

SO 100 - Komunikace

1.1. Technická zpráva

Seznam příloh:

a) Identifikační údaje objektu.....	2
b) Technický popis a navržené řešení.....	2
c) Vyhodnocení průzkumů a navržené řešení.....	3
d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby.....	4
e) Návrh zpevněných ploch.....	4
f) Zásady odvodnění.....	6
g) Návrh dopravních značek	7
h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby	8
k) Řešení přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	8
i) Technické specifikace a standardy	8

a) Identifikační údaje objektu

- a) označení stavby: Silnice II/293 – Rekonstrukce úseku Studenec – Horka
označení objektu a název: SO 100 - Komunikace
- b) stavebník nebo objednatel stavby: Krajská správa silnic Libereckého kraje, příspěvková organizace
jeho sídlo nebo místo podnikání: 460 06 Liberec VI, České Mládeže 632/32
- c) projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace: Projektservis Jičín s.r.o.
jeho sídlo nebo místo podnikání: Jarošovská 291, 506 01 Jičín
údaje o živnostenském oprávnění: Zapsán v obchodním rejstříku u KS-HK oddíl C, vl. 13950 z 1.1.1999
a autorizaci osob: Ing. Vladimír Janda – aut. ing. pro dopravní stavby ČKAIT 6600006
IČO: Projektservis Jičín s.r.o. – 25 29 75 38
- d) Místo stavby: Liberecký kraj, okres Semily, k.ú. Studenec, Horka u Staré Paky

b) Technický popis a navržené řešení

Rekonstrukce silnice II/293 v úseku Studenec – Horka je dlouhá 2,7km a začíná ve Studenci před poštou (u kostela) v km 0,090 dle projektu a km 2,722 dle pasportu silnic. Končí před křižovatkou se silnicí I/16 na Horkách v km 2,760 dle projektu (v km 0,052 dle pasportu silnice).

- v zástavbě Studence bude podél nového chodníku zachována kategorie silnice S 9,5/60 (stejně jako v již realizovaném vedlejším úseku)
- mezi Studencem a Horkami zůstane stávající šířkové uspořádání – to je s celkovou šířkou asfaltu 7m.
- Na Horkách bude opět zachováno stávající šířkové uspořádání – cca 8m asfaltu
- v celém úseku budou vodorovným dopravním značením vyznačeny jízdní pruhy v šířce 2 x 3m
- niveleta silnice na začátku stavby ve Studenci – od kostela po další křižovátku s místní komunikací bude snížena o 0 ~ 0,45m na úroveň před rokem 1972 dle požadavku majitelů sousedních nemovitostí
- niveleta mimo zástavbu ve střední části stavby bude navržena tak, aby odpovídala parametrům zakružovacích oblouků pro zastavení pro návrhovou rychlost $v_n=80$ km/hod. (nyní zde jsou čtyři vrcholové zakružovací oblouky min. parametrů)
- osa stávající silnice II/293 zůstane zachována, pouze ve Studenci se v km 0,120 ~ 0,350 v místě snížení niveleta osa oddálí od zástavby rodinných domků o 0 ~ 2m a bude zde nový chodník.
- rekonstrukce je řešena dle požadavků hlavně Policie ČD-DI Semily tak, aby se zvýšila bezpečnost dopravy na tomto nyní nehodovém úseku silnice (odbočovací pruhy vlevo, zvýšené dělicí ostrůvky, zpomalovací ostrůvek před zástavbou Horek, nasvícení přechodů pro pěší atd.)

- dalším požadavkem bylo rekonstrukci řešit tak, aby rozsah zemních prací byl co nejmenší a aby stavba se dotkla co nejmenšího počtu a výměry okolních pozemků – převážně je tedy stavba umístěna na stávajícím silničním pozemku
- příčné uspořádání jednotlivých částí stavby je navrženo takto:

v obci Studenec (upravená kategorie S 9,5/60)

- jízdní pruhy $2 \times 3 = 6,0\text{m}$
- vodící proužky $2 \times 0,25 = 0,5\text{m}$
- zpevněné krajnice $2 \times 1 = 2,0\text{m}$ (provoz cyklistů, v zimě snůh)
- chodník šířky 1,5 a 2m (kde není chodník bude nezpevněná krajnice š.0,5m)

v extravilánu (S 7,5/70)

