

A.

Souřadnicový systém: S-JTSK Výškový systém: Bpv

OBJEDNATEL PD

**Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace**

Zborovská 81/11  
150 00 Praha 5 Smíchov  
IČ: 00066001

PROJEKTANT ČÁSTI

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

Muchova 9/223, 160 00 Praha 6, IČ 26080273, e-mail: promika@promika.cz

**atelierpromika**

projektová činnost v dopravě

Atelier PROMIKA s.r.o., Muchova 9/223, 160 00 Praha 6

VYPRACOVAL

HL. INŽENÝR PROJEKTU

KONTROLA

TECHNICKÝ ŘEDITEL

ING. ŠÁRKA VESELÁ

ING. TOMÁŠ ROZTOČIL

ING. TOMÁŠ ROZTOČIL

ING. PETR MACEK

AKCE

III/0031 a III/00314 Dolní Břežany  
rekonstrukce silnice

KÓD ZAKÁZKY

Dolbrezdsp.0218

STUPEŇ PD

DSP/PDPS

DATUM

06/2018

MĚŘÍTKO

—

POČET FORMÁTŮ

24xA4

ČÁST

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ČÁST

A.

Č. PŘÍLOHY

—

Č. PARÉ

OBSAH:

1.	Identifikační údaje .....	3
a)	Označení stavby .....	3
b)	Stavebník .....	3
c)	Projektant .....	3
2.	Základní údaje o stavbě .....	3
a)	Stručný popis návrhu stavby .....	3
b)	Předpokládaný průběh stavby .....	3
c)	Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR .....	4
d)	Stručná charakteristika území stavby .....	4
e)	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	4
f)	Celkový dopad stavby na dotčené území .....	5
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....	5
4.	Členění stavby .....	5
5.	Podmínky realizace stavby .....	6
a)	Věcné a časové vazby souvisejících staveb .....	6
b)	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....	6
c)	Zajištění přístupu na stavbu .....	6
d)	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy .....	7
6.	Přehled budoucích vlastníků (správců) .....	7
7.	Předávání části stavby do užívání .....	7
8.	Souhrnný technický popis stavby .....	7
8.1.	Souhrnný technický popis .....	7
8.2.	Technický popis jednotlivých stavebních objektů .....	8
8.2.1	SO 121 ÚDRŽBASILNICE III/0031, SO 122 ÚDRŽBASILNICE III/00314 .....	8
8.2.2	SO 191 Stálé dopravní značení .....	13
8.2.3	SO 181 Přejížděcí dopravní značení .....	16
9.	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření .....	17
10.	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky .....	17
a)	Dotčená ochranná pásma .....	17
b)	Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav .....	20
c)	Vliv na stavebně technické řešení stavby .....	20
11.	Zásah stavby do území .....	21
a)	Bourací práce .....	21
b)	Kácení mimolesní zeleně .....	21
c)	Rozsah zemních prací .....	21
d)	Ozelenění .....	21
e)	Zásah do ZPF, rekultivace .....	21
f)	Zásah do PUPFL .....	21
g)	Zásah do jiných pozemků .....	21
h)	Vyvolané změny staveb .....	21
12.	Nároky stavby na zdroje a její potřeby .....	21
13.	Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí .....	22
14.	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti .....	23
15.	Další požadavky .....	24
a)	Užitné vlastnosti stavby .....	24
b)	Bezbariérové užívání stavby .....	24
c)	Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí .....	24
d)	Splnění požadavků dotčených orgánů .....	24

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### 1. Identifikační údaje

#### a) Označení stavby

Název stavby: **III/0031 a III/00314 Dolní Břežany, rekonstrukce silnice**

Místo stavby: Středočeský kraj, Okres Praha – západ  
k.ú. Dolní Břežany (628794), Zlatníky u Prahy (793221),  
Hodkovice u Zlatníků (793213), Cholupice (652393)

Charakter stavby: oprava pozemní komunikace

#### b) Stavebník

Objednatel: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,  
příspěvková organizace  
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

#### c) Projektant

Projektant: Atelier PROMIKA s.r.o.  
Ing. Šárka Veselá, Ing. Tomáš Roztočil, Ing. Petr Macek  
Muchova 9/223, 160 00 Praha 6  
promika@promika.cz  
IČ: 260 80 273

