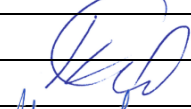
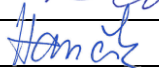
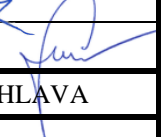



# A.

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING.KOTLÁN	  	 Pod Příkopem 6, 586 01 Jihlava tel. 567 310 106 567 320 345
ZODP. PROJEKTANT	ING.KOTLÁN		
VYPRACOVAL	J.HANČÍK		
KONTROLOVAL	ING.SEDLÁK		
OBJEDNATEL, INVESTOR: KRAJ VYSOČINA, ŽIŽKOVA 57, JIHLAVA			
AKCE:  <b>II/353 STÁJ - ZHOŘ II. STAVBA</b>			DATUM: 09/2018
			STUPEŇ: DSP
			ZAK.Č.: 2016-000179
			PARÉ Č.
OBSAH  <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>			

## **1. Identifikační údaje:**

a) označení stavby: **Silnice II/353 Stáj – Zhoř II. Stavba**

b) objednatel: Kraj Vysočina  
Žižkova 57, Jihlava, 587 33  
IČ 70890749

c) projektant:

Generální projektant :	PROfi Jihlava spol. s r.o., Pod Příkopem 6, Jihlava IČ: 18198228
Vedoucí projektant:	Ing. Bohumil Kotlán
Projektant NN, VN:	Ing. Zbyněk Pecina, Beranovec 27, Suchá
Projektant sděl.vedení:	Colegium, Jihlava, Ing. Pavel Kratochvíl
Dendrologický průzkum:	Ing. arch. Vít Doležel, Jihlava
Diagnostika vozovky:	ESLAB, spol. s r.o., Brno
Geologický posudek:	RNDr. Stanislav Březina, Jihlava
Podrobný geotech. průzkum:	RNDr. Václav Mašek, Jihlava
Oznámení EIA:	Ing. Jiří Novák CSc. Ekotechnika ® Brno

Stupeň dokumentace: **Dokumentace pro stavební povolení**

## **2. Základní údaje o stavbě**

a) Technický návrh vychází ze zadání investora, jehož požadavkem bylo provést rozšíření vozovky na kategorii navazujících úseků této silnice II. třídy tzn. na jedné straně napojení na obchvat obce Jamné a na druhé napojení na již rozšířenou vozovku nad obcí Rudolec. V době projektových prací nedošlo v majetkoprávní přípravě k dohodě o vyrovnání za části pozemků nově dotčených rozšířením stávající komunikace v katastrálním území obce Stáj a proto je navržená rekonstrukce rozdělena na dvě stavby. I. Stavba km. 0,000 – 4,510 a II. Stavba km 4,510 – 8,332. Předmětná II. Stavba tedy začíná napojením na I. Stavbu v km. 4,510 před lesem mezi obcemi Zhoř a Stáj a končí napojením na již rozšířenou vozovku nad obcí Rudolec. Kategorie silnice je navržena S9,5/70(60) v intravilánových úsecích obcí je navržena návrhová rychlost na 50 km/hod. Rekonstrukce silnice je navržena v délce 3822 m. Součástí stavby jsou přeložky silových a sdělovacích vedení, která jsou vedena v souběhu s rekonstruovanou silnicí a zasahují do nově navrženého tělesa komunikace, rovněž dojde k zabezpečení stávajících inženýrských sítí první kategorie (VVTL plynovody, produktovody, ropovody, dálkové optické kabely apod.), zde se předpokládá pouze úprava na stávajícím zabezpečení uložení pod komunikací (úprava chrániček, úprava propojovacích objektů apod.) Bude nutno provést nové oplocení zemědělského areálu v obci Stáj, jehož stávající oplocení je stavbou dotčeno. Stávající křižovatky na trase budou rovněž napojeny ve stávajícím rozsahu na navrženou úpravu silnice II/353. Také veškeré hospodářské sjezdy, polní cesty, lesní cesty budou zachovány a v rámci stavby obnoveny podle původního rozsahu. V obci Stáj bude provedena nová autobusová zastávka v obci.

**b) Předpokládaný průběh stavby**

- zahájení stavby se předpokládá v průběhu jednoho roku od vydání stavebního povolení
- etapizace stavby se předpokládá dle možných objízdných tras na dvě etapy zhruba stejné vzdálenosti. I. etapa od začátku úseku v km. 4,510 mezi obcemi Zhoř a Stáj po křižovatku se silnicí II/348. II. etapa od křižovatky se silnicí II/348 do konce úseku na hranici okresu Žďár nad Sázavou v km. 8,332.
- dokončení stavby se předpokládá do dvou let od vydání stavebního povolení

**c) Navržená stavba je dle schváleného územního plánu v katastru obce Jamné, Zhoř a Stáj. Na stavbu bylo vydáno územní rozhodnutí č.j.: MUPL/2460/2018 vydané dne 17.4.2018. Podmínky stanovené v územním rozhodnutí budou dodrženy.****d) Trasa projektované rekonstrukce se nachází v Kraji Vysočina, začíná na stávající silnici Jihlava – Žďár nad Sázavou před lesem mezi obcemi Zhoř a Stáj (v místě napojení na I. Stavbu rekonstrukce silnice II/353 Stáj - Zhoř) a má končit za obcí Stáj na hranici okresu Žďár nad Sázavou. Nová komunikace je projektovaná v trase stávající silnice II/353 včetně průjezdu obcí Stáj. Stávající silnice II/353 vede převážně zemědělsky obdělávanou krajinou s převahou polí nad loukami a jen ve dvou místech (mezi Zhoří a Stájí a za obcí Stáj) prochází lesními úseky. Stávající terén v trase silnice je zvlněný s převýšením cca. 132m od nejnižšího místa terénu k nejvyššímu. Silnice od začátku úseku před lesem mezi obcemi Zhoř a Stáj stoupá až nad obec Stáj do 618,30mn.m. a od konce lesa klesá do 592mn.m. v místě křižovatky silnic Polná – Arnolec . Od tohoto rozcestí již silnice stoupá až do 680mn.m. na hranici okresů Jihlava Žďár n. Sázavou.**

Staveniště je omezeno pouze na výstavbu vlastního budoucího silničního tělesa a dále pak na trvalý zábor okolních pozemků pro rozšíření stávajícího silničního tělesa.