- jízdní pruhy $2 \times 3 = 6,0\text{m}$
- vodící proužky $2 \times 0,25 = 0,5\text{m}$
- zpevněné krajnice $2 \times 0,25 = 0,5\text{m}$
- nezpevněná krajnice $2 \times 0,5 = 1,0\text{m}$

v obci Horka (zůstane stávající šířka vozovky a jednostranný chodník)

- jízdní pruhy $2 \times 3 = 6,0\text{m}$
- vodící proužky $2 \times 0,25 = 0,5\text{m}$
- zpevněné krajnice 0,5 vpravo a 1m vlevo
- jednostranný chodník (proti přechodu oboustranný) š. 2,0m (nebo nezpevněná krajnice š. 0,5m)

Podélný řez je navržen tak, aby zakružovací oblouky vyhovovaly v intravilánu pro návrhovou rychlost $v_n = 60 \text{ km/hod.}$ a v extravilánu $v_n = 80 \text{ km/hod.}$ pro zastavení.

V podélném řezu na začátku stavby navazuje niveleta na stávající spád + 2,7%, pak klesá 4,2%, 2,8%, 2,05% a 0,43% až k čerpací stanici na začátku Studence, pak opět stoupá 1% k výškovému lomu nivelety a dál bez ztraceného spádu klesá až po začátek obce Horka spády od 0,5 do 3,7%. V zástavbě Horek je niveleta vedena po stávajícím povrchu silnice, který je v min.- spádech od 0,1 do 1,7%. Směrově osa odpovídá stávající ose silnice II/293. Ve Studenci je na začátku trasy krátký oblouk o $R = 2,150\text{m}$ za kterým je protisměrný oblouk o $R = 270\text{m}$, pak následuje dlouhá přímka až po hranici katastru Studenec a Horka, kde je směrový oblouk o $R = 600\text{m}$, pak je opět osa vedena v přímé až k silnici I/16. Všechny směrové oblouky jsou s přechodnicemi dostatečné délky.

c) Vyhodnocení průzkumů a navržené řešení

- digitální zaměření území (zpracovala Geodezie Krkonoše s.r.o.) se zakreslením průběhu stávajících inženýrských sítí
- pozemkové mapy 1:2.880 a výpisy z katastru nemovitostí
- výsledky sčítání dopravy na silniční síti z roku 2005
- podklady od správců inženýrských sítí
- silniční pasport
- územní rozhodnutí z 30.5.2007
- návazná stavba – křižovatka II/293 a I/16 na Horkách, investor ŘSD, projektant Pontex s.r.o. – 02/2009 podklady pro DÚR, nyní ve fázi schvalování EIA
- stavební povolení ze dne 12.5.2008 č.j. MUJI-1925/08/00
- vozovka – průzkum tloušťky asf. vrstev – vývrty 2.3.2010
- vozovka – podkladní vrstvy – kopané sondy – 9.3.2010

- zákonné předpisy – zejména:
 - Zákon č.183/2006 (stavební zákon) v platném znění včetně prováděcích předpisů
 - Zákon č. 13/1997 (o pozemních komunikacích) v platném znění včetně prováděcích předpisů
 - Vyhl.č. 137/1998 o obecných technických požadavcích na výstavbu – v platném znění
 - Vyhl.č. 398/2009 o obec. tech. požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
 - Techn. předpisy: zejména
 - ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic a související normy v platném znění
 - TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací a související TP a TKP v platném znění

Dle průzkumů tloušťek asfaltových vrstev a dalších podkladních vrstev vozovky byl upřesněn návrh konstrukce vozovky a provádění stavby.

d) Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby

Objekt SO 100 – Komunikace je hlavním objektem stavby. Ostatní objekty buď slouží pro přípravu staveniště SO 001, řeší dopravně inž. opatření během stavby – SO 106 DIO, pak jsou vyvolané přeložky inž. sítí – SO 102 – Telekomunikační vedení, SO 104 – Přeložka NN. Podél části komunikace se v intravilánu obcí Studenec a Horka realizují nové chodníky, nebo se upravují stávající (úprava nivelety atd.) v rámci objektu SO 101. Objekt SO 105 – řeší nasvícení přechodů pro pěší.

e) Návrh zpevněných ploch

Jedná se o rekonstrukci silnice II/293 v délce 2,7km ve stávající trase s úpravou podélného řezu. To znamená, že v části trasy dojde ke snížení nivelety pod stávající úroveň.

