

Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

ZHOTOVITEL:					
<b>ATELIÉR PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.</b>					
AKCE: <b>OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA II/116 A III/11626 MNÍŠEK POD BRDY</b>			<b>OHRADNÍ 24B</b> <b>140 00 PRAHA 4</b> IČ: 61853267		
 <b>STŘEDOČESKÝ KRAJ</b> Zborovská 11 150 21 Praha 5		<b>HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:</b> Ing. Petr Peštál		<b>ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:</b> Ing. Petr Peštál	
				tel: 241 481 215 e-mail: viktor.nejedly@apis-sro.eu www: www.apis-sro.eu	
		<b>VYPRACOVAL:</b> Ing. Veronika Kolářová		<b>KONTROLOVAL:</b> Ing. Petr Peštál	
				<b>ZAK. ČÍSLO:</b> 3254/08	
				<b>FORMÁTŮ A4:</b> 11 x A4	
<b>KRAJ: STŘEDOČESKÝ</b>		<b>OKRES: PRAHA - ZÁPAD</b>		<b>DATUM:</b> LISTOPAD 2021	
<b>ČÍSLO OBJEKTU:</b> 101	<b>NÁZEV PŘÍLOHY:</b> <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>			<b>STUP.PROJ.:</b> PDPS	<b>MĚŘITKO:</b> -
				<b>PŘÍLOHA:</b> D.1.1.1	

## Obsah

A.	Identifikační údaje objektu .....	3
B.	Stručný technický popis se zdůvodněním navrženého řešení .....	4
B.1	Situační řešení .....	4
B.2	Výškové řešení .....	4
C.	Vyhodnocení průzkumů a podkladů .....	5
D.	Vztahy pozemní komunikace k ostatním objektům stavby .....	5
E.	Návrh zpevněných ploch .....	5
F.	Režim povrchových a podzemních vod, zásady odvodnění, ochrana pozemní komunikace .....	7
G.	Návrh dopravních značek, dopravních zařízení .....	8
H.	Zvláštní podmínky a požadavky na postup výstavby .....	8
H.1	Bourací a zemní práce .....	8
H.2	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci .....	10
H.3	Požární ochrana .....	10
H.4	Vliv stavby na životní prostředí .....	10
I.	Vazba na případné technologické vybavení .....	11
J.	Přehled provedených výpočtu a konstatování o statické ověření rozhodujících dimenzí a průřezů .....	11
K.	Řešení přístupu a užívání veřejně přístupných komunikací a ploch souvisejících se stavenišťem osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	11

## A. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Označení stavby:

**Okružní křižovatka II/116 a III/11626  
Mníšek pod Brdy**

Část dokumentace:

**SO 101 Okružní křižovatka**

Katastrální území:

Středočeský kraj, okres Praha-západ  
katastrální území Mníšek pod Brdy [697621]

Projektový stupeň:

**Projektová dokumentace pro provádění stavby**

Objednatel:

**Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,  
příspěvková organizace**  
Zborovská 81/11  
150 21 Praha 5 - Smíchov

Zhotovitel:

**Společnosti APIS-PONTEX-SATRA-CRPROJECT**  
Telefon: +420 241 481 215  
Email: viktor.nejedly@apis-sro.eu  
IČ: 61853267  
DIČ: CZ61853267  
Vypracoval: Ing. Veronika Kolářová  
Ing. Petr Peštál, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby,  
ČKAIT 0013113

## **B. STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS SE ZDŮVODNĚNÍM NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ**

### **B.1 SITUAČNÍ ŘEŠENÍ**

Křižovatka komunikací II/116 a III/11626 byla upravena na křižovatku okružní. Vnější průměr křižovatky činí  $D = 28$  m, středový ostrov o průměru 11,4 m je lemován pojížděným prstencem šířky 2,1 m, který umožňuje průjezd rozměrnějších vozidel - návěsu 16,5 m, přívěsu 18,7 m a kloubového autobusu 18 m. Okružní pás je navržen v šířce 6,2 m.

