



Zhotovitel:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Datum:
08/2020

Zastoupený:
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:
2018/0058

Autorský kolektiv:
Ing. David Friedel
Ing. Rostislav Jozek
Ing. Jan Vaněk

Kontrola:
Ing. David Friedel

Objednatel:
Kraj Vysočina
Žižkova 1882/57, 587 33 Jihlava

Zastoupený:
MUDr. Jiří Běhounek

TŘEBÍČ – STŘÍTEŽ, OPRAVA OBJÍZDNÉ TRASY

SO 101 – OPRAVA KOMUNIKACE

**OBSAH**

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU	3
1.1	ÚDAJE O STAVBĚ	3
1.2	ÚDAJE O STAVEBNÍKOVÍ	3
1.3	ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE	3
2	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ	3
3	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI	4
4	VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY	5
5	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ	5
5.1	SMĚROVÉ VEDENÍ.....	5
5.2	VÝŠKOVÉ VEDENÍ	5
5.3	ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ	5
5.4	KONSTRUKCE VOZOVKY	6
5.5	ZEMNÍ TĚLESO	7
6	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE	7
7	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍHO ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU.....	7
8	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU	8
9	VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ.....	10
10	PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉM OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ.....	10
11	ŘEŠENÍ PŘÍSTUPU A UŽÍVÁNÍ VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝCH KOMUNIKACÍ A PLOCH SOUVISEJÍCÍCH SE STAVENÍŠTĚM OSOBAMI S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE	10



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

1.1 ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby:	TŘEBÍČ – STŘÍTEŽ, OPRAVA OBJÍZDNÉ TRASY
Stavební objekt:	SO 101 – Oprava komunikace
Místo stavby:	
Kraj:	Vysočina
Katastrální území:	Kožichovice [672050]; Střítež u Třebíče [757926]
Označení pozemní komunikace:	Místní komunikace, úsek od domu č. p. 151 v obci Střítež po křižovatku se silnicí II/351.
Předmět stavebního objektu:	Návrh opravy stávající komunikace s doplněním nezpevněných krajnic. Jedná se o trvalou dopravní stavbu, která zajišťuje dopravní spojení.

1.2 ÚDAJE O STAVEBNÍKOVI

Název:	Kraj Vysočina
Sídlo:	Žižkova 1882/57, 587 33 Jihlava
IČO/DIČ:	70890749 / CZ70890749
Zastoupení:	MUDr. Jiří Běhounek, hejtman

1.3 ÚDAJE O ZPRACOVATELI DOKUMENTACE

Název:	AF-CITYPLAN s.r.o.
Sídlo:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČO/DIČ:	47307218/CZ47307218
Zastoupení:	Ing. Petr Košan, jednatel
Autorský kolektiv:	Ing. Jan Vaněk, hlavní inženýr projektu, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, číslo ČKAIT 0012961 Ing. David Friedel Ing. Rostislav Jozek

2 STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem projektové dokumentace je oprava komunikace napojující obec Střítež na silnici II/351. Jedná se o dvoupruhovou komunikaci proměnné šířky s krytem z asfaltové směsi. Úsek opravované komunikace začíná v obci Střítež na rozhraní intravilán - extravilán.

V období rekonstrukce silnice II/360 mezi jižní částí města Třebíče a křižovatkou vedoucí do obce Střítež, byla popisovaná místní komunikace užitá jako objízdná trasa. Během tohoto období došlo na komunikaci z důvodu zvýšení intenzity provozu k poruchám vozovky. Jedná se o trhliny, výtlučky, ulámané krajnice. Na základě místního šetření na komunikaci byla vytipována místa s největším



poškozením, u těchto míst je požadována oprava, rozsah a návrh způsobu opravy je součástí tohoto projektu.

V rámci rozsahu opravy byla komunikace rozdělena na 3 úseky. Na prvním a třetím úseku bude povrch komunikace opraven celoplošně a kolem komunikace bude doplněna nezpevněná krajnice z asfaltového recyklátu fr. 0/22 mm. Na mezilehlém úseku budou opraveny pouze ulámané okraje komunikace v šířce cca 0,5 m, bude doplněna nezpevněná krajnice z asfaltového recyklátu fr. 0/22 mm po obou stranách komunikace.

Součástí stavebního objektu SO 101 je zejména: řezání spár a frézování stávajících asfaltových vrstev vozovky v tloušťce 0,04-0,10 m, odkop stávajícího podloží, sanace podloží, nové asfaltové vrstvy, frézování drážek, asfaltové zálivky a obnova nezpevněné krajnice.