V části trasy pro vyrovnaní údolnicových lomů staré nivelety dojde naopak ke zvýšení povrchů nové vozovky nad stávající úroveň, ve zbytku trasy je nová niveleta v úrovni stávající nivelety.

Navíc konstrukce staré vozovky není po celé délce stavby homogenní a to ani stmelené asfaltové vrstvy (dle provedených vývrtů tl. kolísá od 80 do 230mm), ani podkladové vrstvy (asfaltová penetrace a další štěrkové vrstvy jsou dle provedených kopaných sond v tl. 300 ~ 450 mm. Navíc okraje staré vozovky byly v minulosti postupně rozšiřovány, bez úplného doplnění podkladních vrstev a v zástavbě Horek tvoří podklad štětové vrstvy v tl. 300mm z čedičových kamenů velikosti 150 ~ 300mm.

Celková tloušťka staré konstrukce vozovky je malá – pohybuje se většinou okolo 400mm, což se projevuje velkými poruchami v povrchu stávající vozovky (výtluky, příčné a podélné trhliny, podélné koleje, odlomené okraje krytu vozovky a krajnic).

Proto je navržena rekonstrukce zásadním způsobem – tedy výměnou celé konstrukce vozovky.

Stará konstrukce vozovky se v plném rozsahu odstraní a nahradí se novou s tím, že se zpětně využijí jak do konstrukce nové vozovky, tak do násypů materiály ze staré konstrukce vozovky.

Hlavní zásady provedení rekonstrukce silnice jsou tyto:

- stmelené asfaltové vrstvy z povrchu staré vozovky se v tl. 90 ~ 230 mm odfrézují v celé ploše stavby a odvezou na provizorní skládku k ČSPHM – bude se jednat o 2084 m³
- podkladní vrstvy – asfaltová penetrace a štěrkové vrstvy se odtěží v celé tloušťce, nebo v místech většího zvýšení nivelety po novou pláň (viz. přehled výměr zemních prací) a odvezou se opět na provizorní skládku. Bude se jednat o 4.990 m³ (část se použije do nové konstrukce vozovky, zbytek do násypů). Mimo tyto vrstvy se odtěží i štětová vrstva na Horkách o kubatuře 979 m³, která se použije do nových násypů. Studená recyklace na místě bez odvozu na provizorní skládku není možná z těchto důvodů:
 - malá tloušťka stávajících podkladních vrstev (bez ochranné vrstvy)
 - úprava nivelety s urovnáním profilu
 - ponechání části starých podkladních vrstev v nové konstrukci by znamenalo nehomogenní novou konstrukci vozovky a tím i možnost potencionálního vzniku poruch rekonstruované vozovky.
- vybrání zbytku výkopového materiálu po novou silniční pláň s odvozem na provizorní skládku – bude to 9053m³. Část vhodného materiálu se použije na úpravu svahů (1.040 m³) a na dosypání zemních krajnic (928 m³). Zbytek zůstane na zvýšení plochy skládky (7085 m³)
- navíc na skládce zůstane – 287 m³ (staré konstrukční vrstvy), 953,5 m³ výkopy z odvodnění, 209,5 m³ z čištění krajnic SO 100, 18 m³ z čištění krajnic SO 101.a1, celkem na skládce zůstane 8.553 m³.
- provedení násypů – většina rozšíření stávajícího silničního tělesa z materiálu ze stavby (2515m³)
- úprava pláně – v zářezích podélné tratě, v intravilánu obcí sanace pláně geotextilií, v extravilánu vápnění
- navezení ochranné vrstvy – ŠD z nákupu v tl. 250mm v kubatuře 7.254 m³.
- navezení starých podkladních vrstev z provizorní skládky pro provedení recyklace za studena v tl. 200mm s přidáním cementu a asf. pojiva a doplněním křivky zrnitosti do 15% objemu (ze skládky 4.078 m³, z nákupu 719 m³, celkem 4.797 m³)
- potom infiltrační a spojovací postřiky a stmelené asfaltové vrstvy

Vzhledem k rozebírání staré konstrukce vozovky se musí počítat s tím, že převážná část prací na stavbě se budou provádět za vyloučeného veřejného provozu – tedy veřejnou dopravu převézt po dobu stavby na objízdné trasy.

