

## **A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

**II/112 HORNÍ CEREKEV PRŮTAH  
V KM 75,900 – 76,200**

## Obsah:

1	Identifikační údaje objektu .....	3
1.1	Stavba.....	3
1.2	Zadavatel .....	3
1.3	Zhotovitel .....	3
2	Základní údaje o stavbě .....	3
2.1	Stručný popis návrhu stavby .....	3
2.2	Předpokládaný průběh stavby .....	4
2.3	Vazby na regulační plány .....	4
2.4	Stručná charakteristika území .....	4
2.5	Vliv technického řešení stavby na krajinu.....	4
2.6	Celkový dopad stavby na dotčené území .....	5
3	Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....	5
4	Členění stavby .....	5
4.1	Členění stavby na objekty .....	5
5	Podmínky realizace stavby .....	5
5.1	Věcné a časové vazby souvisejících staveb.....	5
5.2	Uvažovaný průběh stavby .....	5
5.3	Zajištění přístupu na stavbu.....	5
5.4	Dopravní omezení .....	5
6	Přehled budoucích vlastníků a správců.....	6
6.1	Převzetí stavby .....	6
6.2	Způsob užívání.....	6
7	Předávání částí stavby do užívání.....	6
8	Souhrnný technický popis stavby .....	6
8.1	Pozemní komunikace .....	6
8.2	Směrové vedení .....	6
8.3	Výškové umístění zpevněných ploch .....	6
8.4	Šířkové uspořádání .....	6
8.5	Konstrukční skladby.....	6
8.5.1	Konstrukce vozovky v celém úseku - typ A: .....	7
8.5.2	Konstrukce chodníku - typ B: .....	7
8.5.3	Konstrukce vjezdu – typ C:.....	7
8.5.4	Konstrukce vjezdu– typ D: .....	7
8.6	Mostní objekty a zdi .....	7
8.7	Odvodnění pozemní komunikace .....	8
8.8	Tunely .....	8
8.9	Objekty ostatních skupin objektů .....	8
9	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumu a měření .....	8
10	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území .....	8
11	Zásah stavby do území .....	8
12	Nároky stavby na zdroje a její potřeby .....	8
13	Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí .....	8
13.1	Ochrana krajiny a přírody .....	8
13.2	Hluk .....	8
13.3	Emise z dopravy .....	8
13.4	Ochrana zdraví a bezpečnosti při výstavbě a při užívání.....	9
14	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti.....	9
14.1	Mechanická odolnost a stabilita.....	9
14.2	Požární bezpečnost .....	9
14.3	Ochrana zdraví a životního prostředí .....	9
14.4	Ochrana proti hluku .....	9
14.5	Bezpečnost při užívání.....	9
15	Další požadavky .....	10
15.1	Užitné vlastnosti .....	10
15.2	Zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.....	10
15.3	Ochrana stavby .....	10

# 1 Identifikační údaje objektu

## 1.1 Stavba

Název akce:	<b>II/112 HORNÍ CEREKEV PRŮTAH V KM 75,900 – 76,200</b>	
Stavební objekt:	REKONSTRUKCE - SO 101 SILNICE II/112 SOUVISLÁ OPRAVA - SO 102 SILNICE II/133	
Místo stavby:	Silnice II/112, město Horní Cerekev, okres Pelhřimov, kraj Vysočina	
Druh stavby:	Stavba infrastruktury –	SO 101 – REKONSTRUKCE SO 102 – SOUVISLÁ OPRAVA
Stupeň dokumentace:	Dokumentace pro <b>stavební řízení</b>	

## 1.2 Zadavatel

Název a adresa objednatele:	Krajská správa a údržba silnic Vysočina Kosovská 1122/16 568 01 Jihlava
-----------------------------	---

## 1.3 Zhotovitel

Projektant:	VIPA project, s.r.o.
Adresa:	Cyrlometodějská 43/20 Nové Dvory 674 01 Třebíč

Zodpovědný projektant:	Ing. Pavel Vidlák
------------------------	-------------------