**e) Přeložka silnice II/353 navazuje na stávající silnici na obou koncích navrženého úseku. Předchozí stavební aktivitou v daném území byla výstavba I. Stavby rekonstrukce silnice II/353 Stáj – Zhoř, na kterou bude tato stavba navazovat. Jiné věcné nebo časové vazby na okolní výstavbu ani související investice nebyly zjištěny, ale je možné, že v průběhu přípravy této stavby mohou další vzniknout a bude je nutno koordinovat s tímto návrhem. Odtok bude v rámci stavby navýšen v důsledku rozšíření stávající silnice II/353. Dešťové vody bude i nadále odváděny do silničních příkopů podél řešené silnice. Silniční příkopy vyúsťují do stávajících vodotečí v zájmovém území. V zájmovém území se nacházejí stávající meliorace, které pokud budou stavbou narušeny, musí být opět uvedeny do funkčního stavu.****f) Stavba nebude mít vliv na dosavadní využití území. Jedná se o rekonstrukci. Navržená stavba je dle schváleného územního plánu v katastru obce Stáj. Součástí stavby jsou přeložky silových a sdělovacích vedení, která jsou vedena v souběhu s rekonstruovanou silnicí a zasahují do nově navrženého tělesa komunikace, rovněž dojde k zabezpečení stávajících inženýrských sítí první kategorie (VVTL plynovody, produktovody, ropovody, dálkové optické kabely apod.), zde se předpokládá pouze úprava na stávajícím zabezpečení uložení pod komunikací (úprava chrániček, úprava propojovacích objektů apod.), také bude nutno provést nové oplocení zemědělského areálu v obci Stáj, jehož stávající oplocení je stavbou dotčeno.****Seznam dotčených pozemků:**

Stavba se nachází v k.ú. Stáj, Zhoř, Arnolec, Rudolec, Dobrouťov – seznam dotčených pozemků včetně záborů je uveden v příloze J – Záborový elaborát, kde je doložen zákres stavby do katastrální mapy včetně vyznačení záborů pozemků a dále pak seznam těchto pozemků s uvedením výměry dotčení trvalým a dočasným zábohem.

### **3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů**

Jako geodetického, mapového podkladu bylo použito polohopisné a výškopisné zaměření staveniště). Souřadnicový systém S-JTSK, výškový systém Bpv.

Vytýčení resp. vytyčovací body jsou uváděny v souřadnicovém systému S-JTSK. Výšky resp. výškové údaje jsou uváděny ve výškovém systému Bpv.

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice a byly prováděny předprojektové průzkumy na staveništi. Byl proveden jak geologický průzkum v trase včetně polních kopaných sond v místě budoucího mostku a dále v místě uvažovaného zářezu nad obcí Stáj. Dále byl proveden průzkum pomocí vrtaných sond do vozovky, tento průzkum je doložen v samostatné složce tohoto projektu v části H – diagnostika vozovky, dále byl proveden dendrologický průzkum v zájmovém území, který je rovněž doložen v příloze I. – dendrologický průzkum dle členění projektové dokumentace. Pro zjištění vlivu stavby na životní prostředí je zpracováno oznámení EIA (06/2016).

Jako výchozích podkladů pro zpracování projektové dokumentace bylo použito :

- Podklady od správců sítí (CETIN, E-ON, MERO, ČEPRO, RWE GasNet, VAS Jihlava, NET4GAS )
- Digitalizované katastrální mapy k.ú. Stáj, Zhoř, Arnolec, Rudolec, Dobroutov. 1: 1000
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic (10.2004)
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (01.2006)
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení (09. 1994) vč. Z \*1 (01. 1996); Z \*2 (01. 1998); Z \*3 (08. 1999); Z\*4 (07. 2003)
- ČSN 73 3050 Zemné práce. Všeobecné ustanovenia (09. 1987) vč. Z \*a (05. 1991);Z\*b (04. 1999)
- ČSN EN 206-1 Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda (09. 2001)
- Vyhláška č. 499/2006 Sb. ze dne 10 listopadu 2006 – Vyhláška o dokumentaci staveb
- Vyhláška č. 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 01 3463 Výkresy kanalizace
- ČSN 75 6909 Zkoušky vodotěsnosti stok
- ČSN 75 6101 Stokové sítě a kanalizační přípojky
- ČSN EN 752 Venkovní systémy stokových sítí a kanalizačních přípojek
- ČSN 33 2000 část 4-41 - Ochrana před úrazem el.proudem
- ČSN 33 2000 část 4-47 - Opatření k zajištění ochrany před úrazem el.proudem
- ČSN 33 2000 část 5-54 - Uzemnění a ochranné vodiče
- ČSN 33 2000 část 6-61 - Postupy při výchozí revizi
- ČSN 33 3301 - Stavba elektrických venkovních vedení do 52 kV
- ČSN 33 2000-5-52 – Výběr a stavba el. zařízení
- ČSN 34 1390 - Předpisy pro ochranu před bleskem

#### **4. Členění stavby**

Rozsah stavby je nejlépe patrný z výkresové části.

Předpokládá se následující členění rozhodujících stavebních objektů -

Stavební objekty :

