

SO 101 - KOMUNIKACE II/361

D.1

PDPS

Souřadnicový systém: S - JTSK

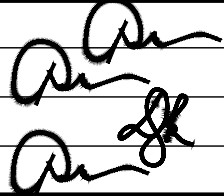

Výškový systém: Bpv

Zhotovitel:

**RD SÚS JmK - PK OSSENDORF+Linio Plan+Rušar mosty**

Vedoucí konsorcia: PK OSSENDORF s.r.o.

Číslo smlouvy objednatele: 2021/736

HIP	Ing. Jaromír RUŠAR		 Majdalenky 19, 638 00 Brno Tel., fax: 545 222 037 E-mail: info@rusar.cz	
Zodpovědný projektant	Ing. Jaromír RUŠAR			
Vypracoval	Ing. Zdeněk Dyk			
Kontroloval	Ing. Jaromír RUŠAR			
Kraj:	Jihomoravský	Datum		Květen 2022
Investor:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspě. organizace kraje	Formát		A4
Název akce:  II/361 Jevišovice, most ev.č.361-008		Měřítko		
		Účel		PDPS
		Čís.zakáz.		89 - 2021
Název objektu: SO 101 - KOMUNIKACE II/361		Archivní čís.		27 - 2021
Název výkresu:  TECHNICKÁ ZPRÁVA		Čís.soupravy		Čís. výkresu:  01

## II/361 JEVIŠOVICE, MOST EV.Č. 361-008

PDPS

# TECHNICKÁ ZPRÁVA

## D.1 – Stavební část, SO 101 – Komunikace II/361

Zpracováno podle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“, „TKP-D staveb pozemních komunikací“ a platných vyhlášek MD a MMR

### OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	3
3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI	4
4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	5
6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	9
7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU	9
8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY PŘÍPADNĚ NA ÚDRŽBU	10
9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ	11
10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ	11
11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	11

# **1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE**

## **1.1 Údaje o stavbě**

Název stavby: II/361 Jevišovice, most ev.č. 361-008  
Parcelní čísla: st. 64/1; st. 64/2; 1725/9; st. 219/2; 1048/2; 1062/1; 1062/2;  
1062/4; 1759/10; 1759/11  
Katastrální území: Jevišovice, 659355  
Kraj: Jihomoravský kraj  
Okres: Znojmo  
Evidenční číslo mostu: -

## **1.2 Údaje o žadateli**

Objednatel / budoucí správce: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.k.,  
Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno  
Odpovědní zástupci: Bc. Roman Hanák – ředitel  
IČ: 70932581 DIČ: CZ70932581

## **1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace**

Zhotovitel projektové dokumentace: Rušar mosty, s.r.o.,  
Majdalenky 19, 638 00 Brno  
tel./fax: 545 222 037, info@rusar.cz  
IČO: 29362393 DIČ: CZ29362393  
Registrace: Organizace zapsána u Krajského soudu v Brně, oddíl C,  
vložka 75395  
Hlavní inženýr projektu: Ing. Jaromír Rušar, ČKAIT 1000264 – obor IM00  
Zodpovědný projektant: Ing. Květoslav Rušar, ČKAIT 1006722 – obor IM00, ID00  
Pozemní komunikace: II/361  
Bod křížení: X: 1178379.26; Y: 645869.42  
Staničení na úseku: začátek úpravy: 0,574 km  
konec úpravy: 0,832 km  
Liniové staničení: začátek úpravy: 14,847 km  
konec úpravy: 15,105 km  
Úhel křížení: 100,0 g, kolmý most

## **2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

Tento projekt řeší rekonstrukci mostu ev. č. 361-008 v obci Jevišovice, katastrální území Jevišovice, okres Znojmo. Most se nachází na silnici II. třídy č. 361, číslo úseku 3322A023 3322A009, staničení úseku 0,622 km, liniové staničení 14,895 km. Staničení komunikace je orientováno ve směru Jaroměřice - Znojmo a v tomto směru je zpracován i tento projekt.

