej Holemý