Rozsah prací je klasifikován jako údržbové práce. Jedná se jednak o běžnou údržbu komunikací, zároveň jde o souvislou údržbu komunikací. Hlavním předmětem záměru je obnova vozovkového souvrství, s tím je spojena obnova protismykových vlastností krytu, obnova rovnosti krytu, oprava poškozených okrajů vozovky. Dále jde o obnovení nezpevněných krajnic. Souvislá údržba zahrnuje rozsáhlejší práce v souvislých úsecích sloužící k zachování a obnově původních vlastností.

Stavba je rozdělena na následující řady stavebních objektů, jejichž struktura je v souladu s vyhláškou č. 146/2008 Sb.:

- 000 Objekty přípravy staveniště
- 100 Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)

Ostatní číselné řady se neuvažují.

Konkrétní členění stavby na stavební objekty a budoucí vlastníky a správce je následující:

Č. objektu	Název objektu	Vlastník	Správce
SO 000	Přípravné práce	-	Zhotovitel stavby
SO 101	Oprava komunikace	Obec Strítěž	Obec Strítěž

Pozn.: V rámci soupisu prací je stavební objekt SO 101 rozdělen na tři části podle úseků s rozdílnými technologiemi opravy.

3 VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI

Při návrhu SO 101 byly využity zejména následující průzkumy a podklady:

- Geodetické zaměření zájmové oblasti v systému JTSK, Bpv
- Katastrální mapa zájmové oblasti (ČÚZK; 06/2019)
- Ortofoto mapa zájmové oblasti (formát wms, © TopGis, s.r.o.)
- Místní šetření a požadavky objednatele a vlastníka komunikace
- České technické normy, technické podmínky, vzorové listy a další související technické předpisy

Bylo provedeno místní šetření, při kterém bylo zjištěno poškození komunikace. Na komunikaci se nacházejí trhliny, výtlučky a ulámané krajnice. Rozsah poškození není po celé délce stejný, proto je komunikace pro opravu rozdělena do tří úseků. Na začátku a konci řešeného úseku budou opravy celoplošné, v mezilehlém úseku bude opravena vozovka v pásech šířky cca 0,5 m od stávajících okrajů vozovky.

Zájmové území spadá do klimatického regionu mírně teplého (MT11). Na území se nenachází žádná chráněná území ani migrační koridory.



4 VZTAHY K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

V rámci zpracování tohoto projektu nebyla prověřována existence inženýrských sítí. **Zhotovitel stavby si musí zajistit vyjádření o existenci sítí, na základě kterého si následně nechá vytyčit vedení od dotčených správců sítí. Náklady spojené se zajištěním vyjádření o existenci sítí budou při nacenění stavby rozpuštěny mezi ostatní položky.**

Před zahájením prací budou provedeny zhotovitelem stavby nezbytné činnosti přípravy území. Jedná se zejména o zmíněné zajištění vyjádření o existenci sítí a o jejich následné vytyčení správcí těchto sítí, geodetické zaměření, ke schválení objednateli bude předložen návrh harmonogramu realizace prací, bude zpracován a projednán návrh dopravně inženýrských opatření (DIO) s investorem a DI PČR.

Těsně před zahájením prací bude provedeno dopravně inženýrské opatření (DIO) dle schváleného návrhu.

5 NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

5.1 SMĚROVÉ VEDENÍ

Směrové vedení je shodné se stávajícím stavem. Jedná se o relativně přímý úsek se dvěma výraznějšími směrovými. Jako začátek řešené komunikace je rozhraní extravilánu a intravilánu obce Střítež, konec řešené komunikace je pak u silnice II/351. Poloměry stávajících směrových oblouků zůstávají bez úprav.

5.2 VÝŠKOVÉ VEDENÍ

Niveleta trasy kopíruje stávající stav.