Třída dopravního zatížení je II (pro 1501 – 3500 TNV – TNV je 1745). Tomu při podloží PIII odpovídá vozovka D0 – N II P II v tomto složení:

- | | |
|--|-----------------------|
| ▪ asfaltový koberec mastixový SMA 11+ (AKMI) | 40 mm |
| ▪ spojovací asf. postřik emulzní PSE | 0,3 kg/m ² |
| ▪ asfaltový beton ACL 16+ (ABH I) | 70 mm |
| ▪ spojovací asf. postřik emulzní PSE | 0,3 kg/m ² |
| ▪ asfaltový beton ACP 22+ (OKH1) | 90 mm |
| ▪ infiltrační asfaltový postřik (PIA) | 0,3 kg/m ² |
| ▪ recyklace za studena – RS 0/32 CA (na místě), 200, TP208 | 200 mm |
| ▪ štěrkožlutý ŠD (0/63) | 250 mm |

Celkem 650 mm

V úrovni pláně se předpokládá modul přetvárnosti E def. 2 min. 45 Mpa. Protože pláň v daných geologických podmínkách nesplňuje tento požadavek, je ve výkazu výměr počítáno se sanací pláně a to v intravilánu obcí Studenec a Horka s geotextilií (12.583 m²) a v extravilánu s vápněním (13.020 m²).

f) Zásady odvodnění

ODVODNĚNÍ SILNICE

V intravilánu obce Studenec se vzhledem k realizaci nového chodníku a zřízení části silničního příkopu musí provést část nové dešťové kanalizace, do které se zaústí nové dešťové vpusti a žlab pro odvodnění místní komunikace. Nová kanalizace bude DN 225 z plastových korugovaných trub v délce 163m s 6-ti kontrolními šachtami. Nových uličních vpustí bude 8ks. Místní komunikace v km 0,255 vlevo (podél „Zámečku“) se odvodní ve vjezdu pomocí šterbinové trouby dl. 6m, která se zaústí do nové dešťové kanalizace, stejně jako vjezd na parkoviště u kostela, který se výškově upraví.

Tato nová kanalizace se zaústí do stávající dešťové kanalizace, která je v majetku KSSLK.

Dle požadavku majitele pozemku p.č. 1397/1, 1357/1 a 1357/9 uplatněném při projednávání DÚR budou tyto pozemky odvodněny pomocí mělkého příkopu a podélného trativodu pod okrajem nového silničního tělesa, které se zaústí do nové dešťové přípojky DN 225, která začne v km 0,600 vlevo na konci příkopu, kde bude zřízena příkopová vpust, bude pokračovat kolmo přes silnici, kde bude lom v kontrolní šachtě a dále bude pokračovat silničním tělesem s výtokem do vodoteče za výtokem z propustku v km 0,656 (délka potrubí 72m, spád 1,5%).

V extravilánu se silnice tak jako nyní odvodní pomocí silničních příkopů, které se v rámci stavby upraví.

Propustky pod silnicí se upraví dle požadavků správce komunikace – viz. popis v předchozí části této zprávy.

V intravilánu obce Horka se využije stávající obecní kanalizace do které jsou zaústěny stávající uliční vpusti – ty se pročistí, 4 porušené vpusti se vymění a 2 vpusti budou nové.

PROPUSTKY

Dne 30.8.2006 byla provedena za účasti KSÚS Libereckého kraje (pan Zuzánek a Horáček) a projektanta prohlídka stávajících propustů a bylo rozhodnuto při rekonstrukci silnice je opravit takto:

- km 0,442 (2,371 dle pasportu silnic) – stávající trubní propust (2xDN800 – žel. bet. trubky) je v dobrém stavu, při stavbě se pročistí, na vtoku se prodlouží o 2x2m do nové spojovací šachty od propustu pod silnicí III/2932, výtokové čelo se ubourá a propustek se prodlouží o 2x3m s úpravou dle změny ČSN 7361 01 (odláždění výtoku 10 m²)
- propustek v křižovatce se silnicí III/2932 na Bukovinu se prodlouží na vtoku i výtoku o 2m (DN 600), vtok se šikmo seřízne a odláždí (10m²), na výtoku se provede spojovací šachta (žel. bet. monolitická, 2 x 2 x 2m, včetně poklopu a zaústění silničních příkopů)
- km 0,555 vlevo – pod sjezdem, korugované potrubí DN 600 dl. 10m, čela šikmo seříznout a odláždít (2 x 8 = 16 m²)
- km 0,656 (2,156 dle P.S.) – stávající kamenný klenutý propustek slouží pouze pro odvedení povrchové vody z prostoru čerpací stanice pohonných hmot, na zasypaném vtoku je do něj zaústěno potrubí DN 600. Při stavbě se do propustu zasunou korugované trubky DN 600, napojí se na stávající potrubí a propustek se prodlouží na dl. 18m, konec potrubí se šikmo seřízne ve sklonu svahu a výtok se zadláždí lomovým kamenem do betonu (12 m²). Prostor mezi novým potrubím a stávající klenbou se vyplní betonem

- km 0,817 vpravo – pod sjezdem na polní cestu, korugované potrubí DN 600 dl. 10m, čela šikmo seříznout a odláždit lomovým kamenem do betonu (10 m2)
- km 1,263 (1,550 dle P.S.) – stávající klenutý kamenný propust se při stavbě rozebere včetně čel a nahradí se novým propustem z korugovaných trub DN 800 dl. 16m, čela šikmo zaříznout a odláždit lomovým kamenem do betonu (2 x 10 m2)
- km 1,564 (1,248 dle P.S.) – jako v km 1,263 (odláždění 2 x 10 m2)
- km 1,773 (1,041 dle P.S.) – stávající propust je ze dvou betonových trub DN 800, ústí přes betonovou šachtu do zatrubnění DN 600 pod polem. Propust se rozebere včetně čela vtokového a spojovací výtokové šachty. Nahradí se novým propustem z korugovaných trub DN 800 dl. 16m, vtok se šikmo seřízne a odláždí (10 m2), výtoková spojovací šachta bude monolitická 1 x 1,5m, výšky 2m, krytá poklopem se zaústěním příkopů přes mříže
- km 2,362 (0,451 dle P.S.) – stávající klenutý propustek se při stavbě rozebere a nahradí se korugovaným potrubím DN 600, kterým se propojí stávající kontrolní šachta v chodníku se začátkem melioračního odpadu v dl. cca 12m (na propojení se vybuduje kontrolní šachta). Zároveň se prodlouží o 5m zatrubnění příkopu pod vjezdem na pole (DN400). (čelo šikmo zaříznout a odláždit – 4 m2)
- km 2,762 (0,049 dle P.S.) – vyčistit výtok z propustu a dle potřeby opravit kamennou klenbou propustu

Původní dohoda z 30.8.2006 byla upravena po dohodě s investorem a na základě bezpečnostního auditu a změny Z1 ČSN 736101 z ledna 2009 článek 12.1.2 – čelní stěny propustů budou šikmo zaříznuty dle sklonu svahu a budou odlážděny lomovým kamenem do betonu. Potrubí PPUR 2 SN8 příslušných profilů. Provádění dle TP 177, příslušných ČSN a dalších souvisejících předpisů.

g) Návrh dopravních značek

Dopravní značení je navrženo nové svislé i vodorovné s odsouhlasením Policií ČR-DI Semily a vydání stanovení pro trvalé dopravní značení (MěÚ Jilemnice – odbor dopravy). Provizorní dopravní značení zajistí před zahájením stavby vybraný zhotovitel včetně odsouhlasení a vydání stanovení dopravního značení.

Svislé dopravní značky budou z ocelového pozink. plechu s dvojitým ohybem po celém obvodu, základní velikosti (retroreflexe tř. 2 dle ČSN EN 12899-1) dle PPK – SZ a TP 65 s min. zárukou na retroreflexi 10 let. Z hlediska protikoroze úpravy musí značky odpovídat požadavkům ČSN EN 12 899-1, TKP kap. 19 a Technických podmínek č. 84 pro stupeň agresivity C3 dle tab. 2 TP 84 s minimální požadovanou životností 15 let.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno plastové profilované s reflexní úpravou. Bude použita výhradně barva bílá, s výjimkou značky V11a pro kterou bude použita barva žlutá. Provedení z hlediska přesnosti, hodnoty činitele jasů musí odpovídat ČSN EN 12 899 – 1 (Svislé dopravní značení) a ČSN EN 1436 (Vodorovné dopravní značení) dle příslušných tabulek. Použitá barva musí odpovídat „Katalogu hmot pro vodorovné dopravní značky“ schváleného MD ČR, platného pro dané období.