Křižovatka má 3 paprsky - II/116 ve směru Praha, Řevnice, II/116 ve směru Nový Knín, Nová Ves pod Pleší a III/11626 ve směru Mníšek pod Brdy. Na všech paprscích odděluje protisměrné jízdní pruhy dopravní ostrůvek trojúhelníkového tvaru, šířky 2,5 m. Hrany ostrůvku jsou podél okružního pásu zaobleny poloměrem 0,5 m a mezi jízdními pruhy poloměrem 0,75 m.

Napojení všech paprsků křižovatky jsou řešena obdobně. Vjezdy jsou navrženy v šířce 4,25 m, respektive 4,5 m u severního paprsku, výjezdy jsou navrženy v šířce 5,0 m. Vjezdové větve jsou napojeny poloměrem 12 m a výjezdové větve jsou napojeny poloměrem 24 m.

Západní paprsek respektuje osu komunikace III/11626, tj. osa vede v přímé o délce 25,26 m. Jižní paprsek navazuje na osu II/116 v délce 6,53 m, dále pokračuje levotočivým obloukem o poloměru 60 m o délce 18,13 m a dále pokračuje přímo ve směru do středu křižovatky v délce 12,73 m k hraně křižovatky. Severní paprsek navazuje na osu II/116 v délce 18,32 m a dále pokračuje pravotočivým obloukem o poloměru 50 m o délce 20,81 m k hraně křižovatky. Par

Směrové vedení je patrné z přílohy D.1.1.2 Situace a D.1.1.3 Podélné profily.

### **B.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ**

Výškové řešení vychází ze plochy stávající křižovatky, přilehlých chodníků a obrub pod dálničním mostem. Vnější hrana okružního pásu ve větší části klesá ve sklonu 2,5%, mezi západním a jižním paprskem pak stoupá ve sklonu 5%. Příčný sklon okružního pásu je 2,5%, pojížděný prstenec je oddělen nájezdovou obrubou s nášlapem +8 cm a má sklon 6%. Stejnou obrubou s nášlapem +8 cm jsou odděleny dopravní ostrůvky. Středový ostrov je oddělen silniční obrubou s nášlapem +15 cm.

Severní a jižní paprsek klesá k okružní křižovatce se ve sklonu 1,3%, respektive 2,05%. Západní paprsek navazuje na sklon silnice II/116 úsekem o délce 9,26 m v minimálním sklonu 0,5%, poté pokračuje údolnicovým obloukem o poloměru 700 m a stoupá ke hraně okružní křižovatky ve sklonu 2,5%. Vnější hrany křižovatky a paprsky jsou lemovány silniční obrubou s nášlapem +15 cm, u západního paprsky +10 až +15 cm, dle návaznosti na stávající plochy chodníku a zpevněné plochy pod opěrou dálničního mostu.

Dále od křižovatky je pak vozovka lemována nezpevněnou krajnicí o šířce 0,75 m, respektive 1,5 m v případě umístění svodidla. Nezpevněná krajnice je oproti vozovce snížena o 3 cm a má příčný sklon 8%.

Výškové řešení je patrné z přílohy D.1.1.2 Situace, D.1.1.3 Podélné profily a D.1.1.5 Charakteristické příčné řezy.

## c. VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele. V průběhu prací pak byly prováděny pracovní konzultace a připomínky byly průběžně zapracovány. Dále byl proveden místní průzkum projektanta a fotografická dokumentace.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě předaného polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému BpV.

## d. VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY

Související stavební objekty:

- SO 010 Demolice a příprava staveniště
- SO 121 Přípojky uličních vpustí
- SO 181 Stálé dopravní značení
- SO 191 Provizorní dopravní značení
- SO 201 Oprava mostu 116-019b
- SO 301 Dočasná přeložka kanalizace
- SO 302 Dočasná přeložka vodovodu
- SO 411 Přeložky NN
- SO 421 Dočasná přeložka sdělovacích kabelů

## e. NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH

Vzhledem k tomu, že je okružní křižovatka umístěna v ploše stávající křižovatky, bude konstrukce vozovky je provedena dle doporučení Diagnostiky vozovky, další konstrukce jsou zvoleny z katalogu TP 170, podrobněji viz příloha D.1.1.4 Vzorové příčné řezy 1:50.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro asfaltové vrstvy ČSN EN 13 108 a ČSN 73 6121, cementový beton 73 6123 a ČSN EN 206-1, směsi stmelené hydraulickými pojivy ČSN EN 14227, šterkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131.

