

A - PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH ZPRÁVY:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	4
2.1 STRUČNÝ POPIS NÁVRHU STAVBY, JEJÍ FUNKCE, VÝZNAM A UMÍSTĚNÍ.....	4
2.2 PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH STAVBY	4
2.3 VAZBY ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ.....	6
2.4 STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A JEHO DOSAVADNÍ VYUŽITÍ	7
2.5 VLIV TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ STAVBY A JEJÍHO PROVOZU NA KRAJINU, ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	7
2.6 CELKOVÝ DOPAD STAVBY NA DOTČENÉ ÚZEMÍ A NAVRHOVANÁ OPATŘENÍ.....	7
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	8
3.1 PŘEHLED PODKLADŮ.....	8
3.2 PŘEHLED PRŮZKUMŮ	8
3.3 PODMÍNKY ORGÁNŮ STÁTNÍ SPRÁVY A JEJICH SPLNĚNÍ.....	9
4. ČLENĚNÍ STAVBY	9
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	9
5.1 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY SOUVISEJÍCÍCH STAVEB JINÝCH STAVEBNÍKŮ	9
5.2 UVAŽOVANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY	10
5.3 ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU NA STAVBU	11
5.4 DOPRAVNÍ OMEZENÍ, OBJÍŽDKY A VÝLUKY DOPRAVY	11
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ).....	12
7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ.....	12
8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	12
8.1 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	12
8.2 TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ A JEJICH SOUČÁSTÍ.....	13
8.2.1 <i>Pozemní komunikace</i>	13
8.2.1.1 Výčet jednotlivých pozemních komunikací stavby	13
8.2.1.2 Základní charakteristiky příslušných PK:	13
8.2.1.3 SO 101 Silnice II/406	14
8.2.1.4 SO 102 Místní komunikace Myslůvka	17
8.2.1.5 SO 103 Oprava sil. II/406 v km 24,68 – 25,49	18
8.2.1.6 SO 121 Hospodářské sjezdy.....	19
8.2.1.7 SO 122 Zastávky a chodníky v obci Myslůvka	20
8.2.1.8 SO 201 Rekonstrukce mostu ev. č. 406-009.....	20
8.2.2 <i>Odvodnění PK</i>	21
8.2.3 <i>Tunely, podzemní stavby a galerie</i>	23
8.2.4 <i>Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony</i>	23
8.2.5 <i>Vybavení PK</i>	23
8.2.6 <i>Ostatní skupiny objektů</i>	24
8.2.6.1 SO 451 Přeložka VO.....	24
8.2.6.2 SO 471 Přeložka kabelu O2.....	25
8.2.6.3 SO 472 Chráničky optické sítě Rowanet.....	25
8.2.6.4 SO 802 Náhradní výsadba.....	25

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ.....	26
9.1 VÝHLEDOVÉ INTENZITY PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	26
9.2 DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM	27
9.3 KOROZNÍ PRŮZKUM.....	28
9.4 DIAGNOSTIKA VOZOVKY	28
9.5 GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM.....	28
9.6 HLUKOVÁ STUDIE.....	29
9.7 PRŮZKUM EXISTENCE INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ.....	29
9.8 GEODETICKÉ BODY	29
9.9 PEDOLOGICKÝ PRŮZKUM.....	30
10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	30
11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ.....	31
12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	35
13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK A NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	35
14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	36
15. DALŠÍ POŽADAVKY	36
15.1 UŽITNÉ VLASTNOSTI STAVBY.....	36
15.2 ZAJIŠTĚNÍ PŘÍSTUPU A PODMÍNEK PRO UŽÍVÁNÍ STAVBY – VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE.....	36
15.3 POŽADAVKY NA POUŽITÉ MATERIÁLY A DÍLCE	37
15.3.1 Obecné	37
15.3.2 Obrubníky a kamenné řádky	37
15.3.3 Betonová dlažba	37
15.3.4 Konstruktivní vrstvy	38
PŘÍLOHA Č.1: RESUMÉ	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba:	II/406 Telč – hr. kraje
Místo stavby:	Intravilán + extravilán sil. II/406 v úseku Telč – hr. kraje
Katastrální území:	Telč, Myslůvka, Černíč
Druh stavby:	Rekonstrukce
Objednatel :	Kraj Vysočina Žižkova 57 587 33 Jihlava IČO: 70890749
Stupeň PD:	Projektová dokumentace pro provádění stavby - PDPS
Zhotovitel dokumentace :	Dopravoprojekt Ostrava a.s. Masarykovo nám. 5, 702 00 Ostrava IČO 42767377
Hlavní inženýr projektu :	Ing. Martin Staněk – autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
Projektant komunikací :	Ing. Jakub Stránský

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

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

Zájmová trasa silnice „II/406 Telč – hr. kraje“ se nachází v Kraji Vysočina. Silnice II/406 v širším kontextu spojuje ve směru sever – jih krajské město Jihlavu s jihočeským městem Dačice a dále pokračuje až na česko-rakouské hranice. Souvislou údržbou komunikace II/406 s rozšířením na kategorií šířku S 7,5/70 (60) dojde k vybudování uceleného kapacitně vyhovující tahu komunikace spojující města Kraje Vysočina (Jihlava – Třešť – Telč) s Jihočeským městem Dačice - Slavonice a dále s rakouskými městy Dobersberg – Thaya – Waidhofen. Realizace stavby podpoří žádoucí budování a rozvíjení příhraniční spolupráce České republiky a Rakouska.

Řešená oblast se nachází mezi městem Telč a Dačice. Jedná se rekonstrukci komunikace v extravilánu s rozšířením na kategorii S7,5/70 (60), což představuje rozšíření o cca 0,75m na každou stranu, případně o cca 1,5 m jednostranně dle lokálních podmínek. Směrově a výškově dojde k minimálním změnám a je kopírována stávající trasa. Začátek rozšíření je v Telči na silnici II/406 za značkou konec obce, konec úpravy je za křižovatkou se silnicí III/40622 směrem na Černíč na hranici Kraje Vysočina a Jihočeského kraje. Celková délka trasy je 5,025 88 km.

Komunikace prochází extravilánem v převážné délce rekonstruovaného úseku mezi polními, případně lesními pozemky. Komunikace kříží několik bezejmenných vodních toků a také potok Myslůvka. Okrajově zasahuje do místní částí obce Myslůvka.

Rekonstrukce silnice zahrnuje rozšíření komunikace na jednotnou kategorii S7,5/70 (60), tzn. šířka zpevněné části komunikace je 6,5m a obnovu stávajících konstrukčních vrstev dle závěru diagnostického průzkumu. Dále zahrnuje komplexní rekonstrukci odvodnění, včetně vybudování nových propustků, pročištění příkopů, úpravu uličních vpustí a vybudování autobusových zálivů v obci Myslůvka. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce mostu ev. č. 406-009 a úprava odláždění pod mostem. Hlavním významem navržených úprav je zvýšení komfortu a využitelnosti komunikace společně se zvýšením bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemní komunikaci.

Základním účelem a cílem stavby je vybudování kvalitní a kapacitně vyhovující komunikace, která bude bezpečně převádět zejména automobilovou dopravu.

Rekonstruovaná komunikace bude mít pozitivní vliv na zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu v předmětném úseku.

Souběžně se stavbou sil. II/406 Telč – hr. kraje bude probíhat úprava sil. II/406 ve městě Telč v úseku od křižovatky s ul. Zachariášova po konec obce Telč (SO 103). Obrusná vrstva vozovky v tomto úseku bude vyfrézována a bude lokálně opravena ložní vrstva a položena zcela nová obrusná vrstva. Z důvodu dodatečného přidání tohoto objektu do stavby II/406 má tento objekt vlastní pracovní staničení. V situaci je uvedeno počáteční i koncové pasportní staničení objektu.

Součástí průvodní zprávy je i resumé projektu stavby (příloha č. 1), obsahující souhrn technického řešení a dopadů na okolí.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

Postup výstavby hlavní trasy je dán celkovou koncepcí výstavby. Postup výstavby je podrobně řešen v části E - Zásady organizace výstavby.

Po předání staveniště budou provedeny činnosti související s přípravou území nutné pro uvolnění staveniště včetně přeložek inženýrských sítí. Dočasné zábory pozemků pro realizaci stavby sítí nepřekročí dobu jednoho roku.

Omezení a řízení provozu v průběhu výstavby bude řešeno provizorním dopravním značením dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (II. vydání). O povolení uzavírek a stanovení přechodného dopravního značení bude požádáno zhotovitelem stavby 30 dnů před požadovaným termínem zahájení stavby.

Lhůty a termíny výstavby vyplynou z výběrového řízení na zhotovitele a finančních možností a požadavků investora. Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení. Předpokládaná délka výstavby včetně souvisejících stavebních objektů je cca 10 měsíců.

Stavba bude probíhat ve třech hlavních etapách. Postup výstavby hlavní trasy je dán celkovou koncepcí výstavby. Stavba bude prováděna na stávající silnici II/406, místní komunikaci Myslůvka a v prostoru křižovatek se silnicemi III/40618, III/40620, III/40622.

V I. etapě bude zcela uzavřen úsek mezi křiž. MK Myslůvka x Slaviboř (km 3,630) – křiž. III/40622 (km 4,860). V této etapě bude zcela uzavřena křiž. sil. III/40620 (km 3,760) a částečně uzavřena křiž. místní komunikace Myslůvka (km 3,630).

V II. etapě bude zcela uzavřen úsek mezi křiž. III/40618 (část související stavby SO 103, km 0,000) – MK Myslůvka x Slaviboř (km 3,630) a úsek křiž. III/40622 včetně (km 4,860) – hranice kraje (km 5,025). Bude zcela uzavřena křiž. místní komunikace ul. Cihelna (km 1,300) a křiž. místní komunikace Myslůvka (km 3,560). Částečně průjezdná bude křižovatka MK Myslůvka x Slaviboř (km 3,630). Úsek km 4,860 – km 5,025 bude řešen v podetapě IIa, u které je předpokládaná doba dokončení 2 měsíce a poté bude úsek uveden do provozu.

Ve III. etapě bude uzavřen úsek sil. II/406 v Telči mezi křižovatkami s ulicemi Zachariášova a Radkovská (staničení SO 103 km 0,000 – 0,500). Křižovatka sil. II/406 s ul. Radkovskou bude částečně průjezdná a bude sloužit jako možná objízdná trasa kolem Staroměstského rybníka na sil. II/112.

Etapy výstavby se předpokládají za plné uzávěry předmětného úseku pro mimostaveništní dopravu.

Hlavní objízdná trasa pro I. – III. etapu vede přes silnici II/112 z Telče do Nové Říše a po silnici II/407 z Nové Říše do Dačic. Z důvodu železničního mostu ev. č. 112-065 na sil. II/112 v Telči, pro který je maximální podjízdná výška 3,8 m, bude veškerá doprava nad 3,8 m výšky využívat objízdnu Telč – Stará Říše po sil. I/23 a Stará Říše – Dačice po sil. II/407.

Daná část komunikace II/406 je využívána jak dálkovými autobusy, tak místní okružní linkou. Dálkový autobus využívá silnici II/406 v celé délce úpravy mezi městem Telč a hranicemi kraje. Místní autobus využívá silnici II/406 od křižovatky II/406 s MK Slaviboř v Myslůvce až po konec stavby v Telči.

Na lince Jihlava – Dačice – Bítov jsou v zájmovém území provozovány tyto zastávky: Dačice, aut. nádr.; Dačice, Velký Pěčín; Černíč, Myslůvka; Telč, ČSAD rozc.

Na lince Telč – Černíč, Myslůvka – Telč jsou v zájmovém území provozovány tyto zastávky: Telč, ČSAD rozc.; Černíč, Myslůvka; Černíč, Slaviboř; Černíč, Strachoňovice; Radkov; Radkov, statek; Telč, kačárna; Telč, Radkovská; Telč, ČSAD rozc.

Autobusová doprava bude využívat objízdnych tras v závislosti na budované etapě (viz. E – Zásady organizace výstavby), které byly projednány a schváleny s provozovateli linek.

Předpokládaná doba trvání I. etapy je 4 měsíce.

Předpokládaná doba trvání II. etapy je 6 měsíců.

Předpokládaná doba trvání podetapy IIa. jsou 2 měsíce.

Předpokládaná doba trvání III. etapy je 7 dní.

Přesný postup výstavby bude zvolen dodavatelem v závislosti na jeho reálných možnostech a použitých technologiích. Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení dle vlastních kapacit a finančních možností investora.

Předpokládaný průběh výstavby hlavních bodů v daných etapách je:

- Osazení provizorního dopravního značení a odstranění stávajícího značení
- Vykácení stromů a porostu, odstranění pařezů
- Odhumusování a oddrnování
- Odfrézování živičné vrstvy (tl. 0,05 - 0,15 m)
- Vybourání stávajících vrstev vozovky a stávajících propustků, provedení výkopů
- Provedení přeložek sítí a nových chrániček
- Čištění stávajících příkopů a propustků
- Vybudování propustků a silničního tělesa
- Úprava pláň a provedení konstrukčních vrstev
- Osazení bezpečnostních zařízení a svislého značení a provedení vodorovného značení
- Ohumusování silničního tělesa a přilehlé plochy, náhradní výsadba
- Odstranění provizorního dopravního značení

Stavbou budou dotčena ochranná pásma vedení inženýrských sítí. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz dokladová část této dokumentace).

V rámci průzkumných prací byly zjištěny situační polohy stávajících inženýrských sítí, umístěných v prostoru stavby nebo jeho nejbližšího okolí. Nicméně projektant upozorňuje na skutečnost, že poloha zakreslených inženýrských sítí znázorněna v situaci má pouze informační charakter. Podklady byly získány od jednotlivých správců a odpovídají různě přesnosti. S ohledem na to, že se v praxi mnohdy tyto podklady rozcházejí se skutečností, je nezbytné, aby tyto sítě a zařízení byly vytyčeny před samotným zahájením stavby na náklady zhotovitele. Během stavby je nutno respektovat podmínky správců inženýrských sítí na práce v jejich ochranných pásmech.

2.3 Vazby územní rozhodnutí

Pro stavbu Rekonstrukce silnice II/406 Telč – hr. kraje bylo vydáno územní rozhodnutí č.j. Telč 333/2016 SÚ ze dne 19.1.2016, které vydal Městský úřad Telč.

Dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby vycházela z podmínek vydaného územního rozhodnutí.

Stavba se nachází na katastrálních územích Telč, Myslůvka a Černíč. Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací města Telč, obce Černíč a také se zásadami územního rozvoje Kraje Vysočina.

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Jedná se o rekonstrukci úseku stávající silnice II. třídy, která složí jako hlavní komunikace mezi městy Telč a Dačice. Komunikace prochází extravilánem v převážné délce rekonstruovaného úseku mezi polními, případně lesními pozemky. Komunikace kříží několik bezejmenných vodních toků a také potok Myslůvka. V úseku km 3,7 – 4,6 je komunikace vedena podél pravého břehu potoka Myslůvka. Okrajově zasahuje do místní částí obce Myslůvka.