Stupeň PD: Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení  
a pro provádění stavby dle vyhlášky Ministerstva dopravy  
č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové  
dokumentace dopravních staveb

Datum zpracování: 06/2018

### 2. Základní údaje o stavbě

#### a) Stručný popis návrhu stavby

Jedná se o opravu krytu průjezdního úseku silnice III/0031 v obci Dolní Břežany a opravu krytu silnice III/00314 v celé její délce bez zásahu do křižovatky se silnicí III/10114. Navrhuje se oprava asfaltového krytu vozovky včetně lokálních sanací s úpravou konstrukčních vrstev až na úroveň pláně, pročištění odvodňovacích prvků komunikace, výšková rektifikace případně i výměna obrubníků, výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí a obnova a doplnění vodorovného dopravního značení plastem, včetně předznačení barvou.

Stavba bude částečně realizována v zastavěném území obcí Dolní Břežany a Hodkovice a částečně v nezastavěném území.

#### b) Předpokládaný průběh stavby

Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2018, popřípadě 2019, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na způsobu financování,

provedení výběru zhotovitele, zažádání o DIR a dalších dílčí projednání samotné stavby.

Stavební práce budou probíhat za celkové uzavírky silnic rozdělené na několik dílčích částí. Vzhledem k nutnosti zachování provozu hromadné i individuální dopravy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV, včetně návrhu objízdných tras.

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 2,5 měsíce od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

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

Vzhledem k charakteru stavby jako opravy 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**

Stavba bude částečně realizována v zastavěném území obcí Dolní Břežany a Hodkovice a částečně v nezastavěném území. Řešené úseky silnic III/0031 a III/00314 jsou vedeny v rovinaté krajině s mírným zvlněním terénu.

Oba úseky silnic jsou dvoupruhovou pozemní komunikací s obousměrným provozem. Šířkové uspořádání komunikací je pak provedeno dvojím typem – jako intravilánové se zvýšenými obrubníky a chodníky, nebo jako extravilánové s krajnicemi a příkopem, případně v kombinaci obou typů. Základní šířka zpevnění v úseku se zvýšenými obrubníky je pak cca 6,0m, lokálně rozšířena až na šířku cca 7,5m a základní šířka zpevnění v úseku s krajnicí je pak cca 5,5m, lokálně rozšířena až na šířku cca 6,0m.

V dotčeném úseku silnice III/0031 v centru obce u okružní křižovatky se silnicí II/101 jsou oboustranně v zálivech situovány autobusové zastávky – Dolní Břežany, Náměstí a v mezikřižovatkovém úseku s ulice Na Kopečku a Slunečná jsou situovány na jízdním pruhu oboustranně autobusové zastávky - Dolní Břežany, Na kopečku. Další autobusové zastávky – Dolní Břežany, Škola, jednostranně v zálivu a pro druhý směr na jízdním pruhu, jsou situovány na silnici III/00314 cca 80m od křižovatky se silnicí III/0031.

Podle celostátního sčítání dopravy z roku 2016 dosahovaly intenzity automobilové dopravy (RPDI – všechny dny) v úseku silnice III/0031 – sčítací úsek 1-6550 – hodnoty 9675 všech vozidel v obou směrech za 24 hodin průměrného dne.

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

Vzhledem k charakteru stavby jako opravy stávající komunikace nemá zvolené technické řešení stavby a jejího provozu negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Naopak po opravě vozovky dojde k významnému omezení hlukové zátěže a snížení vibrací generovaných automobilovou dopravou.

Není nutné vynětí ze ZPF ani PUPFL.

Nepočítá se s likvidací hodnotné vzrostlé zeleně.

Vodní režim v dané oblasti není stavbou ovlivněn.

Pro zamezení zásahu do okolních pozemků bude obvod stavby řádně vytýčen a označen.

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

Stavba zajišťuje především zvýšení bezpečnosti a snížení hlučnosti automobilové dopravy opravou vozovky stávající pozemní komunikace a jejího příslušenství a nemá žádný zásadní vliv na dosavadní využití území.

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.

Tato dokumentace neřeší jakékoliv zásahy do vedení stávajících inženýrských sítí ani návrh nových. Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolice, výjma vybourání stávající vozovky.

