

# A Průvodní zpráva

## 1 Identifikační údaje

### 1.1 Označení stavby

Stavba : **III/4243 Přejezd ČD – Tvrdonice**  
**SO 101 – III/4243 Tvrdonice extravilán**

Místo stavby : silnice III/4243

Katastrální území : Tvrdonice (772020), Hrušky (648701)

Kraj : Jihomoravský

Druh stavby : rekonstrukce silnice

Stupeň dokumentace : DSP/PDPS

### 1.2 Stavebník/objednatel stavby, jeho sídlo, kontaktní adresa

Název : Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,  
příspěvková organizace kraje

Adresa : Žerotínovo náměstí 449/3  
602 00 Brno

IČO : 70932581

### 1.3 Projektant/zhotovitel projektové dokumentace, jeho sídlo, kontaktní adresa, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČO a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji

Název : Viadesigne, s.r.o.

Sídlo projektanta : Na Zahradách 1151/16  
690 02 Břeclav

IČO : 27696880

Zodpovědný projektant : Ing. Bořek Zvěďělík  
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby  
Registrační číslo ČKAIT: 1005110  
tel.: +420 519 331 400

Vedoucí projektant : Ing. Bořek Zvěďělík

Vypracovala : Ing. Jitka Kopuleťá

## 2 Základní údaje o stavbě

### 2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Projektová dokumentace se zabývá rekonstrukcí části silnice III/4243. Začátek SO 101 III/4243 Tvrdonice - extravilán se nachází za křížením s železniční tratí Břeclav - Přerov v provozním staničení 0,421, konec stavby je na začátku obce Tvrdonice v provozním staničení 4,050. Celková délka řešeného úseku je 3629 m. Na tento úsek navazuje SO 102 III/4243 Tvrdonice – průtah, který je zpracován v samostatné dokumentaci. V současné době se zde nachází asfaltová komunikace, dvoupruhová směrově nerozdělená. V celé trase je komunikace v havarijním stavu a vykazuje řadu závažných poruch.

Návrh rekonstrukce vychází z diagnostiky vozovky. V km 0,000 – 0,247 bude odfrézováno průměrně 50 mm stávajícího asfaltu a dvě nové asfaltové vrstvy o celkové tloušťce 110 mm nově dobaleny. Dojde tedy k navýšení stávající nivelety vozovky průměrně o 60 mm. Od km 0,247 do konce úseku bude prováděno pouze jemné profilové frézování 10 – 25 mm a taktéž budou umístěny dvě nové asfaltové vrstvy. Navýšení nivelety v tomto úseku bude průměrně 90 mm.

Od km 0,187 vlevo a 0,199 vpravo do 0,247 dojde k rozšíření stávajícího směrového oblouku o poloměru 20 m. OD km 0,247 po 2,279 bude provedena oboustranná sanace krajů vozovky a od km 2,279 po konec úseku bude sanace po pravé straně komunikace. Součástí projektové dokumentace je obnova funkčnosti odvodnění spočívající v pročištění stávajících příkop, stavební úpravy stávajících propustků, napojení místních, účelových komunikací a sjezdů. Dále bude provedena rekonstrukce stávajících autobusových zastávek.

Rekonstrukcí silnice dojde ke zvýšení komfortnosti a bezpečnosti provozu na komunikaci. Vzhledem ke zlepšení stavu vozovky lze předpokládat snížení hlučnosti a exhalací z dopravy.

### 2.2 Předpokládaný průběh stavby:

Stavba bude probíhat ve 3 etapách. 1. etapa je v km 0,000 – km 0,247, 2. etapa je v km 0,247 - 2,200 a 3. etapa km 2,200 – 3,629.

Předpokládaná délka výstavby je celkem 26 týdnů. U 1. etapy je předpokládaná délka výstavby 4 týdny, u 2. etapy 11 týdnů a u 3. etapy 11 týdnů. Přesný harmonogram

stavby si vypracuje zhotovitel na základě jím použitých technologických prostředků. Průběh stavby je podrobněji popsán v části E Zásady organizace výstavby.