101 HLAVNÍ TRASA SILNICE II/353 S9,5/70(60) - DL. 3,822 KM

104 KŘÍŽOVATKA SE SILNICÍ II/348 OBOUSTRANNĚ

105 AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA STÁJ

106 KŘÍŽOVATKA SE SILNICÍ III/3535 VLEVO

107 KŘÍŽOVATKA SE SILNICÍ III/3536 VPRAVO

301 PŘELOŽKA ZÁSOBNÍHO VODOVODU V KM 7,420

402 PŘELOŽKA VN V KM 4,630-5,290 - NENÍ PŘEDMĚTEM DSP (povoleno ÚR)

403 ZABEZPEČENÍ DOK V KM 5,715 - NENÍ PŘEDMĚTEM DSP (povoleno ÚR)

404 PŘELOŽKA SDĚL. VEDENÍ V KM 4,510-5,700 - NENÍ PŘEDMĚTEM DSP (povoleno ÚR)

405 PŘELOŽKA SDĚL. VEDENÍ V KM 5,900-6,100 - NENÍ PŘEDMĚTEM DSP (povoleno ÚR)

406 PŘELOŽKA SDĚL. VEDENÍ V KM 6,320-6,400 - NENÍ PŘEDMĚTEM DSP (povoleno ÚR)

501 ZABEZPEČENÍ ROPOVODU MERO V KM 5,720

502 ZABEZPEČENÍ PRODUKTOVODU ČEPRO V KM 5,730

503 ZABEZPEČENÍ ROPOVODU MERO V KM 5,733

504 ZABEZPEČENÍ VVTL PLYNOVODU V KM 5,740

505 ZABEZPEČENÍ VVTL PLYNOVODŮ V KM 6,795-6,830

601 OPLOCENÍ V KM 6,325 - 6,555 VPRAVO

801 REKULTIVACE

901 CHRÁNIČKY SÍTĚ ROWANET - NENÍ PŘEDMĚTEM DSP (povoleno ÚR)

#### **5. Podmínky realizace stavby**

a) Mezi km 4.515 – 4.623 bude v rámci stavby provedena rekonstrukce stávající dřevěné ohrady tréninkové dráhy pro koně. Nové oplocení bude osazeno v místě hranice záboru. Osazení nové ohrady bude provedeno ihned v návaznosti na demontáž staré. Jelikož příprava tohoto druhu stavby potrvá déle než případné okolní stavby, bude nutné ověřit okolní stavební aktivity až před vlastní realizací.

b) Stavba bude provedena jako celek avšak z důvodů zajištění obslužnosti jednotlivých obcí na rekonstruované trase se předpokládá etapizace stavby dle možných objízdných tras na dvě etapy zhruba stejné vzdálenosti. I. etapa od začátku úseku v km. 4,510 mezi obcemi Zhoř a Stáj po křižovatku se silnicí II/348. II. etapa od křižovatky se silnicí II/348 do konce úseku na hranici okresu Žďár nad Sázavou v km. 8,332. Koordinovanost a plynulost stavby v případě vjezdů bude zajištěna dodavatelem stavby.

c) Přístup na pozemky stavby bude zajištěn z přilehlých komunikací podél rekonstruované trasy. Součástí vlastní stavby budou i staveništní komunikace v prostoru nově navrženého mostního objektu tak, aby byl zajištěn pojezd staveništní techniky přes stávající vodoteč, rovněž se předpokládá dočasné zatrubnění dané části s provizní staveništní komunikací.

d) Během rekonstrukce silnice II/353 bude omezen provoz motorových vozidel. Etapizace se předpokládá na dva úseky.

**I. Etapa:** ZÚ - křižovatka silnic II tř. 353 a 348 před obcí Stáj. Konec etapy bude v polovině křižovatky se silnicí II/348 aby byl zprůjezdněn směr Arnolec - Polná jedním pruhem š. min 3m. Celková délka etapy je 1,32km.

- Objízdná trasa pro tranzitní dopravu je navržena směr Dobroutov – Polná po silnici II/351, dále pak Záborná - Stáj po silnici II/348.

- Objízdná trasa pro osobní automobily a linkové autobusy je navržena po silnici III/3534 - Zhoř - Nadějov - III/3515 - Jersín – III/34823 - Arnolec – II/348 – Stáj. Předmětným úsekem provozují veřejnou linkovou osobní dopravu (VLOD) dopravci ICOM transport a.s. a ZDAR a.s.

Bude umožněna obsluha zastávky Stáj projetím křižovatky silnic II/353 a II/348 (pozn. otočka MK v obci Zhoř je v současné době využívána VLOD. Dojde k dočasnému přemístění zastávky Zhoř,,háj. na zastávku Zhoř.

**II. Etapa:** Od křižovatky s místní komunikací II/348 v km 5,83 po konec úseku. Začátek etapy bude v polovině křižovatky se silnicí II/348 aby byl zprůjezdněn směr Arnolec - Polná jedním pruhem š. min 3m. Celková délka etapy je 2,5km.

- Objízdná trasa pro tranzit po silnici II/348 - Polná - II/352 - Sázava - silnice I/19 - Žďár nad Sázavou II/353.

- Objízdné trasy pro osobní automobily po silnici II/348 - Záborná - III/34822 - Janovice – Rudolec. Tyto trasy mohou být upraveny po detailním rozdělení jednotlivých etap a to buď zkráceny, nebo i jinak vymezeny. Intravilánový úsek bude mít objízdné trasy přes vnitřek obce Stáj.

- Objízdná trasa pro VLOD (všechny spoje stávajících linek vyjma spoje 840119/15 ):

- Jeden směr Stáj II/348 – MK Janovice – III/34822 – II/353 – dále v původní trase směr Rudolec
- Opačný směr Rudolec – II/353 – III/34822 – Záborná – II/348 – Stáj – dále v původních trasách
- Objízdná trasa pro 840119/15 v původní trase III/3536 – Chroustov – MK otočka – zpět III/3536 – II/353 – Rudolec (cílová zastávka spoje).

Dočasné přemístění zastávek:

Bohdalov, Chroustov, rozc. na zastávku Stáj

Bohdalov, Chroustov, rozc. 3.0 na zastávku Bohdalov, Chroustov

Podmínkou je umožnění bezpečného otočení po MK v Chroustově

Přilehlé nemovitosti a okolní pozemky musí být provizorně přístupné po celou dobu stavby. Tento návrh je pouze orientační, konečné řešení dopravně inženýrského opatření si dodavatel zajistí a projedná s komisařem DI Jihlava.

## **6. Přehled budoucích vlastníků a správců**

a) Po dokončení stavebních prací bude stavba převedena do vlastnictví Kraje Vysočina a správce komunikace bude Krajská správa a údržba silnic Vysočiny.

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

a) Stavba bude předána po dokončení veškerých stavebních úprav po jednotlivých etapách.