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

V rámci stavby rekonstrukce silnice II/406 dojde ke kácení zelně, výkupům z ZPF a LPF z důvodu rozšíření komunikace. Dendrologický průzkum uvádí údaje o okolní zeleni a pozemcích v prostoru podél zájmového úseku komunikace II/406. V rámci projektové dokumentace jsou navrženy vegetační úpravy, které zahrnují ozelenění a výsadbu za pokácenou zeleň. V prostoru dotčeném stavbou bude dle dendrologického průzkumu skáceno 161 ks dřevin a vymýceno 1317m² náletového porostu. Stromů do Ø30 je 130 ks, Ø50 je 20 ks, Ø80 je 11 ks. Stromy situované v blízkosti staveniště je nutno chránit. Kácení stromů provede KSÚSV před zahájením stavby, zhotovitel stavby odstraní pařezy po kácených stromech. Veškerý biologický odpad bude odvážen na sběrný dvůr dle výběru zhotovitele (např. v Borku u Dačic, vzdálenost středního místa stavby a sběrného dvoru je cca 12 km).

V rámci projektové dokumentace byla zpracována příloha - Hluková studie, která posuzuje vliv stavby na hladinu hluku v chráněném prostoru z hlediska § 11 nařízení vlády ČR č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Ze závěru vyplývá, že po realizaci plánované rekonstrukce silnice II/406 bude splněn hygienický limit v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru s využitím korekce na starou hlukovou zátěž v denní i noční době.

Lze konstatovat, že realizací stavby dojde ke zkvalitnění a zvýšení plynulosti dopravy a bezpečnosti v úseku silnice II/406 Telč – Dačice.

Rekonstruovaná silnice prochází regionálním biocentrem Černíčský rybník a lokálním biokoridorem – LBK3. Dále se silnice nachází v záplavovém území vodního toku Myslůvky v km 3,711 pracovního staničení.

Dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000).

Prostor stavby se nachází v území s archeologickými nálezy.

Při realizaci výstavby je nutné dbát zvýšené bezpečnosti a zajistit dostatečnou ochranu stromů a porostů, které nebudou stavbou bezprostředně dotčeny. Při zajištění ochrany stromů bude postupováno v souladu s normou ČSN 839061 – „Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Rekonstrukcí úseku (vybudováním nových a úpravou stávajících propustků, vybudováním a úpravou stávajících příkopů) bude zajištěno zlepšení odtoku srážkových vod z komunikace i přilehlých ploch do stávajících vodotečí a tím zvýšena mimo jiné bezpečnost účastníků provozu. Stavba kopíruje stávající směrové i výškové řešení, pouze v úseku km

4,60 – km 4,87 je komunikace vedena upraveným směrovým obloukem o poloměru $R = 220$ m. Stávající komunikace bude v tomto úseku rekultivována a na její ploše bude provedena náhradní výsadba.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

3.1 Přehled podkladů

Základní technické předpisy a normy:

ČSN 73 6101 – Z1 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 – Z1 Projektování křižovatek na silničních komunikacích

ČSN 73 6100 - Názvosloví silničních komunikací

ČSN 73 6005 - Z5 Prostorová úprava vedení technického vybavení

TP 170 Katalog vozovek pozemních komunikací

TP 83 Odvodnění pozemních komunikací

Územně plánovací podklady a podklady k inženýrským sítím:

Územní plán města Telč

Územní plán obce Černíč

Podklady jednotlivých správců inženýrských sítí

Ostatní podklady:

Polohopisné a výškopisné zaměření, 08/2014, Hrdlička spol. s r.o.

Katastrální mapy zájmového území – podklad Kraje Vysočina

Komplexní pozemková úprava v k.ú. Černíč, 6/2013, Geovap, Pardubice

Komplexní pozemkové úpravy v k. ú. Myslůvka, 11/2012, Agroprojekt PSO s.r.o.

Rekonstrukce silnice II/406 Telč – hranice kraje, DÚR, Dopravoprojekt Ostrava spol. s r.o., 09/2015

Katastrální mapa, ČÚZK

Pro zpracování dokumentace pro stavební povolení a zadání stavby byly výchozím podkladem dokumentace pro územní rozhodnutí stavby a podmínky pravomocného územního rozhodnutí č.j. Telč 333/2016 SÚ ze dne 19.1.2016, které vydal Městský úřad Telč.

3.2 Přehled průzkumů

Biologický průzkum – není součástí PD

Pedologický průzkum – není součástí PD

Dendrologický průzkum – Ing. Štěpán Klimša, Dopravoprojekt Ostrava spol. s r.o.

Průzkum mostních konstrukcí – není součástí PD

Korozní průzkum – Sonnek Petr, Ostrava

Dopravní studie a dopravně inženýrské údaje – není součástí PD

Klimatologické údaje – není součástí PD

Diagnostika vozovky– Pavex Consulting, s.r.o.

Geotechnický průzkum - G – Consult, spol. s r.o.

Hluková studie – Ing. Aleš Hanslík, Dopravoprojekt Ostrava

Průzkum existence inženýrských sítí

3.3 Podmínky orgánů státní správy a jejich splnění

Územní rozhodnutí je doloženo v části F Doklady.

Dokumentace byla zpracována v souladu s vydaným územním rozhodnutím a byla v průběhu zpracování projednána na výrobních výběrech. Projednání projektové dokumentace s dotčenými orgány státní správy a organizacemi je doloženo v příloze F Doklady. Stanovisko projektanta k jednotlivým vyjádřením je součástí přílohy F.

4. ČLENĚNÍ STAVBY

Stavba je členěna na deset základních stavební objektů, z toho šest objektů řeší pozemní komunikace, tři objekty řeší vyvolané přeložky inženýrských sítí a jeden objekt řeší vegetační úpravy s náhradní výsadbou. Stavební objekt 103 z důvodu dodatečného přidání do dokumentace má svoje vlastní pracovní staničení. U objektů SO 101 a SO 103 je vždy uveden začátek a konec úseku v pasportním staničení.

SO 101 Silnice II/406

SO 102 Místní komunikace Myslůvka

SO 103 Oprava sil. II/406 v km 24,68 – 25,49

SO 121 Hospodářské sjezdy

SO 122 Zastávky a chodníky v obci Myslůvka

SO 201 Rekonstrukce mostu ev. č. 406-009

SO 451 Přeložka VO

SO 471 Přeložka kabelu O2

SO 472 Chráničky optické sítě Rowanet

SO 802 Náhradní výsadba

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V prostoru stavby jsou plánovány pozemkové úpravy v katastrálním území Myslůvka a Černíč. Projektovou dokumentaci pozemkových úprav "Komplexní pozemková úprava v k.ú. Černíč" zpracoval v 6/2013 firma Geovap, Pardubice pro Pozemkový úřad Jihlava. Na katastru

Myslůvka byla zpracována dokumentace „Komplexní pozemkové úpravy v k. ú. Myslůvka“, v 11/2012 Agroprojektem PSO s.r.o., Brno pro Pozemkový úřad Jihlava.

Navržená opatření v rámci pozemkových úprav na obou katastrech byla zohledněna při návrhu rekonstrukce silnice II/406. Pozemkové úpravy na katastru Myslůvky mají součásti společných zařízení navržený odvodňovací příkop v km 2,4 - 2,6, dále pak propustek pod silnicí II/406 v km 2,384. Tyto úpravy byly zapracovány do projektové dokumentace.

Pozemkové úpravy na katastru Černíče zahrnují opatření v blízkosti silnice II/406 v místě napojení polní cesty v km 4,869 55. Tato úprava zohledňuje rozšíření napojení polní cesty zakružovacími oblouky a vybudováním propustku pod polní cestou. V tomto místě je nezbytně nutné koordinovat obě stavby, z důvodu správného výškového a směrového umístění propustku pod polní cestou. Jeho poloha má vliv na zaústění napojených příkopů a odvodnění spádového území.

Na silnici II/406 v úseku od křiž. ul. Zachariášova až po konec města Telč (pasportní staničení km 24,68 - 25,49) bude provedena úprava povrchu vozovky sil. II/406 (SO 103). Úprava bude provedena odfrézováním asf. vrstev v tloušťce 50 mm. Ložná vrstva bude lokálně opravena a bude položena zcela nová obrusnou vrstvou v tloušťce 50 mm. Úprava bude provedena ve stávajícím šířkovém uspořádání, budou zachovány stávající betonové obrubníky a bude provedeno doplnění nezpevněné krajnice R-materiálem. V místě křižovatek a sjezdů bude přesah frézování a úprava povrchu 2 m do vedlejší komunikace (sjezdu). U nezpevněných sjezdů a ploch bude ve vzdálenosti do 2 m upraven povrch za použití R-materiálu. Sjezdy a křižovatky z betonu a betonové dlažby nebudou upravovány.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby

Postup výstavby hlavní trasy je dán celkovou koncepcí výstavby. Postup výstavby je podrobně řešen v části E - Zásady organizace výstavby.

Po předání staveniště budou provedeny činnosti související s přípravou území nutné pro uvolnění staveniště včetně přeložek inženýrských sítí. Dočasné zábory pozemků pro realizaci stavby sítí nepřekročí dobu jednoho roku.

Omezení a řízení provozu v průběhu výstavby bude řešeno provizorním dopravním značením dle Zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (II. vydání). O povolení uzavírek a stanovení přechodného dopravního značení bude požádáno zhotovitelem stavby 30 dnů před požadovaným termínem zahájení stavby.

Lhůty a termíny výstavby vyplynou z výběrového řízení na zhotovitele a finančních možností a požadavků investora. Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení. Předpokládaná délka výstavby včetně souvisejících stavebních objektů je cca 10 měsíců.

Stavba bude probíhat ve třech hlavních etapách. Postup výstavby hlavní trasy je dán celkovou koncepcí výstavby. Stavba bude prováděna na stávající silnici II/406 a silnicích III/40618, III/40620, III/40622 a místní komunikace Myslůvka v prostoru křižovatek.

V I. etapě bude zcela uzavřen úsek mezi křiž. MK Myslůvka x Slaviboř (km 3,630) – křiž. III/40622 (km 4,860). V této etapě bude zcela uzavřena křiž. sil. III/40620 (km 3,760) a částečně uzavřena křiž. místní komunikace Myslůvka (km 3,630).

V II. etapě bude zcela uzavřen úsek mezi křiž. III/40618 (část související stavby SO 103, km 0,000) – MK Myslůvka x Slaviboř (km 3,630) a úsek křiž. III/40622 včetně (km 4,860) – hranice kraje (km 5,025) (tento úsek bude po dokončení ihned zprovozněn – podetapa IIa). Bude zcela uzavřena křiž. místní komunikace ul. Cihelna (km 1,300) a křiž. místní komunikace

Myslůvka (km 3,560). Částečně průjezdná bude křižovatka MK Myslůvka x Slaviboř (km 3,630).

Ve III. etapě bude uzavřen úsek sil. II/406 v Telči mezi křižovatkami s ulicemi Zachariášova a Radkovská (staničení SO 103 km 0,000 – 0,500). Křižovatka sil. II/406 s ul. Radkovskou bude částečně průjezdná a bude sloužit jako možná objízdna trasa kolem Staroměstského rybníka na sil. II/112.

Etapy výstavby se předpokládají za plné uzávěry předmětného úseku pro mimostaveništní dopravu.

Přesný postup výstavby bude zvolen dodavatelem v závislosti na jeho reálných možnostech a použitých technologiích. Harmonogram výstavby předloží dodavatel stavby ve výběrovém řízení dle vlastních kapacit a finančních možností investora.

Stavbou budou dotčena ochranná pásma vedení inženýrských sítí. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz dokladová část této dokumentace).

V rámci průzkumných prací byly zjištěny situační polohy stávajících inženýrských sítí, umístěných v prostoru stavby nebo jeho nejbližšího okolí. Nicméně projektant upozorňuje na skutečnost, že poloha zakreslených inženýrských sítí znázorněna v situaci má pouze informační charakter. Podklady byly získány od jednotlivých správců a odpovídají různé přesnosti. S ohledem na to, že se v praxi mnohdy tyto podklady rozcházejí se skutečností, je nezbytné, aby tyto sítě a zařízení byly vytyčeny před samotným zahájením stavby na náklady zhotovitele. Během stavby je nutno respektovat podmínky správců inženýrských sítí na práce v jejich ochranných pásmech.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Stavba je přístupná ze stávající silnice II/406 z obou stran, případně ze silnice III/40620, III/40622 a místních komunikací vedoucích ze Slaviboře a Radkova. Veškeré práce spojené s výstavbou včetně úpravy sklonu násypového tělesa a dokončovacích prací bude primárně probíhat ze silnice II/406. Zhotovitel stavby musí zajistit dostupnost území HZS – přístup hasební technice v případě požáru, což znamená neblokovat průjezd staveništem odstavenou stavební technikou. Případné přístupy po soukromých pozemcích si dodavatel stavby projedná s jejich vlastníky.

Staveniště musí být řádně vyznačeno a zabezpečeno.

5.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Postup výstavby hlavní trasy je dán celkovou koncepcí výstavby. Postup výstavby je podrobně řešen v části E - Zásady organizace výstavby.

Hlavní objízdna trasa pro I. – III. etapu vede přes silnici II/112 z Telče do Nové Říše a po silnici II/407 z Nové Říše do Dačic. Z důvodu železničního mostu ev. č. 112-065 na sil. II/112 v Telči, pro který je maximální podjízdna výška 3,8 m, bude veškerá doprava nad 3,8 m výšky využívat objízdnu trasu Telč – Stará Říše po sil. I/23 a Stará Říše – Dačice po sil. II/407.

Na úseku stavby Telč – hr. kraje jsou provozovány jak doprava dálkovými autobusy, tak místní okružní linka. Dálkový autobus využívá silnici II/406 v celé délce úpravy mezi městem Telč a hranicemi kraje. Místní autobus využívá silnici II/406 od křižovatky II/406 s MK Slaviboř v Myslůvce až po konec stavby v Telči. Objízdny trasy pro autobusovou dopravu, lišící se v závislosti na budované etapě, jsou uvedeny v části E - Zásady organizace výstavby.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Č. obj.	Název objektu	Vlastník	Správce
SO 101	Silnice II/406	Kraj Vysočina	KSÚSV
SO 102	Místní komunikace Myslůvka	Obec Černíč	Obec Černíč
SO 103	Oprava sil. II/406 km 24,68 – 25,49	Kraj Vysočina	KSÚSV
SO 121	Hospodářské sjezdy	Vlastníci přilehlých pozemků	
SO 122	Zastávky a chodníky v obci Myslůvka	Obec Černíč	Obec Černíč
SO 201	Rekonstrukce mostu ev. č. 406-009	Kraj Vysočina	KSÚSV
SO 451	Přeložka VO (NENÍ PŘEDMĚTEM SP)	Obec Černíč	Obec Černíč
SO 471	Přeložka kabelu O2 (NENÍ PŘEDMĚTEM SP)	Cetin a.s.	Cetin a.s.
SO 472	Chráničky optické sítě Rowanet (NENÍ PŘEDMĚTEM SP)	Kraj Vysočina	Kraj Vysočina
SO 802	Náhradní výsadba (NENÍ PŘEDMĚTEM SP)	Město Telč, Obec Černíč	Město Telč, Obec Černíč

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTI STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Komunikace bude uváděna do provozu etapovitě po dokončení jednotlivých etap. V návaznosti na to budou po dokončení jednotlivých etap využívány hospodářské sjezdy, křižovatky a autobusové zastávky.