U zemní pláně je v průběhu zemních prací nutno provádět kontrolu zhutnění dle ČSN 72 1006. Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení zemní pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$  dle ČSN 73 6190 „Statická zatěžovací zkouška podloží a podkladních vrstev vozovky“. Na základě měření hodnot modulů deformace a přetvárnosti na zemní pláni dle ČSN 73 6190 musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geotechnikem a technickým dozorem investora stanovit optimální způsob sanace zemní pláně výměnou podloží v aktivní zóně nebo její zlepšení dodáním pojiv a přehutněním. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. **Doporučení na vylepšení vlastností zemin a přesné určení sanace bude stanoveno až na základě naměřených hodnot deformačních modulů na zemní pláni a na základě posouzení jednotlivých typů zemin zastížených v zemní pláni.**

**Ve dokumentaci se předpokládá sanace 20% plochy výměnou materiálu v aktivní zóně komunikace tl. 500 mm a nahrazením šterkodrtí ŠD<sub>A</sub> 0/63.**

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý z příloh C.3 Koordinační situace a D.1.1.4 Vzorové příčné řezy.

## Vozovka s asfaltovým krytem

### D1-N-2, TDZ III, PIII

asfaltový beton ohrusný	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní modifikovaný	PS-CP	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	ČSN EN 12271
asfaltový beton ložní	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní modifikovaný	PS-CP	0,30 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	ČSN EN 12271
asfaltový beton podkladní	ACP 22+	90 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní modifikovaný	PI-CP	0,60 kg/m <sup>2</sup>	ČSN 73 6129	ČSN EN 12271
šterkodrt' 0/63	ŠDA	200 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285
šterkodrt' 0/63	ŠDA	150 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285

**CELKEM** **540 mm**

Min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu je stanovena  $E_{def.,2}$  min. 45 MPa na pláni,  $E_{def.,2}$  min. 70 MPa na první vrstvě ŠD a  $E_{def.,2}$  min. 110 MPa na druhé vrstvě ŠD.

### Pojížděný prstenec - betonový kryt

#### D1-T-1, TDZ III, P III

cementobeton	CB II	210 mm	ČSN 73 6123-1	ČSN EN 13877-1
(vyztuženo 2x KARI sítí Ø8-100/100, smršťovací spáry po 2,5-3,5 m)				
směs stmelena cementem	SC C <sub>8/10</sub>	150 mm	ČSN 73 6124-1	ČSN EN 14227
šterkodrt' 0/63	ŠDA	250 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285

**CELKEM** **610 mm**

Min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu je stanovena  $E_{def.,2}$  min. 45 MPa pod vrstvou ŠD,  $E_{def.,2}$  min. 90 MPa na vrstvě ŠD.

### Dopravní ostrůvky - dlážděný kryt

#### D2-D-1, TDZ V, P III, upravená

Betonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131	ČSN EN 1338
Lože - hrubě drcené kam.	HDK <sub>4/8</sub>	40 mm	ČSN 73 6131	ČSN EN 13285
šterkodrt' 0/63	ŠDA	350 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285
šterkodrt' 0/63	ŠDA	150 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285 (první vrstva ŠD vozovky)

**CELKEM** **620 mm**

Min. požadovaná hodnota modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu je stanovena  $E_{def.,2}$  min. 45 MPa na pláni,  $E_{def.,2}$  min. 70 MPa na první vrstvě ŠD a  $E_{def.,2}$  min. 110 MPa na druhé vrstvě ŠD.