### **2.3 Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)**

Projektová dokumentace je v souladu s územními plány dotčených obcí.

### **2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití**

Stavba se nachází v extravilánu mezi obcemi Hrušky a Tvrdonice. V současnosti se jedná dvoupruhovou směrově nerozdělenou komunikaci.

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

Stavba je navržena jako rekonstrukce stávající komunikace. Provedením rekonstrukce nedojde k ovlivnění životního prostředí. Charakter území nebude rekonstrukcí dotčen.

Stavba si vyžádá zábor zemědělského půdního fondu (ZPF). Dotčené pozemky ZPF jsou v současné době situovány pod zatravněnou silniční příkopou, která bude pročištěna.

### **2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:**

#### **- vztahy na dosavadní využití území:**

Charakter využití silnice nebude rekonstrukcí změněn.

#### **- vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území:**

Stavba nebude mít vliv na jiné stavby.

#### **- změny staveb dotčených navrhovanou stavbou:**

Nebudou žádné změny staveb dotčené navrhovanou stavbou.

### 3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů

#### Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

- a) dokumentace záměru k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby**

Územní rozhodnutí nebylo na rekonstrukci vydáváno, neboť stavba nevyvolá změnu užívání stavby ani změnu technických parametrů trasy komunikace. Rekonstrukcí také nedojde k záborům dalších pozemků, než na kterých je stavba dnes.

- b) regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace**

Projektová dokumentace je v souladu s územním plánem v dané lokalitě.

- c) mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady zaměření území**

- Základní mapa ČR 1 : 10 000
- Silniční mapa ČR 1 : 50 000
- Poloha a zaměření inženýrských sítí
- Zaměření území – pro zpracování projektové dokumentace bylo provedeno geodetické zaměření stávajícího stavu geodetem Ing. Lankašovou.
- Digitální model terénu – Zpracoval projektant Viadesigne s.r.o. v programovém systému InRoads na základě podkladů zaměření území
- Katastrální mapa
- Diagnostika vozovky - Zpracovatel IMOS Brno a.s., DSV
- Prohlídka stavby na místě samém
- Jednání se zástupci investora

- d) dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)**

Dopravní průzkum nebyl prováděn. Daný úsek není předmětem sčítání dopravy, avšak sčítání dopravy probíhá na silnici II/424, na kterou se daná silnice napojuje. Při odečtu intenzity dopravy z ostatních větví křižovatky (sčítací úsek 6-4606 a 6-

4608) vyplývá, že dle sčítání dopravy z roku 2016 je RPDÍ všech vozidel 1949 voz/den a TNV 370 voz/den.

**e) geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum**

Nebyl proveden žádný průzkum tohoto typu.

**f) diagnostický průzkum konstrukcí**

Pro návrh technologie rekonstrukce byla použita diagnostika vozovky firmy IMOS Brno a.s.

**g) hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech**

Vzhledem k charakteru stavby nebyly tyto informace zjišťovány.

**h) klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)**

Řešené území se nachází v klimatické oblasti T2 (teplý) s průměrnou roční teplotou 8 – 9 °C. Roční úhrn srážek v oblasti je 550 – 600 mm/m<sup>2</sup> za rok.

## **4 Členění stavby (jednotlivých částí stavby)**

### **4.1 Způsob číslování a značení**

Pro způsob číslování a značení stavebních objektů byl použit systém uvedený v Sbírce zákonů č. 146/2008 Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

### **4.2 Určení jednotlivých částí stavby**

Určení jednotlivých částí stavby bylo domluveno s investorem stavby.

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

Stavba je členěna na logické soubory a objekty náležící dle typu do příslušných objektových řad takto:

SO 101 – III/4243 Tvrdonice extravilán

SO 101.1 – Propustek km 2,354

## SO 801 - DIO

## 5 Podmínky realizace stavby

### 5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Stavba nemá časovou vazbu na jiné stavby.

### 5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Celková doba výstavby se předpokládá v délce 6 měsíců a bude rozdělena na 3 etapy. Rekonstrukce každé z etap bude prováděna po polovinách a bude tedy zajištěn vjezd dopravní obsluze, autobusům a IZS.