Nejsou známy žádné 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 a inženýrskou činnost,
- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zakresu pozemkových hranic,
- orientační zakres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- Diagnostika a návrh opravy vozovky Silnice III/0031 a II/00314,
- vyjádření a stanoviska získaná v průběhu projednání dokumentace,
- 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.

### **4. Členění stavby**

Stavba je vzhledem ke svému charakteru členěna na stavební objekty podle objektových řad, obsaženy jsou pouze objekty pozemních komunikací. Způsob členění je v souladu s vyhláškou MD ČR č. 146/2008 Sb., o obsahu a rozsahu projektové dokumentace staveb pozemních komunikací.

Seznam stavebních objektů:

SO 121 ÚDRŽBASILNICE III/0031  
SO 122 ÚDRŽBA SILNICE III/00314  
SO 181 PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ  
SO 191 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

Stavba je koordinována s akcemi: „Parkovací dům v Dolních Břežanech, DSP, 11/2017, (bez vydaného SP)“ „III/0031 Dolní Břežany, Obchvat, DSP, 03/2018, (bez vydaného SP)“ a „Rozšíření objektů FTTS Hodkovice – 1. stavba na síť TMCZ, DUR, 06/2018, (bez vydaného ÚR)“. Žádné jiné související stavby v území nejsou známy.

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

Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2018, popřípadě 2019, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na způsobu financování, provedení výběru zhotovitele, zažádání o DIR a dalších dílčí projednání samotné stavby.

Stavební práce budou probíhat za celkové uzavírky silnic rozdělené na několik dílčích částí. Vzhledem k nutnosti zachování provozu hromadné i individuální dopravy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV, včetně návrhu objízdných tras.

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 2,5 měsíce od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

Stavební práce předpokládáné v rámci výstavby:

- provedení přípravných zemních prací (příp. odhumusování)
- odstranění svislých dopravních značek určených k odstranění s uložením na skládku
- stržení zarostlé krajnice
- frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce v celém rozsahu stavby
- sanace podkladních vrstev v rozsahu dle vizuální prohlídky po odfrézování krytových vrstev vozovky
- pročištění vtokových objektů a jejich výšková rektifikace
- pročištění stávajících propustků a jejich případná obnova
- případná výšková rektifikace obrubníků
- případná výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí
- realizace asfaltových konstrukčních vrstev vozovky včetně obnovy vodorovného dopravního značení
- osazení svislých dopravních značek a zábradlí dle dokumentace
- obnova nebezpečné krajnice v úseku s extravilánovým uspořádáním
- pročištění příkopů, ohumusování a zatravnění.

Akce nevyžaduje žádnou nadstandardní koordinaci. Stavba bude prováděna takovým způsobem, aby všechny vjezdy a hlavní pěší tahy a přístupy ke vstupům do stávajících objektů byly zachovány po celou dobu výstavby. 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

Dopravní napojení staveniště bude zajištěno z obou směrů silnic III/0031 a III/00314. Jiný přístup není třeba zřizovat. 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**

Stavební práce budou zásadním způsobem omezovat provoz na obou trasách silnic III/0031 a III/00314, stavební práce budou probíhat za celkové uzavírky silnic rozdělené na několik dílčích částí.

Návrh objízdných tras je doložen v grafických přílohách v části ZOV. Omezení v dopravě, ke kterému bude docházet během realizace stavby, bude řešeno přechodným dopravním značením. Náhradní trasy autobusů, včetně případného zřízení provizorní autobusové zastávky je třeba řešit dle požadavků jejich provozovatelů.

Stavba zajistí připojení všech navazujících pozemních komunikací včetně sjezdů na přilehlé nemovitosti. Stavební mechanismy budou pojíždět pouze ve vymezeném prostoru staveniště a nebudou narušovat přilehlé pozemky.

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

Přehled budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů:

SO 121 ÚDRŽBA SILNICE III/0031	Středočeský kraj/KSUSSK
SO 122 ÚDRŽBA SILNICE III/00314	Středočeský kraj/KSUSSK
SO 181 PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	zhotovitel stavby (dočasně)
SO 191 STÁLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	Středočeský kraj/KSUSSK

Stavební objekty stavby budou užívány jako pozemní komunikace v souladu se současným uspořádáním.