## **8. Souhrnný technický popis stavby**

Technický návrh vychází ze zadání investora, jehož požadavkem bylo provést rozšíření vozovky na kategorii navazujících úseků této silnice II. třídy tzn. na jedné straně napojení na obchvat obce Jamné a na druhé napojení na již rozšířenou vozovku nad obcí Rudolec. V době projektových prací nedošlo v majetkoprávní přípravě k dohodě o vyrovnání za části pozemků nově dotčených rozšířením stávající komunikace v katastrálním území obce Stáj a proto je navržená rekonstrukce rozdělena na dvě stavby. I. Stavba km. 0,000 – 4,510 a II. Stavba km 4,510 – 8,332. Předmětná II. Stavba tedy začíná napojením na I. Stavbu v v km. 4,510 před lesem mezi obcemi Zhoř a Stáj a končí napojením na již rozšířenou vozovku nad obcí Rudolec. Kategorie silnice je navržena S9,5/70(60) v intravilánových úsecích obcí je navržena návrhová rychlost na 50 km/hod. Rekonstrukce silnice je navržena v délce 3822 m. Součástí stavby jsou přeložky silových a sdělovacích vedení, která jsou vedena v souběhu s rekonstruovanou silnicí a zasahují do nově navrženého tělesa komunikace, rovněž dojde k zabezpečení stávajících inženýrských sítí první kategorie (VVTL plynovody, produktovody, ropovody, dálkové optické kabely apod.), zde se předpokládá pouze úprava na stávajícím zabezpečení uložení pod komunikací (úprava chrániček, úprava propojovacích objektů apod.) Bude nutno provést nové oplocení zemědělského areálu v obci Stáj, jehož stávající oplocení je stavbou dotčeno. Stávající křižovatky na trase budou rovněž napojeny ve stávajícím rozsahu na navrženou úpravu silnice II/353. Také veškeré hospodářské sjezdy, polní cesty, lesní cesty budou zachovány a v rámci stavby obnoveny podle původního rozsahu. V obci Stáj bude provedena nová autobusová zastávka v obci.

## **8.1 Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí**

### **SO101 Hlavní vedení trasy silnice II/353**

Na začátku úseku se trasa snaží zachovat levostranný lesní porost až do km 4,500. Poté již dojde k zásahu do lesního porostu vlevo. Průchod lesním úsekem je navržen tak, aby zásah do lesního prostu byl pouze minimální. Největší zásah je v místě navrženého zářezu mezi km 4,960 – 5,300. Nad zářezem bude ponechán volný pruh pro přeložky stávajících vedení silových a sdělovacích kabelů. Za tímto lesním úsekem dojde k rozšíření trasy směrem doprava. Zde se v km 5,715 – 5,740 nacházejí inženýrské sítě vyššího významu, které bude nutno zabezpečit. Niveleta je zde uvažována po stávající, pouze dojde k jednostrannému rozšíření vozovky doprava. Trasu dále kříží silnice II/348, kde dojde k úpravě poloměru hlavní trasy, které má za cíl zlepšení směrového vedení a rozhledových poloměrů v se stávající křižovatce. V blízkosti této křižovatky je navržena i autobusová zastávka pro obec Stáj. V intravilánovém úseku obce je navrženo rozšířením směrem doprava s ohledem na stávající nemovitosti na levé straně. Za obcí Stáj po km 6,800 je provedeno rozšíření symetricky a to s ohledem na navazující křížení s VVTL plynovody tak, aby rozšíření co nejvíce kopírovalo stávající vozovku. Zde bude nutno rovněž provést zabezpečení těchto inženýrských sítí vyššího významu. Dále vozovka bude umístěna na násyp, což bude mít za následek opět symetrické rozšíření silničního pozemku. Dále následuje šířková úprava v zářezu pravostranného směrového oblouku mezi km 7,083 – 7,182. Před dalším lesním úsekem jsou stávající dva stejnosměrné oblouky malého

poloměru, což opět tvoří kolizní místo a nevhodné směrové vedení trasy, proto byly tyto dva oblouky nahrazeny oblouky o poloměru R 680m mezi km 7.251 - 7.557 a R180m mezi km 7.564 - 7.884. Tímto je trasa vedena vpravo ve směru staničení mimo osu stávající komunikace tak, aby nedošlo k zásahu do lesního porostu po levé straně ve směru staničení. Okraj tělesa silnice je max. 40,0m od osy stávající silnice. Tímto též dojde ke zlepšení rozhledů v navazující křižovatce se silnicí III/3536. Navazujícím lesním úsekem zůstane zachována levá strana lesa a rozšíření bude provedeno vpravo ve směru staničení. Za lesním úsekem již bude trasa ukončena v délce cca 25 m dopojena na stávající již rozšířenou vozovku.

Směrový návrh zohledňuje omezující prvky (intravilán obce, stávající aleje) a zadávací podmínky investora.

Celkem bylo na trase navrženo 18 směrových oblouků doplněných o oboustranné přechodnice podle možností, které byly limitovány stávajícím směrovým vedením. Celková délka řešené rekonstrukce trasy silnice II/353 činí 8.332,00 m.

#### **SO 104 křižovatka se silnicí II/348 oboustranně**

Navržené úrovnové napojení stávající silnice II/348 v km 5,837 oboustranně. Vnější poloměr zaoblení směrem na Arnolec je navržen R=10 m, od Arnolce směrem na Rudolec je navržen R=15 m, pro vjezd do obce Stáj je navržen poloměr R=5m a napojení od Polné směrem na Jihlavu je ponecháno podle stávajícího připojení. Celková délka úpravy je navržena 45 m. Křižující komunikace je v kategorii S 7,5/50. Zmíněnou úrovnovou křižovatku lze charakterizovat dle ČSN jako kolmou, průsečnou, všesměrnou, s určením přednosti v jízdě. Vzájemné křížení komunikací respektuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovatek na silničních komunikacích“. Zde je navržena úprava i na hlavní trase tak, aby byly zlepšeny rozhledové poměry na této křižovatce.

#### **SO 105 autobusová zastávka Stáj**

Stávající autobusová zastávka v obci Stáj se nachází přímo v prostoru křižovatky (104), a proto byl proveden nový návrh autobusové zastávky pro obec tak, aby byla rovněž využita stávající čekárna. Autobusová linka od Jihlavy bude zastavovat na zastávkovém pruhu přímo na silnici, ovšem mimo hlavní tah silnice II/353, zde se autobus otočí a bude pokračovat směrem na Žďár nad Sázavou. Počítá se s vybudováním nástupiště, dopojení pěší trasy ke stávající čekárně a celkovou úpravou neuspořádané asfaltové plochy která bude sloužit pro otáčení autobusů. Pro usměrnění provozu v místě asfaltové plochy, je navržen zvýšený ostrůvek ze žulových kostek s možností přejíždění. Doprava směrem z obce Stáj na silnici II/348 a dále pak na silnici II/353, bude směřována vodorovným značením tak, aby automobily objížděli ostrůvek vpravo.