Stavba bude označena přechodným dopravním značením.

### 5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn po silnici III/4243.

### 5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Stavba bude probíhat za částečné úpravy provozu a bude označena dle TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK. Dodavatel si označení stavby projedná s příslušnými orgány.

Objízdná trasa je navržena po silnici I/55 do Moravské Nové Vsi a dále po silnici II/424 přes Moravskou Novou Ves a Týnec.

## 6 Přehled budoucích vlastníků (správců)

### 6.1 Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat (PK, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)

Vlastník: Jihomoravský kraj  
Žerotínovo nám. 449/3  
602 00 Brno

Správce: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.k.

Žerotínovo nám. 449/3  
602 00 Brno

## **7 Předávání částí stavby do užívání**

### **7.1 Možnosti (návrh) postupného předávání částí stavby (úsek, objekt) do užívání**

Stavba bude předána do užívání jako celek po jejím dokončení.

### **7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby**

Stavba nebude uváděna do provozu před jejím dokončením.

## **8 Souhrnný technický popis stavby**

Předmětem stavby je rekonstrukce části silnice III/4243. Začátek se nachází za křížením s železniční tratí Břeclav – Přerov (žel. přejezd P8151; žkm 88,580) v provozním staničení 0,421, konec stavby je na začátku obce Tvrdonice v provozním staničení 4,050. Celková délka řešeného úseku je 3629 m.

## **8.1 Pozemní komunikace**

### **SO 101 – III/4243 Tvrdonice extravilán**

Návrh rekonstrukce vychází z diagnostiky vozovky. V km 0,000 – 0,247 bude odfrézováno průměrně 50 mm stávajícího asfaltu a dvě nové asfaltové vrstvy o celkové tloušťce 110 mm nově dobaleny. Dojde tedy k navýšení stávající nivelety vozovky průměrně o 60 mm. Od km 0,247 do konce úseku bude prováděno pouze jemné profilové frézování 20 mm a taktéž budou umístěny dvě nové asfaltové vrstvy. Navýšení nivelety v tomto úseku bude průměrně 90 mm. Od km 0,187 vlevo a 0,199 vpravo do 0,247 dojde k rozšíření stávajícího směrového oblouku o poloměru 20 m. OD km 0,247 po 2,279 bude provedena oboustranná sanace krajů vozovky a od km 2,279 po konec úseku bude sanace po pravé straně komunikace. Šířka jízdního pásu je navržena v celém úseku 5,50 m, celková šířka asfaltové plochy bude 6,00 m. Jeden směrový oblouk v km 0,230 bude rozšířen.

Příčný sklon komunikace je navržen střešovitý 2,50%, v obloucích menšího poloměru bude plynule přecházet do jednostranného příčného sklonu. Celkem se směrové vedení skládá ze 17 směrových oblouků s poloměry v rozsahu 20 – 20000 m.

Výškové řešení je navrženo tak, aby niveleta vozovky co nejvíce kopírovala stávající stav. Trasa komunikace obsahuje výškový tečnový polygon o podélném sklonu od 0,06 % do 2,76 %.

## **8.2 Mostní objekty a zdi**

### **SO 101.1 – Propustek km 2,354:**

V km 2,354 se nachází propustek, jehož nosná konstrukce bude zesílena spřaženou deskou. Podhled propustku a opěry budou očištěny a sanovány. Nově budou vystavěna čela na vtoku a výtoku. Dále dojde k osazení nových zábradelních svodidel ZSNH4/H2.



### **8.3 Odvodnění PK**

Povrchová voda z komunikace bude svedena za pomoci podélných a příčných sklonů mimo korunu komunikace, kde bude odvedena do obnoveného systému odvodnění (pročištění příkop, odvod vody do přilehlého terénu). Stávající příkopa bude pročištěna.