# 2 Základní údaje o stavbě

## 2.1 Stručný popis návrhu stavby

Projektová dokumentace stavebním objektem SO 101 řeší návrh autobusové zastávky, úpravu stávající křižovatky, přilehlé chodníky, zřízení odvodnění včetně trativodů a navazující zpevněné a nezpevněné plochy ve městě Horní Cerekev. Křižovatka spojuje komunikace ze směru Telč (sil. II/112) – Nová Buková (sil. II/112) – a Nový Rychnov (sil. II/133). Na silnici II/133 (SO 102) v oblasti křižovatky je navržena souvislá oprava krytu komunikace včetně podkladního souvrství. V tomto úseku nebudou nově zřízeny trativody. Oprava komunikace (SO 102) je navržena ve stávajícím šířkovém uspořádání bez změn nivelety. Stavba je umístěna v k.ú. Horní Cerekev [642681].

Komunikace zůstane ve stávajících šířkách 6,15m – 7,13m, okraje budou tvořeny betonovými silničními obrubami (H=0,12m) a přídlažbou z dvojřádku žulových kostek 100/100/100 mm, u místa pro přecházení a v místech vjezdů bet. sníženými silničními obrubami (H=0,02m) dle situačních výkresů. Přechod snížení je řešen přechodovými obrubami PV, LV. Plochy komunikace a přilehlých vjezdů budou tvořit kamenné žulové kostky. Napojení místní komunikace bude řešeno asfaltovým krytem. Přilehlé chodníky lemují silniční a chodníkové obruby, nebo jen chodníkové obruby šířky 0,08m. Materiálově, vzorově a barevně budou řešeny v návaznosti na stávající chodníkové

plochy. Varovné a signální pásy budou z reliéfní dlažby v barevném kontrastu s dlažbou okolní. Podrobné skladby viz 8.5 *Konstrukční skladby*.

Nástupní hrana autobusové zastávky je v navržena v délce 12,0m z kasselských obrub, výška nástupiště je 0,18m od plochy komunikace. V oblasti zastávky bude z důvodu rozhledových poměrů zřízeno vodorovné dopravní značení (VDZ dojtá plná čára) zakazující předjíždění.

Odvedení povrchových vod z ploch komunikace bude zajištěno střechovitý příčným – 2,50 % k obrubám a dále podélným sklonem do navržených uličních vpustí. Uliční vpusti budou napojeny na stávající jednotnou kanalizaci. Chodníkové plochy budou v příčném sklonu 1,0 % odvodněny do komunikace nebo přilehlých zelených ploch.

Stavba bude umístěna v katastrálním území Horní Cerekev [642681] a obci Horní Cerekev [547913].

**Vlastník: Kraj Vysočina, Žižkova 1882/57, Jihlava 587 33**

**Právo hospodařit: Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace, Kosovská 1122/16, 58601 Jihlava**

<i>Parcelní číslo</i>	<i>k.ú.</i>	<i>Druh pozemku</i>
2600/9	Horní Cerekev	ostatní plocha
2587/26	Horní Cerekev	ostatní plocha

**Vlastník: Město Horní Cerekev, nám. T. G. Masaryka 41, 39403 Horní Cerekev**

<i>Parcelní číslo</i>	<i>k.ú.</i>	<i>Druh pozemku</i>
2600/112	Horní Cerekev	ostatní plocha
2600/113	Horní Cerekev	ostatní plocha
2587/1	Horní Cerekev	ostatní plocha
2587/2	Horní Cerekev	ostatní plocha
2587/27	Horní Cerekev	ostatní plocha

## **2.2 Předpokládaný průběh stavby**

Zahájení stavby je plánováno na III. čtvrtletí roku 2018.

## **2.3 Vazby na regulační plány**

Parcely, na kterých se stavba nachází, jsou druhem pozemku jako ostatní plocha. Stavba svým rozsahem rekonstrukce a oprav zachovává stávající dopravní řešení. Zlepšují se podmínky odvodnění silnice II/112.