### **7. Předávání části stavby do užívání**

Předpokládá se předání do užívání pro celou stavbu najednou po definitivním dokončení stavby. Je však možné řešit i předčasné užívání postupně dokončovaných úseků stavby v závislosti na požadavku obce Dolní Břežany, obce Zlatníky - Hodkovice a KSÚSSK, což lze odůvodnit předpokládanými dopravními komplikacemi v dotčeném území.

### **8. Souhrnný technický popis stavby**

#### **8.1. Souhrnný technický popis**

Název stavby:	III/0031 a III/00314 Dolní Břežany, oprava silnice
Místo stavby:	Středočeský kraj, Okres Praha – západ k.ú. Dolní Břežany (628794), Zlatníky u Prahy (793221), Hodkovice u Zlatníků (793213), Cholupice (652393)
Charakter stavby:	oprava pozemní komunikace
Projektovaný rozsah:	provozní staničení silnice III/0031: km - 0,00581 – 1,10869 provozní staničení silnice III/00314: km 0,01207 – 1,78077
Délka úpravy:	2.883,2 m
Orientační plocha vozovky:	18 304 m <sup>2</sup>
Počet bus zastávek:	3 x v zastávkovém zálivu, 3 x na jízdním pruhu
Přestavby křižovatek:	neobsahuje
Mosty:	neobsahuje

Řešené propustky: stávající propustky – pročištění a případná obnova  
Železniční přejezdy: neobsahuje

## **8.2. Technický popis jednotlivých stavebních objektů**

### **8.2.1 SO 121 ÚDRŽBASILNICE III/0031 SO 122 ÚDRŽBASILNICE III/00314**

Obsahem těchto stavebních objektů je oprava asfaltového krytu vozovky včetně lokálních sanací s úpravou konstrukčních vrstev až na úroveň pláně, pročištění odvodňovacích prvků komunikace, výšková rektifikace případně i výměna obrubníků a výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí. Návrh zcela zachovává směrové i výškové vedení nivelety. Projektové staničení odpovídá provoznímu staničení dle silniční databanky.

#### **Situační řešení**

Pro potřeby návrhu nivelety byla středem stávajících vozovek silnice III/0031, III/00314 proložena projektová osa. Obsahem řešení jsou následující úseky silnice III/0031: provozní staničení km - 0,00581 – 1,10869 a silnice III/00314: provozní staničení km 0,01207 – 1,78077.

Směrové vedení osy je tvořeno přímými úseky proloženými směrovými oblouky, poloměry směrových oblouků se v souladu se současným uspořádáním pohybují v širokém rozpětí 15 – 20 000 m.

Oba úseky silnic jsou dvoupruhovou pozemní komunikací s obousměrným provozem. Šířkové uspořádání komunikací je pak provedeno dvojím typem – jako intravilánové se zvýšenými obrubníky a chodníky, nebo jako extravilánové s krajnicemi a příkopem, případně v kombinaci obou typů. Základní šířka zpevnění v úseku se zvýšenými obrubníky je pak cca 6,0m, lokálně rozšířena až na šířku cca 7,5m a základní šířka zpevnění v úseku s krajnicí je pak cca 5,5m, lokálně rozšířena až na šířku cca 6,0m.

Součástí jednotlivých objektů je dále navázání vozovky silnice na přilehlé plochy navazujících silnic a místních komunikací včetně příslušného ošetření pracovních spár.

Vzhledem k charakteru stavby se žádné zvláštní prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb neuplatňují.

#### **Vytýčení**

Body navrhovaných úprav jsou v rámci digitálního zpracování fixovány v souřadnicích JTSK. Seznam souřadnic vytyčovacích bodů je doložen v samostatné příloze „Seznam souřadnic vytyčovacích bodů“. Šířkové uspořádání je dále dáno orientačním kótováním.

#### **Výškové řešení**

Návrh výškového řešení opravy krytu silnic III/0031 a III/00314 vychází z navržené technologie opravy vozovky – pouhá výměna krytových vrstev vozovky. Nutné je navázání na stávající plochy komunikací a zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů.

Navržený podélný sklon zcela kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,15 – 5,85%.



Základní příčný sklon vozovky silnice je navržen střešovitý 2,5%, ve směrových obloucích do poloměru cca 700,0m pak jednostranný dostředný, nezpevněná krajnice má sklon 8,0%. Při návrhu se počítá s reprofilací příčného sklonu.