### **8.4 Tunely, podzemní stavby a galerie**

V místě stavby se nenachází tunely ani podzemní stavby.

### **8.5 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony**

Není součástí projektové dokumentace.

### **8.6 Vybavení PK**

#### Svislé dopravní značení:

Silnice bude vybavena bílými směrovými sloupky Z11a,b z PE s trnem, u napojení účelových komunikací červenými Z11g. Stávající svislé značení bude nahrazeno novým. Provedení SDZ je patrné z koordinační situace stavby. Dopravní značení je potřeba osadit tak, aby nebylo překážkou v rozhledu.

#### Vodorovné dopravní značení:

Vodorovné dopravní značení bude provedeno z plastu v podobě středové čáry tloušťky 0,125 m vodicích čar V4 v šířce 0,125 m. Provedení VDZ je patrné ze situace stavby. Materiál VDZ je volen profilovaný plast s reflexní úpravou. Bude použito zvučící provedení.

Dále bude plastem bílé barvy vyznačena autobusová zastávka v km 2,665 značkou V11a. 5 m před nástupištěm a 10 m za nástupištěm bude na okraji jízdního pruhu vyznačena čára V12c žluté barvy. Druhá zastávka bude v autobusovém zálivu, který bude od jízdního pruhu oddělen plnou čarou V4 šířky 0,25 m. V náběhových klínech bude použita V4 (0,5/0,5/0,25).

Vodorovné dopravní značení je navrženo v souladu TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

### **8.7 Objekty ostatních skupin objektů**

Projekt neobsahuje.

## 9 Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření:

Na podkladu polohopisného a výškopisného zaměření byl proveden podrobný průzkum trasy a jejího umístění.

## 10 Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky:

Při stavbě je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí dle příslušných norem, zákonů, vyhlášek, případně údajů správců.

Navrženou stavbou komunikace budou dotčena ochranná pásma stávajících inženýrských sítí.

- Ochranné pásmo u vodovodních řadů do průměru 500 mm včetně činí 1,5 m půdorysně od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu.
- U vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se výše uvedené vzdálenosti od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.
- Ochranné pásmo u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, činí 1,0 m na obě strany od půdorysu; u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek činí 4,0 m na obě strany od půdorysu.
- Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky činí 1,0 m po obou stranách krajního kabelu.
- Ochranné pásmo podzemních telekomunikačních vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.
- Ochranné pásmo nadzemního elektrického vedení o napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:
  - pro vodiče bez izolace 7 m (resp. 10m u zařízení postaveného do 31.12.1997)
  - pro vodiče s izolací základní 2 m
  - pro závěsná kabelová vedení 1 m
- Ochranné pásmo těžebních sond nacházejících se v blízkosti silnice je 75 m
- Ochranné pásmo dráhy činí 100 m od osy krajní koleje
- Při stavbě je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí dle příslušných norem, zákonů, vyhlášek, případně údajů správců.

Při stavbě je nutno respektovat ochranná pásma inženýrských sítí dle příslušných norem, zákonů, vyhlášek, případně údajů správců.

Vyjádření jednotlivých správců inženýrských sítí se nachází v příloze **Doklady**.

Jedná se o tyto správce inženýrských sítí:

- CETIN a.s.
- ČD Telmatika
- ČEPS
- E.ON Česká republika s.r.o.
- GasNet, s.r.o.
- innogy Gas Storage, s.r.o.
- MND a.s.
- NET4GAS, s.r.o.
- SPP Storage, s.r.o.
- Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.
- SŽDC s. o.

Přes zájmové území prochází vedení přenosové soustavy 400 kV firmy ČEPS s provozním označením V 497. Ochranné pásmo je 64 m. V tomto úseku je třeba dbát zvýšené opatrnosti při provádění prací.

Stavba se nenachází v lokalitě, která by byla evropsky významným územím nebo ptačí oblastí v rámci programu Natura 2000.

Lokalita není součástí zvláště chráněného území podle zák.č.114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Stavba se nenachází v záplavovém území.

