

# A

AKCE

## II/113 MUKAŘOV - STRUHAŘOV

OBJEDNATEL PD

**Středočeský kraj**

**Středočeský kraj**

Zborovská 11  
150 21 Praha 5  
IČ 70891095

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

ZHOTOVITEL PD



**atelierpromika**  
projektová činnost v dopravě

**Atelier PROMIKA s.r.o.**

Muchova 9/223, 160 00 Praha 6  
tel.: +420 233 081 261 e-mail: promika@promika.cz  
IČ 26080273

VYPRACOVAL	Ing. Jiří Ctibor	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	Ing. Tomáš Roztočil
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Tomáš Roztočil	TECHNICKÁ KONTROLA	Ing. Petr Macek

AKCE

## II/113 MUKAŘOV - STRUHAŘOV

ČÁST

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ČÁST

**A**

Č. PARÉ

Č. PŘÍLOHY

**1**

STUPEŇ	DSP/PDPS	DATUM	04/2018	MĚŘÍTKO	-	FORMÁT	A4
--------	----------	-------	---------	---------	---	--------	----

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### OBSAH:

1.	Identifikační údaje .....	2
a)	Označení stavby .....	2
b)	Stavebník .....	2
c)	Projektant .....	2
2.	Základní údaje o stavbě .....	2
a)	Stručný popis návrhu stavby .....	2
b)	Předpokládaný průběh stavby .....	3
c)	Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR .....	3
d)	Stručná charakteristika území stavby .....	3
e)	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	3
f)	Celkový dopad stavby na dotčené území .....	4
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....	4
4.	Členění stavby .....	4
5.	Podmínky realizace stavby .....	5
a)	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....	5
b)	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....	5
c)	Zajištění přístupu na stavbu .....	6
d)	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy .....	6
6.	Přehled budoucích vlastníků (správců) .....	6
7.	Předávání části stavby do užívání .....	6
8.	Souhrnný technický popis stavby .....	6
8.1.1.	SO 101.1 – stavební část .....	6
	Konstrukce odrazných proužků .....	9
	Konstrukce vjezdů na pozemky .....	9
8.1.2.	SO 101.2 Přechodné dopravní značení .....	10
8.1.3.	SO 101.3 Stálé dopravní značení .....	10
9.	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření .....	10
10.	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky .....	11
a)	Dotčená ochranná pásma .....	11
b)	Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav .....	14
c)	Vliv na stavebně technické řešení stavby .....	15
11.	Zásah stavby do území .....	15
a)	Bourací práce .....	15
b)	Rozsah zemních prací .....	15
c)	Ozelenění .....	15
d)	Zásah do ZPF, rekultivace .....	15
e)	Zásah do PUPFL .....	15
f)	Zásah do jiných pozemků .....	15
g)	Vyvolané změny staveb .....	16
12.	Nároky stavby na zdroje a její potřeby .....	17
13.	Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí .....	17
a)	Ochrana krajiny a přírody .....	17
b)	Hluk .....	17
c)	Emise z dopravy .....	17
d)	Vliv znečištěných vod na vodní toky a zdroje .....	17
e)	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby .....	17
f)	Nakládání s odpady .....	18
14.	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti .....	19
15.	Další požadavky .....	20
a)	Užitné vlastnosti stavby .....	20
b)	Bezbariérové užívání stavby .....	20
c)	Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí .....	20
d)	Splnění požadavků dotčených orgánů .....	20

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### 1. Identifikační údaje

#### a) Označení stavby

Název stavby: II/113 Mukařov – Struhařov

Místo stavby: Středočeský kraj  
Okres Praha-východ  
k.ú. Srbín, Svojetice, Struhařov u Mnichovic, Zvánovice

Charakter stavby: rekonstrukce vozovky se zesílením

#### b) Stavebník

Objednatel: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,  
příspěvková organizace,  
Zborovská 81/11, Praha 5, Smíchov PSČ: 150 00, IČ:  
00066001

#### c) Projektant

Zhotovitel PD: Atelier PROMIKA s.r.o.  
Muchova 9/223, 160 00 Praha 6  
IČ: 26080273

Odpovědný projektant: Ing. Tomáš Roztočil  
*autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby,*  
*ČKAIT – 0011745*

Vypracoval: Ing. Jiří Ctibor

Stupeň PD: Projektová dokumentace pro stavební povolení/provádění  
stavby dle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních  
komunikací“ schválené MD-OI č.j. 101/07-0910-IPK/1 ze  
dne 29.1.2007, v platném znění.

Datum zpracování: 04/2018

### 2. Základní údaje o stavbě

#### a) Stručný popis návrhu stavby

Jedná se o rekonstrukci vozovky silnice II/113 v Mukařov – Struhařov, provozní staničení km 15,224 – 19,900. Součástí je pročištění systému odvodní (propustky,

příkopy) a nezpevněných krajnic od nánosů a obnova vodorovného a svislého dopravního značení. Součástí akce je i oprava poškozených propustků (2 ks).

Součástí akce není oprava mostních objektů a jiných objektů v trase.

Stávající šířkové uspořádání komunikace se nemění.

Délka řešeného úseku je 4 676 m.

#### **b) Předpokládaný průběh stavby**

Stavba by měla být realizována v průběhu jedné stavební sezóny, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběrového řízení na zhotovitele stavby.

Stavba bude rozdělena na několik etap, které budou probíhat postupně. Délka jednotlivých etap bude přizpůsobena okolní silniční síti. V rámci každé etapy bude rekonstrukce realizována za plné uzavírky s vyznačením objízdné trasy.

#### **c) Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR**

Vzhledem k charakteru stavby jako rekonstrukce stávající pozemní komunikace jsou vazby na regulační plány a ostatní územně plánovací dokumentace bezpředmětné. Rozhodnutí o umístění stavby pro tuto akci není požadováno.