Pro druhý směr jízdy je navržen záliv pro autobusy s připojovacím a odpojovacím pruhem délky 15m, délka zastávkové hrany byla navržena 12m a šířka 2 m. Rovněž dojde k propojení pěší trasy k čekárně. Zastávka bude vybavena prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu, což bude zapracováno v dalších stupních projektové dokumentace.



**SO 106 křižovatka se silnicí III/3535 vlevo**

Navržené úrovně napojení stávající silnice III/3535 v km 6,438 vlevo. Vnější poloměr zaoblení je navržen o  $R=4\text{m}$ , druhý poloměr při napojení směrem na Rudolec je navržen  $R=9\text{m}$ . Celková délka úpravy je navržena 15 m. Křižující komunikace je v kategorii S 6,5/50. Úhel křížení je navržen jako stávající a to 46 st. Zmíněnou úrovní křižovatku lze charakterizovat dle ČSN jako průsečnou, všesměrnou, s určením přednosti v jízdě. Vzájemné křížení komunikací respektuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovek na silničních komunikacích“.

**SO 107 křižovatka se silnicí III/3536 vpravo**

Navržené úrovně napojení stávající silnice III/3535 v km 7,717 vpravo. Vnější poloměr zaoblení je navržen o  $R=12\text{m}$ , druhý poloměr při napojení směrem na Rudolec je navržen  $R=9\text{m}$ . Celková délka úpravy je navržena 35 m. Křižující komunikace je v kategorii S 6,5/50. Úhel křížení je navržen jako stávající a to 105 st. Zmíněnou úrovní křižovatku lze charakterizovat dle ČSN jako průsečnou, všesměrnou, s určením přednosti v jízdě. Vzájemné křížení komunikací respektuje ČSN 73 6102 „Projektování křižovek na silničních komunikacích“.

**SO301 Přeložka zásobovacího vodovodu**

V km. 7,420 se nachází pod navrženou silnicí stávající vedení zásobovacího vodovodu z přilehlých podzemních zdrojů pitné vody do vodojemu. Křížení vodovodu se silnicí II/353 v km. 7,420 vychází pod úhlem  $166^\circ$ . Navržená přeložka vede od stávajícího směrového lomu poblíž hospodářského sjezdu v km. 7,480. Trasa vodovodu se v tomto místě nestáčí ale pokračuje pod silnicí II/353. Zhruba 2,5m za hranou odvodňovacího příkopu dojde ke směrovému lomu směrem k obci Stáj a vodovod je veden podél hrany příkopu až ke stávající trase. Hloubka uložení vodovodu bude navržena dle hloubky uložení stávajícího řadu. V místě křížení se silnicí II/353 bude vodovod uložen do ochranné trubky která přesahuje nejméně 2,0 m na obě strany vnější hranici odvodňovacích silničních příkopů a hloubka uložení dálkovodu musí být taková, aby nejvyšší část povrchu chráničky ležela nejméně 1,5 m pod povrchem vozovky. Navržené přeložka vodovodu je v celkové délce 140,0m.

**SO501 Zabezpečení ropovodu MERO v km 5,720 - správce a provozovatel MERO ČR, a.s.****SO503 Zabezpečení ropovodu MERO v km 5,733 - správce a provozovatel MERO ČR, a.s.**

V zájmovém území u obce Stáj se nachází dva ropovody DN 500 ve správě MERO ČR a.s., které budou dotčeny navrženým rozšířením. Niveleta vozovky zde kopíruje stávající terén a rozšíření je navrženo vpravo ve směru staničení komunikace. Stavební objekty 501 a 503 předpokládají zabezpečení těchto zařízení tak, aby byly dálkovody uloženy do chrániček, které přesahují nejméně 2,0 m na obě strany vnější hranici odvodňovacích silničních příkopů a hloubka uložení dálkovodu musí být taková, aby nejvyšší část povrchu chráničky ležela nejméně 1,5 m pod povrchem vozovky, pode dnem příkopu nebo přilehlého násypu nejméně 0,6 m. Předpokládá se osazení chráničky podle výše uvedených zásad a dopojení na propojovací objekty a případnou katodovou ochranu. Křížení ropovodu musí být pod úhlem větším než  $60^\circ$ , pod našim zařízením. Bezpečnostní vzdálenost mezi povrchy obou zařízení musí být nejméně 0,5 m.

Nově budované zařízení bude umístěné v chráničce, přesahující místo křížení 3 m. na obě strany. Týká se budování nových technických sítí.

Při křížení DOK UPC+MERO budou dodrženy platné ČSN zejména ČSN 73 6005 před stavbou bude DOK vytýčen. DOK v chráničce bude v místě křížení kryt betonovými korýtky v délce přesahující místo křížení 1 m na obě strany.

#### **SO502 Zabezpečení produktovodu ČEPRO v km 5,730 - správce a provozovatel ČEPRO, a.s.**

V souběhu s předchozími ropovody je v daném místě i stávající vedení dálkovodu ve správě ČEPRO. Tento produktovod bude rovněž nutno zabezpečit podle zásad uvedených v předchozích objektech. Opatřit chráničkou tak, aby byly produktovody uloženy do chrániček, které přesahují nejméně 2,0 m na obě strany vnější hranici odvodňovacích silničních příkopů a hloubka uložení produktovodu musí být taková, aby nejvyšší část povrchu chráničky ležela nejméně 1,5 m pod povrchem vozovky, pode dnem příkopu nebo přilehlého násypu nejméně 0,6 m. Předpokládá se osazení chráničky podle výše uvedených zásad a dopojení na propojovací objekty a případnou katodovou ochranu. Křížení produktovodu musí být pod úhlem větším než 60°, pod našim zařízením. Bezpečnostní vzdálenost mezi povrchy obou zařízení musí být nejméně 0,5 m.

#### **SO504 Zabezpečení VVTL plynovodu v km 5,740 - správce a provozovatel NET4GAS, s.r.o.**

Dalším objektem na trase rozšiřované komunikace je VVTL plynovod v km 5,740, který bude rovněž dotčen navrženým rozšířením. I zde je niveleta vedena po té stávající a rozšíření je uvažováno opět vpravo ve směru staničení komunikace. Bude zde provedeno osazení chráničky které přesahuje nejméně 2,0 m na obě strany vnější hranici odvodňovacích silničních příkopů a hloubka uložení produktovodu musí být taková, aby nejvyšší část povrchu chráničky ležela nejméně 1,5 m pod povrchem vozovky, pode dnem příkopu nebo přilehlého násypu nejméně 0,6 m. Předpokládá se osazení chráničky podle výše uvedených zásad a dopojení na propojovací objekty a případnou katodovou ochranu. Křížení produktovodu musí být pod úhlem větším než 60°, pod našim zařízením. Bezpečnostní vzdálenost mezi povrchy obou zařízení musí být nejméně 0,5 m.