Stavba se nachází v chráněném ložiskovém území zemního plynu, ropy a lignitu.

## **11 Zásah stavby do území**

### **11.1 Bourací práce:**

V rámci výstavby dojde k bourání čelních zdí u propustku v km 2,354 a opěrné betonové zídky u sjezdu v km 3,126.

### **11.2 Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada:**

V rámci stavby je navrženo kácení osmi stromů. Náhradní výsadba není řešena.

**11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu:**

V rámci stavby bude provedena sanace krajnic a čištění příkop.

**11.4 Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace:**

Stavba zasahuje do pozemků s ochranou ZPF.

**11.5 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa:**

Stavba nezasahuje do pozemků, které jsou určeny k plnění funkce lesa.

**11.6 Zásah do jiných pozemků:**

Seznam všech dotčených pozemků se nachází v samostatné příloze. Vzhledem k tomu, že momentálně probíhají v KN Tvrdonice komplexní pozemkové úpravy a stávající přesnost z rastru papírových map s měřítkem 1:2880 je s přesností cca 2,5 m, je počítáno s tím, že celé těleso silnice je umístěno na pozemcích k tomuto určených. Při tvorbě digitalizované katastrální mapy bude s touto hranicí uvažováno.

**11.7 Vyvolané změny staveb dopravní a technické infrastruktury a vodních toků:**

Při výstavbě nedojde k žádným změnám stávající infrastruktury.

**12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby**

Elektrická energie bude na stavbě zajištěna pomocí mobilních generátorů zhotovitele. Zdroje vody na stavbu budou zajištěny pomocí cisteren s vodou. Telekomunikace bude prováděna mobilními telefony.

Nákladní automobily a stroje budou mít přístup na stavbu z obou stran silnice III/4243. Veškeré odpady vzniklé při realizaci, které nebudou zpětně využity na stavbě, budou odvezeny na řádně řízenou skládku.

**13 Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí****13.1 Ochrana krajiny a přírody**

Rekonstrukce nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Je třeba brát zřetel při výstavbě na závěry dokumentů, především stavební práce, u kterých bude možné

předpokládat velký hluk, případně vibrace (např. zemní práce). Celkově lze hodnotit výstavbu po dokončení jako pozitivní, negativní vlivy vznikající nesporně při výstavbě je třeba eliminovat dodržováním všech předpisů a norem.

### **13.2 Hluk**

Hladina hluku nebude v dané lokalitě zvýšena, jedná se o rekonstrukci stávající silnice.

### **13.3 Emise z dopravy**

Emise z dopravy se oproti stávajícímu stavu nezvýší.

### **13.4 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje**

Předpokládá se výskyt pouze dešťových neznečištěných vod. Rekonstrukce nemění stávající vodní poměry v oblasti.

### **13.5 Ochrana zdraví**

Při provádění stavebních činností je nutné seznámení všech zúčastněných osob s bezpečnostními opatřeními, zákony, vyhláškami, nařízeními vlády a souvisejícími platnými normami v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Základní povinnosti dodavatele stavebních prací upravuje:

- zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce v části páté - „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci“, hlava I – Předcházení ohrožení života a zdraví při práci se zaměřením na § 102 odst. 1 – přijímání opatření k přecházení rizikům v návaznosti na odst. 3 – povinnosti zaměstnavatele
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a v zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy
- nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

### **13.6 Nakládání s odpady**

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností

vzniknou) v souladu se zákonem o odpadech č. 185/2001 a souvisejícími předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 93/2016 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

V souladu s plánem odpadového hospodářství JmK 2016-2025 jehož závazná část byla vyhlášena Obecně závaznou vyhláškou jihomoravského kraje č. 1/2016 ve věstníku právních předpisů Jihomoravského kraje bude s odpady nakládáno dle §9, který ustanovuje povinnost dodržování hierarchie způsobů nakládání s odpady, a to upřednostnění využití odpadů například jejich recyklací nebo využití na povrchu terénu v zařízeních k tomu určených apod. před uložením na řízenou skládku.