#### **d) Stručná charakteristika území stavby**

Řešeným územím je těleso silnice II/113 ve úseku Mukařov - Struhařov. Silnice je na předmětném úseku obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací částečně v extravilánové úpravě s nezpevněnými krajnicemi/bez krajnic, výjimečně v úpravě intravilánové se zvýšenými obrubami a chodníkem pro pěší. V řešeném úseku se nachází nespočet křižovatek s místními komunikacemi a silnicemi III. třídy. Trasa prochází přes obce Mukařov, Svojetice a Struhařov.

Odvodnění vozovky je zajištěno převážně příčným a podélným sklonem do silničních příkopů, vedoucích podél komunikace, popř. do okolního terénu bez příkopů, částečně také do uličních vpustí umístěných podél zvýšené obruby chodníku. V řešeném úseku se nachází čtyři silniční propustky pod hlavní trasou. Dva z nich jsou po nedávné opravě a nebudou vyžadovat žádné další úpravy.

Zpravidla mimo obec lemují komunikaci stromy a v obcích zástavba a částečně zvýšené chodníky. Na komunikaci v intravilánu jsou místy osazena krátká silniční ocelová svodidla.

Niveleta silnice má min. podélný sklon 0,0%, max. sklon 5,23%. Vozovka silnice má netuhou konstrukci s asfaltovou obrusnou vrstvou, v dalších vozovkových vrstvách (hlouběji) byl zastižen dehet (od min. hl. 62 mm). Vozovka vykazuje v současnosti celou řadu poruch, včetně síťových trhlin na krajnicích – Diagnostika vozovky je samostatnou přílohou této PD.

V dotčeném úseku se nachází autobusové zastávky v jízdních pružích i v zálivech.

Podle celostátního sčítání automobilové dopravy z roku 2016, jsou v předmětném úseku hodnoty intenzity dopravy 4,153 tis. všech vozidel v obou směrech za 24 hod, TNV = 295 voz. (sčítací úsek 1-4090) a 2,162 tis. všech vozidel v obou směrech za 24 hod, TNV = 193 voz. (sčítací úsek 1-4097).

Přehled všech dotčených pozemků je uveden v kapitole 11.

#### **e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí**

Vzhledem k charakteru stavby jako rekonstrukce vozovky nemá zvolené technické řešení stavby a jejího provozu negativní vliv na krajinu, zdraví a životní

prostředí. Naopak po rekonstrukci vozovky dojde ke zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy.

Není nutné vynětí ze ZPF a PUPFL.

Vodní režim v dané oblasti není stavbou ovlivněn.

Rekonstrukce vozovky bude probíhat pouze na stávající plochách silnice, silniční příkopy budou pročištěny. Zásah mimo stávající silniční pozemky se nepředpokládá. Pro zamezení zásahu do okolních pozemků bude obvod stavby řádně vytýčen a označen.

#### f) Celkový dopad stavby na dotčené území

Stavba zajišťuje především rekonstrukci vozovky a pročištění systému odvodnění. Tím dojde i ke zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy a nemá žádný zásadní vliv na dosavadní využití území.

Vlastní stavba probíhá na pozemcích uvedených níže v této zprávě.

Navrhovanými stavebními úpravami se dosavadní zatřídění dotčených pozemních komunikací nemění a tyto úpravy nemají ani vliv na intenzity automobilové dopravy. Vzhledem k charakteru stavby nedojde po jejím dokončení k výrazným vzhledovým změnám oproti současnému stavu. Stavba nepředpokládá jakékoliv zásahy do stávajících mostů, do vedení stávajících inženýrských sítí (vyjma dočasných stranových přeložek – rekonstrukce propustku, ani návrh nových. Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolic, vyjma vybourání části stávající vozovky a říms propustku.

Stavba neleží v ochranném pásmu dráhy.

Nejsou známy žádné podstatné vlivy na jiné stavby plánované v zájmovém území ani žádné stavby dotčené navrhovanou stavbou.

Nejsou navrženy žádné změny staveb dotčených touto stavbou.

### 3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

- Smlouva o dílo na zpracování projektové dokumentace,
- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zákresu pozemkových hranic,
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- Diagnostika a návrh opravy vozovky,
- údaje o intenzitách z celostátního sčítání dopravy 2016,
- vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace, vyjádření dotčených orgánů státní správy a jednotlivých správců inženýrských sítí.
- Projektová dokumentace na akci „*Struhařov – bezbariérový chodník podél II/113*“, 10/2017 DSP/PDPS, zpracovatel: PROJEKCE DOPRAVNÍ FILIP S.R.O., Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem

### 4. Členění stavby

Stavba není vzhledem ke svému charakteru dále členěna na více stavebních objektů. Způsob členění vychází z vyhl. MD ČR č. 146/2008 Sb., o obsahu a rozsahu projektové dokumentace staveb pozemních komunikací a byl mírně zjednodušen. Dopravní značení trvalé i dočasné je obsahem SO 101 společně s vlastní komunikací.

Seznam stavebních objektů:

- SO 101 Silnice – SO je dále členěn na tyto podobjekty  
SO 101.1 Stavební část  
SO 101.2 Přechodné dopravní značení  
SO 101.3 Stálé dopravní značení

Stavba není dále členěna na dílčí části, neobsahuje ani žádné provozní soubory.

## 5. Podmínky realizace stavby

### a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Stavba je směrově koordinována se stavbou „*Struhařov – bezbariérový chodník podél II/113*“. *Vzhledem k navýšení nivelety vozovky o max. 15 mm, vyplývajícího z technologie rekonstrukce, dojde ke snížení nášlapu chodníkové obruby na cca 10,5 cm. Nášlap obruby nesmí klesnout nikde pod 8 cm !!! Toto platí pro veškeré silniční obruby u chodníků, realizované dříve.*

Žádné další související stavby v území nejsou známy. Při plánování uzavírky je nutná koordinace s případnými ostatními stavbami dopravní infrastruktury v okolí.