### Rozšíření chodník - asfaltový kryt

#### D2-N-3, TDZ CH, P III, upravená

asfaltový beton ohrusný	ACO 8CH	40 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
asfaltový recyklát	R-mat	60 mm	TP 170	ČSN EN 13108-8
šterkodrt' 0/63	ŠDA	150 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285

**CELKEM** **250 mm**

Rozšíření betonové plochy mezi západním paprskem a opěrou dálničního mostu bude provedeno s betonovým povrchem odpovídajícím pojížděnému prstenci

Součástí SO 101 je posun některých uličních vpustí a také nové uliční vpusti. Budou užity uliční vpusti umístěné mimo vozovku, tzv. podobrubníkové. Uliční vpusti jsou navrženy z prefabrikátů vnějšího průměru 550 mm a vnitřního průměru 450 mm, hloubka odtoku všech UV je navržena na 0,89 m. UV budou osazeny kalovým košem výšky 600 mm na zachycení nečistot. Bude osazena obrubníková vtoková mříž třídy B125.

Středový ostrov bude lemován betonovou obrubou 150/250 s nášlapem +15 cm, stejně jako vnější hrany vozovky v křižovatce. Pojížděný prstenec a dopravní ostrůvku budou lemovány betonovou obrubou nájezdovou 300/195 s nášlapem +8 cm. Obruby mezi vozovkou a zelení budou lemovány dvojřádkou kamenné kostky do betonového lože (C20/25nXF3), stejně jako šoupě a hydrant, které po úpravě křižovatku budou také umístěny v zeleni.

Všechny obruby budou uloženy do betonového lože s opěrou (C20/25nXF3).

Středový ostrov bude ohumusován a osázen pokryvnými keři (Cotoneaster dammeri 'Skogholm' - skalník Dammerův) velikosti 20/30 v trojsponu v hustotě 2-3 keře na m<sup>2</sup>. Ostatní plochy zeleně budou ohumusovány a osety travním semenem.

Pod okružní křižovatkou bude uložena rezervní chránička PVC DN 160, a to souběžně s trasou překládaného NN vedení (SO 411).

Povrchové znaky inženýrských sítí budou výškově rektifikovány, u poklopu šachty zatrubněného příkopu dojde také k výměně přechodového konusu.

## **F. REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ, OCHRANA POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným sklonem - v západní části křižovatky do uličních vpustí na III/11626 a ve východní jízdním pruhu II/116 do nezpevněné krajnice a dále do zeleně.

Na III/11626 byly v rámci akce „D4 PS MNÍŠEK POD BRDY - KYTÍN A MÚK EXIT 18 OPRAVA POVRCHU A ODVODNĚNÍ“ bylo navrženo doplnění dvou uličních vpustí v záboru stavby okružní křižovatky. Tyto vpusti budou posunuty do polohy ke kraji vozovky okružní křižovatky. Dále bude doplněna uliční vpust mezi severní a západní paprsek, která bude zachytávat srážky přitékající ze severního paprsku. Uliční vpusti jsou připojeny do horských vpustí, kterými jsou ukončeny příkopy mezi dálnicí D4 a silnicí II/116, případně přímo do šachty zatrubněného příkopu podél III/11626 a dále do Bojovského potoka.

Dále je součástí odvodnění dlážděný žlábek s vývařistěm, do kterého je vyústěna drenáž při základu římsy nad mostem 116-019b. Žlábek bude dlážděn lomovým kamenem tl. 200 mm do betonového lože tl. 150 mm (C20/25nXF3). Vývarová jímka bude monolitická betonová (C20/25nXF3), velikosti 1,0 x 0,7 m se dnem dlážděným lomovým kamenem, šířka zdi vývarové jímky 300 mm. Výtok bude přes 2 PVC trubky DN100 zabetonované ve zdi vývarové jímky. Základová spár vývarové jímky bude v nezámrzné hloubce.