5.3 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Řešená komunikace má proměnnou šířku. Dle dohody s investorem stavby bude v rámci prvního úseku, kde dochází k celoplošné opravě povrchu a sanacím okraje, rozšířen kryt komunikace na šířku 6,0 m se střechovitým příčným sklonem 2,5 %. Šířka vozovky komunikace v druhém a třetím úseku zůstane dle stávajícího stavu. Dále bude na celé délce zřízena z obou stran podél vozovky nezpevněná krajnice z asfaltového recyklátu fr. 0/22 mm. Šířka nezpevněné krajnice bude v celém opravovaném úseku 0,5 m. Pouze v místech u silničních propustků bude šířka nezpevněné krajnice přizpůsobena vzdálenosti římsy propustku od vozovky, nezpevněná krajnice bude dosypána k římsě. Nezpevněná krajnice bude zhutněna, zhutnění min. 95 % PS, povrch bude v 8 % příčném sklonu klesajícím do zeleně. Nezpevněnou krajnici je doporučeno provést sníženou o 3-4 cm vůči krytu komunikace, aby při provozu postupně nedošlo k převýšení zpevněného okraje vozovky (viz poznámka ve vzorovém listu VL 1, 212.01, 06.02). Nezpevněnou krajnici je doporučeno zrealizovat strojní pokládkou krajnicovým finišerem s integrovanou hutnicí deskou.



5.4 KONSTRUKCE VOZOVKY

Návrh způsobu a technologie opravy viz podrobněji výkres s vzorovými příčnými řezy. Ve výkresu jsou popsány konstrukce pro jednotlivé typy oprav, označení (A) až (D).

- (A): Oprava pouze ohrusné vrstvy vozovky dle konstrukce typ „A”.
V rámci této opravy bude pouze odfrézovaná část asfaltových vrstev v tl.45 mm a bude provedena nová ohrusná vrstva z asfaltového betonu tl. 45 mm.
- (B): Oprava okraje krytu komunikace vč. sanace podloží dle konstrukce typ „B”.
V rámci této opravy bude odfrézovaná a vybouraná část asfaltových vrstev v tl.45+60 mm, budou odkopány podkladní vrstvy a provedena sanace podloží štěrkodrtí fr. 0/63 mm. Povrch zasanovaného podloží se vyrovná štěrkodrtí fr. 0/32 mm a na něj se provede nová podkladní a ohrusná vrstva asfaltového betonu.
- (C): Oprava ohrusné vrstvy s navýšením nivelety vozovky o 45 mm dle konstrukce typ „C”.
Skladba je navržena stejná jako u skladby (A), pouze se nebude odstraňovat stávající kryt z asfaltového betonu, ale nová ohrusná vrstva se provede na očištěný stávající povrch.
- (D): Oprava okraje krytu komunikace vč. sanace podloží s navýšením nivelety o 45 mm dle konstrukce typ „D”.
Skladba je navržena stejná jako u skladby (B), pouze odkop podkladních vrstev bude o 45 mm nižší.

Na začátku a konci jednotlivých úseků bude provedeno napojení stávající a nové vozovky. Bude provedeno řezání krytu do hloubky 45 mm. Po odfrézování asfaltové vozovky v požadované tloušťce bude povrch očištěn. Čištění vozovek bude mechanické zametením a umytím vodou. Povrch bude takto očištěn i před aplikací postřiků, aby následně došlo k dokonalému spojení vrstev, aby prach či jiné nečistoty na vozovce nezhoršily vzájemné spojení vrstev, které by po dokončení mělo za následek vytvoření trhlin a následných výtluků. Takovéto očištění podkladu je v rámci soupisu prací součástí položek nových asfaltových vrstev.

V místě navýšení nivelety komunikace o 45 mm bude toto navýšení provedeno postupně tzv. „zápichem“. Jedná se o postupné odfrézování stávajícího asfaltu ve sklonu tak, aby odfrézovaný povrch měl proměnlivou hloubku 0–45 mm. Na takto odfrézovaný povrch se provede nová asfaltová vrstva tak, aby měla v celé ploše tloušťku 45 mm.

Odfrézovaná vozovka by neměla být zatížena běžným provozem, je vhodné omezení pouze na nutnou staveništní dopravu, aby se předešlo riziku vývoji konstrukčních poruch.

V projektu uvedené dávkování spojovacího/infiltračního postřiku jsou hodnoty zbytkového pojiva po vyštěpení asfaltové emulze. Postřiky budou provedeny dle TKP 26 a ČSN 73 6129.

Hutněné asfaltové vrstvy musí splňovat požadavky stanovené v související ČSN 73 6121, ČSN EN 13108, TKP 7. Předepsanou míru zhutnění a mezerovitost hotové vrstvy musí zhotovitel stavby zajistit v celé šířce (i na okraji zpevněné části vozovky). Toho lze dosáhnout například použitím válce s přítlačným zařízením k boku pokládané vrstvy.