### b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací (předpoklad do 3 měsíců).

Stavební práce předpokládané v rámci výstavby:

- pročištění příkopů, propustků
- frézování asfaltových vrstev vozovky
- odstranění nánosů z nebezpečných krajnic
- částečná sanace krajnic ve vybraných úsecích
- lokální sanace krajnic ve vybraných úsecích
- obnova podkladních vrstev recyklací na místě za studena
- příp. sanace podkladní vrstvy v rozsahu dle vizuální prohlídky po odfrézování krytových vrstev vozovky/obnova podkladních vrstev na místě za studena
- pokládka asfaltových vozovkových vrstev včetně postřiků a obnova vodorovného dopravního značení v původním rozsahu
- úprava/doplnění nebezpečné krajnice
- osazení nových směrových sloupků
- úprava a doplnění svislého dopravního značení

pozn.: ne všechny práce budou provedeny současně, jedná se o souhrn prací ze dvou úseků s odlišnou technologií stavby

Akce nevyžaduje žádnou nadstandardní koordinaci. Zařízení staveniště se předpokládá pouze velmi malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude řešeno v rámci vlastních pozemků stavby. Tato plocha bude sloužit i jako případná deponie pro materiál. Plochy pro větší skládky se neuvažují. Parkování mechanismů, bude-li potřebné, je v omezené míře možné na staveništi. Napojení stavebního pozemku na zdroje vody a elektrické energie není nutné.

**c) Zajištění přístupu na stavbu**

Přístup staveništní dopravy na stavbu bude zajištěn ze silnice II/113, popř. z okolních pozemních komunikací. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

**d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy**

V průběhu výstavby bude komunikace postupně zcela uzavírána (po jednotlivých etapách) a doprava ze silnice II/113 bude směřována na objízdnou trasu. Vyloučena bude veškerá doprava, včetně hromadné autobusové dopravy. Dopravní omezení po dobu výstavby bude řešeno standardními schémata dle TP 66. Objízdná trasa bude vedena po silnicích I/2, II/108 a II/335, popř. po I/2, II/107 a II/335.

**6. Přehled budoucích vlastníků (správců)**

Rekonstrukcí vozovky nedochází ke změně vlastnictví pozemků pod dotčenou komunikací.

**7. Předávání části stavby do užívání**

Stavba bude předávána do užívání po jednotlivých etapách tak, aby omezení příjezdu k nemovitostem bylo pokud možno po co nejkratší dobu.

**8. Souhrnný technický popis stavby****8.1.1. SO 101.1 – stavební část**

Tento podobjekt řeší vlastní rekonstrukci vozovky, vč. pročištění odvodnění a opravu propustků.

Na základě provedené diagnostiky vozovky je stavba rozdělena na čtyři podúseky, které se liší technologií opravy. Rozdělení na podúseky je následující:

Podúsek č.:	1) km 15,224 (ZÚ) – 17,100, dl.: 1 876 m (konstrukce typ „1“)
	2) km 17,100 – km 18,425, dl.: 1 325 m (konstrukce typ „2“)
	3) km 18,425 – km 18,973, dl.: 548 m (konstrukce typ „3“)
	4) km 18,973 – km 19,900, dl.: 927 m (konstrukce typ „2“)

Orientační výměry: celková plocha vozovky – 31.053 m<sup>2</sup>

**Situační řešení**

Stávající směrové vedení silnice II/113 je zcela zachováno.

Šířkové uspořádání silnice se nemění. Základní šířka zpevnění je 6,5 m.

**Výškové řešení**

Navržený podélný sklon zcela kopíruje sklon stávající nivelety (0,0% - 5,23%).

**Konstrukce vozovky**

1) (konstrukce typ „1“)

Tato konstrukce vozovky bude použita na úseku s dobrou únosností, dostatečnou tloušťku hutněných asfaltových vrstev i tloušťku konstrukce celkem. Oprava řeší pouze výměnu porušených a v laboratorních rozborech nevyhovujících krytových vrstev. Místa s nevyhovující únosností budou řešena v rámci lokálních oprav po frézování.

#### **TDZ IV – zesílení vozovky – navýšení nivelety o 10 mm**

ACO 11+ 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní PS-C C 60 0,35 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
ACL 16+ 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	70mm
Spojovací postřik emulzní PS-C C 60 0,60 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
Lokální oprava: oprava trhlin a jiných poruch	TP 115	
Částečná sanace krajnic**		
Očištění a zametení odfrézovaného povrchu		
Odfrézování povrchu s reprofilací příčného sklonu		(100mm)
<b>celkem nová konstrukce</b>		<b>110mm</b>

#### **\*\* Částečná sanace krajnic:**

překrytí podélné spáry výztužnou geomříží

ACP 16+ 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	50mm
Štěrkodrt' ŠDa 0/32 G <sub>E</sub>	(ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1)	150mm
Odstranění konstrukčních vrstev vozovky od nivelety, přehutnění		(300mm)

\*\* Částečné sanace krajnice - rozsah: navrhuji v místech s výskytem síťových trhlin a snížených modul pružnosti nestmelených podkladních vrstev v níže uvedeném staničení na šířku 1,2 m od okraje vozovky. L strana: km 15,225-15,320, km 16,725-16,770, km 15,450-15,500, km 16,725-16,775 P strana: km 15,225-15,320, km 15,650-15,725. Uvedený rozsah bude upřesněn na stavbě.

### **2) (konstrukce typ „2“)**

Tato konstrukce vozovky bude použita na úseku, kde je únosnost nevyrovnaná, byly zjištěny nízké moduly pružnosti asfaltových vrstev, v místech se zhoršenou únosností také nízké moduly pružnosti nestmelených podkladních vrstev a lokálně i podloží. Tloušťka krytu z hutněných asfaltových vrstev je ve většině jádrových vývrtů nevyhovující. V konstrukci v tomto úseku byly nalezeny vrstvy obsahující dehtové pojivo již od hloubky 62 mm. Místa s nízkým modulem pružnosti podloží budou řešena lokálními sanacemi. Technologie recyklace za studena zajistí homogenizaci podkladních vrstev, snížení výkyv v únosnosti a její zlepšení. K dalšímu zlepšení únosnosti přispěje nový kryt navržený v tloušťce odpovídající dopravnímu zatížení.