Dále je součástí skluz s vývařistěm, který odvádí vody z východní poloviny severního paprsku přes vývařistě do Bojovského potoka. Na hranu komunikace navazuje příkop z betonových tvárnic s hloubkou 70 mm, ve svahu jsou pak použity skluzové betonové tvárnice s hloubkou 150-220 mm, oboje uložené do betonového lože tl. 100 mm (C20/25nXF3). Cca v polovině skluzu, v místě terénní lavičky je zhotoven monolitický betonový práh (C20/25nXF3), šířky 300 mm, základová spár 0,6 m pod úrovní tvárnic. Vývarová jímka bude monolitická betonová (C20/25nXF3), velikosti 0,9 x 0,7 m se dnem dlážděným lomovým kamenem, šířka zdi vývarové jímky 300 mm. Výtok bude přes 2 PVC trubky DN100 zabetonované ve zdi vývarové jímky. Základová spára vývarové jímky bude v nezámrzné hloubce.

## **G. NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK, DOPRAVNÍCH ZAŘÍZENÍ**

Dopravní značení je součástí SO 181 Stálé dopravní značení.

Součástí SO 101 je obnova svodidla umístěného podél východní hrany stávající II/116, staré svodidlo bude demontováno a nahrazeno novým svodidlem. Svodidlo je v místě římsy nad mostem 116-019b součástí opravy mostu - je zde umístěno mostní zábradelní svodidlo (JSMNH4/H2) délky 15 m s úrovní zadržení H2, které vyhoví podmínce minimálního zadržení N2 při pracovní šířce 0,8 m. Na toto svodidlo po obou stranách navazuje jednostranné silniční vozidlo s ocelovou svodnicí (JSMH4/N2) o celkové délce 83 m + 2x dlouhý náběh 8 m. Toto svodidlo má sloupky po 4 m, mezi mostním a silničním svodidlem bude proveden 12 m dlouhý přechod s úrovní zadržení H1 - tj. sloupky po 2 m.

## **H. ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou energetické společností.

Plochy pro větší skládky se neuvažují.

### **H.1 BOURACÍ A ZEMNÍ PRÁCE**

Obsahem bouracích prací, které předcházejí stavební činnosti a terénním úpravám, je především demolice stávajících zpevněných ploch a obrub, odstranění stávajících svodidel, říms a sloupků SDZ.

Obsahem zemních prací je provedení případných násypů a výkopů na úroveň silniční pláně dle vzorových příčných řezů. Dále jsou součástí výkopy a zásypy rýh pro přípojky uličních vpustí, výkopy pro zasakovací tělesa a příkopy.

Bourací a zemní práce jsou součástí SO 010 Demolice a příprava staveniště.

Po celou dobu stavebních prací by měl fungovat geotechnický dozor, který by, v případě jakýchkoli anomálií oproti popsaným předpokladům, rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření po dohodě s investorem a projektantem.

Při provádění zemních prací je nutné dodržovat následující obecné podmínky:

Hutní práce by se měly zahájit pouze při předpovědi delšího suchého počasí. Práce se doporučuje provádět po částech a v případě nepříznivého deštivého počasí pokračovat až po vysušení terénu nebo skrytí rozmočené vrstvy a přehutnění povrchu.



Po celou dobu stavebních prací je nutné neustále udržovat veřejné komunikace v čistotě, případné poškození okamžitě opravit.

V případě, že navrhované úpravy silniční pláň a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovky nebudou provedeny v těsném sledu, bez časové prodlevy, a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláň vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

V prostoru výstavby bude mimo zpevněné plochy sejmuta humózní vrstva – min. 0,15 m. Doporučuje se oddělit kvalitnější humózní vrstvu od navážky pro opětovné ohumusování svahů zemního tělesa.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat požadavkům na aktivní zónu vozovky v tloušťce 0,5 m tvořící poslední konstrukční vrstvy násypového tělesa a materiálu pod zemní plání v zářezu. Pokud se v aktivní zóně vyskytuje zemina, která nesplňuje požadavky ČSN 73 6133 tabulka 1 a 4.1.3 pro přímé použití bez úpravy, musí se provést její úprava nebo odstranění a nahrazení jiným vhodným materiálem. V případě, že se mechanicky upravuje pevná jemnozrnná zemina v aktivní zóně zářezu, je třeba nejprve provést nakypření frézou před navesením vrstvy zlepšující hrubozrnné zeminy.