Příčné spoje denních úseků (popř. při pracovních přestávkách) musí být zařízeny. Asfaltová směs bude odstraněna, svislá hrana bude natřena a utěsněna zálivkou. Podélné spoje a napojení nového asfaltu na stávající konstrukce (komunikace, obruby) musí být ošetřeno stejným způsobem. Zálivková hmota musí vyhovovat parametrům dle TP 115. Po realizaci nové ohrusné vrstvy se u napojení na stávající vozovku vyfrézuje drážka průřezu 800 mm² (předpoklad š.xhl.=20×40 mm), spára se zalije asfaltovou zálivkou za horka dle ČSN EN 14188-1 pro podélné spoje a spáry, typ N2. Podobně bude vyfrézována drážka a následně bude utěsněna vzniklá spára podél obrubníků, pouze průřez drážky podél obrub se předpokládá 600 mm².



5.5 ZEMNÍ TĚLESO

V místě 1. a 3. úseku je navržena sanace podloží v šířce 1 m podél stávajících krajnic po obou stranách komunikace. Sanace bude provedena výměnou stávajících podkladních vrstev za nové podkladní vrstvy z kameniva z šterkodrtě frakce 0/32 mm a 0/63 mm. Celková tloušťka vyměněného podloží bude 550 mm. Zemní pláň u odkopaných okrajů bude před pokládkou nových vrstev ŠD zhutněna.

Bude také doplněna nová nezpevněná krajnice po celé délce řešené komunikace. Odkop pro nezpevněnou krajnici se provede v příčném sklonu 8% na hloubku 130-140 mm pod úroveň krytu komunikace. Na tento odkop bude provedena krajnice z asfaltového recyklátu tl. 100 mm a šířce 0,5 m.

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

Vzhledem k charakteru stavby, kdy se jedná zejména o opravu stávajícího krytu vozovky, nedojde ke změnám na způsobu odvodnění komunikace. Režim odvodnění komunikace bude zachován stávající, tj. do okolní zeleně.

Komunikace je navržena se základním střechovitým příčným sklonem vozovky 2,5 % na kterou navazuje nezpevněná krajnice s příčným sklonem 8 %. Podélné sklony vozovky na trase zůstávají stávající. Voda bude z vozovky odváděna kombinací podélného a příčného sklonu.

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

Součástí stavby jsou také dopravní inženýrská opatření, která budou aplikována během realizace stavby. DIO je navrženo z důvodu umožnění bezpečného a co nejplynulejšího provádění výstavby. Konkrétní způsob rozdělení realizace na jednotlivé etapy je věcí zhotovitele stavby a jeho výrobních kapacit. Při realizaci budou zohledněny přirozené návaznosti a ucelenost dílčích úseků. Postup prací bude před začátkem prací odsouhlasen zástupcem investora. Cílem realizace bude zvolit takový postup, aby stavba byla prováděna co nejefektivněji a byla minimalizována doba dopravního omezení.

Předpokládá se realizace stavby po polovinách. Dle TP 66 se předpokládá použití dopravních opatření typu B/6 „Standardní pracovní místo. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh. Řízení provozu světelným signalizačním zařízením“. Zejména konec úseku u silnice II/351 je doporučeno zrealizovat za úplné uzavírky dle schématu B/15 „Standardní pracovní místo. Uzavírka pozemní komunikace s objížďkou.“ Při nacenění položek DIO je nutné zohlednit zejména dobu, po kterou bude stavba prováděna dle harmonogramu prací zhotovitele stavby, včetně doby nutné pro dodělení případných vad a nedodělků. DIO bude trvat po celou dobu provádění prací.

Zvláštní užívání komunikace pro vydávání povolení v souvislosti se stavebními pracemi v prostoru pozemní komunikace se řídí podle § 40 vyhlášky č. 104/1997 Sb., uzavírky a objížďky podle § 39 vyhlášky č. 104/1997 Sb.