Vrstvy obsahující dehtové pojivo budou recyklovány/pasivizovány a zachovány ve vozovce.

#### **TDZ IV – zesílení vozovky – navýšení nivelety o 15 mm**

BBTM 8 A+ 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-2)	25mm
Spojovací postřik emulzní PS-C C 60 0,35 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
ACL 16+ 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	50mm
Spojovací postřik emulzní PS-C C 60 0,60 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
Obnova podkladních vrstev za studena RS 0/32 C3/4 CA (na místě)	TP 208	180mm
Očištění a zametení odfrézovaného povrchu		
Odfrézování povrchu s reprofilací příčného sklonu		(60 mm)
<b>celkem nová konstrukce</b>		<b>255mm</b>

### **3) (konstrukce typ „3“)**

Tato konstrukce vozovky bude použita na úseku, kde je únosnost nevyrovnaná, byly zjištěny nízké moduly pružnosti asfaltových vrstev, v místech se zhoršenou



únosností také nízké moduly pružnosti nestmelených podkladních vrstev a lokálně i podloží. Tloušťka krytu z hutněných asfaltových vrstev je ve většině jádrových vývrtů nevyhovující. V konstrukci v tomto úseku byly nalezeny vrstvy obsahující dehtové pojivo od hloubky 110 mm. Místa s nízkým modulem pružnosti podloží budou řešena lokálními sanacemi. Technologie recyklace za studena zajistí homogenizaci podkladních vrstev, snížení výkyv v únosnosti a její zlepšení. K dalšímu zlepšení únosnosti přispěje nový kryt navržený v tloušťce odpovídající dopravnímu zatížení.

Vrstvy obsahující dehtové pojivo budou recyklovány/pasivizovány a zachovány ve vozovce.

#### **TDZ IV – zesílení vozovky – navýšení nivelety o 10 mm**

ACO 11+ 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřík emulzní PS-C C 60 0,35 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
ACL 16+ 50/70	(ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1)	70mm
Spojovací postřík emulzní PS-C C 60 0,60 kg/m <sup>2</sup> *	(ČSN 73 6129, ČSN EN 13 808, ČSN 73 6132)	
Obnova podkladních vrstev za studena RS 0/32 C3/4 CA (na místě) TP 208		180mm
Lokální sanace krajnic***		
Očištění a zametení odfrézovaného povrchu		
Odfrézování povrchu s reprofilací příčného sklonu		(100 mm)
<b>celkem nová konstrukce</b>		<b>290mm</b>

#### **\*\*\* Lokální sanace krajnic:**

dosypaní do úrovně okolní konstrukce vozovky (R-mat)	180mm
ŠDA 0/32 GE	200mm
Separáční geotextilie	
Výměna zeminy v podloží (aktivní zóna)	(400mm)
Odstranění konstrukčních vrstev vozovky od nivelety	(490mm)

\*\*\* Lokální sanace krajnic - rozsah: L strana: km 19,180-19,370 P strana: km 19,140-19,350, km 19,630-19,750. Uvedený rozsah bude upřesněn na stavbě.

#### **Odvodnění**

System odvodnění zůstává zcela zachován. V rámci stavby budou pročištěny/obnoveny veškeré příkopky a propustky a uliční vpusti vč. přípojek.

#### **Bezpečnostní zařízení**

V rámci stavby je navrženo nové ocelové silniční svodidlo úrovně zadržení H1 v km 15,550 vpravo na silničním propustku. V rámci opravy propustku bude provedena výměna jeho pravé římsy, na které bude osazeno zábradelní svodidlo, na které bude navazovat silniční svodidlo v dl. vně římsy na obě strany 12 m + 8,8 m náběh.

#### **Propustky**

V rámci stavby budou pročištěny a opraveny následující propustky:

##### **15,2875 – rámový**

Bude provedena sanace povrchu obou čel, a výměna říms. V rámci této výměny bude rozšířen chodník vlevo (až k nové římsě). Na římsě bude osazeno nové ocelové zábradlí se svíslou výplní, výšky 1,10 m. Na levé opěře je zavěšena stávající inženýrská síť – plynovod. Po dobu rekonstrukce tohoto propustku bude provizorně stranově přeložen tak, aby byl zajištěn přístup ke konstrukci propustku. Po opravě čela bude umístěn zpět do své původní polohy. Podrobně bude řešeno v zadávací dokumentaci stavby.

**Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.**

**16,550157 – rámový (kamenné opěry s ŽB deskou)**

Bude provedena oprava pravého čela, které vykazuje poruchy – vypadávání kamenných dílců. Dále bude provedena výměna pravé římsy, na které bude osazeno zábradelní svodidlo.

Podrobně bude řešeno v zadávací dokumentaci stavby.

**Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.**

**19,201600 – trubní**

Bude pouze pročištěn – je po nedávné rekonstrukci.

**19,672300 – trubní**

Bude pouze pročištěn – je po nedávné rekonstrukci.

**Doplnění zvýšeného odrazného proužku v km 17,000 – 17,100 vpravo**

V daném úseku se nachází zúžená vozovka bez chodníku š. cca 4,3 m, která je z obou stran „sevřena“ stávající zástavbou. V rámci rekonstrukce vozovky navrhujeme doplnění odrazného proužku šířky 1,5 m (min. 0,90 m) v dl. cca 76 m vpravo a odrazného proužku šířky 0,5 m dl. 51 m vlevo. Šířka vozovky v místech nových odrazných proužků bude min. 3,5 m. Režim přednosti jízdy na vozovce užší než 5,5 m zůstává zachován dle současného stavu (přednost jízdy ve směru od Mukařova).