Tento objekt je součástí stavby, jejímž účelem je rekonstrukce mostu ev. č. 361-008, úpravy silnice II/361 za mostem a sanace přilehlého svahu u silnice. Prostorové uspořádání stávajícího mostu je nevyhovující, komunikaci na mostě v tomto úseku vykazuje bodovou závadu v jejím směrovém vedení a především šířkovém uspořádání (na mostě pouze jednosměrný provoz), kterou je nutno řešit. Volná šířka komunikace na mostě nevyhovuje bezpečnostním požadavkům. Parametry nové komunikace budou odpovídat kategorii MO2 8/7/30 tj. volná šířka bude 8,0 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 6,0 m, což je rozšíření o cca 1,0 m. Stavba je mimo jiné vyvolána nevyhovujícím stavem mostního objektu ev. č. 361-008 z roku 1894, který přemostňuje místní komunikaci a potok a drolicím se horninovým svahem podél komunikace. Mostní objekt tvoří klenbový most o jednom poli z cihelného zdiva. Délka přemostění 8,0 m, šikmost mostu 100,0‰, jedná se o kolmý most. Volná šířka mostu je jen 5,0 m. Spodní stavbu tvoří dvě mohutné opěry z lomového kamene, jež plynule přechází v klenbu. Zádržný systém je tvořen parapetní cihelnou zídkou tloušťky 300 mm, jež se rozpadá. Vysoká a dlouhá křídla jsou tvořena stejně jako spodní stavba lomovým kamenem na vápennou maltu.

Stavební objekt „SO 101 Komunikace II/361“ řeší úpravu a vyhlazení stávající trasy komunikace. Podél komunikace na pravé straně je zřízen jednostranný chodník. Organizaci dopravy po dobu výstavby řeší stavební objekt „SO 181- Dopravní inženýrské opatření“.

### Základní charakteristiky komunikace

Návrhová úroveň porušení:	D1
Třída dopravního zatížení:	III
Skladba vozovky dle katalog.listu	D1-N-2
Číslo pozemní komunikace:	II/361
Místo stavby:	Jevišovice
Katastrální území:	Jevišovice, 659355
Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Znojmo

Dokumentace je zpracována v souladu s vyhláškou č. 499/2006 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 norem.

### **3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI**

#### **3.1. Dokumentace záměru žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby**

Není.

#### **3.2. Regulační plány, územní plán, územně plánovací informace**

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací města Jevišovice z května 2016 včetně navazujících změn.

Rekonstrukce mostu, obnova povrchu komunikace a sanace svahu odpovídá hlavnímu, popřípadě přípustnému využití uvedených ploch.

#### **3.3. Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady**

- Zaměření polohopisu a výškopisu – Ing. Martin Čech, září 2008
- Doměření polohopisu a výškopisu – Geodetická kancelář GEOXYZ, červen 2018
- Katastrální mapa území stavby

#### **3.4. Dopravní průzkum konstrukcí**

- Výsledky ze sčítání dopravy z roku 2020, ŘSD ČR
- Hluková studie – Rušar mosty s.r.o., prosinec 2021
- Inženýrsko-geologický a hydrogeologický průzkum – GTX Ing. Jaroslav Tylich 11/2021
- Stanovení obsahu PAU a zařazení asfaltových směsí – IMOS Brno a.s., 11.2021

#### **3.5. Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum**

- Inženýrsko-geologický a hydrogeologický průzkum – GTX Ing. Jaroslav Tylich 11/2021

#### **3.6. Diagnostický průzkum konstrukcí**

- Hlavní prohlídka mostu ev. č. 361-008 – Ing. Jan Tomek, červenec 2020

#### **3.7. Hydrometeorologický a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech**

- Inženýrsko-geologický a hydrogeologický průzkum – GTX Ing. Jaroslav Tylich 11/2021

### **3.8. Klimatologické údaje /převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti/**

Nebyly zjišťovány.

### **3.9. Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo je v památkové zóně**

Místo stavby se nachází v městské památkové zóně Jevišovice. Jedná se o stávající mostní objekt a komunikaci, stavba není předmětem průzkumu.