Vytěženou zeminu, kterou bude nutno deponovat, je třeba chránit před zvýšením vlhkosti vlivem atmosférických srážek. Povrch deponie zeminy je v případě úvah o jejím dalším použití vhodné provést v mírném sklonu s přehutněným povrchem.

Podloží pod komunikacemi, před zahájením výstavby vozovky, je nutno upravit tak, aby minimální hodnota modulu přetvárnosti byla  $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$ . Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot musí geolog v součinnosti s dodavatelem a projektantem stanovit optimální způsob sanace pláň.

Je třeba postupovat v souladu s technickou zprávou a příslušnými ČSN. Zejména ČSN 73 6133 Navrhování a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin.

Při provádění statických zatěžovacích zkoušek, doporučujeme respektovat TKP - kap. 4 "Zemní práce" pro zemní pláň, kde se uvádí, že statická zatěžovací zkouška se provádí 1x na 500m délky komunikace, pro nestmelené podkladní vrstvy a podle TKP - kap. 5 "podkladní vrstvy", kde je požadavek 1 zkouška na 6000 m<sup>2</sup>. Detaily jednotlivých zkoušek budou upřesňovány v průběhu provádění zkoušek projektantem komunikací a firmou, která bude zkoušky realizovat.

V místech kabelových vedení přes vozovku budou stávající kabely ochráněny chráničkami, případně tyto chráničky budou prodlouženy. V místech zpevněných vjezdů budou rovněž stávající kabelová vedení ochráněna.

Je požadováno, aby v souladu s ČSN 73 6133 byla před prováděním konstrukčních vrstev zemní pláň vyčištěna a práce na pokládce konstrukčních vrstev vozovky nesmějí být zahájeny před převzetím pláň. Dokončená pláň musí být chráněna. Sklárky stavebního materiálu jsou na pláni zakázány.

Trvalé sklárky na přebytečný výkopek a sutě stejně jako nakládání s nebezpečným odpadem jsou záležitostí dodavatele stavby, který toto zajistí v souladu s platnými zákony.

V závěru prací budou trvalé svahy zemního tělesa ohumusovány orníci v tloušťce 150 mm a osety travním semenem.

## H.2 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI

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 správci 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 je nutno dodržovat ustanovení zákona o pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v dalším stupni projektové dokumentace nebo přímo dodavatelem stavby dle aktuální situace.

## H.3 POŽÁRNÍ OCHRANA

Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nutné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde k 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 příslušné hasičské záchrané stanici.

## H.4 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Je žádoucí věnovat zvýšenou pozornost zhodnocení potenciálních negativních dopadů na životní prostředí (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány. Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, na provoz blízkých objektů byl co nejmenší.

Hygienický limit akustického tlaku ze stavební činnosti nesmí přesahovat LAeq 65dB v době od 7.00-21.00 hod, LAeq 60dB v době od 6.00-7.00 a od 21.00-22.00 hod a LAeq 45dB v době od 22.00-6.00 hod ve chráněném venkovním prostoru staveb.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (kryty, akustické zástěny apod.).

Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

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

Žádné vazby na technologické vybavení zde nejsou uvažovány.

## **J. PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTU A KONSTATOVÁNÍ O STATICKÉ OVĚŘENÍ ROZHODUJÍCÍCH DIMENZÍ A PRŮŘEZŮ**

Součástí SO 101 nejsou objekty vyžadující statické výpočty.

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

Všechny navrhované komunikační plochy budou vybaveny ve smyslu opatření vyhlášky MMR ČR č. 398/2009Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Pohyb chodců je předpokládá pouze po chodníku mezi západním a jižním paprskem křižovatky, který není součástí řešeného území.