Obecné zásady:

Veškeré použité dopravní značení a zařízení bude splňovat:

- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- TKP 14 Dopravní značky a dopravní zařízení
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích



- TP 66 Zásady pro označování pracovních míst na PK
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na PK
- TP 81 Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení silničního provozu
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 143 Systém hodnocení přenosných svislých dopravních značek
- ČSN EN 12899-1 Stále svislé dopravní značení
- ČSN EN 12352 Řízení dopravy na pozemních komunikacích – Výstražná světla
- ČSN EN 12368 Řízení dopravy na pozemních komunikacích – Návěstidla
- ČSN EN 12675 Řízení dopravy na pozemních komunikacích – Řadiče světelných signalizačních zařízení – Funkční bezpečnostní požadavky
- Vzorové listy VL 6.1 Svislé dopravní značky, VL 6.2 Vodorovné dopravní značky, VL 6.3 Dopravní zařízení

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržováno během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a musí být správně umístěny. Poškozené, zničené, případně odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s technickými předpisy. U akumulátorů použitých pro napájení návěstidel a výstražných světel musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění činností odpovídá zhotovitel stavby, pokud si prokazatelně nedohodne údržbu s někým jiným.

Trvalé svislé a vodorovné dopravní značení není předmětem projektu. Předpokládá se zachování stávajícího svislého dopravního značení bez jakýchkoli zásahů. Vodorovné dopravní značení se v současné době na komunikaci nenachází. Správci komunikace je doporučeno vyznačit VDZ V4 š. 0,125 m po obou stranách komunikace. V prostoru křižovatky s vedlejší komunikací by byla V4 nahrazena VDZ V2b (1,5/1,5/0,25) dle TP 133.

8 ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU

Nejsou kladeny zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu objektu SO 101. Předpokládají se standardní činnosti.

Pokládka asfaltových vrstev bude probíhat vždy na očištěný povrch za přijatelných klimatických podmínek (ČSN 73 6121).

Realizace sanací bude prováděna po polovinách, stejně tak pouze oprava okraje vozovky bez celoplošné obnovy obrusné vrstvy bude prováděna po polovinách, aby bylo minimalizováno dopravní omezení. Úseky s celoplošnou opravou je doporučeno řešit při kompletní uzavírcce dílčího úseku. Je nutné zajistit příjezdové cesty k okolním nemovitostem. Před zahájením prací předá zhotovitel stavby investorovi k odsouhlasení časový harmonogram stavby a postup realizace.

Inženýrské sítě budou vytyčeny bezprostředně před zahájením realizace, budou označeny dle platných předpisů, v průběhu prací bude vyznačení sítí udržováno ve viditelném stavu. Povinnost vytyčení tras technické infrastruktury (inženýrských sítí) vychází z § 153 stavebního zákona č. 183/2006 Sb. Zhotovitel stavby si zajistí aktuální platná vyjádření k existenci sítí, na jejichž základě bude moct správce sítí provést vytyčení. Práce v blízkosti vedení inženýrských sítí musí být prováděny poučenými pracovníky, zhotovitel stavby je odpovědný za dodržování norem a předpisů bezpečnosti práce. Stávající inženýrské sítě, které se vyskytují v prostoru stavby, budou účinně chráněny proti poškození dle požadavků jejich správců, v souladu s vyjádřením jednotlivých správců. Vedení sítí technické infrastruktury bude bezpečně ochráněno, včetně případných měřičských značek u podzemních vedení technické infrastruktury na staveništi, a to po celou dobu provádění stavebních prací. Případné povrchové znaky inženýrských sítí (např. šoupata) budou zhotovitelem výškově upraveny dle polohy nového povrchu komunikace. V rámci zpracování projektu nebyla k dispozici



vyjádření o existenci stávajících inženýrských sítí. Na základě dostupných podkladů lze předpokládat, že se na místě vyskytuje plynovod, sdělovací vedení, elektrické vedení, na začátku vzhledem k okolní zástavbě lze předpokládat i vodohospodářské sítě. Ochranná pásma jednotlivých sítí jsou stanovena v příslušném zákonu (např. 458/2000 Sb., 274/2001 Sb., 127/2005 Sb., 89/2012 Sb.), zhotovitel stavby si musí počínat v blízkosti vedení obzvlášť obezřetně.

Součástí stavby je geodetická činnost v průběhu provádění stavebních prací (geodet zhotovitele stavby), včetně vytyčení stavby a vyznačení skutečného průběhu inženýrských sítí. Před zahájením stavby je doporučeno vytyčit hranice pozemků tak, aby bylo zřejmé, že nebudou dotčeny sousední pozemky. Pokud nebude se zástupcem investora dohodnuto jinak, bude vozovka geodeticky zaměřena před frézováním, po odfrézování, po pokládce každé vrstvy a po dokončení vozovky, bude zaměřen rozsah lokálních oprav. Toto geodetické zaměření bude sloužit investorovi ke kontrole provedeného rozsahu stavebních prací, podrobné zaměření bude sloužit jako podklad pro fakturaci. Požadavky na rozsah a průběh geodetického zaměření budou upřesněny zhotoviteli stavby zástupcem investora nejpozději před zahájením prací.