## **2.4 Stručná charakteristika území**

Stavba se nachází v rovinatém úseku města Horní Cerekev v oblasti náměstí T.G. Masaryka. Nově navržené chodníkové plochy navazují na stávající místní chodníky a tvoří tak ucelenou bezbariérovou trasu.

## **2.5 Vliv technického řešení stavby na krajinu**

Stavba svým malým rozsahem nenaruší okolní krajinu. Stávající odvodnění komunikace je zachováno u silnice II/112 dojde ke zlepšení odvodnění pláň navrženými trativody. Při realizaci stavby dojde k doplnění nových uličních vpustí napojených na stávající jednotnou kanalizaci. Voda ze zpevněných ploch chodníků je sváděna do zelených ploch, kde je

přirozeně vsakována, nebo do komunikace, kde je podélným sklonem svedena do uličních vpustí.

### ***2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území***

Realizací zastávky, nových chodníků a úprav stávající křižovatky se zlepší bezpečnost pohybu chodců i vozidel v řešeném území. Zhotovením míst pro přecházení se sníží riziko srážkových nehod chodců s automobily.

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

Pro zpracování dokumentace byly použity podklady:

- digitální podklady (polohopis, výškopis) od geodeta – Mojmír Novotný
- inženýrské sítě od jejich správců
- katastrální mapa od ČÚZK
- v oblasti navržené stavby nebyl proveden inženýrskogeologický ani diagnostický průzkum. Předpokládaná třída rozpojitelnosti zeminy je max. IV. Projektant investora upozorňuje na možnost vzniku víceprací spojených s rozpojitelností zeminy třídy vyšší než IV.

Dalšími podklady jsou ČSN 73 6101, ČSN 73 6110, ČSN 73 6102, ČSN 736425-1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, vyhl. 398/2006 Sb. a další technické podmínky, zejména TP 170 Navrhování vozovek a pozemních komunikací.

## **4 Členění stavby**

### ***4.1 Členění stavby na objekty***

Projektová dokumentace je členěna na tyto stavební objekty:

SO 101 SILNICE II/112 - REKONSTRUKCE  
SO 102 SILNICE II/133 – SOUVISLÁ OPRAVA

## **5 Podmínky realizace stavby**

### ***5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb***

Stavba není věcně ani časově vázaná na jiné stavby.

### ***5.2 Uvažovaný průběh stavby***

Realizace stavby je plánovaná na III. čtvrtletí roku 2018. Při realizaci dojde k celkové uzavírcce silnic II/112 a II/133.

### ***5.3 Zajištění přístupu na stavbu***

Přístup na staveniště je ze stávající silnice II/112 a II/133. Přístup vlastníků k jejich pozemkům musí zůstat zachován.

### ***5.4 Dopravní omezení***

Při realizaci stavby dojde k úplné uzavírcce komunikací. Před začátkem stavebních prací předloží zhotovitel stavby vypracovaný plán přechodného dopravního omezení investorovi a příslušnému dopravnímu inspektorátu.

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

### **6.1 Převzetí stavby**

Stavba bude po dokončení všech stavebních prací převzata jejím vlastníkem a správcem.

### **6.2 Způsob užívání**

Stavba komunikace bude sloužit k užívání motorovými vozidly. Návrh chodníků je k využití chodci a jejich bezpečného pohybu městem. Chodníky nebudou sloužit pro motorové ani jiné dopravní prostředky.

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

Stavba bude předána do užívání po celkovém dokončení stavebních prací vlastníkově a správci.

## **8 Souhrnný technický popis stavby**

### **8.1 Pozemní komunikace**

Navržená stavba řeší úpravu křižovatky spojující silnice II/112 a II/133, autobusovou zastávku a nejbližšího okolí. Dále je v návaznosti řešeno propojení a prodloužení části chodníků. Tím dojde ke zlepšení infrastruktury pro chodce a celkově vyšší bezpečnosti pohybu chodců.