Nakládání s odpady je podrobně řešeno v samostatné příloze.

## **14 Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti**

### **14.1 Mechanická odolnost a stabilita**

Návrh konstrukce vozovky vychází z diagnostiky vozovky.

### **14.2 Požární bezpečnost**

Zřízením stavby nejsou dotčeny přístupové komunikace nebo nástupní plochy ke stávajícím objektům pro vozidla hasičského záchranného sboru. Stavebními úpravami nebude zasahováno do veřejného vodovodního řadu. Nebude omezena dostupnost vnějších odběrních míst požární vody (požární hydranty), zřízených dle ČSN 73 0873.

V době plné uzavěry silnice bude umožněn průjezd vozidlům integrovaného záchranného systému, BUS a dopravní obsluze. Uzavírky a objízdnou trasu v rámci stavby zhotovitel předem nahlásí centrále IZS.

Stávající vodovodní hydranty nebudou stavbou nijak dotčeny, tudíž v případě požáru v okolí bude zajištěn přístup hasičů k těmto hydrantům.

Realizovaná stavba nebude mít vliv na činnost hasičského záchranného sboru.

Povrchové znaky inženýrských sítí, vpusti a poklopy budou výškově upraveny do nové nivelety.

### **14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí**

Rekonstrukcí vozovky nedojde ke zhoršení obtěžování okolí hlukem a prachem. Ze stavby se nepředpokládá uvolňování emisí nebezpečných záření a nepředpokládají

se nepříznivé účinky elektromagnetického záření.

#### **14.4 Ochrana proti hluku**

Nejsou navržena žádná opatření snižující zatížení okolí hlukem.

#### **14.5 Bezpečnost při užívání**

Bezpečnostní zařízení a dopravní značení na komunikacích jsou navržena dle platné legislativy.

#### **14.6 Úspora energie a ochrana tepla**

Vzhledem k charakteru stavby není součástí dokumentace.

### **15 Další požadavky**

#### **15.1 Obecné technické požadavky na výstavbu a výrobky**

Návrh byl proveden v souladu s platnou legislativou. Technický návrh je proveden v souladu s platnými technickými normami a technickými podmínkami.

Objekty zařízení staveniště (kanceláře, ubytovny, obalovna atp.) nejsou v dokumentaci řešeny. Jejich lokalizace a detailní technické řešení je ponecháno na vybraného zhotovitele stavby po dohodě s investorem.

##### Podmínky ochrany po dobu výstavby:

- nesmí dojít k znečištění vod ropnými látkami a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění úkapům či únikům ropných látek,
- závadné látky a lehce odplavitelný materiál nesmí být skladovány v blízkosti vodních toků,
- provádění stavby nesmí negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě, je nutné dřeviny a porosty nacházející se v těsné blízkosti stavby chránit vhodnými opatřeními před jejich poškozením,
- je nutné zajistit vhodný způsob čištění dopravních prostředků stavby před jejich výjezdem na veřejné komunikace tak, aby bylo zamezeno znečištění veřejných komunikací.
- všechny odpady musí být uloženy, zabezpečeny a přepravovány tak, aby neznečišťovaly staveniště a okolí.

## **15.2 Zajištění přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Není řešeno zajištění přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

## **15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí**

### **15.3.1 Povodně**

Stavba se nenachází v záplavové oblasti. Řešení ochrany před povodní a její případné následky nejsou součástí projektové dokumentace.

### **15.3.2 Agresivní podzemní voda**

Agresivita podzemní vody nebyla zjištěna.

### **15.3.3 Bludné proudy**

Korozní průzkum nebyl proveden.

### **15.3.4 Poddolování**

V prostoru stavby se nachází chráněné ložiskové území zemního plynu, ropy a lignitu. Vzhledem k charakteru stavby není poddolování řešeno.

### **15.3.5 Povětrnostní vlivy**

S ohledem na charakter stavby nebyly povětrnostní vlivy zkoumány.

**V Břeclavi, říjen 2018**

**Ing. Jitka Kopuleťá**