Konstrukce odrazných proužků je dlážděná tl. 240 mm, v místech vjezdu na soukromý pozemek bude provedena zesílená konstrukce tl. 320 mm rovněž z dlažby a sklopený obrubník s nášlapem 2+8 cm bez varovného pásu. Vzhledem k rozhledovým poměrům navrhujeme doplnění zrcadel na vnější stranu vjezdu, pro zajištění rozhledu na obě strany.

V rámci doplnění odrazných proužků podél vozovky bude provedena úprava dvou uličních vpustí vpravo (náhrada mříží za pochozí poklop). Na úrovni spodní upravované vpusti bude u nové obruby navržena nová mělká uliční vpust s napojením do stávající překryté vpusti. Konkrétní řešení bude upřesněno až po demontáži mříže vpusti a zjištění jejího stavu (hloubka, atd.).

**Konstrukce odrazných proužků**

Konstrukce odrazných proužků a odrazného proužku je následující:

**D2-D-1, TDZ CH, P III dle TP 170**

bet.. dlažba	DL	ČSN 73 6131		60mm
lože z drtě	L	ČSN 73 6131		30mm
štěrkodrť	ŠDB	ČSN 73 6126-1	min.	150mm
<b>celkem konstrukce odrazných proužků</b>				<b>240mm</b>

**Konstrukce vjezdů na pozemky**

Konstrukce vjezdů na pozemky je navržena dle TP 170 následující:

**D2-D-1, TDZ O, P III dle TP 170**

bet.. dlažba	DL	ČSN 73 6131		80mm
lože z drtě	L	ČSN 73 6131		40mm
štěrkodrť	ŠDB	ČSN 73 6126-1	min.	200mm
<b>celkem konstrukce vjezdů na pozemky</b>				<b>320mm</b>

**Úprava zálivu autobusové zastávky v km 19,1 L**

Příčný sklon vozovky v tomto zálivu je směrem k obrubě. Odvodnění podél obruby je nefunkční - stávající příčný odvodňovací žlab kolmý na obrubu není

v nejnižším místě. V místech se proto tvoří vodní kaluže, což je zejména na autobusové zastávce nepřijatelné.

Vzhledem k tomu, že není ověřena dostatečná hloubka stávající kanalizace u pravé strany vozovky, navrhujeme změnu orientace příčného sklonu celého zálivu směrem do vozovky. V rámci této úpravy bude kompletně rozebrána dlážděná nástupní plocha, stávající obruba bude výškově osazena do nové výškové úrovně (příčný sklon autobusového zálivu bude 2,5% ke středu vozovky). Vzniklý výškový rozdíl mezi nástupní plochou autobusové zastávky a okolním terénem (parkoviště za zastávkou) bude vyrovnán dalším chodníkovým stupněm proměnné výšky (max. 20 cm, min. 0 cm) s šířkou 0,5 m.

Konstrukce vozovky v místech autobusového zálivu bude vycházet z konstrukce typu „3“.

### **Kácení zeleně**

V rámci pročištění příkopů bude odstraněna veškerá náletová zeleň v silničních příkopech, která nevyžaduje povolení ke kácení, tj. stromy o obvodu kmene do 80 cm, měřeného ve výšce 130 cm nad zemí. **Zajištění povolení ke kácení pro vzrostlejší zeleň není součástí projektu a bude řešeno případně správcem komunikace.**

**Kácení bude provedeno v době vegetačního klidu.**

### **Rezervní chráničky pro budoucí inženýrské sítě**

V průběhu projednávání dokumentace vzešel požadavek obce Svojetice na realizaci chrániček pro budoucí pokládku inženýrských sítí napříč vozovkou. Jedná se o celkem o 6 míst. Chráničky budou výhledově sloužit pro úsekové měření rychlosti, popř. pro světelnou signalizaci na přechodech pro chodce. Polohy chrániček jsou zakresleny v koordinační situaci.

#### **8.1.2. SO 101.2 Přechodné dopravní značení**

Přechodné dopravní značení zahrnuje jednak vyznačení objízdne trasy a také vlastní dopravní značení v místech uzavírky.

Objízdna trasa bude po dobu všech etap vyznačena pro tranzitní dopravu po sil. I/2 do Kostelce n. Č. lesy, dále po II/108 do Stříbrné Skalice a dále po II/335 do Ondřejova. Odtud už dále po II/113. Alternativní trasou zejména pro osobní automobily je trasa přes Říčany, Světice, Mnichovice po sil. II/107. Místní doprava bude moci využívat i místní komunikace a silnice III. tř., tyto objízdne trasy nebudou oficiálně značeny.

Dopravní značení uzavírky odpovídá schématům TP 66.

#### **8.1.3. SO 101.3 Stálé dopravní značení**

Stálé dopravní značení zahrnuje obnovu vodorovného a svislého dopravního značení.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno jako dvoufázové, barva/plast.

Obnova svislého dopravního značení zahrnuje jeho kompletní výměnu a aktualizaci (doplnění všech chybějících značek v souladu s TP 169 „Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích“).

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

Základním průzkumem pro rekonstrukci byla diagnostika vozovky. Tato diagnostika navrhuje způsob opravy vozovky silnice, který byl v PD respektován a dále upřesněn na základě konzultací s objednatelem.

### **Stav povrchu**

Povrch vozovky vykazuje zejména mozaikové i nepravidelné trhliny a lokálně síťové trhliny podél okrajů vozovky. Dále se vyskytují vysprávkvy a již opravované části povrchu po pokládce inženýrských sítí. Vyjma krátkých částí v km 16,337-16,660 (Srbín-Svojetice) a km 18,381-18,747 (Svojetice-Struhařov) se úsek vyskytuje v intravilánu a místy je v obrubách, což omezuje možnost zvýšení nivelety.

#### **Únosnost**

Zjištěná únosnost je velmi nevyrovnaná. V průměru je vyhovující s průměrnou zbytkovou životností 18 let a průměrným požadovaným zesílením 22 mm. Návrhová tloušťka zesílení je 68 mm. Byly zjištěny snížené moduly pružnosti stmelených vrstev (E1) a lokálně také nestmelených podkladních vrstev (E2) a podloží (Ep).