Ve spolupráci s příslušným technologem společnosti NET4GAS, s.r.o. je nutné provést vytýčení a ověření hloubek krytí stávajících plynovodů a sdělovacích kabelů. Společnosti NET4GAS, s.r.o. je nutné předložit ke schválení technologický postup prací, ve kterém bude uveden sled prováděných prací a použité mechanismy na tyto práce.

#### **SO505 Zabezpečení VVTL plynovodů v km 6,795-6,830 - správce a provozovatel NET4GAS, s.r.o.**

Mezi staničením 6,795 až 6,830 se nacházejí další dálkovody VVTL plynovodů a případných kabelových tras. VVTL plynovody budou opět opatřeny chráničkou tak, aby chránička přesahovala nejméně 2,0 m na obě strany vnější hranici odvodňovacích silničních příkopů a hloubka uložení produktovodu musí být taková, aby nejvyšší část povrchu chráničky ležela nejméně 1,5 m pod povrchem vozovky, pode dnem příkopu nebo přilehlého násypu nejméně 0,6 m. Předpokládá se osazení chráničky podle výše uvedených zásad a dopojení na propojovací objekty a případnou katodovou ochranu. Křížení produktovodu musí být pod úhlem větším než 60°, pod našim zařízením. Bezpečnostní

vzdálenost mezi povrchy obou zařízení musí být nejméně 0,5 m. Niveleta zde byla navržena tak, aby kopírovala stávající niveletu vozovky a nedošlo ke snížení krytí stávajících dálkovodů. Rozšíření je zde navrženo vlevo ve směru staničení a to zejména s ohledem na pomníček a cenné dřeviny v km 6,845 vpravo. Součástí tohoto objektu bude rovněž propojení katodových ochranných jednotlivých dálkovodů a nové osazení pilířků s nadzemními vývody. Ochrana kabelových vedení v tomto místě se předpokládá stejná jako u objektu 403. V místě výstavby odvodňovacího příkopu musí být chránička kabelového vedení prodloužena za vnější hranici příkopu - kabel musí být odkopán a uložen do betonových žlabů s přesahem 1,5 m za odvodňovací příkop, dno odvodňovacího příkopu musí být v místě křížení opatřeno betonovými žlabovkami s přesahem 1,5 m na obě strany od krajního vedení proti případnému poškození kabelů Telekomunikační sítě NET4GAS při čištění příkopů. Detaily tohoto křížení budou opět součástí další projekční přípravy v rámci stavebního povolení.

Ve spolupráci s příslušným technologem společnosti NET4GAS, s.r.o. je nutné provést vytýčení a ověření hloubek krytí stávajících plynovodů a sdělovacích kabelů. Společnosti NET4GAS, s.r.o. je nutné předložit ke schválení technologický postup prací, ve kterém bude uveden sled prováděných prací a použité mechanismy na tyto práce. Místa případných přejezdů plynovodů a sdělovacích kabelů těžkou technikou v době stavby musí být zpevněna rozebíratelnými silničními panely s přesahem min. 3 m od půdorysu plynovodu a 1,5 m od sdělovacího kabelu na obě strany a je třeba zřídit taková opatření, aby jiný přejezd nebyl možný. Jízdy v podélném směru plynovodu a kabelu nejsou dovoleny.

Technologický postup vypracovaný dodavatelem stavby a parafovaný investorem stavby, pokud jsou rozdílné, musí být schválen 30 dní před zahájením prací v ochranném pásmu. Podklady pro vypracování technologického postupu naleznete zde: <http://www.net4gas.cz/cs/1091/> (Technické podmínky pro práce a činnosti v objektech, nebezpečných prostorech, pásmech a v blízkosti sítí a vedení ve správě NET4GAS, s.r.o.).

## **9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření**

Byl proveden jak geologický průzkum v trase včetně polních kopaných sond v místě budoucího mostku a dále v místě uvažovaného zářezu nad obcí Stáj. Dále byl proveden průzkum pomocí vrtaných sond do vozovky, tento průzkum je doložen v samostatné složce tohoto projektu v části H – diagnostika vozovky, dále byl proveden dendrologický průzkum v zájmovém území, který je rovněž doložen v příloze I. – dendrologický průzkum dle členění projektové dokumentace. Pro zjištění vlivu stavby na životní prostředí je zpracováno oznámení EIA (06/2016). Dle dostupných podkladů zaměření staveniště a provedených průzkumů vyplývá, že území je vhodné pro navrženou stavbu.

## **10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóny**

Na budoucím staveništi se nacházejí stávající inženýrské sítě, jejichž ochranná pásma budou muset být dodržena. Další ochranná pásma se nacházejí v blízkosti vodních zdrojů nad obcí Stáj (II. pásmo PHO), která jsou vyznačena v situaci stavby. Stavba se nenachází v blízkosti kulturních památek ani památkových rezervací či zónách.

## **11. Zásah stavby do území**

### *a) bourací práce*

V rámci stavby budou odfrézovány stávající asfaltové vrstvy vozovky. Odfrézované živice mohou být použity jako příměs do nové konstrukce vozovky. Další bourací práce se předpokládají při odstraňování stávajících propustků. V zářezu nad obcí Stáj se rovněž předpokládá použití trhacích prací při realizaci tohoto zářezu. Vybourané nebo přebytečné stavební hmoty, suť a prefabrikáty budou považovány za odpady a musí s nimi být nakládáno v souladu se Zákonem č. 185/2001 Sb. "O odpadech". Tuto povinnost má organizace provádějící stavební práce - t.j. dodavatel.

Při realizaci stavby vzniknou z hlediska zákona č. 185/2001 Sb. tyto odpady:

- 17 01 01	O	beton	276t
- 17 05 04	O	zemina a kamení	8693t
- 17 09 04	O	smíšené stavební a demoliční odpady	520t

Původcem odpadu je dodavatel stavby. Uvedené odpady jsou inertní. Provoz je tedy bez vlivu na životní prostředí.