### **8.2 Směrové vedení**

Směrové vedení viz výkres SITUACE jednotlivých SO

### **8.3 Výškové umístění zpevněných ploch**

Výškové vedení komunikací je odvozeno od stávající nivelety sil. II/112 a II/133. Od hrany komunikace u obruby je niveleta(osa) chodníku zvýšena o 130 mm. Vjezdy jsou řešeny pomocí ramp v místě zelených pruhů. Navržené chodníky jsou niveletou navrženy tak, aby splnily podmínky bezbariérového provozu. Podélný sklon nepřesáhne 8,33 %, sklon ramp nepřesáhne 12,50 %. Podrobné řešení viz výkresy podélných profilů. Nástupní plocha je v místě zastávky zvýšena o 18 cm. Pouze v místech vjezdů a míst pro přecházení bude jejich výšková úroveň snížena na 2 cm nad kryt komunikace.

### **8.4 Šířkové uspořádání**

Komunikace zůstává ve stávajících šířkách vzhledem k návaznosti na okolní terén. Chodník je navržen v šířce 1,75m a 2,20m, v místě zastávek je šířka nástupiště rovněž 2,20m. Podrobné šířkové uspořádání je dle výkresů SITUACE.

### **8.5 Konstrukční skladby**

Chodník je navržen v jednostranném příčném sklonu 1,0 %. Plán bude v příčném sklonu 3 %. Povrch chodníku bude materiálově, vzorově a barevně odpovídat navazujícím chodníkovým plochám. Hrany chodníku budou tvořit chodníkové obruby BO 1000/250/80 nebo silniční obruba BO 1000/250/150. V místech vjezdů je navržena snížená silniční obruba BO 1000/150/150 osazená 2 cm nad rovinu komunikace. Přejechání snížení je navržen přechodovou obrubou BO 1000/250/150 PV, LV. Autobusová zastávka je řešena pomocí kasselských obrub 1000/435/350. Nástupní hrana je ve výšce 180 mm nad hranou komunikace. Obruby jsou uloženy do betonového lože C12/15 min. tl. 15 cm třídy prostředí XF3.

Konstrukční skladby jsou navrženy dle technických podmínek TP 170.

#### 8.5.1 Konstrukce vozovky v celém úseku - typ A:

Dlažba kamenná žul. kostka min. 100/100/100	DL	100 mm	ČSN 73 6131
Drcené kamenivo fr. 4 – 8 mm	DK	40 mm	ČSN 73 6126-1
Stmelená vrstva hydraulickým cementovým pojivem C8/10	SC	210 mm	ČSN EN 14 227-1
Štěrkoдрť fr. 0 – 63 mm	ŠD <sub>A0/63GE</sub>	200 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		550 mm	

Před zhotovením konstrukčních vrstev je nutné prověřit únosnost pláň zkouškou SZZ na min. parametr Edef2 = 45 MPa.

#### 8.5.2 Konstrukce chodníku - typ B:

Dlažba betonová 200/200/60 v barvě přírodní	DL	60 mm	ČSN 73 6131
Varovné s signální pásy bary kontrastní s okolní dlažbou z reliéfní dlažby			
Drcené kamenivo fr. 4 – 8 mm	DK	40 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť fr. 0 – 63 mm	ŠD <sub>A0/63GE</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		250 mm	

Před zhotovením konstrukčních vrstev je nutné zhutnit pláň na min. parametr Edef2 = 45 MPa.

#### 8.5.3 Konstrukce vozovky místní komunikace – typ C:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACL 11+	60 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z kat. asf. emulze	PS-E	0,25 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik z kationakt. asf. emulze	PI-E	1 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129
Štěrkoдрť fr. 0 – 32 mm	ŠD <sub>A0/32GE</sub>	150 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť fr. 0 – 63 mm	ŠD <sub>A0/63GE</sub>	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		550 mm	

Před zhotovením konstrukčních vrstev je nutné zhutnit pláň na min. parametr Edef2 = 45 MPa.