#### **Konstrukce vozovky**

Konstrukce vozovky se skládá z hutněných asfaltových vrstev na podkladu převážně ze štěrkodrti (km 15,225-17,297) nebo z penetračního makadamu dehtového (17,297-19,910). Tloušťka hutněných asfaltových vrstev je často nevyhovující. Lokálně bylo zjištěno nespojení nebo rozpad podkladních vrstev, JV1 a JV10, km 15,551 resp. km 18,425.

Celková tloušťka konstrukce vozovky zjištěná z vrtaných sond je v rozmezí 44 až 57 cm (průměrně 51 cm), což jsou vyhovující hodnoty. V konstrukčních vrstvách byl nalezen dehet v hloubkách již od 62 mm. Dehtové vrstvy nebudou v žádném případě odváženy ze stavby a budou použity při recyklaci podkladní vrstvy. Při této variantě opravy budou dehtové vrstvy v souladu s požadavky TP 150 zpasivizovány a zachovány ve vozovce.

#### **Laboratorní rozbory**

Z rozbor asfaltových směsí z obrusné a ložní vrstvy vyplývá, že se v těchto vrstvách nalézají nevhodné jemnozrnné směsi, navíc s nevyhovujícími parametry zrnitosti a mezerovitosti. Zjištěné podložní zeminy (jíl s nízkou plasticitou, jíl se střední plasticitou, jíl písčítý, hlína s nízkou plasticitou) jsou nebezpečně namrzavé a pro podloží jsou nevhodné nebo podmíněčně vhodné.

Území stavby bylo geodeticky zaměřeno, zakreslen průběh stávajících inženýrských sítí a projektant provedl podrobnou rekognoskaci celého úseku stavby se zaměřením na stav předmětné komunikace, zejména systému odvedení vod a odvodnění.

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

### **a) Dotčená ochranná pásma**

Stavba vzhledem ke svému charakteru nemá žádný negativní vliv na dotčená ochranná pásma. Nachází se v těchto ochranných pásmech:

#### *Silniční ochranná pásma dle zákona č. 13/1997 Sb.*

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich **mimo souvisle zastavěné území obcí** slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- silnice I. tř. - 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu
- silnice II. a III. tř. a MK II. tř. - 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu

Stavba musí respektovat případně dotčená ochranná pásma vedení inženýrských sítí dle následujícího výčtu:

*Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok*

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou určena zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) v § 23.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm 2,5m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

*Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy*

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb.\*, o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně	
pro vodiče bez izolace	7 m,
pro vodiče s izolací základní	2 m,
pro závěsná kabelová vedení	1 m,
b) u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně	
pro vodiče bez izolace	12 m,
pro vodiče s izolací základní	5 m,
c) u napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně	15 m,
d) u napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně	20 m,
e) u napětí nad 400 kV	30 m,
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m,
g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m.

**\* Pro elektrická vedení postavená před nabytím účinnosti energetického zákona platí, že šířka jejich ochranného pásma je ve smyslu § 98, odst. 2 energetického zákona zachována v rozsahu podle zákona č. 79/1957 Sb., elektrizační zákon (na základě kterého došlo ke vzniku tohoto ochranného pásma) tj.:**

h) u napětí 220 kV	20 m,
i) u napětí 400 kV	25 m,

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo od vnějšího líce obvodového pláště výroby elektřiny.

#### *Ochranná pásma telekomunikačních vedení*

Ochranná pásma telekomunikačních vedení jsou určena zákonem č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) v § 102, § 103.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo nadzemního komunikačního vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu. Parametry tohoto ochranného pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu nadzemního komunikačního vedení.

Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu (§ 32 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb. vč. pozdějších změn a doplnění). Parametry těchto ochranných pásem, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka těchto zařízení a spojů příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

#### *Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení*

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 68.

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany od půdorysu,
- b) u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- c) u technologických objektů 4 m od půdorysu.

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 69 a příloze k zákonu.

Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

- Podzemní zásobníky (od oplocení) mimo samostatně umístěných sond 250 m
- Tlakové zásobníky zkapalněných plynů do vnitřního obsahu
 

nad 5 m <sup>3</sup> do 20 m <sup>3</sup>	20 m
nad 20 m <sup>3</sup> do 100 m <sup>3</sup>	40 m
nad 100 m <sup>3</sup> do 250 m <sup>3</sup>	60 m
nad 250 m <sup>3</sup> do 500 m <sup>3</sup>	100 m
nad 500 m <sup>3</sup> do 1000 m <sup>3</sup>	150 m
nad 1000 m <sup>3</sup> do 3000 m <sup>3</sup>	200 m
nad 3000 m <sup>3</sup>	300 m
- Plynojemy
 

do 100 m <sup>3</sup>	30 m
nad 100 m <sup>3</sup>	50 m
Plnírny plynů (od technologie)	100 m
Zkapalňovací stanice stlačených plynů	100 m
Odpařovací stanice zkapalněných plynů	100 m
Kompresorové stanice (od technologie)	200 m
Regulační stanice vysokotlaké do tlaku 40 barů včetně	10 m
Regulační stanice s tlakem nad 40 barů	20 m
- Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně
 

do DN 100 včetně	10 m
nad DN 100 do DN 300 včetně	20 m
nad DN 300 do DN 500 včetně	30 m
nad DN 500 do DN 700 včetně	45 m
nad DN 700	65 m
- Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů
 

do DN 100 včetně	80 m
nad DN 100 do DN 500 včetně	120 m
nad DN 500	160 m
- Sondy podzemního zásobníku plynu od jejich ústí
 

s tlakem do 100 barů	80 m
s tlakem nad 100 barů	150 m

*Ochranná a bezpečnostní pásma produktovodu ČEPRO a.s.*

pro produktovody, jejichž stavba byla povolena do dne 30.06.2013 (dle vládního nařízení 29/1959)

300 m (od kraje potrubí či půdorysu)

pro produktovody, k nimž bylo vydáno pravomocné ÚR, nebo vydán územní souhlas ode dne 01.07.2013

150 m (od kraje potrubí či půdorysu)

Z hlediska ochrany přírody se stavba nedostává do blízkosti významných krajinných prvků (VKP) a součástí územního systému ekologické stability (ÚSES), není žádným způsobem dotčen ani systém Natura 2000. Z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny č.114/1992 Sb. se v zájmovém území stavby nenachází žádný z chráněných segmentů přírody.