Správci nebo vlastníci jednotlivých stavebních objektů jsou povinni je spravovat v souladu s jejich charakteristikou i příslušnými předpisy a dbát o to, aby jejich stav odpovídal požadavkům na jejich provoz a neohrožoval provoz a užívání ostatních stavebních objektů.

Přeložené inženýrské sítě budou ihned uváděny do provozu. Usměrnění veřejného provozu bude zajištěno provizorním dopravním značením.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1 Souhrnný technický popis stavby

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci silnice II/406 na kategorii S7,5/70 (60) v úseku od hranice města Telč po hranici Kraje Vysočina. Začátek rekonstrukce silnice II/406 je navržen v km 0,000 00, který odpovídá km 0,318 00 uzlového staničení 2343A059 - 2343A060 (pasportní staničení km 25,490), konec úpravy je v km 5,02588 = km 0,15900 uzlového staničení 2343A061-2343B002 (pasportní staničení km 30,515). Celková délka úpravy je 5025,88 m. Délka úpravy stavebního objektu SO 103 je 810 m. Tento objekt má z důvodu dodatečného zapracování do dokumentace svoje vlastní pracovní staničení.

Začátek a konec úpravy je směrově a výškově navázán na stávající silnici II/406. Komunikace bude z důvodu rekonstrukce na kategorii S7,5/70 (60) v km 0,000 – 3,500 rozšířena na levou stranu ve směru staničení, z důvodu zachování stávajících sloupů telekomunikačního vedení. Při realizaci stavby a čištění stávajících příkopů je nutné dbát zvýšené pozornosti na stávající sloupy a jejich polohu.

V km 3,500 - 3,800 je komunikace vedena ve stávající ose z důvodu křižovatek s místními komunikacemi v km 3,560 00 , v km 3,628 60 a křižovatkou se silnicí III/40620 v km 3,760 00 směr Kostelní Vydří. V tomto úseku se nachází vodní tok Myslůvka IDVT 101 00482, který je přemostěn železobetonovou mostní konstrukcí. Trasa silnice II/406 je směrově a výškově navržena tak, aby stávající uspořádání na mostě bylo zachováno. V rámci rekonstrukce bude v tomto úseku stávající most ev. č. 406-009 opraven. V tomto úseku budou také nově vybudovány autobusové zálivy a k nim přilehlé zastávky a chodníky.

V úseku km 3,800 – 5,025 bude komunikace rozšiřována na pravou stranu ve směru staničení z důvodu blízkého koryta potoku Myslůvka. V tomto úseku dochází ke směrové úpravě, kdy stávající oblouk v km 4,6 je nahrazen obloukem $R = 220$ m s přechodnicemi o délkách 100 m a 40 m, který zvyšuje plynulost vedení trasy. V celé délce komunikace budou upraveny napojení přilehlých hospodářských sjezdů.

Stavbou budou dotčeny ochranná pásma těchto inženýrských sítí:

- Veřejné osvětlení
- Vedení nízkého napětí
- Vedení vysokého napětí
- Sdělovací kabely metalické i optické
- Vodovod
- Kanalizace
- Plynovod STL, VTL
- Výškový polygon Čúzk
- Podrobné odvodňovací zařízení (meliorace)

8.2 Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1 Pozemní komunikace

8.2.1.1 Výčet jednotlivých pozemních komunikací stavby

SO 101 Silnice II/406

SO 102 Místní komunikace Myslůvka

SO 103 Oprava sil. II/406 km 24,68 – 25,49

SO 121 Hospodářské sjezdy

SO 122 Zastávky a chodníky v obci Myslůvka

SO 201 Rekonstrukce mostu ev. č. 406-009

8.2.1.2 Základní charakteristiky příslušných PK:

Hlavním objektem stavby je úsek silnice II/406 v délce 5025,88 m. Komunikace bude rekonstruována na kategorii S7,5/70 (60), z toho důvodu dojde v km 0,000 – 3,500 k rozšíření komunikace na levou stranu ve směru staničení, z důvodu zachování stávajících sloupů telekomunikačního vedení. V úseku km 3,500 – 3,800 je komunikace osově zachována a rozšiřována oboustranně z důvodu zachování návaznosti na křižovatky místních komunikací v Myslůvce. V rámci rekonstrukce bude v tomto úseku také opraven stávající most ev. č. 406-

009. Nosná konstrukce a spodní stavba zůstanou zachovány. Rekonstrukce bude spočívat ve výměně mostního svršku, sanace nosné konstrukce a spodní stavby a úpravy odláždění pod mostem. V tomto úseku budou nově vybudovány autobusové zálivy. Zálivy budou vybudovány oboustranně na komunikaci II/406 včetně plochy autobusové zastávky a navazujících chodníků. V úseku 3,800 – 5,025 bude komunikace rozšiřována na pravou stranu ve směru staničení z důvodu blízkého koryta potoku Myslůvka. V tomto úseku dochází ke směrové úpravě, kdy stávající oblouk v km 4,6 je nahrazen obloukem $R = 220$ m s přechodnicemi o délkách 100 m a 40 m, který zvyšuje plynulost vedení trasy. V celé délce komunikace budou upraveny napojení přilehlých hospodářských sjezdů.

8.2.1.3 SO 101 Silnice II/406

Směrové řešení je dáno převážně stávající trasou silnice II/406 v úseku Telč – Dačice. Úprava objektu SO 101 začíná při značce IS 12b (konec města Telč). Toto odpovídá pasportnímu staničení km 25,490, resp. staničení km 0,318 uzlového staničení 2343A059-2343A060. V tomto místě je komunikace směrově, výškově i sklonově napojena na stávající stav.

Osa silnice v maximální možné míře sleduje stávající stav a využívá silniční pozemek. Osa je navržena z prostých směrových oblouků o poloměrech $R = 130$ až $R = 1260$ m. Mezi oblouky jsou vloženy přímé úseky bez použití přechodnic. Pouze v úseku km 4,604 – 4,929 jsou mezi oblouky a přímé vloženy přechodnice délky 100 a 40 m. Toto řešení je zvoleno z důvodu vyosení trasy ze stávající polohy. Důvodem je zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy. V km 1,618 97 - 1,667 84 je navržen směrový oblouk $R = 252$. Vzhledem k výškovým poměrům, které se nemění je navrženo rozšíření 0,4 m na levou stranu ve směru staničení. V úseku km 3,7 - KÚ jsou navrženy čtyři směrové oblouky, které vyžadují rozšíření. Směrový oblouk v km 3,766 68 - 3,902 98 $R = 230$ m s navrženým oboustranným rozšířením 0,25 m, v km 3,902 98 - 3,995 55 $R = 240$ m s navrženým oboustranným rozšířením 0,25 m, v km 4,437 98 - 4,510 95 $R = 130$ m s rozšířením 0,4 m a v km 4,704 19 - 4,889 00 $R = 220$ m s rozšířením 0,25 m na každou stranu. Tento oblouk je navržen jako jediný směrový oblouk s oboustrannými přechodnicemi délky 100 m a 40 m, který se odklání od stávajícího vedení a zlepšuje směrové vedení oproti původnímu směrovému oblouku $R = 160$ m.

Z důvodu rozšíření komunikace na kategorii S7,5/70 (60) a kvůli souběžnému nadzemnímu sdělovacímu vedení kabelu společnosti Cetin a.s. na pravé straně komunikace ve směru staničení, bude v úseku od začátku úprav km 0,000 až po obec Myslůvka v km 3,600 provedeno rozšíření vlevo. Úsek od obce Myslůvka km 3,600 až po km 3,800 je z důvodu stávajícího mostního objektu ev. č. 406 – 009 a dvou křižovatek trasován ve stávající ose komunikace. Od km 3,800 až po konec úseku v km 5,025 bude vozovka rozšiřována vpravo a to především z důvodu blízkého toku Myslůvky na levé straně komunikace.

Niveleta komunikace respektuje výškové uspořádání stávající silnice. Začátek a konec rekonstruované silnice je výškově navázán na stávající silnici II/406. V km 0,000 - 0,300 niveleta klesá sklony v rozmezí 1,44 % - 3,15 %. V km 0,300 - 1,700 niveleta stoupá sklony 0,4% - 5,9%. V km 1,700 - 2,700 niveleta klesá sklony 2,9 % - 5,0%. V km 2,700 - 3,000 niveleta stoupá sklonem 4,4%, dále směrem do Myslůvky do km 3,700 je stávající podélný sklon klesající 11,29%. V km 3,700 - KÚ niveleta střídavě stoupá a klesá sklony v rozmezí 0,16 % - 5,41%.

Šířkové uspořádání kategorie S 7,5/70 je následující :

jízdní pruhy	2 x 3,00 m	6,0 m
vodící proužek	2 x 0,25 m	0,5 m
nezpevněná krajnice	2 x 0,50 m	1,0 m
volná šířka		7,5 m

Základní příčný sklon komunikace je navržen střežovitý se sklonem 2,5%. V obloucích je navržen jednostranný sklon při maximální hodnotě 5,0 %.

Základní příčný sklon pláň je navržen střežovitý se sklonem 3,0%. V obloucích je navržen jednostranný sklon při maximální hodnotě 5,0 %.

Nezpevněná krajnice bude zhotovena z vytěženého R-materiálu. Krajnice bude šířky od 0,75 m pro osazení směrového sloupku až 1,50 m pro osazení svodidla. Tloušťku nezpevněné krajnice bude 100 mm.

Konstrukce vozovky je navržena na základě závěru Diagnostiky vozovky silnice II/406 Telč – hr. kraje.

V místě rozšíření silnice a v místech vybudování nových propustků bude vybudována konstrukce vozovky zcela znova. Na ostatních místech bude dle potřeby odfrézováno min. 5 cm - max. 15 cm (dle potřeby v daném místě) stávající vozovky a bude znovu položena podkladní a obrusná vrstva. V místech, kde bude třeba doplnit vozovku na požadovanou výšku nivelety, bude doplnění provedeno podkladním asfaltovým betonem ACP 22+. Maximální tloušťka doplnění jednou vrstvou ACP 22+ je 100 mm. Pokud bude v daném místě nutno doplnit vyšší vrstvu, bude pokládka položena ve více vrstvách tak, aby žádná nepřekročila výšku 100 mm. Každá vrstva bude řádně zhutněna a bude použit spojovací postřík.

Konstrukce vozovky v místech s plnou konstrukcí o celkové tloušťce 520 mm je navržena následující v modifikovaném katalogovém listu D1N2 – IV - SD – PIII:

Asfaltový beton obrusný (50/70)	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,2k g/m ²
Asfaltový beton ložný (50/70)	ACL 16+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,5 kg/m ²
Asfaltový beton podkladní (50/70)	ACP 22+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřík infiltrační	PI KAE	ČSN 73 6129	1,5 kg/m ²
Štěrkodrt' ŠD (0-32)	ŠD _A	ČSN 73 6126	200 mm
Štěrkodrt' ŠD (0-63)	ŠD _A	ČSN 73 6126	150 mm
Celkem			520 mm

Konstrukce vozovky v místech, kde budou položeny pouze nové obrusné a ložní vrstvy je navržena následující:

Asfaltový beton obrusný (50/70)	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,2 kg/m ²
Asfaltový beton ložný (50/70)	ACL 16+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,5 kg/m ²
Celkem			110 mm

Konstrukce autobusového zálivu:

Superplastifikovaný beton, cementobetonová deska dvouvrstvá

+ 2vrstvy kari sítě 8/8mm s oky 100/100	CB II	ČSN 73 6123	tl. 200 mm
Kamenivo zpevněné cementem	SC C 8/10	ČSN EN 14 227-1	tl. 150 mm
Štěrkodrt' ŠD (0-32)	ŠD _A	ČSN 73 6126	tl. 250 mm

Celkem

tl. 600 mm

Zemní plán musí být zhuťněna na hodnotu minimálně 45 MPa.

V místech kde nebude vyhoveno minimálním hodnotám zemní plně, bude provedena výměna podloží za lomový kámen v tloušťce 0,5 m. Pod nové podloží bude položena separační geotextilie min. 500g/m², z důvodu zabránění promíchání materiálu se stávající zeminou. Pokud ani při výměně podloží nebude dosaženo požadované únosnosti na zemní pláni, bude pod lomový kámen použita výztužná geomříž pevnosti 80 KN/m. Geomříž bude v tl. 0,15 m z obou stran obsypána kamenivem drobnější frakce.

V místech, kde bude vozovka částečně nově vybudována a částečně frézována, bude z důvodu zabránění vzniku podélných trhlin položena na tomto rozhraní geomříž šířky 2,0 m. Geomříž bude položena na podkladní vrstvu z asfaltového betonu.

Tvar zemního tělesa je navržen dle ČSN 73 6101 a je ve sklonu 1:2. Provedení zemního tělesa musí splňovat podmínky dané ČSN 736133 Navrhování a provádění zemního tělesa a technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací kapitoly 4 Zemní práce. Do násypu musí být použité zeminy vhodné dle tabulky A.1 výše jmenované normy ČSN 736133.

Vhodný materiál do násypu zajistí zhotovitel stavby. Na základové spáře je předepsaná požadovaná únosnost Edef2 ≥ 45 MPa.

Pod navrženou plnou konstrukcí vozovky, je na základě provedené diagnostiky vozovky, navržena v případě nesplnění únosnosti, výměna podloží za lomový kámen v tloušťce 0,5 m. Mezi měněné a stávající podloží bude položena separační geotextilie min. 500g/m², z důvodu zabránění promíchání materiálu se stávající zeminou. Pokud ani při výměně podloží nebude dosaženo požadované únosnosti na zemní pláni, bude pod lomový kámen použita výztužná geomříž pevnosti 80 KN/m. Geomříž bude v tl. 0,15 m z obou stran obsypána kamenivem drobnější frakce.

Odvodnění vozovky a plně rekonstruované silnice II/406 je zajištěno podélným a příčným sklonem do oboustranných, nově vybudovaných, upravených či pročištěných příkopů, ze kterých je voda svedena do stávajících vodotečí, nebo vypuštěna do volného terénu ve vhodných místech. V prostoru obce Myslůvka je voda z komunikace směřována do uličních vpustí. Pod silnicí II/406 je navrženo celkem 12 propustků a 3 horské vpusti.