Vodorovné dopravní značení musí být provedeno podle TP 65 (Ministerstvo dopravy a spojů ČR / 20.9.2002), podle TP 133 (Ministerstvo dopravy a spojů ČR / 15.8.2005) a Vzorových listů staveb pozemních komunikací VL 6, část 6.2 – Vodorovné dopravní značky (Ministerstvo dopravy a spojů ČR / 9.7.2001).

Dopravní značení trvalé – viz. příloha 1.2.8

h) Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby

Vzhledem k rozebírání staré konstrukce vozovky se musí počítat s tím, že převážná část prací na stavbě se budou provádět za vyloučeného veřejného provozu – tedy veřejnou dopravu převézt po dobu stavby na objízdné trasy.

Za objízdné trasy budou sloužit silnice II. a III. třídy – viz. bod k) této zprávy. Převedení dopravy by mělo být co nejkratší a nemůže být přes zimní období!

V navrženém postupu výstavby se počítá s tím, že stavba začne ve druhé polovině roku přípravnými pracemi a vlastní stavba proběhne až další rok od jara do podzimu.

k) Řešení přístupu a užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Popsáno v technické zprávě SO 101 – Chodníky. Stavba splňuje podmínky Vyhlášky 398/2009 Sb.

i) Technické specifikace a standardy

Při provádění stavebních prací a montáže konstrukcí je nutné postupovat v souladu s předpisy a normami, platnými v České Republice. Dále bude postupováno dle Technických podmínek vydaných a schválených Ministerstvem dopravy ČR a dle Technicko kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP), vydaných a schválených Ministerstvem dopravy a spojů ČR v platném znění.

Při stavbě bude aplikováno nejnovější vydání ČSN, TP a TKP. Pokud některé normy, technické podmínky, zákony a vyhlášky vydané následně za platnými TKP zpřísňují podmínky nebo pravidla uváděná v TKP, platí ustanovení těchto norem, předpisů, zákonů a vyhlášek.

Stavba bude provedena v souladu s ustanovením vyhl.č. 137/1998 Sb. o obecně technických požadavcích na výstavbu v platném znění.

Veškeré zboží a materiály, které budou zabudovány do projektového díla budou nové a nepoužité. Všechny použité materiály musí být schválené pro použití ve stavebnictví. Zhotovitel musí pro všechny výrobky a materiály předložit potvrzené osvědčení od autorizované zkušební laboratoře nebo certifikát stejné váhy platnosti.

Pracovní procesy podléhají ustanovení závazných norem, právních předpisů a nařízení ČR týkajících se provádění stavebních prací, platných v aktuálním období, čili v době stavby.

Všechny odkazy na normy a ostatní uvedené předpisy (ČSN, TP, TKP) uvedené v Zadávací dokumentaci týkající se materiálu, prací a jejich zkoušek musí Zhotovitel respektovat podle jejich posledních verzí, pokud není ve smlouvě uvedeno jinak. Pokud jsou jakékoliv předpisy vztaheny jen k určité zemi nebo jen regionu, může je pro stavební práce Zhotovitel použít jen v případě, že zaručují stejný nebo vyšší standard provedení stavebního díla a pokud je uzná a písemně schválí Správce stavby. Rozdíly mezi platnými českými normami a normami, navrhovanými Zhotovitelem musí být písemně popsány a předány Správci ke schválení. V případě, kdy Správce stavby určí, že tyto rozdíly nezaručují shodu v provádění se schválenou projektovou dokumentací, Zhotovitel musí respektovat specifikované normy.

Ve výkazech výměr je mimo uvedený popis další obsah položek specifikován v Oborovém třídění stavebních konstrukcí a prací staveb pozemních komunikací – část I. Popisovník prací staveb pozemních komunikací (schváleno MD ČR).