Dřeviny v blízkosti stavby, které nejsou určeny ke kácení, u nichž by hrozila možnost poškození, musí být po dobu stavby účinně chráněny ve smyslu ČSN 83 9061 (ČSN DIN 18920) Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a ploch při stavebních pracích. Ochrana dřevin při stavební činnosti bude prováděna šetrně ve vztahu ke stávající vegetaci. Zhotovitel stavby si musí počínat opatrně, aby nedošlo k poškození dřevin, v případě, že některá z dřevin bude vytipována jako riziková, u které by hrozilo riziko poškození, bude u této dřeviny aplikováno vhodné opatření pro snížení rizika poškození. Případná ochrana dřevin je v režii zhotovitele stavby, který musí zohlednit své pracovní postupy a prostorové nároky mechanizace.

Na řešeném úseku komunikace nejsou evidovány body bodového pole Zeměměřičského úřadu.

Při výstavbě dojde na přechodnou dobu ke zvýšení hlučnosti a prašnosti. Hlučnost a prašnost bude eliminována vhodnými technologickými postupy a volbou strojního zařízení.

Zařízení staveniště je v režii zhotovitele stavby, náklady na zařízení staveniště musí rozpustit mezi ostatní položky stavby. Při realizaci bude přihlédnuto k rozsahu prací, tomu bude uzpůsobeno zařízení staveniště.

Nakládání s odpady bude řešeno mimo jiné v souladu s TP 105 a TP 116. Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady s původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby, po jejím uvedení do provozu to bude správce příslušné pozemní komunikace. V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je potřeba postupovat při nakládání s odpady, tzn. je nutné zajistit vyřešení způsobu jejich shromažďování, dopravy, využívání, případného odstraňování.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, musí trvale nabízet k využití právnické nebo fyzické osobě, která má k nakládání s odpady příslušná povolení. Nelze-li odpady využít, potom musí zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení) – viz § 9a zákona č. 185/2001 Sb., kde je uveden požadavek na dodržování hierarchie způsobů nakládání s odpady.

Obecně musí být splněny všechny požadavky dané jednotlivými správci technické infrastruktury a dalších dotčených orgánů, zhotovitel stavby se musí řídit jejich požadavky. Stejně tak musí být



zhotovitelem stavby a následně správcem komunikace dodržovány všeobecné technologické postupy a legislativní předpisy spojené s realizací a údržbou stavebního díla. Jde zejména o:

- TP 82 – Katalog poruch netuhých vozovek
- TP 83 – Odvodnění pozemních komunikací
- TP 87 – Navrhování údržby a opravy netuhých vozovek
- TP 105 – Nakládání s odpady vznikajícími při výstavbě, opravách a údržbě pozemních komunikací
- TP 115 – Opravy trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem
- TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TKP – Kapitola 1 – Všeobecně
- TKP – Kapitola 4 – Zemní práce
- TKP – Kapitola 7 – Hutněné asfaltové vrstvy
- TKP – Kapitola 26 – Postřiky, pružné membrány a nátěry vozovek

A dále všechny další zákony, normy, technické podmínky (TP), vzorové listy (VL), technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací (TKP) a předpisy, které mohou mít vliv na technické, stavební a dopravní řešení. Vše v aktuálním znění platném v době realizace stavby.

9 VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ

Stavební objekt SO 101 nemá vazbu na technologické vybavení.

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

Návrh byl proveden dle ČSN, TP, TKP a VL. Vzhledem k charakteru prací nebyly žádné výpočty prováděny.

Konstrukční skladby vychází z TP 170 a požadavku investora. Lze konstatovat, že konstrukce pro daný účel vyhoví, že odpovídá zatížení dané komunikace. Při realizaci budou použity certifikované a schválené materiály, řešené plochy budou řádně zhutněny. Z hlediska návrhu stavby lze konstatovat, že je návrh řešení vyhovující.

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

Vzhledem k charakteru prací, kdy jde o opravu stávající komunikace, nejsou navrženy úpravy související s užíváním osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby. Požadavky na technické řešení jsou uvedeny v bodě 4 přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb.