

# I/43 BUKOVICE - OPRAVA MOSTU 43-078

INVESTOR:



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Stavbu zajišťuje Správa Olomouc

Wolkerova 24a, 779 11 Olomouc

GENERÁLNÍ PROJEKTANT:

**PONVIA CONSTRUCT s.r.o.**

Krapkova 1159/3, Nová Ulice, 779 00 Olomouc



# PDPS

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM: S-JTSK

VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

# C

## S0 131

VEDOUCÍ PROJEKTANT	ING. RONALD LOYDL			
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. RONALD LOYDL			
VYPRACOVAL	ING. PETR ŠEDIVÝ			
KONTROLOVAL	ING. ALEŠ SEMOTAM			
KRAJ: OLOMOUCKÝ	OBEC: PÍSAŘOV	KÚ: BUKOVICE U PÍSAŘOVA	DATUM	02/2019
OBJEKT:  <b>PROVIZORNÍ OBJÍŽDKA</b>			FORMÁT	
			MĚŘÍTKO	
			ÚČEL	PDPS
			ČÍS. ZAKÁZKY	1725
			ARCHIVNÍ ČÍS.	1725
PŘÍLOHA:  <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			ČÍS. SOUPRAVY	PŘÍLOHA  131.001



# **I/43 BUKOVICE - OPRAVA MOSTU 43-078**

**STUPEŇ PROJEKTU:  
PROJEKTOVÁ DOKUMENTACE PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY (PDPS)**

**OBJEKT SO 131  
PROVIZORNÍ OBJÍŽDKA**

**TECHNICKÁ ZPRÁVA**

## OBSAH

0.	ÚVOD .....	3
1.	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	3
2.	STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ .....	4
2.1.	SMĚROVÉ ŘEŠENÍ .....	4
2.2.	VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ .....	5
2.3.	ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ A PŘÍČNÝ SKLON .....	5
2.4.	ZEMNÍ PRÁCE .....	5
2.5.	CHODNÍK PRO PĚŠÍ .....	5
2.6.	MOSTNÍ PROVIZORIUM .....	6
2.7.	BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ .....	6
2.7.1.	<i>Záchytné bezpečnostní zařízení .....</i>	<i>6</i>
2.7.2.	<i>Vodící bezpečnostní zařízení .....</i>	<i>6</i>
3.	VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.) .....	7
4.	VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY .....	7
4.1.	POSTUP PRACÍ .....	8
5.	NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ .....	8
6.	REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA PK....	9
7.	NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ, SVĚTELNÝCH SIGNÁLŮ, ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZNÍ INFORMACE A DOPRAVNÍ TELEMATIKU .....	9
8.	ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU .	10
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
12.	ZÁVĚR .....	10

## 0. ÚVOD

Tato dokumentace je vypracována v podrobnostech pro účely vydání stavebního povolení dle:

- Vyhlášky č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
- Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací schválené Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 158/2017-120-TN/1 ve znění Dodatku č. 1 schváleného Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j. 66/2018-120-TN

Dokumentace není vypracována v rozsahu realizační dokumentace stavby a v žádném případě nemůže sloužit pro realizaci stavby.

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Stavba :	I/43 Bukovice – oprava mostu 43-078
Objekt :	<b>SO 131 – Provizorní objížďka</b>
Katastrální území :	Bukovice u Písařova [720640]
Obec :	Písařov
Okres:	Šumperk
Kraj :	Olomoucký
Investor :	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4 IČ: 65993390
Správce :	zhotovitel stavby (dočasná stavba pouze po dobu výstavby)
Zhotovitelé dokumentace :	
Generální projektant :	PONVIA CONSTRUCT s.r.o. Krapkova 1159/3, 779 00 Olomouc IČ: 04381823 hlavní inženýr projektu: Ing. Ronald Loydl autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce - evidenční číslo autorizované osoby ČKAIT 1201677
Projektant objektu :	PONVIA CONSTRUCT s.r.o. Krapkova 1159/3, 779 00 Olomouc IČ: 04381823 zodpovědný projektant: Ing. Ronald Loydl autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce - evidenční číslo autorizované osoby ČKAIT 1201677

## 2. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ

Po dobu stavebních prací na mostě a v těsné blízkosti mostu SO 201 bude nutné zachovat stávající silniční dopravu. Z tohoto důvodu bude východně od mostu ve vzdálenosti cca 4,0 m po dobu stavebních prací umístěna provizorní objíždka. Provizorní objíždka je navržena vzhledem k intenzitám provozu projíždějících vozidel a vzhledem ke stíženým prostorovým poměrům v režimu jednopruhové obousměrné komunikace, kdy provoz bude řízen přechodnou semaforovou soustavou SSZ (provizorní dopravní značení je součástí SO 901).

Provizorní objíždka bude přemostovat vodní tok Čistá prostřednictvím obousměrného mostního provizoria z plnostěnných nosníků dle TP 222 délky 20,00 m a šířky 7,85 m.

Celková délka provizorní objíždky činí 103,55 m. Staničení provizorní objíždky je orientováno ve směru Králíky – Lanškroun. Nejvyšší povolená rychlost na provizorní objíždce bude 30 km/h mimo zimní období a 20 km/h v zimním období, což odpovídá nejvyšší povolené rychlosti na použitém mostní provizoriu dle TP 222.

Součástí provizorní objíždky je také chodník pro pěší šířky cca 2,0 m.

V rámci tohoto stavebního objektu bude také zřízeno provizorní napojení nezpevněných komunikací v okolí mostu na provizorní objíždku a na silnici I/43, aby byl umožněn sjezd na tyto komunikace. Jedná se o tři nezpevněné cesty šířky 3,0 až 3,5 m a jeden výjezd ze dvora (budova č. p. 4). Šířka napojení bude odpovídat šířce přilehlé cesty.

V rámci zřízení provizorní objíždky musí být posunuty stávající autobusové zastávky „Písařov, Bukovice, č.4“ provizorně přesunuty mimo provizorní objíždku (součástí SO 901).

Objíždná trasa bude využívána po celou dobu výstavby mostu, tj. cca 6 měsíců. Po dokončení výstavby mostu SO 201 a převedení dopravy zpět na most bude provizorní objíždka SO 131 zrušena včetně provizorních napojení nezpevněných cest (bude obnoven původní stav).

### 2.1. SMĚROVÉ ŘEŠENÍ

Přehled směrového vedení osy:

označení	staničení [km]	směrový prvek [m]	délka [m]
ZÚ = TK	0.000 00		
		R=38.00 – levostranný	17.62
KT	0.017 62	přímá	9.83
TK	0.027 45		
		R=33.00 – pravostranný	17.78
KT	0.045 23	přímá	24.52
TK	0.069 75		
		R=33.00 – pravostranný	12.40
KT	0.082 15	přímá	4.89
TK	0.087 04		
		R=33.00 – levostranný	16.51

KÚ = KT 0.103 55

## 2.2. VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ

Přehled výškového vedení nivelety umístěné v ose:

staničení vrcholů [km]	sklon [%]	délka [m]	poloměr zakruž. obl. [m]	délka tečny [m]
0.000 00	-2.00	13.82	-	-
0.01382	-1.68	75.78	lom – hrana stáv. vozovky	-
0.08960	-1.55	13.95	lom – hrana stáv. vozovky	-

## 2.3. ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ A PŘÍČNÝ SKLON

S ohledem na omezený prostor pro umístění provizorní objížďky jsou v rámci směrového řešení použity oblouky o poloměrech postupně 38 m a 3x 33 m (viz výše). Z těchto důvodů komunikace navržena jako **jednopruhová** s následujícím šířkovým uspořádáním:

jízdní pruh	1x 5.00 =	5.00 m
<u>nezpevněná krajnice</u>	<u>2x 0.50 =</u>	<u>1.00 m</u>
celková šířka v koruně		6.00 m

Základní příčný sklon 0,0%.

Na ZÚ a KÚ se provede napojení tělesa provizorní objížďky na stávající silnici I/43.

## 2.4. ZEMNÍ PRÁCE

Skrývka ornice bude provedena v tl. 150 mm.

Provizorní objížďka je v celé své délce vedena v násypu, na začátku a na koci pak po stávající silnici I/43. Hutněný násyp bude proveden ze zeminy vhodné do násypu. Sklon svahů je navržen 1:1.75, čemuž musí odpovídat výběr vhodné zeminy. Spád pláň je střešovitý 3%.

Při stavbě je nutné zajistit provádění zemních prací v souladu s technickými kvalitativními podmínkami staveb pozemních komunikací, požadavky ČSN a TP (*zejména ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a TP Zlepšení zemin*) a důsledným prováděním kontroly zemních prací dle ČSN 72 1006.

## 2.5. CHODNÍK PRO PĚŠÍ

Pěší provoz bude veden po provizorním chodníku šířky cca 2,0 m umístěným vpravo od komunikace provizorní objížďky (mezi opravovaným mostem SO 201 a provizorní objížďkou). Na mostním provizoriu bude pěší provoz veden po samostatném chodníku, který je typovou součástí mostního provizoria. Mimo mostní provizorium bude pěší provoz na chodníku oddělen od automobilové

dopravy na provizorní objížďce prostřednictvím betonových svodidel. Provizorní chodník nenavazuje na stávající chodníky, protože že v předmětném úseku se na silnici I/43 žádné chodníky nenacházejí.

## 2.6. MOSTNÍ PROVIZORIUM

Pro přemostění vodního toku Čistá je navrženo obousměrné mostní provizorium z plnostěnných nosníků dle TP 222 délky 20,00 m (délka hlavních nosníků) a šířky 7,85 m. Volná šířka tohoto typu provizoria je 6,50 m (2 jízdní pruhy šířky 3,25 m). V tomto případě však bude použito jako jednopruhové z důvodu šířkového upořádání provizorní objížďky před a za mostním provizoriem (viz výše). Jízdní pruh na mostním provizoriu bude vymezen dopravním značením (součást SO 901). Součástí mostního provizoria je pravostranný typový chodník z chodníkových panelů osazených na konzolách. Na volné straně chodníku bude osazeno typové zábradlí výšky 1,1 m.

Provizorium bude založené na ocelových patkách, které jsou součástí provizoria, pod kterými je navržena rovnanina ze silničních panelů o půdorysných rozměrech 3.0 x 3.0 m (pod každou patkou) a výšce  $3 \times 215 = 645$  mm. Pod panelovou rovnaninou bude provedena výměna podloží v celkové tl. 1.2 m s následujícími vrstvami:

- zhutněná vrstva kameniva fr. 0/32 0.20 m
- zhutněná vrstva kameniva fr. 0/63 0.20 m
- sypanina kamenů a balvanů 0.80 m

Pod mostním provizoriem je vedena stávající vodovodní přípojka, která je vedená v neznámé hloubce (v místě vodního toku je přípojka vedená pod dnem). Výkopové práce do vzdálenosti 1.5 m od předpokládané polohy této vodovodní přípojky (viz výkresovou dokumentaci) musí být prováděny ručně a se zvýšenou mírou opatrnosti.

Zatížitelnost mostního provizoria tohoto typu a rozměrů dle TP 222:

- normální zatížitelnost 22 t
- výhradní zatížitelnost 80 t

Montáž bude probíhat takzvanou letmou montáží bez použití krakorce a výsuvné dráhy. Mostní provizorium bude zapůjčeno ze Střediska mostních provizorií ŘSD v Brodce u Přerova.

## 2.7. BEZPEČNOSTNÍ ZAŘÍZENÍ

### 2.7.1. Záchytné bezpečnostní zařízení

Součástí mostního provizoria je ocelové svodidlo, mimo most záchytné bezpečnostní zařízení není. Pěší provoz na chodníku oddělen od automobilové dopravy na provizorní objížďce prostřednictvím betonových svodidel

### 2.7.2. Vodící bezpečnostní zařízení

Směrové sloupky PVC výšky 0,80 m nad vozovkou umístěné na hranici volné šířky komunikace. Na směrové sloupky budou upevněny odrazné pásy. Směrové sloupky budou na provizorní objížďce umístěny po 5m.



### 3. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ, VČETNĚ JEJICH UŽITÍ V DOKUMENTACI (DOPRAVNÍ ÚDAJE, GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM ATD.)

Podklady a průzkumy :

- Snímek katastrální mapy – KÚ Bukovice u Písařova [720640]
- Zaměření polohopisu a výškopisu – Litovelská geodezie s.r.o., 09/2017
- Podrobný geotechnický průzkum – 2G geolog s.r.o., Mgr. Vladimír Kolařík, 11/2017
- dopravní údaje z Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR – ŘSD ČR, 2016

Jako mapový podklad slouží rastrová katastrální mapa a polohopisné a výškopisné zaměření mostu a jeho okolí.

Pro potřeby založení mostu SO 201 byl proveden podrobný geotechnický průzkum, jehož výsledky jsou uvedeny ve Zprávě o podrobném geotechnickém průzkumu. Výsledky z geotechnického průzkumu byly v rámci SO 131 využity pro návrh výměny podloží pod založením mostního provizoria.

V předmětném úseku silnice I/43 bylo v roce 2016 v rámci Celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR provedeno sčítání dopravy, přičemž intenzity dopravy jsou následující:

Sčítání dopravy 2016 (sč.úsek: 7-1787)

... význam zkratek

Roční průměr denních intenzit dopravy		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - všechny dny	voz/den	153	65	9	23	9	80	17	1	7	15	379	1 213	33	1 625		
		LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	AK	TR	TRP	TV	O	M	SV		
RPDI - pracovní den (Po-Pá)	voz/den	195	83	12	29	12	104	20	1	9	19	484	1 295	31	1 810		
RPDI - volné dny (mimo svátky)	voz/den	47	20	2	7	2	20	10	0	2	5	115	1 007	39	1 161		
Hodinová intenzita dopravy												TV	SV				
Padesátirázová intenzita dopravy	voz/h											38	175				
Špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											36	154				
Těžká nákladní vozidla - TNV														TNV			
Hodnota TNV	voz/den													334			
Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty												OA	NA	NS	Celkem		
Roční průměr intenzit, den (06-18)	voz/den											973	232	69	1 274		
Roční průměr intenzit, večer (18-22)	voz/den											182	19	13	214		
Roční průměr intenzit, noc (22-06)	voz/den											91	30	16	137		
Emise											OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem	
Roční špičková hodinová intenzita dopravy	voz/h											202	25	18	16	3	264
Koefficienty nerovnoměrnosti dopravy												alfa	beta	gamma	PS		
Koefficient nerovnoměrnosti dopravy	-											1.47	1.24	1.19	56.44		
Intenzita cyklistické dopravy														C			
Cyklistická doprava	cyklo/den													20			

Intenzity dopravy byly využity pro návrh konstrukce vozovky.

### 4. VZTAHY PK K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

SO 131 Provizorní objížďka bude sloužit k převedení dopravy na silnici I/43 přes vodní to Čistá po dobu výstavby SO 201 Most ev. č. 43-078. S SO 131 Provizorní objížďka přímo souvisí SO 901 Dopravně inženýrská opatření, jelikož zahrnuje provizorní dopravní značení na této provizorní objížďce a v jejím okolí po dobu výstavby SO 201.

#### 4.1. POSTUP PRACÍ

Zjednodušený postup prací s ohledem na SO 131:

- zřízení zařízení staveniště a příprava staveniště, sejmutí ornice, kácení dřevin, vytyčení a vyznačení IS vedoucích v prostoru staveniště
- realizace SO 131 Provizorní objížďka
- realizace SO 901 Dopravně inženýrská opatření (provizorní dopravní značení)
- převedení provozu na SO 131 Provizorní objížďka
- zamezení přístupu veřejnosti na pozemky v obvodu stavby (oplocení)
- realizace objektu SO 201 Most ev. č. 43-078 – demolice původního mostu a výstavba nového mostu
- odstranění SO 901 Dopravně inženýrská opatření (provizorní dopravní značení) a obnovení provozu na mostě ev. č. 43-078
- odstranění SO 131 Provizorní objížďka

## 5. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH, VČETNĚ PŘÍPADNÝCH VÝPOČTŮ

Konstrukce vozovky provizorní objížďky je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací na dopravní zatížení silnice I/43, které bylo určeno na základě intenzit dopravy (viz výše). Konstrukce vozovky je následující:

- |                       |                 |                       |
|-----------------------|-----------------|-----------------------|
| • asfaltový beton     | ACO 11 +        | 50 mm                 |
| • spojovací postřik   | PS-C            | 0,3 kg/m <sup>2</sup> |
| • asfaltový beton     | ACP 22 +        | 100 mm                |
| • infiltrační postřik | PI              | 0,6 kg/m <sup>2</sup> |
| • šterkodrť           | ŠD <sub>A</sub> | 150 mm                |
| • celkem min.         |                 | 300 mm                |

Min. hodnota modulu přetvárnosti zemní pláň  $E_{\text{def},2} = 45 \text{ MPa}$

Konstrukce vozovky sjezdů je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací následovně:

- návrhová úroveň porušení vozovky D2
- třída dopravního zatížení TDZ VI
- typ podloží P III

- |                                 |                 |        |
|---------------------------------|-----------------|--------|
| • dvouvrstvý nátěr se zadrcením | DV              | 20 mm  |
| ○ 1.vrstva kamenivo frakce 8-11 |                 |        |
| ○ 2.vrstva kamenivo frakce 4-8  |                 |        |
| • penetrační makadam hrubý      | PMH             | 100 mm |
| • šterkodrť                     | ŠD <sub>B</sub> | 250 mm |
| • celkem min.                   |                 | 370 mm |

Min. hodnota modulu přetvárnosti zemní pláň  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$

Konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací následovně:

- návrhová úroveň porušení vozovky D2
- třída dopravního zatížení TDZ CH
- typ podloží P III
- dvouvrstvý nátěr se zadrcením DV 20 mm
  - 1.vrstva kamenivo frakce 8-11
  - 2.vrstva kamenivo frakce 4-8
- R-materiál R-mat 50 mm
- štěrkodrt' ŠD<sub>B</sub> 200 mm
- celkem min. 270 mm

Min. hodnota modulu přetvárnosti zemní pláně  $E_{\text{def},2} = 30 \text{ MPa}$

Nezpevněná krajnice šířky 0,50 m bude tvořena štěrkodrtí frakce 0-32 tř. B o tloušťce min. 0,15 m.

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

Sklon podzemní vody je směrem k jihozápadu, do toku Čistý. Na levém břehu je hladina mírně napjatá (oblast stoku), na pravém břehu byla hladina zaměřena přibližně v úrovni toku. Podzemní voda je vázána zejména na štěrkové a písčité uloženiny, které jsou v porovnání s podložími vrstvami o několik řádů propustnější. Hladina povrchové a podzemní vody byla dokumentována v těchto úrovních:

sonda	nadmořská výška [m n. m.]	naražená hladina		ustálená hladina	
		hloubka [m]	úroveň [m n. m.]	hloubka [m]	úroveň [m n. m.]
S1/DPH1	463,67	0,90	462,77	0,60	463,07
DPH2	462,49	1,80	462,86	1,80	462,86
Čistá	462,79 dno	-	-	-	462,86

Podzemní voda je středně mineralizovaná, a podle množství agresivního CO<sub>2</sub> vysoce agresivní vůči betonovým konstrukcím.

Ochrana spodní stavby komunikace bude spočívat v propustné podsypné vrstvě plnící funkci plošné drenáže odvádějící podpovrchovou vodu do okolního terénu. Povrchové vody budou po dobu provozu na provizorní komunikaci odváděny přes zpevněnou krajnici do volného terénu.

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

Provoz na provizorní objížďce včetně mostního provizoria a v jejím okolí bude upraven a řízen prostřednictvím provizorního vodorovného a svislého dopravního značení a přechodné semaforové soustavy, které jsou součástí SO 901 Dopravně inženýrská opatření.

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

Předpokládané zahájení stavby je na jaře 2019. Předpokládaná doba trvání stavebních prací je 6 měsíců. Předpokládané dokončení stavby je podzim 2019. Toto období je určeno vzhledem k technologickým požadavkům na prováděné práce, zejména nemožnost práce s většinou materiálů v mrazech. Výstavba musí být vždy provedena během jedné stavební sezóny.

Žádné další zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby, případně údržbu, nejsou stanoveny.

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

Komunikace nemá žádnou vazbu na technologické vybavení, žádné není.

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

Nebylo provedeno, konstrukce vozovky byla navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací.

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

Návrh provizorní objížďky pro zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby – veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace byl proveden dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

## **12. ZÁVĚR**

Stavba jako celek i její jednotlivé objekty jsou navrženy tak, aby splnily základní požadavky, kterými jsou mechanická odolnost a stabilita, požární bezpečnost, nepůsobí negativně na životní prostředí a zdraví osob, nezpůsobuje hluk, zvyšuje plynulost a bezpečnost provozu.

Pro zajištění užitných vlastností stavby je nutno při výstavbě respektovat platné předpisy. Pokud projektová dokumentace neuvádí jinak, budou stavební práce, kvalita stavebních výrobků a kontrola a přejímka prací provedeny v souladu se zákony, vyhláškami, českými technickými normami (ČSN) a resortními předpisy Ministerstva dopravy a spojů, zejména "Technicko-kvalitativními podmínkami staveb pozemních komunikací (TKP)", "Technickými podmínkami (TP)" a „Vzorovými listy staveb pozemních komunikací“ (VL).

Olomouc, únor 2019



Ing. Petr Šedivý