## **4. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Tento stavební objekt bude má návaznost na další stavební objekty. Rekonstrukcí stávajícího mostu se zabývá stavební objekt „201-Most“, odstranění stávajícího obytného domu a stodoly vedle mostu je obsahem stavebního objektu „001-Demolice objektu č.p. 175 a stodoly“, sanace horninového svahu podél komunikace se zabývá objekt „202-Sanace svahu“.

Dále se na komunikaci v upravovaném úseku se napojují 2 sjezdy k obytným domům, a to ve staničení 0,065 00 a 0,196 00 km. Napojení komunikací bude upraveno dle ČSN 73 6102 s místně danými možnostmi. Tyto komunikace budou upravovány pouze v nezbytně nutné míře, a to tak že dojde k plynulému napojení na nový stav silnice II/361 a stávající stav těchto komunikací. Vozovka napojení na sjezdy k obytným domům bude mít v nejnutnější délce celou konstrukci vozovky jako u hlavní komunikace. U místní komunikace bude napojení řešeno vyfrézováním a napojením obrusné vrstvy. Silnice II/361 je překřížena několika sítěmi. Je to nadzemní vedení NN a telekomunikační vedení a podzemní vedení plynu a soukromá přípojka vodovodu.

Ve staničení 0,137 59 km se nachází pod silnicí II/361 již nefunkční propustek.

## **5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

### **5.1. Všeobecně**

Jedná se o výměnu obrusné a ložné vrstvy vozovky, projekt respektuje stávající komunikaci, dojde k vyhlazení stávajícího stavu.

### **5.2. Směrové a výškové poměry**

#### **a) Směrové řešení**

Navržená komunikace vede ve stávající trase, pouze vyhlazuje stávající směrové, výškové a šířkové parametry. Komunikace mimo most vede v odřezu ve strmém svahu. Navržená délka úpravy komunikace včetně mostu je 258,30 m.

Směrové řešení začíná levotočivým obloukem o poloměru cca 46,7 m, délky 16,45 m, který přechází v přímou délky 24,7 m, na tu pak navazuje pravotočivý oblouk o poloměru cca 59,84 m, délky 29,0 m, dále pak přímá délky 19,27 m, pak levotočivý oblouk o poloměru 50,0 m, délky 45,65

m, pak přímá délky 74,57 m, dále pak pravotočivý oblouk o poloměru 221 m a délce 20,24 m, který navazuje na konci úseku je pak rovněž pravotočivý oblouk o poloměru 287 m v délce 28,54 m.

Ve stávajícím stavu je šířka zpevnění komunikace 5,5 – 5,8 m, volná šířka na mostech pak jen 5,62 m.

V návaznosti na stávající komunikaci odpovídá začátek úpravy km 0,000, konec úpravy odpovídá staničení km 0,258 30. V relativním staničení 0,065 a 0,195 km jsou sjezdy k obytným domům. Staničení úpravy je voleno po směru staničení sil. II/361. Na začátku i na konci se navržená komunikace šířkově i výškově napojí na stávající vozovku.

#### *b) Výškové řešení*

Niveletu komunikace není nutno radikálně upravovat, projekt pouze „vyhlazuje“ stávající stav.

Od začátku úseku, kde se komunikace napojuje na stávající stav, silnice II/361 stoupá ve sklonu 4,38%. Ve staničení km 0,011 je proveden výškový lom s vypuklým zakružovacím obloukem o poloměru  $R = 700$  m. Od výškového lomu ve staničení km 0,020 niveleta stoupá ve sklonu 1,1% do dalšího zlomu ve staničení 0,061, kde je vyduť oblouk o poloměru  $R = 350$  m. Odsud niveleta stoupá 8,71% spádem do dalšího lomu ve staničení 0,090 km, odtud stoupá 7,64% do 0,140 km, odtud stoupá 6,93% do 0,178 km, odtud pak stoupá 7,31% do 0,240 km a odtud stoupá 8,03 % do konce upravovaného úseku ve staničení 0,280 km. Návrh nivelety a směrového řešení odpovídá návrhové rychlosti 30 km/h dle ČSN 73 6101. Výškové rozdíly proti stávající niveletě jsou v rozmezí +170 - -60 mm.