#### 8.5.4 Konstrukce vjezdu– typ D:

Dlažba kamenná žul. kostka min. 100/100/100	DL	100 mm	ČSN 73 6131
Drcené kamenivo fr. 4 – 8 mm	DK	40 mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkoдрť fr. 0 – 32 mm	ŠD <sub>A0/32GE</sub>	160 mm	
Štěrkoдрť fr. 0 – 63 mm	ŠD <sub>A0/63GE</sub>	250 mm	ČSN 73 6126-1
Celkem		550 mm	

Před zhotovením konstrukčních vrstev je nutné prověřit únosnost pláň zkouškou SZZ na min. parametr Edef2 = 45 MPa.

### 8.6 Mostní objekty a zdi

Nejsou obsaženy.

### **8.7 Odvodnění pozemní komunikace**

Odvedení povrchových vod z ploch komunikace bude zajištěno střešovitým příčným sklonem 2,50 % k obrubám a dále podélným sklonem do navržených uličních vpustí. Uliční vpusti budou napojeny na stávající jednotnou kanalizaci. Chodníkové plochy budou v příčném sklonu 1,0 % odvodněny do komunikace nebo přilehlých zelených ploch. Plán je navržen ve sklonu 3,0 %. V celé délce SO 101 je navržen trativod DN 100 z perforovaných PVC trubek, které jsou osazeny do štěrkodrtě a obaleny geotextilií. Trativody jsou vyústěny do navržených vpustí.

### **8.8 Tunely**

Nejsou obsaženy

### **8.9 Objekty ostatních skupin objektů**

V rámci projektové dokumentace nejsou řešeny jiné stavební objekty.

## **9 Výsledky a závěry z podkladů, průzkumu a měření**

Nebyly prováděny žádné přípravné průzkumy a měření.

## **10 Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území**

V uvažovaném rozsahu stavby jsou v návrhu dodrženy veškeré podmínky stanovené správcí inženýrských sítí. Nejedná se o chráněné ani zátopové území.

## **11 Zásah stavby do území**

Návrh řeší autobusovou zastávku v návaznosti na úpravu stávající křižovatky a přilehlých chodníků. Navrženými úpravami dojde k bezpečnějšímu pohybu chodců i vozidel v řešeném území. Stavba svým malým rozsahem přirozeně zapadá do celkového řešení infrastruktury obce. Chodník je napojen na stávající chodníky, propojení je řešeno místy pro přecházení a přirozeně dotváří bezbariérovou infrastrukturu pro chodce v řešené části obce.

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

V případě výměny zeminy v aktivní zóně tělesa chodníku nebo zásypové zeminy odvodnění zeminu dodá investor z vlastních zdrojů.

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

### **13.1 Ochrana krajiny a přírody**

Projekt řeší zlepšení infrastruktury a zvýšení bezpečnosti ve výše zmíněné lokalitě města Horní Cerekev. Stavba nemá negativní vliv na životní prostředí. Stavba bude probíhat na stávajících zpevněných plochách silnice II/112 a II/133. Pozemky jsou druhem pozemku jako ostatní plocha. Stavbou nedojde k vynucenému pokácení vzrostlých stromů.

### **13.2 Hluk**

Realizací navržených úprav nedojde ke zvýšení zatížení hluku na okolní zástavbu.

### **13.3 Emise z dopravy**

Realizace stavby nezvýší stávající stav na znečištění okolí.



### ***13.4 Ochrana zdraví a bezpečnosti při výstavbě a při užívání***

Při stavebních pracích musí být dodrženy předpisy bezpečnosti práce ze strany dodavatele stavby. Zejména veškeré výkopy při zemních pracích musí být dostatečně označeny, zabezpečeny proti pádu osob fyzickými zábranami a v noci osvětleny. Během stavebních prací musí být zajištěn přístup osob k jejich pozemkům. Provizorní přístup musí být vybaven zábranami proti pádu osob či jinému možnému zranění.

Nejsou dotčeny zájmy z hlediska požární ochrany. Šířka místní komunikace umožní průjezd požárních vozidel. Průjezdná šířka 3,0 m a průjezdný profil 3,5x4,1 m je zachován v celé délce komunikace. Komunikace vyhovují ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb.