Stavba se nenachází v zátopovém území.

**b) Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav**

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení inženýrských sítí jejich správci se zákresem do

projektové dokumentace. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Případná kabelová vedení, která budou dodatečně zjištěna a budou v kolizi s navrhovanými úpravami budou odkryta a podle podmínek příslušných správců v rámci možností ochráněna nebo přeložena. Pokud bude nutné provést úpravy nebo doplnění sítí, před pokládkou konstrukčních vrstev vozovky a ploch musí být položeny veškeré chráničky, což musí být příslušnými správci zkontrolováno.

Vytyčení inženýrských sítí musí zůstat během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanizační prostředky (min. 1,5 m po každé straně, u dálkových kabelů 3 m). Správci sítí musí být vyrozuměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení o jaké kabely se jedná.

**c) Vliv na stavebně technické řešení stavby**

Dotčená ochranná pásma nemají žádný zásadní vliv na stavebně technické řešení stavby.

## **11. Zásah stavby do území**

**a) Bourací práce**

Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolic, vyjma frézování asfaltových vrstev a bourání ostatních vozovkových vrstev.

**b) Rozsah zemních prací**

Stavba nevyvolá velké množství přesunů zeminy, navržena je pouze lokální výměna aktivní zóny v krajnicích, které vzešly z diagnostického průzkumu vozovky, který byl na tuto stavbu zpracován.

**c) Ozelenění**

Není obsahem.

**d) Zásah do ZPF, rekultivace**

Stavba nevyžaduje vynětí pozemků ze ZPF.

**e) Zásah do PUPFL**

Stavba nijak nezasahuje do PUPFL.

**f) Zásah do jiných pozemků**

Stavba nezasahuje do jiných pozemků oproti stávajícímu stavu.

Stavba se nachází na těchto pozemcích KN:

KÚ Srbín: 1051/1

KÚ Svojetice: 957/17, 1051/4

KÚ Struhařov u Mnichovic: 770, 721/73

KÚ Zvánovice: 1691/1

<b>Celkový zábor</b>
----------------------



Dotčené pozemky									
Pol.	Obec	Katastrální území	Parcelní číslo	Číslo LV	Druh pozemku	Způsob využití	Vlastnické právo Jméno/název	Adresa	Výměra [m <sup>2</sup> ]
1	Mukařov [538523]	Srbín [752967]	1051/1	215	ostatní plocha	silnice	Středočeský kraj	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5	11327
2	Svojetice [538850]	Svojetice [761176]	957/17	10001	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Svojetice	Na Kopci 14, 25162 Svojetice	3922
3	Svojetice [538850]	Svojetice [761176]	1051/4	568	ostatní plocha	silnice	Středočeský kraj	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5	25052
4	Struhařov [538825]	Struhařov u Mnichovic [757080]	770	414	ostatní plocha	silnice	Středočeský kraj	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5	18033
5	Struhařov [538825]	Struhařov u Mnichovic [757080]	721/73	10001	ostatní plocha	jiná plocha	Obec Struhařov	Mnichovická 179, 25164 Struhařov	582
6	Zvánovice [539091]	Zvánovice [793795]	1691/1	322	ostatní plocha	silnice	Středočeský kraj	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5	2120

Všechny sousední pozemky jsou uvedeny v příloze této průvodní zprávy.

#### g) Vyvolané změny staveb

Stavba nevyvolává nutnost žádných změn stávající dopravní a technické infrastruktury. Stavba nepředpokládá jakékoliv zásahy do stávajících mostů. V rámci projektové dokumentace bylo v zájmovém území provedeno ověření stávajících vedení inženýrských sítí. Vzhledem k charakteru stavby nedojde k přeložkám/úpravám inženýrských sítí v zájmovém území.

Nenavrhuje se ani žádný zásah do vodních toků.

## 12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Stavba nemá žádné zvláštní nároky na zdroje. K jejímu provozování není potřeba napojení na silová ani sdělovací vedení a zařízení, vodovod nebo plyn. Napojení na dopravní infrastrukturu se nemění. Užíváním stavby nevznikají žádné odpady.

## 13. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí

### a) Ochrana krajiny a přírody

Zvolené technické řešení stavby a jejího provozu nemá zásadní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí.

V prostoru stavby se nenacházejí žádná chráněná území, významné krajinné prvky, biocentra ani funkční biokoridory. Nezasahuje se do soustavy chráněných území Natura 2000 (EVL, PO).

### b) Hluk

Provedené stavební úpravy nebudou mít žádný vliv na intenzity automobilové dopravy. V rámci stavby se tak nenavrhují žádná protihluková opatření.

S ohledem na charakter stavebních prací a situování staveniště v zastavěné oblasti je nutné během výstavby dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Při provádění stavebních prací nebude v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb překročen hygienický limit akustického tlaku  $L_{Aeq,T} 60 \text{ dB(A)}$  v době od 7 do 21 hodin. Tento požadavek vyplývá z ustanovení nařízení vlády č. 502/2000 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb. Nejhluchnější práce budou prováděny v době od 8 do 17 hodin s přestávkou. Doba provozu hlučných strojů bude minimalizována, stojící nákladní vozy budou mít vypnuté motory, při provádění nejhluchnějších prací nebude používána jiná hlučná technika. Stacionární zdroje budou podle možností umístěny co nejdále od obytné zástavby, kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem.