### **5.3. Šířkové a sklonové parametry, konstrukce vozovky, zemní těleso**

#### *a) Šířkové a sklonové parametry*

Šířkové uspořádání příčného řezu silnice II/361 na mostě i mimo most je navrženo v kategorii MO2 8/7/30 (dva jízdní pruhy  $2 \times 2,75$  m, vodící proužek  $2 \times 0,25$  m a dvě nezpevněné krajnice  $2 \times 0,50$  m). V směrových obloucích je komunikace rozšířena o 0,50 m na obě strany. Základní příčný sklon vozovky v přímé je střešovitý 2,5 %, ten se ve směrových obloucích mění na jednostranný dostředný 5,0 %. Klopení příčného sklonu vozovky bude prováděno podle osy komunikace. Šířka zpevněné komunikace je po celé délce úpravy min 6,00 m, v zakružovacím oblouku je šířka zpevněné části komunikace 7,00 m. Navržené příčné uspořádání i souvrství vozovky je patrné z přílohy 04 - Vzorové příčné řezy.

Podrobnější informace ke směrovému a výškovému řešení trasy jsou patrné z výkresové části.

#### *b) Konstrukce vozovky*

Návrh skladby vozovky vychází z návrhové úrovně porušení vozovky a třídy dopravního zatížení. Skladba vozovky byla navržena v souladu s TP 170 pro třídu dopravního zatížení III a návrhovou úroveň porušení D 1.

Konstrukce vozovky ve výkopu:

Asfaltový beton střednězrnný I	ACO 11 + PMB 25/55-60	40 mm
(ČSN EN 13108-1)		
Spojovací postřík 0,25 kg/m <sup>2</sup>	PS-CP 60 BP5	(ČSN 73 6129)
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16 + PMB 25/55-55	60 mm

(ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121)		
Spojovací postřik 0,40 kg/m <sup>2</sup>	PS-CP 60 BP5	(ČSN 73 6129)
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22+ 40/60	90 mm
(ČSN EN 13108-1, ČSN 73 6121)		
Infiltrační postřik 1,0 kg/m <sup>2</sup>	PI-C 60 B5	(ČSN 73 6129)
Štěrkožtr	ŠD <sub>A</sub> 0/63 G <sub>E</sub>	200 mm
(ČSN 73 6126-1)		
Štěrkožtr	ŠD <sub>A</sub> 0/63 G <sub>E</sub>	150 mm
(ČSN 73 6126-1)		
Celkem		540 mm

Konstrukci vozovky je nutno pokládat na kvalitní pláň zemního tělesa komunikace s modulem přetvárnosti podložní zeminy min 45 MPa, dobře zhutněnou na  $I_d = 0,85$ . Provedení konstrukce vozovky se řídí dle příslušných ČSN.

Konstrukce vozovky – výměna ohrusné vrstvy:

Asfaltový beton střednězrný	ACo 11+ PMB 25/55-60	40 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-CP 60 BP5	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton hrubý	AC <sub>L</sub> 16 + PMB 25/55-55	50-70 mm	ČSN 73 6121
Spojovací postřik	PS-CP 60 BP5	0,40 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129

Původní k-ce vozovky zdrsněná a očištěná tlakovou vodou

Celkem	90-110 mm
--------	-----------

Na začátku, konci a dále na všech napojeních na místní komunikace a sjezdy po celé délce upravovaného úseku komunikace bude provedeno napojení na stávající konstrukci přilehlých komunikací. V případě napojení na živičný povrch bude provedeno naříznutí a zalití pružnou zálivkou.

V celém upravovaném úseku dojde k vyfrézování stávající vozovky 50-100 mm a položení nových konstrukčních vrstev vozovky. Ohrusná vrstva bude položena kontinuálně v celém upravovaném úseku.