### *b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada*

Před zahájením stavby dojde ke skácení stávajících stromů (vyznačeno v situaci). Kácení stávajících alejí bylo navrženo po dohodě s odborem životního prostředí tak, aby pokud je to možné, vždy byla zachována alespoň jedna strana stromů. Dále dojde ke kácení v lesních porostech při záboru PUPFL.

### *c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu*

Objekt	Výkop [m <sup>3</sup> ]	Násyp [m <sup>3</sup> ]
rekonstrukce silnice II/353	40.000,00	6.000,00

Výše uvedená bilance je provedena na celkové nové provedení silničního tělesa s předchozím odstraněním stávajícího, jelikož však je možné, že některé úseky budou vyhovující pro provedení vlastního rozšíření na stávající silniční těleso, bude tímto kubatura zmenšena. Podle předběžných výsledků diagnostiky je i tato varianta reálná. Nevyrovnanou bilanci zemin v tomto projektu stavby je nutno řešit odvozem přebytků na skládky. Likvidace přebytečného materiálu bude řešena individuálně dodavatelem. Ke kolaudaci dodavatel předloží doklady o uložení odpadů ze stavební činnosti. Sejmutá ornice z ploch zařazených do ZPF bude po celou dobu uložena na deponii mimo stavební činnost a ošetřována dle požadavků souhlasu k odnětí ze ZPF, po ukončení prací použita ke zpětnému ohumusování svahů a ploch k tomu určených. Přesná množství kubatur budou upřesněna v PDPS.

### *d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch*

Realizací rekonstrukce silnice II/353 a souvisejících komunikací dojde v několika místech k vyřazení části stávající silnice ze zpevněných ploch a provedením rekultivace budou vráceny do ZPF navazujících ploch a pozemků. Stávající živичné vrstvy komunikací budou odfrézovány a budou použity jako příměs do nové konstrukce vozovky popřípadě předány správcům příslušných komunikací k dalšímu využití. Podkladní šterkové vrstvy komunikací budou kompletně vybourány a použity do násypových vrstev tělesa rekonstrukce silnice II/353. Bude

provedeno uložení ornice v minimální tloušťce 300mm. Provedení technické a biologické rekultivace těchto ploch. Celkově se jedná o plochu 3742,5m<sup>2</sup>. Rekultivace skládek zemin a staveništních komunikací bude odtěžením navezených materiálů a zpětným ohumusováním, následně bude provedena biologická rekultivace na těchto pozemcích.

Stavbou dotčené okolní pozemky mimo stávající silnici jsou převážně zemědělského charakteru. Při realizaci stavby dojde k sejmutí orníční vrstvy a uložení na dočasné skládky. Po ukončení stavebních prací, bude ornice použita na zúrodnění pozemků ze kterých byla sejmuta, nebo bude použita k ozelenění ploch a svahů podél komunikace. Detailní řešení nakládání s orníci je uvedeno ve vymezení ze ZPF.

*e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace*

Budou provedeny zábory pozemků v zemědělském půdním fondu, tyto pozemky budou vyjmuty ze ZPF, jedná se o pozemky, kde je navrženo rozšíření komunikace, pozemky pro přeložky inženýrských sítí nebudou vyjímány ze ZPF. Seznam dotčených pozemků s určením záborů je obsažen v samostatné kapitole dokumentace označené jako J – Záborový elaborát.

*f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa*

Zábory PUPFL se předpokládají na lesních pozemcích mezi Zhoří a Stáji a dále pak nad obcí Stáj směrem na Rudolec. Vlastní podklady pro vymezení z obou skupin ochrany budou provedeny na základě geometrických plánů, kde bude již upřesněna výměra dotčených pozemků.

*g) zásah do jiných pozemků*

Stavba se nachází v k.ú. Arnolec, Stáj, Rudolec – seznam dotčených pozemků včetně záborů je uveden v příloze J – Záborový elaborát, kde je doložen zákres stavby do katastrální mapy včetně vyznačení záborů pozemků a dále pak seznam těchto pozemků s uvedením výměry dotčení trvalým a dočasným zábohem.

*h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků*

Součástí stavby jsou přeložky silových a sdělovacích vedení, která jsou vedena v souběhu s rekonstruovanou silnicí a zasahují do nově navrženého tělesa komunikace, rovněž dojde k zabezpečení stávajících inženýrských sítí první kategorie (VVTL plynovody, produktovody, ropovody, dálkové optické kabely apod.), zde se předpokládá pouze úprava na stávajícím zabezpečení uložení pod komunikací (úprava chrániček, úprava propojovacích objektů apod.). Dále bude provedena přeložka stávajícího zásobního vodovodu nad obcí Stáj.

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

- a) Nepředpokládá se zřízení staveništní přípojky elektr. energie NN. Pro provádění stavby nebude zřejmě staveništní odběr elektrické energie nutný. Případný odběr elektrické energie pro potřeby stavby bude možný ze stávající sítě elektr. energie NN v lokalitě, po osazení staveništního rozvaděče s elektroměrem.
- b) Telekomunikace bude zajištěna mobilními telefony.
- c) Nepředpokládá se zřízení staveništní přípojky vody. Pro výstavbu nebude zřejmě odběr staveništní vody nutný, předpokládá se dovoz betonové směsi. Rozhodující objemy stavebních objektů budou prováděny z hotových výrobků a prefabrikátů. Případný odběr staveništní vody je možný ze stávající vodovodní sítě v lokalitě, po zřízení k tomuto účelu vodoměrové šachty s vodoměrem.

- d) Příjezd na staveniště po státních silnicích, dále po místních komunikacích. Provozem stavebních strojů a dopravních prostředků nesmí být znečišťovány místní komunikace a státní silnice.
- e) Nebudou zřizovány objekty zařízení staveniště se sociálním a výrobním zařízením či zázemím. Objekty zařízení staveniště nebudou budovány jako trvalé a nebudou využity jako součást stavby. Nebudou se zřizovat objekty zařízení staveniště mimo předpokládaný rozsah staveniště. Očekává se umístění mobilních staveništních buněk dodavatele na parcele, kterou určí investor. Zařízení staveniště bude majetkem dodavatele a bude zřizováno v nejnutnějším rozsahu.