### c) Emise z dopravy

Stavba nebude mít žádný významný vliv na emisní zátěž v bezprostředním okolí dotčených pozemních komunikací.

Kompenzační opatření nejsou vzhledem k výše uvedeným skutečnostem navrhována.

### d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a zdroje

Vodní režim v dané oblasti není stavbou významně ovlivněn. Rekonstrukcí silnice se nemění podmínky provozu na komunikaci ani se nemění způsob odvádění dešťových vod. Veškerá voda ze silnice je v souladu se současným režimem odvedena do silničních příkopů, popř. do uličních vpustí, v některých případech do přilehlého zatravněného povrchu vně komunikace. Oprava vozovky silnice nezasahuje pod hladinu podzemní vody a nedojde tedy k jejímu ohrožení. V rámci stavby nebudou prováděny žádné zářezy pro komunikaci.

### e) Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Zadavatel stavby je povinen respektovat ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., která zadavateli stavby ukládají zřídit funkci koordinátora a zpracovat plán, pokud jsou naplněna ustanovení tohoto zákona a nařízení vlády.

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci). Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcem předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce. Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m. Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem.

Během provozu – při užívání stavby - je nutno dodržovat především ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích a o technické způsobilosti vozidel.

#### **f) Nakládání s odpady**

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem č. 185/2001 a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 93/2016 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, č. 93/2016 Sb., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů a č. 374/2008 Sb., o přepravě odpadů v platných zněních.

Pro materiálové využití výkopových zemin, které se stanou odpadem, je nutno postupovat dle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 12 a následujících a přílohy č. 10 a 11 této vyhlášky.

Ve všech případech využívání odpadů musí být dodržena povinnost §12 odst. 2 a §14 odst. 1 a 2 zákona o odpadech. To znamená, že odpady smějí být využívány pouze:

- v zařízeních, která jsou k využívání odpadů podle zákona určena, tj. k jejichž provozování byl vydán souhlas k provozu zařízení a s jeho provozním řádem příslušným krajským úřadem
- v zařízeních, která nejsou k využívání odpadů podle zákona určena, ale v nichž je přesto možné v souladu s §14 odst. 2 zákona o odpadech využívat odpady, které splňují požadavky stanovené pro vstupní suroviny. Není požadován souhlas k provozování těchto zařízení, ale musí být prokázána shoda odpadu se vstupní surovinou.

Ocelové konstrukce (stožáry světelné signalizace nebo plynovodní potrubí) a kabeláž jsou majetkem správce zařízení. Ten rozhodne, zda tyto konstrukce uschová ve svém skladovém zařízení pro další využití nebo zda je odevzdá do výkupu sběrných surovin.

Do stavby nebudou zabudovány žádné nebezpečné látky, nebo materiály a tyto látky, či materiály nebudou vznikat ani vlastním provozem stavby.

V případě pochybností, zda movitá věc je či není odpadem, rozhoduje na návrh vlastníka movité věci či správního orgánu, který provádí řízení, v němž se tato otázka vyskytla, příslušný krajský úřad, a to na návrh vlastníka této movité věci nebo správního orgánu, který provádí řízení, v němž se otázka naskytla, nebo který rozhodnutí o této otázce potřebuje ke své další činnosti.

## 14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Navržené technické řešení je v souladu s českými i evropskými technickými normami, s technickými kvalitativními podmínkami (TKP) a technickými podmínkami (TP) staveb pozemních komunikací. Návrh stavby je v souladu s vyhláškou 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích i s vyhláškou 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a dále je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavba musí být navržena a provedena tak, aby byla při respektování hospodárnosti vhodná pro zamýšlené využití, a aby současně splnila základní požadavky, kterými jsou:

- mechanická odolnost a stabilita,
- požární bezpečnost,
- ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,
- ochrana proti hluku,
- bezpečnost při užívání,
- úspora energie a ochrana tepla.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit příslušnými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními.

Stavby nebo jejich části se musí odstraňovat (bourat, demontovat, popřípadě přemísťovat) tak, aby v průběhu prací nedošlo k ohrožení bezpečnosti, života a zdraví osob, ke vzniku požáru a k nekontrolovatelnému porušení stability stavby nebo její části. Při odstraňování staveb nebo jejich částí nesmí být ohrožena stabilita jiných staveb ani provozuschopnost sítí technického vybavení v dosahu stavby.

Bezpečnost účastníků silničního provozu z hlediska technického řešení jednotlivých objektů je dána dodržením platných norem a technických předpisů – směrové, výškové a šířkové parametry rekonstruovaných komunikací se nemění. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu lze očekávat odstraněním nerovností a poruch na vozovce a pokládkou nové obrusné vrstvy.

Bezpečnost účastníků bude zajištěna dodržením požadovaných technologických postupů při výstavbě (rovinatost vozovky, protismykové vlastnosti vozovky apod.).

V neposlední řadě bude bezpečnost účastníků provozu podmíněna dodržováním zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

Vzhledem k charakteru objektu jako liniové dopravní stavby nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nezbytné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde zasypání ani poškození požárních hydrantů,

- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel, pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušnou hasičskou záchrannou stanici.

## **15. Další požadavky**

### **a) Užité vlastnosti stavby**

Navržené technické řešení je v souladu s českými i evropskými technickými normami, s technickými kvalitativními podmínkami (TKP) a technickými podmínkami (TP) staveb pozemních komunikací. Návrh stavby je v souladu s vyhláškou 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích i s vyhláškou 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a dále je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### **b) Bezbariérové užívání stavby**

Úpravy dopravního řešení musí doprovázet příslušné prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010).

### **c) Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí**

Žádná opatření nejsou vzhledem k charakteru stavby a okolního prostředí navržena.

Lokalita se nenachází v záplavovém území.

### **d) Splnění požadavků dotčených orgánů**

Veškeré požadavky DOSS a správců dotčených sítí, které byly k dispozici v době zpracování PD, byly zapracovány.

Přílohy:

- 1) Výčet sousedních pozemků