V upravovaném úseku nebude provedeno vodorovné značení nátěrem, jedná se o komunikaci II. třídy a před a za upravovaným úsekem značení není.

Na pravém okraji je komunikace (na mostě po obou) v obrubě, tvořené monolitickým betonem chodníkových říms.

Podél obrub budou provedeny těsnící zálivky s předtěsněním. V rámci tohoto objektu dojde k výškovému přednastavení všech zařízení ve vozovce (poklopy, vpusti, šoupata, atd.) do nového aktuálního stavu

#### c) Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch

Vozovka navržena dle výsledků sčítání dopravy z roku 2020, ŘSD ČR. Vozovka komunikace je navržena dle TP170, D1-N, tř. zatížení III (1500 TNV), podloží PIII -  $E_{def2}=45$  MPa.



*d) Návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací*

Stávající zemní těleso zůstane zachováno (nebude odtěženo, pouze upraveno). Dojde pouze k výměně povrchu živičné vozovky. Budou provedeny jen minimální terénní úpravy. Mezi terénní úpravy patří odhumusování dotčených ploch na zabraných pozemcích. Předpokládáme humusový horizont průměrně 200 mm. Odhumusovaná zemina bude ukládána na deponii k pozdějšímu humusování a upotřebení.

Zemní těleso ve výkopu bude provedeno dle ČSN 73 6133. Násyp je navržen ze zeminy vhodné nebo velmi vhodné do násypu hutněné po vrstvách tl. max. 300 mm na D = 95% PS (případně 97 % PS pro šterkovité zeminy).

#### **5.4. Most**

Řešeno v samostatném stavebním objektu.

#### **5.5. Opěrná zed'**

Neprovádí se.

#### **5.6. Propustky v trase**

Ve staničení 0,137 59 km se nachází pod silnicí II/361 již nefunkční propustek. Nové propustky nebudou provedeny.

#### **5.7. Křížení v trase, vjezdy, sjezdy**

*a) Křížení komunikací*

Neprovádí se.

*b) Vjezdy, sjezdy*

Na komunikaci se v upravovaném úseku se napojují 2 stávající sjezdy k obytným domům, a to ve staničení 0,065 00 a 0,196 00 km. Napojení komunikací bude upraveno dle ČSN 73 6102 s místně danými možnostmi. Tyto komunikace budou upravovány pouze v nezbytně nutné míře, a to tak že dojde k plynulému napojení na nový stav silnice II/361 a stávající stav těchto komunikací.

#### **5.8. Krajnice**

Na levé straně je tvořena zpevněná krajnice z žulových kostek do betonu C30/37 XC4, navazující na odvodňovací betonový žlab. Na pravé straně komunikace je zvýšená chodníková obruba.

#### **5.9. Vybavení komunikace**

*a) Svodidlo*

Neprovádí se.

b) Zábradlí

Na komunikaci se neprovádí, na mostě bude osazeno mostní svodidlo – viz. samostatný objekt SO 201 – Most.

c) Protikorozní ochrana vybavení

Neprovádí se.

#### 5.10. Chodníky, cyklostezky

Chodníky ani cyklostezky zřizovány nebudou.

## 6. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE

a) Odvodnění povrchu

Povrchová voda je z komunikace odvedena na levé straně přes zpevněnou krajnici z žulových kostek do betonu C30/37 XC4 do odvodňovacího betonového žlabu a odtud do horské vpusti za mostem. Na pravé straně komunikace je zvýšená chodníková obruba. Před mostem je levostranný sklon, komunikace má na levé straně obrubu a navazuje na stávající stav a jeho odvodnění.

Vozovka má základní příčný sklon v přímé střešovitý 2,5 %, ten se ve směrových obloucích mění na jednostranný dostředný 5,0 %, což zajistí odvedení srážkové vody k levému kraji komunikace a do odvodňovacího žlabu. Podélným 8,0 % sklonem se poté dostane do horské vpusti HVB 65/127/150 a odtud bude svedena betonovými troubami do místního potoku pod mostem.

b) Odvodnění zemní pláně

Neprovádí se.