### **13. Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí**

- a) Pro zjištění vlivu stavby na životní prostředí je zpracováno oznámení EIA (06/2016). Stavbou nebude dotčen řádný registrovaný významný krajinný prvek (VKP). V rámci celé akce nebudou poškozovány dřeviny rostoucí mimo les (§ 7 zákona).
- b) V rámci rekonstrukce komunikace byla dle zjišťovací studie doporučena výměna oken v exponovaných místech obce Stáj. Avšak při porovnání předpokládaných imisních hodnot v jednotlivých referenčních výpočtových bodech ve srovnávacím roce 2000 a v cílovém roce 2019, byly splněny podmínky pro přiznání korekce + 20 dB na starou hlukovou zátěž ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v platném znění. Porovnáním výsledků v předchozí tabulce bylo zjištěno, že se vždy jedná o snížení hlučnosti v jednotlivých referenčních výpočtových bodech a to o 1,1 dB. Při přiznání korekce na starou hlukovou zátěž Krajskou hygienickou stanicí kraje Vysočina, **budou imisní hodnoty hluku v předmětné lokalitě obce Stáj splněny** ve smyslu Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v platném znění.
- c) V současnosti se v zájmovém území nachází stávající komunikace a projekt řeší její rekonstrukci. Z hlediska emisí nevznikne oproti původnímu stavu navýšení. Emise z dopravy nebudou mít vyloženě negativní vliv na okolní krajinu.
- d) Při realizačních pracích nesmí dojít ke znečištění podzemních a povrchových vod závadnými látkami ve smyslu §39 zákona č. 254/2001 Sb. (o vodách a jeho změn), zejména ropnými látkami ze stavebních a dopravních prostředků.
- e) Z pohledu BOZP budou všechny práce na stavbě prováděny tak, aby nedošlo k ohrožení zdraví pracovníků ani ostatních občanů. Jedná se zejména o řádné zabezpečení výkopů v intravilánu obce, za které zodpovídá dodavatel zemních prací.
- f) Stavební objekty budou provedeny z běžných, k okolí chemicky i fyzikálně neutrálních materiálů a výrobků - bez vlivu na životní prostředí. Případné vybourané nebo přebytečné stavební hmoty, suť a prefabrikáty budou považovány za odpady a musí s nimi být nakládáno v souladu se Zákonem č. 185/2001 Sb. "O odpadech". Tuto povinnost má organizace provádějící stavební práce - t.j. dodavatel.

### **14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti**

- a) Skladba vozovky a chodníků je navržena, tak aby odolala provozu příslušnému pro jednotlivé typy zpevněných ploch. V rámci projektové přípravy byl zpracován diagnostický průzkum vozovky silnice II/353 a na základě zprávy tohoto průzkumu byla navržena skladba vozovky a odsouhlasena investorem.

b) Předmětem stavební akce je rekonstrukce komunikace v rozsahu zájmového území v mezi obcemi Zhoř a Stáj až po hranici okresu Žďár nad Sázavou. Tento návrh vyhovuje požadavkům ČSN 730802 a ČSN 730804. Pro projektování těchto komunikací platí především ČSN 736101 nebo ČSN 736110, pro navrhování konstrukcí vozovky platí ČSN 736114.

Stavba z hlediska Vyhlášky Ministerstva vnitra č. 246/2001 není stavební objekt s požárním rizikem, není dělen do požárních úseků, nehrozí zde nebezpečí vzniku požáru, a proto nemusí být rekonstrukce komunikace požárně posuzována. Po dokončení stavby budou podmínky pro zásah HZS jednoznačně příznivější. Stavba bude prováděna po jednotlivých úsecích (etapách) tak, aby byla zachována dopravní obslužnost všech sídel na trase. Z hlediska zásahu vozidel HZS bude navržena v daném místě po dobu stavby uzavírka daného úseku s vyznačením objízdné trasy, tento fakt bude před zahájením stavebních prací oznámen na příslušném středisku HZS. Po dobu stavby bude zajištěn přístup ke všem okolním nemovitostem

c) Stavba nebude mít negativní vliv na zdraví a životní prostředí.

d) V rámci rekonstrukce komunikace byla dle zjišťovací studie navržena výměna oken v exponovaných místech obce Stáj. Jako související výstavba je výstavba zdi na hranici pozemku č. 22 v obci Stáj mezi stodolou a olejovnou. Zeď bude sloužit jako odstínění objektu k bydlení č.p. 26/3 od hluku ze silnice. Jelikož příprava tohoto druhu stavby potrvá déle než případné okolní stavby, bude nutné ověřit okolní stavební aktivity až před vlastní realizací.

e) Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích během užívání je zajištěna návrhem dopravního značení.

f) Stavba není výrobního charakteru.

## **15. Další požadavky**

a) Stavba není výrobního charakteru.

b) Navržené chodníky v místě autobusové zastávky v obci Stáj budou provedeny bezbariérově dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. Jako vodící linie bude použit vnější zvýšený obrubník na chodníku. V místě ukončení chodníku budou provedeny úpravy dle výše zmíněné vyhlášky.

## **16. Plán kontrolních prohlídek stavby**

Ve smyslu § 18 zákona 63/2013 Sb. vyhlášky, kterou se provádí některá ustanovení stavebního zákona ve věcech stavebního řádu, bude prováděna kontrolní činnost rozestavěné stavby při provádění těchto prací:

- kontrola stavby po jejím dokončení a předložení požadovaných dokladů a certifikátů zhotovitelem

## **17. Závěr**

Před zahájením stavebních (zemních) prací musí být přímo na staveništi vytyčeny a označeny všechny stávající podzemní inženýrské sítě, vedení a zařízení. K vytyčení nelze použít kót odměřených z projektové dokumentace. S polohou podzemních sítí musí být prokazatelně seznámena osoba zodpovědná za provádění stavebních (zemních) prací. Zajistit vytyčení sítí od jejich provozovatelů je povinností investora. Případně obnažená vedení musí být chráněna proti poškození.

Navržené výškové řešení je nutno aplikovat na místě samém před zahájením prací a upřesnit případné detaily!

Projekt byl zpracován z hlediska maximální hospodárnosti, platných nařízeních a směrnic. Všechny změny oproti PD, které nastanou při realizaci stavby, je nutné zakreslit do dokumentace. Pokud dojde při provádění k nejasnostem či nepředvídaným okolnostem, je nutné přizvat projektanta k upřesnění postupu prací.

Po dokončení stavebních prací bude předána dokumentace skutečného provedení dodavatelem investorovi, popř. okolním správcům křížených zařízení.