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

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

Zhotovením příčných sklonů povrchů, pláně a zhotovením tratí u SO 101 se zajistí odvod vody z navržené konstrukce a dojde tak k celkové lepší odolnosti stavby jako celku.

### ***14.2 Požární bezpečnost***

Komunikace vyhovují ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb. Stavebními úpravami nedochází ke snižování šířky stávajících komunikací pod kategorií šířku odpovídající významu komunikace.

### ***14.3 Ochrana zdraví a životního prostředí***

Realizací stavby nebude snížena kvalita životního prostředí. Stavbou není dotčen vodní tok ani pásma pro migraci živočichů.

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

Stavba bude prováděna ve městě ve stávající zástavbě. Dodavatel zaručí, že nedojde k překročení hlukových limitů daných Nařízením vlády č. 272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v chráněném venkovním prostoru. Veškerá technika bude opatřena řádnými kryty od výrobců, bránící pronikání nadměrného hluku do okolí. Garanci hlukových podmínek udává výrobce jednotlivé techniky. Stavební činnost v noční době (21.00 – 7.00 hod) se nebude provádět. Navržená stavba nemění stávající hlukové podmínky.

### ***14.5 Bezpečnost při užívání***

V místě vjezdů a míst pro přecházení jsou navrženy varovné pásy šířky 400 mm do výšky obrub 8 cm nad komunikací. Varovné pásy slouží jako upozornění před vstupem do vozovky pro osoby se sníženou schopností orientace. U míst pro přecházení jsou dále navrženy signální pásy šířky 800 mm, které určují směr přecházení. Odsazení od varovného pásu je 300 mm.

Výrobky a materiál navržený pro stavbu jsou navrženy v souladu s technickými normami a předpisy. Odolnost povrchu betonových výrobků proti účinkům rozmrazovacích látek musí splňovat ČSN 73 1326 a platné EN, součinitel tření dle ČSN 73 6177. Kontrolu mechanické odolnosti a stability výrobků a celé stavby zajistí investor vyžádáním prohlášení o shodě zhotovitele stavby podle zákona 22/97 Sb. ve znění zák. 205/02 Sb. Materiál použitý pro hmatové úpravy musí splňovat nařízení vlády 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04. - 06.

Betonová vibrolisovaná dlažba musí mít podle odst. 1.1.2 přílohy č. 1 k vyhl. č. 398/2009 Sb. součinitel smykového tření nejméně 0,5.

## **15 Další požadavky**

### ***15.1 Užitné vlastnosti***

Komunikace bude využívána motorovými a nemotorovými vozidly. Chodníky budou využívány chodci. Chodníky umožní bezpečné propojení infrastruktury chodců ve městě. Stavba je navržena v souladu s vyhl. 398/2009 Sb., což umožňuje její užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

### ***15.2 Zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace***

Stavba je navržena v souladu s vyhl. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Veškeré napojení na komunikaci je řešeno bezbariérově. Max. podélný sklon nepřesáhne 8,33 %, sklony ramp nepřesáhnou 12,50 %. Chodníky mají v celé délce vodící linie, které tvoří zvýšená chodníková obruba o 0,06 m nebo stávající podezdívky. Vjezdy mají snížené obruby a varovné pásy. Dle ČSN 73 6110/Z1 odstavce 10.1.3.1.14 je možné u míst pro přecházení a přechodů nezřizovat signální pásy, pokud je nelze z důvodu stavebně technických podmínek považovat za bezpečné. Toto řešení bylo konzultováno s NRZP.

### ***15.3 Ochrana stavby***

Plochy povrchů jsou navrženy v příčném sklonu 2,50 % a 1,00 %. Příčným sklonem se zajistí odvod vody z povrchu k okraji komunikace, kde je dále podélným sklonem svedena do navržených uličních vpustí. Plán zemního tělesa je ve sklonu 3,00 % směrem k navrženým trativodům. Tím se zajistí odvod vody z tělesa a zabrání se pronikání vody do podloží a jejímu nežádoucímu působení na stavbu.

Vypracoval: Ing. David Svoboda

Třebíč, listopad 2017