## 7. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU

#### 7.1. Dopravní značení

a) Svislé

Jelikož tento projekt nemění organizaci dopravy v dotčeném úseku, není nutné provádět změnu dopravního značení a organizace dopravy oproti stávajícímu stavu.

Úprava stálého dopravního značení spočívá zejména v odstranění po rekonstrukci již neplatných značek a nové umístění zachovaných značek.

Před mostem a za mostem budou stávající svislé dopravní značky (upravující zatížitelnost a přednost protijedoucích / před protijedoucími vozidly) odstraněny, bude ponechány pouze dopravní značky IS21a - Směrová tabulka pro cyklisty a tabulky s evidenčním číslem mostu. Dopravní značky na konci upravovaného úseku zůstanou zachovány.

Po dobu opravy mostu bude osazeno dočasné dopravní značení – viz. SO 181.

*b) Vodorovné*

V upravovaném úseku nebude provedeno vodorovné značení nátěrem, jedná se o komunikaci II. třídy a před a za upravovaným úsekem značení není.

## **7.2. Dopravní zařízení**

*a) Směrové sloupky*

Neprovádí se.

*b) Autobusové zastávky*

Neprovádí se.

## **7.3. Světelné signály, provozní informace, dopravní telematika**

Neprovádí se.

## **7.4. Veřejné osvětlení**

Neprovádí se.

# **8. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY PŘÍPADNĚ NA ÚDRŽBU**

*a) Postup výstavby*

Stavba bude probíhat v jedné etapě. Provede se demolice obytného domu a stodoly, odfrézuje se vozovka v dotčeném úseku, odsraní se mostní svršek, provede se roznášecí žlb. deska, rozšíří se křídla, provede se nová izolace mostu, injektáž a přespárování cihelného zdiva klenby, injektáž a přespárování kamenného zdiva opěr a křídel a provede se nový mostní svršek. Sanuje se horninový svah a položí se nová vozovka na mostě i v délce úpravy komunikace, provede se nové odvodnění komunikace. Přechodné dopravní značení na dobu stavby je řešeno ve stavebním objektu SO 181 – - Dopravní inženýrské opatření.

*b) Zemní práce a terénní úpravy*

Před započatím zemních prací je nutné zajistit vytyčení veškerých stávajících inženýrských sítí a rozvodů jejich příslušnými správci.

c) Hutnění pláňe

Při zhutňování je nutné dodržet nejmenší hodnoty míry zhutnění dle ČSN 72 1006, tabulka 2 a 6:

- v podloží násypu do 0,50 m  $D = \min. 92 \% PS$
- v konstrukční pláni v hloubce pod plání do 0,30 m v zářezu  $D = \min. 100 \% PS$
- v konstrukční pláni (povrch aktivní zóny)  $E_{def,2} = \text{viz výše}$
- poměr modulů přetvárnosti  $E_{def,2}/E_{def,1} = \max. 2,5$

Postupy zhutňování, četnost kontrolních zkoušek, přejímání výsledků kontroly a kritéria míry zhutnění zeminy je nutné dodržet podle příslušných ustanovení ČSN 72 1006.

Zhutňování konstrukční pláňe vozovky je nutné provádět za optimálního suchého počasí a rovněž s ohledem na množství stávajících podzemních inženýrských sítí a jejich vnějších znaků.

## **9. VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Není.

## **10. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

a) Vytyčovací údaje

Vytyčovací údaje v souřadném systému S-JTSK a ve výškovém systému Bpv.

b) Prostorové uspořádání geometrie

Prostorového uspořádání trasy a nivelety komunikací vychází ze stávajícího stavu.

c) Statický výpočet

Návrh konstrukce vozovky vychází z katalogu TP170.

## **11. ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENIŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

Komunikace není určena pro pěší provoz, komunikace umožňuje bezbariérový přístup.

V Brně, květen 2022

Vypracoval: Ing. Zdeněk Dyk