Stávající křižovatka silnice II/406 s místní komunikací vlevo v km 1,298 66 směr ul. Cihelna bude z důvodu rozšíření levého poloměru napojení na R = 6,0 m rozšířena do nynější zelené plochy. Pravý poloměr napojení je upraven na R = 12,0 m a je plně ve stávající ploše.

Stávající křižovatku silnice II/406 s místní komunikací vpravo v km 3,560 00 směrem do místní části Myslůvka řeší SO 102 - Místní komunikace Myslůvka.

Dvě odsazené stykové křižovatky silnice II/406 s místními komunikacemi v km 3,628 60 byly upraveny na průsečnou křižovatku natočením osy MK ze směru Slaviboř. Úpravu ramen křižovatky řeší SO 102 - Místní komunikace Myslůvka.

Křižovatka silnice II/406 se silnicí III/406 20 směr Kostelní Vydří v km 3,760 pracovního staničení je zachována ve stávajícím rozsahu. Zakružovací poloměry napojení jsou $R = 40,0$ m a $R = 11,0$ m.

V km 4,871 20 silnice II/406 je napojení komunikace III/40620 směr Černíč. Tato křižovatka je rovněž respektována stávajícím směrovým a výškovým řešením, ke změně dojde pouze kvůli úpravě příčného sklonu sil. II/406. Poloměry napojení na silnici II/406 jsou $R = 12,0$ m.

V místní části Myslůvka v km 3,650 na pravé straně je stávající autobusový záliv ve směru staničení. Součástí rekonstrukce silnice je i vybudování oboustranných autobusových zálivů. Toto řeší SO 122 Zastávky a chodníky v obci Myslůvka.

Na silnici II/406 je napojeno celkem 41 hospodářských sjezdů, které řeší SO 121 Hospodářské sjezdy.

V rámci stavby bude dotčen také výškový polygon podél silnice II/406. Jedná se o nivelační pořadí Nřg Slavonice – Telč, stupeň stabilizace výškových bodů 3. V prostoru stavby se nachází stávající vedení inženýrských sítí.

V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím nacházející se v prostoru stavby. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytyčeny na náklad zhotovitele. Práce v jejich ochranných pásmech se budou řídit podmínkami jednotlivých správců.

Projektant upozorňuje na skutečnost, že poloha zakreslených inženýrských sítí znázorněna v situaci má pouze informační charakter. Podklady byly získány od jednotlivých správců a odpovídají různé přesnosti. S ohledem na to, že se v praxi mnohdy tyto podklady rozcházejí se skutečností, je nezbytné, aby tyto sítě a zařízení byly vytyčeny před samotným zahájením stavby na náklady zhotovitele.

Podél silnice jsou umístěny čtyři Boží muka ve vlastnictví obce Myslůvka, Černíč a města Telč. Boží muka v km 0,923 a v km 4,837 budou posunuta za hranici úpravy svahu cca o 5 m směrem od komunikace. V obou případech se jedná o železný kříž výšky cca 1 m na betonovém základu o rozměrech cca 0,25 x 0,25 x 0,75 m. Přesun muk bude pouze v rámci stávajících parcel. Ve staničení km 0,020 bude přesunut stávající billboard do vzdálenosti 1 m od hrany silničního pozemku (posun o cca 2,2 m). Boží muka v km 1,643 a km 3,015, která nebudou překládána, nebudou během stavby poškozena.

8.2.1.4 SO 102 Místní komunikace Myslůvka

V rámci objektu SO 102 budou rekonstruovány dvě křižovatky.

Stávající křižovatka silnice II/406 s místní komunikací vpravo v km 3,560 00 směrem do místní části Myslůvka upravena ve stávající ploše. Poloměry napojení jsou $R = 12,0$ m a $R = 6,0$ m s upraveným ozeleněným středovým ostrůvkem. Ramena napojení mají šířku 4,0 m a 5,5 m.

Dvě odsazené stykové křižovatky silnice II/406 s místními komunikacemi v km 3,628 60 byly upraveny na průsečnou křižovatku natočením osy MK ze směru Slaviboř. Natočením osy ramene ze směru Slaviboř si vyžádá dobudování celé konstrukce vozovky v tloušťce 520 mm v místech kde dochází k posunu mimo stávající konstrukci. Natočení osy ramene je limitováno stávajícím sloupem VN vedení společnosti EON. V křižovatce jsou navrženy zakružovací poloměry $R = 15$ m a $R = 10$ m. Zbytková nepotřebná zpevněná plocha nebude rekultivována. Tvar křižovatky bude vyznačen vodorovným dopravním značením.

Plná konstrukce vozovky je navržena stejná jako v objektu SO 101 na základě závěru Diagnostiky vozovky silnice II/406 Telč – hr. kraje. Tato konstrukce bude použita pouze na části vozovky na rameni ve směru na Slaviboř.

Konstrukce vozovky v místech s plnou konstrukcí o celkové tloušťce 520 mm je navržena následující v modifikovaném katalogovém listu D1N2 – IV - SD – PIII:

Asfaltový beton ohrusný (50/70)	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,2 kg/m ²
Asfaltový beton ložný (50/70)	ACL 16+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,5 kg/m ²
Asfaltový beton podkladní (50/70)	ACP 22+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřík infiltrační	PI KAE	ČSN 73 6129	1,5 kg/m ²
Štěrkodrt' ŠD (0-32)	ŠD _A	ČSN 73 6126	200 mm
Štěrkodrt' ŠD (0-63)	ŠD _A	ČSN 73 6126	150 mm

Celkem**520 mm**

Konstrukce vozovky v místech, kde budou položeny pouze nové ohrusné a ložní vrstvy je navržena následující:

Asfaltový beton ohrusný (50/70)	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,2 kg/m ²
Asfaltový beton ložný (50/70)	ACL 16+	ČSN EN 13108-1	60 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,5 kg/m ²

Celkem**110 mm**

Pod navrženou konstrukcí vozovky je dle geotechnického průzkumu na základě zjištěného nevyhovujícího podloží navržena výměna zeminy v tloušťce 0,5m. Zemní pláň bude zhučněna na požadovaných 45 MPa.

8.2.1.5 SO 103 Oprava sil. II/406 v km 24,68 – 25,49

Na silnici II/406 v úseku od křiž. ul. Zachariášova až po konec města Telč (pasportní staničení km 24,68 - 25,49) bude provedena úprava povrchu vozovky sil. II/406 v délce cca 810 m. Úprava bude provedena celoplošným odfrézováním asf. vrstev v tloušťce 50 mm, v ložné vrstvě vozovky budou provedeny lokální opravy a bude provedena celoplošná pokládka ohrusné vrstvy tloušťky 50 mm. Úprava bude provedena ve stávajícím šířkovém uspořádání, budou zachovány stávající betonové obrubníky a bude provedeno doplnění nezpevněné krajnice R-materiálem. V místě křižovatek a sjezdů bude přesah frézování a úprava povrchu 2 m do vedlejší komunikace (sjezdu). U nezpevněných sjezdů a ploch bude ve vzdálenosti do 2 m upraven povrch za použití R-materiálu. Sjezdy a křižovatky z betonu a betonové dlažby nebudou upravovány.

Budou provedena celoplošná pokládka nové ohrusné vrstvy, pod kterou bude použit spojovací postřík na stávající ložnou vrstvu:

Asfaltový beton ohrusný (50/70)	ACO 11+	ČSN EN 13108-1	50 mm
Spojovací postřík	PSE KAE	ČSN 73 6129	0,2 kg/m ²

Celkem**50 mm**

V místech výskytu poruch podkladní vrstvy bude provedena lokální oprava této vrstvy.

8.2.1.6 SO 121 Hospodářské sjezdy

Stávající hospodářské sjezdy budou převážně zachovány. Dojde ke zrušení dvou sjezdů (km 1,035 57 a km 2,538 50). Sjezdy jsou vedeny především ze sil. II/406, dva jsou vedeny z MK Myslůvka a dva ze sil. III/40622. Celkem jde o úpravu 41 hospodářských sjezdů, z toho 33 sjezdů na soukromý pozemek a 8 sjezdů na polní cestu. 18 sjezdů je navrženo bez nových propustků, 23 s novým propustkem z korugované trouby HDPE (případně PP) SN 12. Pro 14 propustků je navržen DN 400 v délce 6,5 – 11,0 m, pro 9 je navržen DN 600 v délce 8,5 – 12,5 m. Dva hospodářské sjezdy jsou vedeny z MK Myslůvka, dva ze sil. III/40622 a jeden z polní cesty v km 1,812. Ostatní jsou přímo napojeny na silnici II/406.

KM		POZEMEK	PROPUSTEK	KM		POZEMEK	PROPUSTEK
0,127 11	P	sjezd na p.č.2328/25	-	2,758 32	P	sjezd na p.č. 3060	-
0,169 50	L	sjezd na p.č. 2400/22	DN 400, dl. 8,0m	2,878 00	P	sjezd na p. č.3062	-
0,170 75	P	sjezd na p.č. 2328/32	-	3,036 02	L	sjezd na p.č. 3056/1	DN 400, dl. 13,0m
0,268 87	L	sjezd na p.č. 2452/8	DN 400, dl. 7,5m	3,038 24	P	sjezd na p.č. 3066	DN 400, dl. 9,0m
0,322 90	L	sjezd na p.č. 7418/1	DN 400, dl. 7,5m	3,231 67	L	sjezd na p.č. 3092/1	DN 400, dl. 9,5m
0,323 45	P	sjezd na p.č. 2260/41,42	-	3,351 44	L	sjezd na p.č. 3099/1	DN 400, dl. 10,0m
0,677 75	P	sjezd na p.č. 1890/135	-	3,364 20	P	polní cesta	-
0,749 66	L	polní cesta	DN 600, dl. 8,5m	3,390 90	L	sjezd na p.č. 3104/1	DN 400, dl. 8,0m
0,762 15	P	polní cesta	DN 600, dl. 10,0m	3,505 66	L	sjezd na p.č. 3106/1	DN 400, dl. 8,0m
0,762 49	L	sjezd na p.č. 2163/1	DN 600, dl. 9,0m	3,628 60	L	sjezd na p.č. 3017	-
0,871 17	P	sjezd na p.č. 2178	-	3,628 60	L	sjezd na p.č. 3166/1	-
0,989 80	L	sjezd na p.č. 2529/1	DN 400, dl. 9,5m	3,835 05	L	sjezd na p.č. 3159/1	DN 400, dl. 8,0m
1,548 76	P	polní cesta	-	3,838 90	P	sjezd na p.č. 3246/1	DN 600, dl. 11,0m
1,658 38	P	sjezd na p.č. 3003	-	4,310 86	L	sjezd na p.č. 3146/3	-
1,812 53	L	polní cesta	DN 400, dl. 11,0m	4,384 07	P	sjezd na p.č. 3255/1	DN 400, dl. 6,5m
1,812 53	L	sjezd na p.č. 2616/3	-	4,871 20	L	sjezd na p.č. 3167/3	-
1,928 69	L	sjezd na p.č. 3007/1	DN 600, dl. 8,5m	4,871 20	L	sjezd na p.č. 3105/1	-
2,377 43	P	polní cesta	DN 600, dl. 11,0m	4,869 47	P	polní cesta	DN 600, dl. 12,5m
2,380 14	L	sjezd na p.č. 3037	DN 600, dl. 8,5m	4,974 50	L	sjezd na p.č. 103/1	-
2,653 03	P	polní cesta	DN 600, dl. 12,0m	5,016 49	L	sjezd na p.č. 107/2	-
2,655 35	L	sjezd na p.č. 3047	DN 400, dl. 8,0m				

Konstrukce hospodářských sjezdů:

Recyklát	R-mat	ČSN 13108-8	150 mm
Spojovací postřík infiltrační	PI KAE	ČSN 73 6129	1,0 kg/m ²
Štěrkodrt' ŠD (0-63)	ŠD _A	ČSN 73 6126	min.200 mm

Celkem**350 mm**

Zemní pláň musí být zhuťněna na hodnotu minimálně 45 MPa.

8.2.1.7 SO 122 Zastávky a chodníky v obci Myslůvka

V rámci objektu SO 122 budou na silnici II/406 v obci Myslůvka nově vybudovány autobusové zastávky v km 3,644 25 na levé straně a v km 3,646 75 na pravé straně ve směru staničení. Autobusové zálivy (součást SO 101) mají shodnou délku, tj. 50,0 m celková délka, z toho 25,0 m vyřazovací úsek, 15,0 m nástupní hrany a 10,0 m zařazovací úsek. Zálivy mají v místě nástupní hrany šířku 3,25 m, příčný sklon je 2,5 % směrem do vozovky. Nástupní hrana bude provedena ze zastávkového obrubníku s výškou + 20 cm nad vozovkou, vyřazovací a zařazovací úsek ze silničního obrubníku + 12 cm. Přechody mezi různými typy obrubníků budou tvořeny přechodovými kusy (zastávkový – silniční 2 m přechodový úsek, silniční – nájezdový 1 m přechodový úsek).

K těmto zálivům budou nově dobudovány autobusová nástupiště a doprovodné chodníky. Autobusová nástupiště jsou navržena délky 15 m, šířky 2,5 m. Příčný sklon je 2,0 %. Nástupiště budou mít nástupní hranu výšky 0,2 m nad vozovkou ze zastávkového bezbariérového obrubníku uloženého do betonu tloušťky 0,1 m. Nástupiště budou opatřena všemi bezpečnostními prvky pro bezbariérové užívání. V rámci těchto úprav bude proveden signální pás šířky 0,8 m z reliéfní dlažby, kontrastní pás šířky 0,5 m včetně zastávkového obrubníku. Osazen bude označnick.

Chodníky jsou navrženy šířky 2,0 m. Délka levého chodníku včetně nástupiště je 28,7 m. Délka pravého chodníku včetně nástupiště je 65,5 m. Chodníky jsou navrženy tak aby naváděli pěší od autobusových nástupišť k nově navrženému místu pro přecházení v km 3,641 v šířce 3,0 m. Místo pro přecházení je upraveno bezbariérovými úpravami. Na chodníku jsou navrženy varovné pásy šířky 0,4 m, signální pásy šířky 0,8 m. Výška obruby v místě pro přecházení je navržena 20 mm nad úrovní vozovky.

Konstrukce chodníků:

Betonová zámková dlažba (případně reliéfní dlažba)	ZD	ČSN 73 6131-1	tl. 60 mm
Štěrkodrt' (frakce 4-8)	ŠD	ČSN 73 6126	tl. 40 mm
Štěrkodrt' (frakce 0-32)	ŠD	ČSN 73 6126	min. tl. 150 mm

Celkem**tl. 250 mm**

Zemní plán chodníku bude zhuťněna na Edef2 \geq 30 MPa, vyspádována 3 %. Chodníky budou lemovány betonovou obrubou 80/200/100 do betonového lože C25/30 XF 2 tloušťky 0,1 m. Výška obrubníku je navržena +6 nebo 0 cm nad úrovní chodníku.

Dřevěný autobusový přístřešek bude před stavbou demontován a po ukončení výstavby bude zpět osazen. Zpevněná betonová plocha se základy pro autobusový přístřešek má rozměry 3,5 m x 5,0 m.

8.2.1.8 SO 201 Rekonstrukce mostu ev. č. 406-009

Stávající most ev.č. 406-009 situovaný na silnici II/406 bude také součástí rekonstrukce. Nosná konstrukce a spodní stavba mostu zůstanou zachovány. Rekonstrukce bude spočívat v odstranění mostního svršku, provedení nového, sanace nosné konstrukce a spodní stavby a úpravy odláždění pod mostem.

Stávající most je jednopólový s horní mostovkou. Směrově je most v přímé, výškově ve spádu 0,43%. Nosná konstrukce stávajícího mostu je monolitická ze železobetonu. Délka mostu je 11,00 m, délka přemostění je 9,00 m. Rozpětí je 9,60 m, délka nosné konstrukce je 10,20 m. Volná šířka mostu je 8,50 m. Výška mostu nad terénem je 2,213 m, stavební výška 0,85 m. Plocha nosné konstrukce je 98,42 m².

Stávající spodní stavba a nosná konstrukce mostu zůstane zachována. Opěry jsou kamenné plošně založené. Stávající nosná konstrukce je monolitická železobetonová, položená na úložný práh na lepence z asfaltových izolačních pásů.

Provede se očištění tryskáním, sanace kamenných opěr, úložných prahů a nosné konstrukce. Nosná konstrukce bude vzhledem ke své nízké zatížitelnosti zesílena spřahující deskou.

V rámci rekonstrukce mostu se také provede nová přechodová oblast za opěrami z betonového klínu z mezerovitého betonu.

Stávající římsy na mostě budou odstraněny a provedeny nové. Na mostě i na křídlech budou monolitické železobetonové římsy. Římsy budou opatřeny ochranným nátěrem proti účinkům chloridů.

Na mostě se odstraní stávající zábradlí a osadí se zábradelní svodidlo se svislou výplní s úrovní zadržení H2.

Stávající vozovka a izolace se odstraní a provede nová. Na mostě je navržena vozovka tl. 120 mm. Izolace bude provedena s pečetící vrstvou a ochráněna vrstvou MA 11 IV. Povrch vozovky bude odvodněn mostními odvodňovači pod most.

Pod mostem bude provedena kamenná dlažba do betonu v šířce 0,5 m za obrys vnější hrany římsy mostu. Dlažba bude lemována obrubníkem. U křídel 1P a 2L se provede revizní schodiště.

8.2.2 Odvodnění PK

Odvodnění:

Odvodnění vozovky a pláně rekonstruované silnice II/406 je zajištěno podélným a příčným sklonem do oboustranných, nově vybudovaných, upravených či pročištěných příkopů, ze kterých je voda svedena do stávajících vodotečí, nebo vypuštěna do volného terénu ve vhodných místech. V prostoru obce Myslůvka je voda z komunikace směřována do uličních vpustí.

V km 0,000 - 3,555 bude silnice rozšířena na levou stranu ve směru staničení. Pravostranný příkop bude zachován. Musí být vyčištěn a v lokálních místech prohlouben, tak aby byla opět obnovena jeho funkčnost, která je v současném stavu omezena neudržováním a nedostatečným čištěním. Levostranný příkop bude nově vybudován z důvodu odvádění vod ze silnice a nevypouštění do okolních pozemků. V km 0,680 – 0,755 není na pravé straně navržen příkop z důvodu dodržení tělesa komunikace. Komunikace v těchto místech prochází v oblouku a má dostředný příčný sklon 5 % směrem na levou stranu, tudíž bude voda z vozovky odvedena do nově vybudovaného příkopu na levé straně komunikace. V km 1,040 - 1,080 na levé straně a v km 1,060 – 1,180 nelze vybudovat souběžný příkop s komunikací z důvodu údolnicového oblouku a nemožnosti odvedení vod z příkopu. Úsek, kde bude voda volně vypuštěna do okolního terénu je dlouhý 40 m resp. 120 m a tento stav je zde již v současnosti. Voda bude volně odtékat do okolního terénu, kde bude přirozenou cestou utrácena. Na levé straně vozovky je les, kde se předpokládá rychlé spotřebovávání vod.

V km 2,385 – 2,650 není na pravé straně navržen příkop a voda v tomto úseku volně odtéká z tělesa komunikace do přilehlého terénu. Na levé straně je v tomto úseku respektován odvodňovací příkop z návrhu pozemkových úprav v kú Myslůvka. V tomto úseku jsou na levé straně navrženy nové propustky pod hospodářskými sjezdy, které zajišťují tok příkopu do nejbližší vodoteče. Na pravé straně budou použity stávající propustky pod sjezdy, pouze pod sjezdy v km 0,762, km 2,377, km 2,653 a km 3,038 budou vybudovány nové propustky pro zajištění odtoku vody do vodotečí.

V km 3,555 - 3,710 je navržen pouze levostranný příkop, voda z pravostranného příkopu bude v km 3,553 horskou vpustí a propustkem převedena do levostranného příkopu.

V místě napojení místní komunikace na silnici II/406 v km 3,560 bude osazena příkopová tvárnice dl. 20m a zaústěna do stávající uliční vpusti, která bude obnovena, přípojka této uliční vpusti bude respektována. Uliční vpust v místě trojúhelníkového ostrůvku bude zrušena. Na rozhraní místní komunikace a vjezdu na pozemek č. 546 bude vybudován pojižděný čtyřřádek z kamenné kostky, který zamezí natékání do vjezdu.

V km 3,580 je navrženo prodloužení trouby dešťové kanalizace DN 300 dl. 3,5 m, vyústěné do zpevněného příkopu lomovým kamenem do betonu tl. 0,3 m. V km 3,605 50 bude pod vozovkou místní komunikace na Slaviboř vybudován propustek DN 1000 s délkou 29,0 m. Vtok propustku bude řešen horskou vpustí, výtok bude proveden obetonovaným šikmým čelem do zpevněného příkopu, odkud pokračuje příkop podél autobusové zastávky až do vodního toku Myslůvka IDVT 101 00482.

V km 3,630 bude přeložena uliční vpust a obnovena přípojka DN 150 v délce 8,5 m. Odvedení vod z kanalizační šachty v prostoru křižovatky bude realizováno novou přípojkou DN 500 délky 15 m. Z důvodu nevyjasněnosti poměrů odvodnění a neexistence jakýchkoliv podkladů bude stávající systém odvodnění v křižovatce zachován, pouze bude v nezbytné nutné míře obnoven.

Od ŽB mostu přes potok Myslůvka v km 3,711 až po stykovou křižovatku v km 3,760 není navržen příkop ani na jedné straně. Voda bude přirozeným spádem stékat do potoku.

V km 3,781 bude zachován stávající propustek včetně kolmých čel. Od propustku až po km 4,060 je vybudován na levé straně příkop, který je zaústěn do vodního toku Myslůvka. Tento příkop od propustku po vodní tok o délce 50 m bude vyčištěn. Pravostranný příkop je v tomto úseku přes propustek na levou stranu sveden do Myslůvky.

Od km 4,060 až po konec úseku na levé straně není v současném stavu žádný podélný patní příkop, tento stav rekonstrukce silnice II/406 respektuje. Směrové vedení silnice a klopení svádí vodu na pravou stranu, kde bude vybudován příkop. Vody z pravostranného příkopu jsou svedeny k propustku v km 4,425 a dále pak pod silnicí do Myslůvky. V km 4,475 je navrženo zaústění pravostranného příkopu do horské vpusti a odvedení pod silnicí do Myslůvky z důvodu existence vysokotlakého plynovodního vedení v km 4,463, proto není v úseku km 4,450 – 4,475 navržen příkop na pravé straně. V km 4,870 je pravostranný příkop veden propustkem pod polní cestou a následně převeden na levou stranu propustkem DN 1000 dl. 20 m, odkud je dále odváděn příkopem podél sil. III/40622.

Pod komunikací sil. II/406 jsou navrženy tyto propustky:

- P1 Km 0,293 21, propustek DN 1000, dl. 14,75m
- P2 Km 0,755 00, propustek DN 1000, dl. 15,00m
- P3 Km 1,205 92, propustek DN 800, dl. 13,25m
- P4 Km 1,996 94, propustek DN 800, dl. 14,50m
- P5 Km 2,384 48, propustek DN 600, dl. 12,20m (v rámci pozemkových úprav KÚ Myslůvka)
- P6 Km 2,534 93, propustek DN 600, dl. 12, 25m (v rámci pozemkových úprav KÚ Myslůvka)
- P7 Km 2,641 48, propustek DN 1000, dl. 14,50m
- P8 Km 3,553 93, propustek DN 1000, dl. 12,65m
- P9 Km 3,781 95, propustek DN 600, dl. 13,75m – stávající propustek – nebude zasahováno
- P10 Km 4,425 36, propustek DN 600, DN 300 – prodloužení o 4,4 + 4,0m
- P11 Km 4,475 03, propustek DN 1000, dl. 14,65m

P12 Km 4,878 65, propustek DN 1000, dl. 20,00m

Propustky P5 a P6 jsou navrženy v rámci pozemkových úprav v km 2,4 – 2,6 KÚ Myslůvka.

Propustek P9 v km 3,781 95 z důvodu vyhovující délky nebude upravován, budou zachována stávající kolmá čela, pouze bude pročištěn příkop vedoucí do toku Myslůvka v délce 50 m.

Propustek P10 bude zachován vč. kolmého čela na straně výtoku, bude pouze prodloužen o 4,4 m novou troubou z důvodu rozšíření komunikace na pravou stranu. Bude vybudováno nové šikmé čelo propustku. Prodloužen bude také druhý propustek v tomto staničení o průměru 300 mm.

Všechny propustky jsou navrženy z HDPE (případně PP) s kruhovou pevností SN 12.

V trase silnice II/406 jsou navrženy tyto horské vpusti:

HV1 KM 3,553 90, 1,5 m x 1,8 m x 1,9 m

HV2 KM 3,605 50, 1,5 m x 1,8 m x 1,6 m

HV 3 KM 4,475 00, 1,5 m x 1,8 m x 1,7 m

V km 0,210 bude výškově upraven poklop meliorační šachty. Stavba dále jinak nezasahuje do stávající meliorační sítě vybudované kolem roku 1965. V rámci návrhu rekonstrukce silnice bude pouze obnoveno napojení propustku v km 1,996 93 otevřeným příkopem do meliorační šachty.

Pokud v rámci stavby budou nalezeny podrobné odvodňovací zařízení (meliorace) zhotovitel je povinen přijmout příslušná opatření k zabránění poškození těchto zařízení. V případě, že dojde činností zhotovitele k poškození podrobných odvodňovacích zařízení (meliorací) nebo bude-li nezbytné část těchto zařízení v důsledku realizace stavby odstranit, je zhotovitel povinen uvést tyto zařízení do původního stavu nebo zajistí náhradní adekvátní řešení).

8.2.3 Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou navrženy.

8.2.4 Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou navrženy.

8.2.5 Vybavení PK

Bezpečnostní opatření jsou navržena dle ČSN 73 6101. V nebezpečné krajnici je navrženo osazení směrových sloupků. V rámci rekonstrukce silnice II/406 budou osazena svodidla v nutných místech pro dodržení bezpečnosti provozu. Základní úroveň zadržení v celé délce trasy byla stanovena N2. V km 4,330 - 4,500 bude šířka levé krajnice 1,2 m z důvodu blízkosti vodního toku Myslůvky a strmého srázu do vodního toku. V tomto úseku bude použito svodidlo H2 tak, aby šířkou deformační zóny 0,7 m byl zajištěn základní stupeň zadržení N2. V km 4,388 - 4,535 vpravo bude šířka krajnice 1,2 m z důvodu blízkosti hráze rybníku. V tomto úseku je také navrženo svodidlo typu H2 s deformační zónou 0,7 m pro stupeň zadržení N2.

Úseky osazené svodidly:

KM 3,670 00 – 3,830 00, vlevo,	dl. 158,5 m	zadržení N2	typ N2
KM 3,687 00 – 3,765 00, vpravo,	dl. 84 m	zadržení N2	typ N2
KM 3,770 00 – 3,833 00, vpravo,	dl. 72 m	zadržení N2	typ N2
KM 4,020 00 – 4,095 00, vlevo,	dl. 76 m	zadržení N2	typ N2
KM 4,330 00 – 4,500 00, vlevo,	dl. 169 m	zadržení N2	typ H2
KM 4,388 50 – 4,535 00, vpravo,	dl. 149 m	zadržení N2	typ H2
KM 4,500 00 – 4,810 00, vlevo,	dl. 313 m	zadržení N2	typ N2

Rekonstrukce silnice II/406 nevyvolává žádnou zásadní změnu v dopravním značení. Vedení silnice i křižovatek jsou zachovány. Předpokládá se, že svislé dopravní značení bude znovuosazeno původní, případně obměněno. Nově budou doplněny značky P1 pro křižovatku ve staničení km 1,3 a pro křižovatku ve staničení km 4,9.

Některá značení bude z důvodu rozšíření komunikace nutno posunout do vzdálenosti min. 0,5 m od zpevněné vozovky po hranu značky.

Nově budou u obce Myslůvka z důvodu zřízení místa pro přecházení osazeny značky upravující rychlost na 50 km/h (B20a) a značky upozorňující na výskyt chodců (A12a). Budou osazeny nové značky na označnicích autobusových zastávek. Přehled dopravního značení je znázorněn v příloze C Stavební část – SO 101 – 06 Dopravní značení.

V nezpevněné krajnici ve vzdálenosti 0,5 m od vozovky budou osazeny směrové sloupky. Sloupky budou osazeny vstřícně (v téže příčné řezu), ve vzdálenosti od 10 m – 50 m dle poloměru oblouku. V úseku km 0,000 – km 3,555 je z důvodu upozornění na sloupky sdělovacího vedení, v původním stavu osazen směrový sloupek vždy u každého sloupu v blízkosti vozovky. Toto značení zůstane zachováno i po osazení nových směrových sloupků. Z tohoto důvodu jsou v tomto úseku sloupky osazeny nerovnoměrně (vzdálenost sloupů převážně 40 – 50 m). Celkem bude použito 296 ks směrových sloupků bílých Z11 a/b. V místě, kde bude podél komunikace svodidlo, budou směrové sloupky osazeny na svodidlo směrovým nádstavcem. Sloupků s nádstavcem bude použito 67 ks. Pro vyznačení polních a lesních cest a hospodářských sjezdů s katastrálně vyznačenou následnou cestou bude použito 34 ks červených kulatých sloupků Z11g. Tyto budou osazeny v těsné blízkosti sjezdů a hlavní komunikace.

Vodorovné dopravní značení bude zahrnovat vyznačení vodící čáry při okraji komunikace, dopravní stíny v prostoru křižovatek, zejména křižovatky v km 3,628 60 a 3,760 00, které vizuálně vymezí jízdní pruhy, případně omezí nepotřebnou šířku stávajících komunikací.

Veřejné osvětlení je užito pouze v místě autobusové zastávky v Myslůvce. Sloup VO bude v rámci rekonstrukce přeložen, což je obsahem objektu SO 451.

8.2.6 Ostatní skupiny objektů

8.2.6.1 SO 451 Přeložka VO

V rámci objektu SO 451 je řešena přeložka jednoho sloupu VO v místě autobusové zastávky v Myslůvce. Bude provedena demontáž stávajícího stožáru VO a svítidla jehož poloha je nevyhovující a vybourání základu stožáru. Sloup bude přeložen za nově vybudované nástupiště, bude využito stávající místo napojení.

8.2.6.2 SO 471 Přeložka kabelu O2

V rámci SO 471 je přemístěn stávající dřevěný sloup telekomunikačního vedení ve vlastnictví společnosti Cetin a.s. Stávající sloup v km 2,648 vlevo se nachází přímo uprostřed odvodňovacího příkopu. Nový sloup bude umístěn až za příkop, tak aby nebyla ohrožena funkčnost odvodnění a zároveň nedocházelo k podmáčení základů sloupu. Sloup je umístěn do takové polohy, aby nebylo nutné prodloužení kabelového nadzemního vedení.

8.2.6.3 SO 472 Chráničky optické sítě Rowanet

Součástí objektu SO 472 Chráničky optické sítě Rowanet budou položeny tři chráničky HDPE 40/33 v barvě zelená, oranžová, modrá každá v celkové délce 5032 m. V km 0,000 – km 4,390 00 budou chráničky položeny na levou stranu ve směru staničení, v km 4,390 - KÚ na pravou stranu. Chráničky budou umístěny vždy minimálně 1,0 m pod dnem příkopu, pokud je budován příkop. V případě tělesa v násypu, budou chráničky vedeny v patě svahu v hloubce 1,0 m pod terénem. Hloubka uložení kabelů je 1,0 m minimálně. Trubky HDPE DN 40 budou uloženy do pískového lože, označeny výstražnou folií PVC šířky 330 mm. Zásyp bude proveden šterkopískem v tloušťce min 200 mm. Na začátku a na konci tras chrániček budou umístěny kabelové komory (např. OKOS1) s telekomunikačním markerem pro vytýčení.

8.2.6.4 SO 802 Náhradní výsadba

Z důvodu začlenění stavby do okolní krajiny byly pro akci "II/406 Telč – hr. kraje" navrženy následující náhradní výsadby stromů a keřů, jenž jsou náhradou za kácení, které si realizace stavby vyžádá.

V rámci SO 802 je řešena náhradní výsadba stromů a keřů, podél komunikace II/406 v km 4,675 – 4,780, v místě rekultivované stávající vozovky.

Realizace vegetačních úprav, včetně kvalitativních podmínek pro vysazovaný rostlinný materiál musí být prováděna v souladu s normou ČSN 83 9021 „Technologie vegetačních úprav v krajině – Rostliny a jejich výsadba. Veškerý použitý materiál pro výsadbu dřevin musí být řádně školkařsky vypěstován a zapěstován.

Výsadba musí být prováděna v souladu s TP 99 – „Vysazování a ošetřování silniční vegetace“ a TKP 13 – „Vegetační úpravy“. Stavební práce musí být prováděny dle ČSN 83 9061 – „Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích“. Minimální vzdálenost větví stromů a keřů od hrany koruny silnice musí respektovat ČSN 73 6101 + Změnu Z1.

Při návrhu náhradních výsadeb pro tuto akci bylo zohledněno rozhodnutí Obecního úřadu Černíč, ze dne 27.2.2017, jenž je povolením ke kácení dřevin v rámci výše uvedené stavby. Veškerá náhradní výsadba je realizována v rámci navrhované komunikace. V místě výsadby nejsou vedeny žádné inženýrské sítě. Nutné je zachování rozhledových poměrů. V případě volby druhů dřevin bylo vycházeno z dendrologického průzkumu, jenž byl v lokalitě realizován.

U vysazovaných listnatých dřevin musí být dodržen obvod kmene min 12 – 14 cm a minimální výška kmene 180 cm pod korunou. Stromy musí být s pevným zemním balem a korunu musí mít řádně zapěstovanou a pravidelně rozvinutou do všech stran, s výrazným terminálem a bez konkurenčních výhonů. Keře musí dosahovat výška 80-100 cm a musí být mechanicky nepoškozené. Místa určená k ozelenění musí být upravena a musí zde dojít k odstranění veškerého odpadu. Při výsadbě se počítá s 50% výměnou půdy v jamkách.

Výsadby stromů budou realizovány v jedné řadě podél komunikace se sponem 8 m. Keře jsou sazeny v řadě délky 105 m, se sponem 1,5 m mezi dvěma sousedními jedinci. Řada keřů je tvořena dvěma druhy, a to druhem *Corylus avellana* a *Sambucus nigra*. Tyto druhy se spolu v řadě pravidelně střídají vždy po jednom kuse.

V případě výsadby dřevin zakoupených s balem lze jejich výsadbu provést na jaře před rašením nebo na podzim před příchodem mrazů. U nově vysázených stromů musí být pomocí chráničů zajištěna jejich ochrana proti okusu zvířít. Termín výsadby se bude odvíjet od typu zakoupeného výpěstku, jeho druhu atd.

Žadatel zajistí následnou péči o nově provedené výsadby po dobu 5 let, v podobě pravidelné údržby.

Druhy stromů navržené k výsadbě:

Tilia cordata (lípa srdčitá) – 3 ks

Alnus glutinosa (olše lepkavá) – 3 ks

Druhy keřů navržené k výsadbě:

Corylus avellana (líška obecná) – 31 ks

Sambucus nigra (bez černý) – 30 ks

Velikost výsadbové jámy je závislá od velikosti balu. Za standardních okolností tvoří velikost jámy 1,5 násobek zemního balu s kořeny příslušné dřeviny. Hloubka výsadby se musí přizpůsobit druhu rostlin. Bývá pravidlem, sadit rostliny tak hluboko, jak byl zasazen na předešlém stanovišti. Úroveň horní části balu musí být po výsadbě v jedné rovině s okolním terénem. Po výsadbě musí ihned následovat závlivka. Ta se pak musí opakovat v průběhu vegetačního období, v množství 60l na 1 strom a 20l na 1 keř. Další závlivka je závislá od počasí.

Celkem je k výsadbě navrženo 6 ks stromů a 71 ks keřů.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

9.1 Výhledové intenzity provozu na pozemních komunikacích

Na stávající silnici II/406 bylo provedeno sčítání v rámci celostátního sčítání dopravy v roce 2010. Počet obousměrných jízd těžkých motorových vozidel (TV) je 385 voz / 24 hod, těžkých nákladních vozidel (TNV) je 315 voz / 24 hod, osobní vozidla (O) 1632 voz / 24 hod, jednostopá vozidla (M) 37 voz / 24 hod. Celkový součet motorových vozidel (SV) je 2054 voz / 24 hod. Předpokládané zvýšení celkového součtu motorových vozidel do roku 2040 dle TP 225 je 2963 voz / 24 hod, předpokládaný počet těžkých nákladních vozidel (TNV) v roce 2040 je 335 voz / 24 hod.

Sčítací úsek	Rok	Těžká vozidla (TV)	Osobní vozidla (O)	Motocykly (M)	Součet vozidel (SV)	Těžká nákladní vozidla (TNV)
6-1070	2010	385	1632	37	2054	315
	2040	410	2498	55	2963	335

Typ navrženého příčného uspořádání je vázán na stávající kategorii silnice II/406. Stávající šířka zpevnění na komunikaci se pohybuje od 5,7 - 6,2 m. Kategorie S 7,5 má šířku jízdního pruhu 3,0 m, šířka vodícího proužku 0,25 m, nezpevněná krajnice 0,75 m. V místě umístění svodidla se celková šířka nezpevněné krajnice rozšiřuje na 1,5m.

9.2 Dendrologický průzkum

Při terénní pochůzce byl určen druh dřeviny, změřen průměr kmene, průměr koruny a výška koruny. U keřového porostu byla změřena plocha, kterou daný porost zabírá a jeho výška, dále byla zhodnocena vitalita a zdravotní stav dřevin.

Výsledky terénní pochůzky byly zpracovány do tabulky a jednotlivé dřeviny byly zakresleny do situace. V poznámce dendrologického průzkumu je uvedeno, zda dřeviny bude nutno v rámci výstavby kácet, zda dřeviny rostou mimo zábor a výstavbou nebudou dotčeny nebo jestli je nutné dřeviny chránit z důvodu možného poškození při provádění stavebních prací.

Všeobecně lze dřeviny a porosty, na předmětném úseku rozdělit do následujících kategorií:

- solitérní jedinci vysázeny podél komunikace
- spojitý pásy stromových a keřových porostů podél komunikace, především výmladky
- náletový porost

V oblasti stavby se nacházejí vzrostlé stromy a křoviny, které bude nutno kácet nebo chránit během výstavby.

Kácení v katastrálním území Telč:

Průměr kmene do 10cm	4ks
Průměr kmene od 11-20cm	2ks
Průměr kmene od 21-30cm	14ks
Průměr kmene od 31-40cm	5ks
Průměr kmene od 41-50cm	1ks
Průměr kmene od 61-70cm	1ks

Mýcená plocha 0m²

Kácení v katastrálním území Myslůvka:

Průměr kmene do 10cm	44ks
Průměr kmene od 11-20cm	19ks
Průměr kmene od 21-30cm	38ks
Průměr kmene od 31-40cm	8ks
Průměr kmene od 41-50cm	4ks
Průměr kmene od 51-60 cm	2ks
Průměr kmene od 61-70cm	3ks
Průměr kmene od 71-80cm	3ks

Mýcená plocha 3117m².

Kácení v katastrálním území Černíč:

Průměr kmene do 10cm	3ks
Průměr kmene od 11-20cm	1ks
Průměr kmene od 21-30cm	5ks

Průměr kmene od 31-40cm 1ks

Průměr kmene od 41-50cm 1ks

Průměr kmene od 51-60 cm 1ks

Průměr kmene od 61-70cm 1ks

Mýcená plocha 0m².

Celková hodnota kácených solitérních stromů a mýcených porostů byla stanovena dle metodiky AOPK ČR „Oceňování dřevin rostoucích mimo les“. V rámci dendrologického průzkumu byla řešena pouze mimo lesní zeleň. Pozemky PUPFL, které jsou stavbou dotčeny, nebyly řešeny a ani zde nebyla stanovena cena těchto dřevin.

Podrobnější informace jsou uvedeny v příloze Dendrologický průzkum.

9.3 Korozní průzkum

Ze závěru korozních měření a kritérií uvedených v ČSN 03 8375 a ČSN 038350 vyplývá, že posuzovaná oblast z hlediska úložných kovových zařízení se nachází v prostředí zvýšené korozní agresivity (III. skupiny dle tabulky 1. ČSN 03 8375), z hlediska ochrany mostních objektů před účinky bludných proudů dle TP 124, tabulky 1 volit stupeň základních ochranných opatření č.3.

9.4 Diagnostika vozovky

Diagnostika vozovky byla zpracována v úseku od křižovatky ulic Dačická, 9. Května v Telči (intravilánová část) až po hranici Kraje Vysočina. Diagnostika vozovky předmětného úseku silnice prokázala neuspokojivý stav vozovky v intravilánové části z důvodu nízké únosnosti konstrukce vozovky vlivem nedostatečné dimenze původní vozovky. V extravilánové části se snížená provozní způsobilost projevila porušením krytu vozovky úzkými trhlinami, ve výjimečných případech lokálními síťovými trhlinami, deformacemi i erozí. Na jádrových vývrtech bylo prokázáno, že mozaikovitě trhliny zasahují i do ložné vrstvy. Z toho důvodu byla navržena výměna obou krytových vrstev vozovky, tedy jak obrusné, tak i ložné vrstvy. Tímto způsobem bude homogenizován kryt vozovky na celém úseku a budou odstraněny lokální místa s nespojením obrusné a ložné vrstvy vozovky.

9.5 Geotechnický průzkum

Provedenými pracemi v rámci inženýsko-geologického průzkumu (příloha F3) byly ověřeny zeminy násypu v prostoru podél silnice II/406 a jejím blízkém okolí.

Globálně lze konstatovat, že se jedná v profilech vrtů o vrstvu navážek o mocnosti od 0,2 - 0,5 m typu GT0, dále pak o písčitoprachovité jíly typu GT1 (podmínečně vhodné třídy F4, pro aktivní zónu vozovky, popř. do násypu tab. A.1, ČSN 73 6133) o mocnosti cca 1,0 - 2,0 m. Pod těmito zeminami předpokládáme výskyt zemin typu GT písky třídy S.

Pro daný stavební záměr – rekonstrukci a rozšíření silnice II/406 je vhodné v rámci celého rozsahu stavby v místech rozšíření vozovky výměna podloží v tloušťce cca 0,5 m, případně sanovat nevhodné podloží s výskytem měkkých jílovitých a prachovitých částic v podloží zahutněním vhodné sypaniny o zrnitosti 63 – 256 mm. Protože nelze zcela vyloučit ani lokální výskyt zemin nevhodných pro podloží vozovky doporučujeme po skrytí na úroveň pláně její prohlídku odborníkem. Pro ověření kvality pláně dále doporučujeme provedení statických, či dynamických zatěžovacích zkoušek (ideálně jejich kombinaci). Případné

nevyhovující úseky vyplynoucí z výsledků zatěžovacích zkoušek, popř. prohlídky pláně odborníkem pak bude nutno nahradit vhodným materiálem.

Zvláštní důraz musí být při stavbě kladen na prostory nových částí přísypů mimo stávající konstrukce komunikací, aby zde nedocházelo k nerovnoměrnému sedání a těleso stávající vozovky a rozšířené části působila homogenně. Tohoto lze dosáhnout jak kvalitním materiálem přísypů tak jeho řádným hutněním. Napojení těchto částí na stávající konstrukční vrstvy pak bude vhodné provázet geotextilií s výztužnou funkcí.

9.6 Hluková studie

Dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací (§ 12 odst. 1 a 4) se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb stanoví součtem základní hladiny hluku $L_{Aeq,T=50}$ dB a příslušné korekce pro denní nebo noční dobu a místo dle přílohy č. 3 uvedeného nařízení.

Z výsledků hlukové studie vyplývá, že:

- v roce 2000, který je rozhodný pro použití korekce na starou hlukovou zátěž (zátěž vzniklá před 1.1.2001 dle § 2 n) nařízení vlády č. 272/2011 Sb.) byla hluková zátěž ve sledovaných bodech nejvyšší, což odpovídá stavebnímu stavu lokality k uvedenému roku a složení dopravního proudu
- po realizaci plánované rekonstrukce silnice II/406 bude splněn hygienický limit v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru, s využitím korekce na starou hlukovou zátěž, a to v denní i v noční době.

9.7 Průzkum existence inženýrských sítí

V rámci projektové dokumentace byl proveden průzkum existence stávajících inženýrských sítí. Situování stávajících inženýrských sítí bylo provedeno na základě dodaných podkladů a odpovídá jejich přesnosti.

Stavbou budou dotčena ochranná pásma podzemních vedení inženýrských sítí. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz dokladová část této dokumentace)

Před zahájením stavby je nutné provedení vytýčení inženýrských sítí jednotlivými správci na náklady zhotovitele.

9.8 Geodetické body

V zájmovém území stavby se nachází geodetické body ve správě jak zeměměřičského úřadu, tak katastrálního úřadu pro kraj Vysočina. Tyto body je nutno respektovat a v případě zásahu stavby je nutno body přeložit.

Poloha všech bodů v zájmovém území (i body uvedené jako nedotčené) bude před stavbou ověřena a vytyčena geodetem zhotovitele a v případě zjištění kolize se stavbou budou body dodatečně přeložené dle domluvy se správcem.

Před zásahem do geodetických bodů je vždy nutno kontaktovat příslušného správce a domluvit se na postupu a podmínkách.

SEZNAM GEODETICKÝCH BODŮ SIL. II/406 - TELČ - HR. KRAJE (TL. 42-16)
--

ČÍSLO BODU	Y	X	Z	POZN.	SPRÁVCE
NFG - 47	-682990,00	-1158113,00	487,157	dotčen	Zeměměřičský ú.
BPPBP - 501	-682979,97	-1158051,45	487,590	dotčen	Katastrální ú.
NFG - 48.1	-683057,00	-1157759,00	477,559	dotčen	Zeměměřičský ú.
NFG - 49.1	-683111,00	-1157373,00	481,477	dotčen	Zeměměřičský ú.
ZHB 242	-683155,37	-1157295,75	482,890	dotčen	Katastrální ú.
NFG - 50	-683060,00	-1156933,00	480,448	mimo	Zeměměřičský ú.
NFG - 50.1	-682969,00	-1156728,00	498,553	dotčen	Zeměměřičský ú.
NFG - 51	-682948,00	-1156589,00	511,165	dotčen	Zeměměřičský ú.
NFG - 52	-682899,00	-1156379,00	519,351	mimo	Zeměměřičský ú.
NFG - 54	-682671,00	-1155785,00	515,535	mimo	Zeměměřičský ú.
NFG - 54.1	-682544,00	-1155254,00	531,146	dotčen	Zeměměřičský ú.
NFG - 55	-682494,00	-1155077,00	540,704	mimo	Zeměměřičský ú.
NFG - 55.1	-682356,00	-1154779,00	528,389	mimo	Zeměměřičský ú.
NFG - 55.2	-682346,00	-1154769,00	není údaj	mimo	Zeměměřičský ú.
NFG - 56	-682237,00	-1154434,00	523,657	mimo	Zeměměřičský ú.
BPPBP - 797	-682238,67	-1154431,02	není údaj	dotčen	Katastrální ú.
NFG - 57.1	-682092,00	-1153931,00	508,645	mimo	Zeměměřičský ú.

9.9 Pedologický průzkum

Stavba je umístěna také na pozemcích orná půda a trvalý travní porost s určitou bonitou půdy. Bonitované půdní ekologické jednotky (BPEJ) charakterizují půdy z hlediska klimatických poměrů, sklonitosti, expozice vůči světovým stranám, skeletovitosti půdy a hloubky půdy. Jsou dotčené následující BPEJ: 7.47.00, 7.29.11, 7.73.11, 7.29.54, 7.50.11, 7.32.11, 7.32.14, 7.32.44, 7.64.01, 7.29.41, 7.32.54. Podrobný popis dotčených pozemků a BPEJ je uveden v příloze H1 – Záborový elaborát a H3 – Geotechnický průzkum.

Mocnost humózních hlín ve vrtech se generelně pohybuje mezi 0.1 - 0.2 m. Kontaminace půdního horizontu nebyla laboratorně ověřována. Makroskopicky a senzoricky nebyla v žádném s realizovaných vrtů kontaminace zjištěna, půda nebyla znehodnocena.

Doporučení pro skryvku budou stanoveny geotechnickým dozorem v době stavby v rámci HTÚ. Skryvaná zemědělská půda v celkovém objemu 1627 m³ bude bezprostředně po skryvce transportována a rozprostřena v tloušťce 10cm na zemědělské pozemky p.č. 3063 v k.ú. Myslůvka a p.č. 2739/32, 2408 a 2968 v k.ú. Telč v souladu s vyjádření MěÚ Telč – OŽP. Při ukládání nesmí dojít ke smísení půd různé kvality. Zeminu v deponiích bude nutno chránit před rozplavováním a zaplevelením. Při skryvání zúrodnění schopných vrstev půdy bude třeba dbát na to, aby zemina nebyla dodatečně kontaminována nešetrným zacházením, a aby byla deponie těchto půd zabezpečena před druhotnou kontaminací.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

S ohledem na charakter stavby není nutné vymezení ochranných a bezpečnostních pásem. Ochranná pásma jsou pouze u inženýrských sítí a ty jsou vymezena jednotlivými správci v jejich vyjádření o existenci.

Stavbou budou dotčena ochranná pásma podzemních a nadzemních vedení inženýrských sítí. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz dokladová část této dokumentace).

V rámci stavby budou dotčena ochranná pásma následujících inženýrských sítí:

- Veřejné osvětlení
- Vedení nízkého napětí
- Vedení vysokého napětí
- Sdělovací kabely metalické i optické
- Vodovod
- Kanalizace
- Plynovod STL, VTL
- Výškový polygon ČÚZK
- Podrobné odvodňovací zařízení (meliorace)

Přístup na staveniště je zajištěn z veřejných pozemních komunikací. Během výstavby bude částečně omezena doprava na okolních pozemních komunikacích. Výstavba je možná po etapách dle finančních možností investora. Podrobný postup výstavby bude navržen v dalším stupni projektové dokumentace.

Před zahájením stavby je nutné provedení vytyčení inženýrských sítí jednotlivými správci na náklady zhotovitele.

Drážní úřad: Stavba se nenachází v ochranném pásmu ČD.

Stanovisko ministerstva k tunelové stavbě: Na stavbě se nenachází tunelové objekty.

Podklady a podmínky vlastníků nebo správců cizích zařízení na PK

Podmínky správců jsou součástí E -dokladové části dokumentace.

Dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000). Z územního plánu a mapových podkladů ÚSES byly zjištěny lokality, které jsou chráněny z hlediska životního prostředí. Jedná se o regionální biocentrum Černíčský rybník a lokální biokoridor – LBK3.

Prostor stavby se nachází v území s archeologickými nálezy. Podél silnice jsou umístěny čtyři Boží muka ve vlastnictví obce Myslůvka, Černíč a města Telč.

Stavba prochází v km 3,711 pracovního staničení záplavovou oblastí vodního toku Myslůvka, přes který vede most ev.č. 406 - 009. Komunikace je navržena nad hladinou Q100 tak, aby nedocházelo k jejímu zaplavování.

Plánovaná stavba neprochází pásmem hygienické ochrany vodního zdroje.

Stavba se nachází na žádném chráněném ložiskovém území.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Odstranění staveb

V rámci stavby nebudou demolovány žádné budovy či jiné konstrukce. Demolice si vyžádá pouze odstranění konstrukčních vrstev stávajících komunikací a odstranění kompletních konstrukcí propustků, uličních vpustí.

Kácení zeleně a její náhrada

Kácení stromů provede KSÚSV před zahájením stavby, zhotovitel stavby odstraní pařezy po kácených stromech. Veškerý biologický odpad bude odvážen na sběrný dvůr dle výběru zhotovitele (např. v Borku u Dačic. vzdálenost 12 km). Vzdálenost středního místa stavby a sběrného dvoru je cca 12 km.

Inventarizace kácené zeleně vychází z provedeného dendrologického průzkumu. Jsou zde zahrnuty pouze solitérní stromy a keře a skupiny stromů a porosty, které bude nutno v rámci přípravy území pro výstavbu kácet. Celková hodnota kácených solitérních stromů a mýcených porostů byla stanovena dle metodiky AOPK ČR „Oceňování dřevin rostoucích mimo les“. V rámci dendrologického průzkumu byla řešena pouze mimo lesní zeleň. Pozemky PUPFL, které jsou stavbou dotčeny, nebyly řešeny a ani zde nebyla stanovena cena těchto dřevin.

Rozsah zemních prací, zemníky a skládky

Objem zemních prací „II/406 Telč – hr. kraje“ je:

- Cca 16 600 m³ výkopů
- cca 2 200 m³ násypů
- cca 9 500 m³ nové podloží z lomového kamene
- cca 3500 m³ odstranění krytu frézováním
- cca 4 000 m³ vybouráním krytu
- cca 4 280 m³ sejmutí drnů
- cca 1 625 m³ zemědělská půda
- cca 4 300 m³ ohumusování

Pro meziskládky zemin je možno využít prostor v rámci záboru stavby, nebo plochy. Prostor zařízení staveniště si zajistí zhotovitel stavby dle svých potřeb, požadavků a etapizace výstavby.

Skrývaná zemědělská půda v celkovém objemu 1627 m³ bude bezprostředně po skrývce transportována a rozprostřena v tloušťce 10 cm na zemědělské pozemky p.č. 3063 v k.ú. Myslůvka a p.č. 2739/32, 2408 a 2968 v k.ú. Telč v souladu s vyjádření MěÚ Telč – OŽP.

Vhodná sejmutá humózní vrstva mimo ornici bude po úpravě a s přidáním kompostu použita na ohumusování v rozsahu stavby.

Materiál z vybouraných vozovek bude nabídnut zhotoviteli pro recyklaci nebo odvezen na skládky v souladu s programem odpadového hospodářství.

Terénní úpravy

Stavba je situována v rovinatém zvlhěném území. Niveleta komunikací v maximální možné míře respektuje stávající průběh nivelety. Veškeré dotčené a zbytkové plochy v okolí navržené komunikace budou po stavbě uvedeny do původního stavu.

Plochy určené k rekultivaci budou po rozrytí pláň a vyrovnání terénních nerovností ohumusovány v tloušťce 0,10 m a opatřeny osemem.

Ozelenění a jiné úpravy nezastavěných ploch

Plochy dotčené stavbou budou ohumusovány a osety trávou.

Přeložky, úpravy a ochrana inženýrských sítí

V rámci stavby budou dotčena ochranné pásma následujících inženýrských sítí:

- Veřejné osvětlení
- Vedení nízkého napětí
- Vedení vysokého napětí
- Sdělovací kabely metalické i optické
- Vodovod
- Kanalizace
- Plynovod STL, VTL
- Výškový polygon Čúzk
- Podrobné odvodňovací zařízení (meliorace)

Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí dokladů této dokumentace.

V rámci stavby bude v km 4,463 přeložena dotčená stávající číchačka a orientační sloupek na VTL plynovodu. Bude provedeno odkopání stávajícího zařízení až po ochrannou trubku a přivolán zástupce plynáren. Technik plynáren provede demontáž staré a montáž nové vhodné číchačky včetně vystrojení (dráty PKO, měřící bod, apod). Po dokončení bude zhotovitelem jáma zasypána. Pevný poplatek za přeložku je stanoven 8000Kč a bude uhrazen zhotovitelem (viz rozpočet stavby).

Úpravy melioračních sítí

V km 0,210 bude výškově upraven poklop meliorační šachty. Stavba dále jinak nezasahuje do stávající meliorační sítě vybudované kolem roku 1965. V rámci návrhu rekonstrukce silnice bude pouze obnoveno napojení propustku v km 1,996 93 otevřeným příkopem do meliorační šachty.

Pokud v rámci stavby budou nalezeny podrobné odvodňovací zařízení (meliorace) zhotovitel je povinen přijmout příslušná opatření k zabránění poškození těchto zařízení. V případě, že dojde činností zhotovitele k poškození podrobných odvodňovacích zařízení (meliorací) nebo bude-li nezbytné část těchto zařízení v důsledku realizace stavby odstranit, je zhotovitel povinen uvést tyto zařízení do původního stavu nebo zajistí náhradní adekvátní řešení).

Zábor zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavbou budou trvale zabrány pozemky ZPF v rozsahu 6359 m². Dočasně na dobu do 1 roku bude zabráno celkem 208 m²:

Stavbou budou trvale zabrány pozemky PUPFL v rozsahu 2173m². Dočasně na dobu do jednoho roku bude zabráno celkem 131m².

Vegetační úpravy

Součástí projektové dokumentace je také návrh vegetačních úprav, který spočívá v úpravě okolního terénu a vybudování a úpravě příkopů.

V průběhu stavby je nutno zachovat a respektovat všechny dřeviny rostoucí v okolí stavby tak, aby ochrana dřevin před poškozením byla v souladu s normou ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Na základě této normy je nutno především dodržení podmínek ochrany stanovených v těchto bodech:

- Ochrana stromů před mechanickým poškozením, kmeny stromů je nutno opatřit vypoštěrkovaným bedněním z fošen, vysokým nejméně 2 m. Koruny stromů je nutno chránit před poškozením stroji a vozidly, popřípadě vyvázat ohrožené větve vzhůru,
- Ochrana kořenového prostoru při výkopech rýh nebo stavebních jam,
- Ochrana kořenové zóny při navážce zeminy.

Všechny plochy zeleně dotčené výstavbou je nutno uvést do původního stavu dle normy ČSN 83 9011 Práce s půdou a ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání. Poškozené plochy budou před výsevem pečlivě zkyprény. Odpady, kameny o průměru větším než 5 cm a části rostlin, které se obtížně rozkládají je nutno odstranit, vegetační vrstvu doplnit na tloušťku minimálně 10 cm, srovnat do roviny a napojit plynule na okolní terén a vyset travní osivo v množství minimálně 25g/m².

Kácení stromů provede KSÚSV před zahájením stavby, zhotovitel stavby odstraní pařezy po kácených stromech. Veškerý biologický odpad, stejně jako ostatní materiál kromě asfaltových vrstev pro recyklaci, bude odvážen na sběrný dvůr dle výběru zhotovitele, např. v Borku u Dačic (vzdálenost středního místa stavby a sběrného dvoru je cca 12 km).

Během stavebních prací budou vznikat odpady, se kterými je nutno nakládat v souladu se zákonem č. 185/2001 a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 381/2001 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Veškeré vznikající odpady budou odvezeny na skládku a dodavatel investorovi doručí protokol o odborné likvidaci těchto odpadů.

Veškerý vzniklý odpad tj. materiál z frézování vozovek, přebytek výkopové zeminy bude odvezen na skládku k tomuto účelu určenou. Veškerý biologický odpad, stejně jako ostatní materiál kromě asfaltových vrstev pro recyklaci, bude odvážen na sběrný dvůr dle výběru zhotovitele (např. v Borku u Dačic. vzdálenost 12 km). Asfaltové vrstvy pro recyklaci budou odváženy na sběrný dvůr KSÚSV v Třešti. Vzdálenost středního místa stavby a sběrného dvoru je cca 20 km.

Stavbou budou dotčena ochranná pásma podzemních a nadzemních vedení inženýrských sítí. Podmínky jednotlivých správců pro práce v ochranných pásmech jsou součástí jejich vyjádření (viz dokladová část této dokumentace). V rámci stavby bude dbáno zvýšené opatrnosti vůči inženýrským sítím v prostoru stavby. Veškeré sítě budou před zahájením výkopových prací vytýčeny na náklad zhotovitele. Práce v jejich ochranných pásmech se budou řídit podmínkami jednotlivých správců.

V rámci průzkumných prací byly zjištěny situační polohy stávajících inženýrských sítí, umístěných v prostoru stavby nebo jeho nejbližšího okolí. Nicméně projektant upozorňuje na skutečnost, že poloha zakreslených inženýrských sítí znázorněna v situaci má pouze informační charakter. Podklady byly získány od jednotlivých správců a odpovídají různě přesnosti. S ohledem na to, že se v praxi mnohdy tyto podklady rozcházejí se skutečností, je nezbytné, aby tyto sítě a zařízení byly vytyčeny před samotným zahájením stavby na náklady zhotovitele. Během stavby je nutno respektovat podmínky správců inženýrských sítí na práce v jejich ochranných pásmech.

Stavba neobsahuje žádnou demolici, pouze bude dočasně odebrán a následně znovu usazen stávající přístřešek autobusové zastávky v obci Myslůvka.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Pro výstavbu komunikace si vodu zajistí zhotovitel stavby dovozem na staveniště v cisternách, případně si místa odběru vody zajistí zhotovitel v místě stavby. Na stavbě bude používána mobilní technika. V případě potřeby elektrické energie si zhotovitel stavby zajistí mobilní elektrický agregát nebo místo odběru projedná s firmou EON Servisní, s.r.o.

Skládky pro danou stavbu bude rovněž zajišťovat dodavatel stavby. V obvodu staveniště není dostatečná plocha pro zřízení meziskládek.

Přístup na staveniště je zajištěn ze stávající silnice II/406, případně z místních komunikací v daném úseku, nebo komunikací III/40620 a III/40622.

Před zahájením výkopových prací je nutno požádat správce inženýrských sítí v dosahu stavby o jejich vytýčení. Během stavby je nutno respektovat podmínky správců inženýrských sítí na práce v jejich ochranných pásmech.

Během stavebních prací budou vznikat odpady, se kterými je nutno nakládat v souladu se zákonem č. 185/2001 a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 381/2001 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Veškeré vznikající odpady budou odvezeny na skládku a dodavatel investorovi doručí protokol o odborné likvidaci těchto odpadů. Veškerý biologický odpad, stejně jako ostatní materiál kromě asfaltových vrstev pro recyklaci, bude odvážen na sběrný dvůr dle výběru zhotovitele (např. v Borku u Dačic, vzdálenost 12 km). Asfaltové vrstvy pro recyklaci budou odváženy na sběrný dvůr KSÚSV v Třešti. Vzdálenost středního místa stavby a sběrného dvoru je cca 20 km.

S odpady z provozu na pozemních komunikacích bude nakládat správce v souladu s platnou legislativou.

13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK A NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vzhledem k situování stavby a využití stávajících pozemků, nedojde ke zhoršení hlukové a exhalační zátěže obyvatel a účinky stavby budou na životní prostředí minimalizovány. V rámci stavby dojde k dotčení zeleně.

Stavba nezasáhne rušivě do krajiny a přírody, protože je situována v prostoru stávající silnice.

Bezpečnost provozu bude zajištěna technickým návrhem řešení, které je v souladu s ČSN, TKP, TP, vzorovými listy pozemních komunikací a dalšími předpisy.

Dle zákona ČNR č.114/1992 Sb. O ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů nemá stavba významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (Natura 2000).

Rekonstruovaná silnice prochází regionálním biocentrem Černíčský rybník a lokálním biokoridorem – LBK3. Dále se silnice nachází v záplavovém území vodního toku Myslůvky v km 3,711 pracovního staničení.

Prostor stavby se nachází v území s archeologickými nálezy. V prostoru stavby se nenachází žádné historické památky.

Stavba se nenachází v pásmu hygienické ochrany vodního zdroje. Vzhledem k charakteru stavby a stávajícímu využití nedojde stavbou ke zhoršení podmínek ochrany.

Během stavebních prací budou vznikat odpady, se kterými je nutno nakládat v souladu se zákonem č. 185/2001 a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 381/2001 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Veškeré vznikající odpady budou odvezeny na skládku a dodavatel investorovi doručí protokol o odborné likvidaci těchto odpadů.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

V rámci realizace stavby je nutno dodržet podmínky stanovené územním rozhodnutím a stavebním povolením pro fázi výstavby.

Bezpečnost silničního provozu bude na nově vybudovaných komunikacích zajištěna technickým návrhem řešení, které je v souladu s ČSN, TKP, TP, vzorovými listy pozemních komunikací a dalšími předpisy. Upravené komunikace budou znovu vybaveny a dovybaveny systémem svislého a vodorovného dopravního značení.

Požární bezpečnost stavby je zajištěna volbou stavebních materiálů a stavebním návrhem.

Užitné vlastnosti stavby je možné posuzovat podle její kapacity, splnění technických požadavků na výstavbu a výroby, životnosti a způsobu údržby. V návrhovém období nedojde k vyčerpání kapacity navržených komunikací.

Plnění obecných technických požadavků na výstavbu a výroby je zajištěno v projektové dokumentaci respektováním ČSN, TKP, TKP-D, TP, vzorových listů a dalších předpisů. Obdobné požadavky budou kladeny i na zhotovitele stavby, který bude určen na základě výběrového řízení. Plněním citovaných norem, podmínek a předpisů jsou vytvořeny předpoklady pro dlouhou životnost a snadnou údržbu jednotlivých objektů stavby.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

15.1 Užitné vlastnosti stavby

Dodržení užitých vlastností je zajištěno respektováním obecných technických požadavků na výstavbu, návrhových norem a technických podmínek MD.

Pro všechny objekty stavby bude zpracována realizační dokumentace. Zajištění předepsaných zkoušek komunikačních objektů je povinností zhotovitele. Zkoušky musí zhotovitel provádět v rozsahu a způsobem uvedeným v TKP a ZTKP. Druhy a způsoby provedení příslušných kontrolních zkoušek a jejich četnosti budou určeny v jednotlivých kapitolách TKP nebo ZTKP v rámci zadávací dokumentace.

15.2 Zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba „Rekonstrukce II/406 Telč – hr. kraje“ obsahuje chodníky, proto byla navržena opatření pro osoby s omezenou schopností pohybu dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. „O zabezpečení užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“.

Místo pro přecházení chodců přes vozovku je vybaveno konstrukčními prvky (signální pás šířky 0,8m v reliéfní dlažbě a varovný pás šířky 0,4m v reliéfní dlažbě) dle požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. a jsou navrženy s bezbariérovou úpravou.

V místech, kde dochází ke vstupu osob do vozovky, jsou obruby sníženy na 0,02 m nad úroveň vozovky. Jako základní přirozená vodící linie je uplatněná obruba chodníku vyvýšena o 0,06 m nad úroveň dlažby chodníku. Hmatné prvky (vodící a varovné pásy) budou provedeny z reliéfní betonové dlažby kontrastní barvy (červená).

Bezbariérově bude upravena také nástupní hrana nástupišť autobusových zastávek. Bude uplatněn zastávkový bezbariérový obrubník s výškou nástupní hrany 0,20 m nad vozovkou autobusového zálivu. Nástupní hrana bude lemována kontrastním pruhem š. 0,30 m (hladká červená dlažba), v prostoru označníku bude zřízen signální pás z červené reliéfní dlažby š. 0,80 m.

Veškeré použité materiály pro prvky pro nevidomé musí být dle NV 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04-06. Certifikáty použitého materiálu budou předány zhotovitelem u kolaudace.

15.3 Požadavky na použité materiály a dílce

Všechny použité dílce a materiály musí splňovat kvalitativní kritéria na odolnost proti povětrnostním vlivům, solím, tlaku apod. podle příslušných norem a předpisů.

15.3.1 Obecné

Zemní pláň pod chodníkem musí být zhuťněna na hodnotu minimálně 30 MPa.

Zemní pláň pod vozovkou musí být zhuťněna na hodnotu minimálně 45 MPa.

Zemní pláň pod autobusovou zastávkou a okružní křižovatkou musí být zhuťněna na hodnotu minimálně 60 MPa.

15.3.2 Obrubníky a kamenné řádky

Stávající obrubníky budou vybourány. Nově osazené obrubníky budou provedeny tak, aby výškově tvořily plynulou linii. Jejich výška bude 12 cm podél vozovky. V místě pro přecházení budou obrubníky sníženy na výšku 2 cm nad vozovkou. Obrubníky budou osazený dle požadavků ČSN 736131, tedy do betonové opěrky C25/30 nXF2 (nekonstrukční), viz výkres Vzorový příčný řez. Styk jednotlivých obrubníků se provádí na sraz. V případě potřeby bude spára zatažena betonem C16/20n XF1. Kladení obrubníků v obloucích bude vždy provedeno tak, aby vzniklá spára měla konstantní šířku 3-5 mm (řezání obrubníků musí být přesné).

15.3.3 Betonová dlažba

Provádění pokládky zámkové dlažby bude realizováno dle ustanovení ČSN 73 6131. Vyplňování spár se provádí souběžně s kladením betonových prvků. Drobné křemičité kamenivo DDK 0-2, kterým se spárování provádí, se vmete do spár. Přebytečný materiál se odstraní. Spárování se opakuje tak dlouho, dokud nejsou spáry dokonale zaplněny. Po 6 měsících provozu (nebo podle dohody s investorem) bude provedena vizuální kontrola kvality spár. V případě potřeby dodavatelská firma na vyzvání doplní a opraví nedostatky. S touto kontrolou a případnou opravou je nutné počítat v rámci ceny dodávky. Kontrolní a převírací zkoušky jsou stanoveny v ČSN 73 6131. Signální a varovný pás je navržen z betonové dlažby s výstupky nepravidelného tvaru dle TN TZÚS s rastrem 6 x 6 cm.

15.3.4 Konstrukční vrstvy

Hutněné asfaltové vrstvy budou prováděny dle ČSN 73 6121. Pokládka se provádí na řádně připravený, rovný, zhutněný, čistý povrch podkladní vrstvy za přijatelných klimatických podmínek dle schváleného kontrolního zkušebního plánu před zahájením prací. Rovný povrch znamená, že v podélném směru na lati 4 m a v příčném na lati 2 m je povolena odchylka 30 mm. Nerovnosti v podélném i příčném směru musí odpovídat požadavkům normy. Povrch musí být suchý nebo zavlhlý, nesmí být zmrzlý. Teplota vzduchu při pokládce jednotlivých vrstev musí odpovídat tabulce 9 normy. Nesmí se provádět při silném nebo dlouhotrvajícím dešti. Povrch a svislé styčné plochy musí být dokonale očištěny od uvolněného materiálu, prachu a nečistot. Po očištění se provede spojovací postřik dle normy ČSN 73 6129. Styčné plochy musí být opatřeny vrstvou asfaltového nátěru. Spojovací postřik se neprovádí pouze v odůvodněných případech (např. chodníky).

Provádění nestmelených vrstev vozovek bude respektovat ČSN 73 6126-1. Po pláni smí jezdit jen technologická doprava přímo související se zřizováním pláň. I tato doprava musí být rozložena stejnoměrně po celé šířce vrstvy, aby se nevyjížděly koleje. Zhutňování nadvýšené vrstvy se provádí od krajů ke středu u střechovitého spádu vozovky a od spodního okraje po předhutněný horní okraj u jednostranného sklonu. Kontrolní a přejímací zkoušky jsou stanoveny v ČSN 73 6121.

Nově pokládáné vrstvy budou provázány spojovacím postřikem s podrcením z kationaktivní asfaltové emulze, především z důvodu lepšího vyplnění pórů odfrézovaného povrchu a eliminace nalepování spojovacího postřiku na kola vozidel stavby.

Spojovací, případně infiltrační postřiky budou provedeny dle ČSN 73 6129. Spojovací postřik bude proveden jako PS – polotuhý asfalt, ale použité pojivo lze použít i jiné dle příslušné ČSN. Na 1 m² bude použito min. 0,2 kg pojiva. Skutečné množství je nutné určit na základě testu na zkušebním úseku. Postřik musí být proveden jako rovnoměrný po celé ploše. Infiltrační postřik bude použit na místech, která po aplikaci mohou být použita bez dalších úprav jako podklad pro položení živичné vrstvy. Na 1 m² bude použito 0,8 až 2,5 kg pojiva.

Pod ložnou vrstvou bude vložena výztužná geomříž z PVC (případně PP) s hodnotou pevnosti v tahu 80 KN/m, která by měla snížit možnost výskytu mozaikových, tak i mrazových trhlin a zajistit delší životnost vozovky.

Po provedení pokládky konstrukčních vrstev a s nimi souvisejícími pracemi, budou provedeny kontrolní odvrtvy hotových asfaltových vrstev. Zásady pro stanovení míst odběrů vzorků vycházejí z ČSN 73 6160, ČSN 73 6121, ČSN EN 12697-27 A čl. 7.5.2. těchto TKP. Umístění vývrtů nebo míst pro provedení zkoušek je předmětem dohody mezi objednatelem / správcem stavby a zhotovitelem. Umístění bude zaměřeno na charakteristická místa většiny plochy hodnocené stavby / konstrukční vrstvy dle předem odsouhlaseného kontrolního zkušebního plánu stavby. Bude součástí VRN nákladů vč. zkoušek zatěžkávacích a únosnosti SZZ v místě zřízení CB krytů vozovky.

Ostatní podmínky provádění jsou uvedeny v ČSN 73 6129. Zdůrazňuji mimo jiné kapitolu 8, která se týká bezpečnosti a ochrany zdraví při práci s těmito látkami (vdechování par, styk látky s pokožkou, přestávky v práci atd.)

V Ostravě, březen 2017

Ing. Jakub Stránský