Nezpevněná krajnice bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně min. – 3 cm pod úroveň přilehlé vozovky (zpevněné krajnice).

### **Navrhované konstrukce**

Návrh opravy vozovky silnic III/0031 a III/00314 je proveden dle zpracované diagnostiky.

Konstrukce nových zpevněných ploch vozovek jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR - OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1, včetně Dodatku TP170 schváleného MD ČR - OSI pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Před pokládkou jednotlivých vrstev je třeba, aby povrch podkladní konstrukce byl čistý, suchý, zbavený prachu a všech mechanických nečistot. Vnější svislá pracovní spára musí být před pokládkou živichých vrstev opatřena vhodnou zálivkovou hmotou s použitím výztužné mřížoviny, aby došlo k dokonalému spojení nové konstrukce se stávající vozovkou. Napojení konstrukčních vrstev bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev, spára bude následně proříznuta a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou dle TP 115. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit také kvalitní vodorovné spojení jednotlivých konstrukčních vrstev - použít spojovací postřiky a nátěry ze živiché emulze v dostatečném množství a kvalitě v souladu s ČSN 73 6129 Stavba vozovek – Postřikové technologie.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108, cementový beton 73 6123, podkladový beton 73 6124, šterkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131.

Doplnění vrstev vozovky v místech ubourané části konstrukce vozovky bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláň, 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. Minimální hodnotu modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu zkoušky deskou stanoví dokumentace ve smyslu TP 170. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace pláň.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze Situací 1:1000 a Vzorových příčných řezů 1:50.

Základní oprava krytu vozovek silnic 1. podúsek (III/0031 staničení km 0,22450 – 1,10869) bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D1, TDZ IV:

asfaltový beton do ohrubné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-C 0,35 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
asfaltový beton do podkladní vrstvy	FR ACP 16+**	70 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591

\*\* vrstva vyztužená rozptýlenými vlákny, množství 0,5 kg/t asfaltové směsi

Oprava podélných a příčných trhlin, vyčištění a zalití polymerem modifikovanou asfaltovou směsí, případné výtluky vyplnit sanačním materiálem

Očištění a zametení odfrézovaného povrchu

Odfrézování povrchu a reprofilace příčného sklonu

Pokud při frézování živých vrstev dojde k odkrytí podkladní vrstvy, bude tato vrstva urovňována v požadované výši a přehutněna

**celkem 110 mm**

Oprava krytu vozovek silnic 1. podúsek v místě s případnou sanací podkladních vrstev dle situace na stavbě (III/0031 staničení km 0,22450 – 1,10869) bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D1, TDZ IV:

asfaltový beton do ohrubné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-C 0,35 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
asfaltový beton do podkladní vrstvy	FR ACP 16+**	70 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
směs stmelená cementem	SC C3/4	180 mm	ČSN 73 6124-1	ČSN EN 14227-1
šterkodrt'	ŠDA	200 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285 45MPa

\*\* vrstva vyztužená rozptýlenými vlákny, množství 0,5 kg/t asfaltové směsi

Přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě

**celkem 490 mm**

Oprava krytu vozovek silnic 1. podúsek (III/0031 staničení km - 0,00581 – 0,22450, III/00314 staničení km 1,47204 – 1,77696) bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D1, TDZ IV:

asfaltový beton do ohrubné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-C 0,35 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
asfaltový beton do podkladní vrstvy	FR ACP 16+**	70 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
směs stmelená cementem	SC C3/4	180 mm	ČSN 73 6124-1	ČSN EN 14227-1

\*\* vrstva vyztužená rozptýlenými vlákny, množství 0,5 kg/t asfaltové směsi

**celkem 290 mm**

Oprava krytu vozovek silnic 1. podúsek v místě se silničním příkopem a úpravou aktivní zóny bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D1, TDZ IV:

asfaltový beton do ohrubné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-C 0,35 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
asfaltový beton do podkladní vrstvy	FR ACP 16+**	70 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
směs stmelená cementem	SC C3/4	180 mm	ČSN 73 6124-1	ČSN EN 14227-1
šterkodrt'	ŠDA	200 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285 45MPa

\*\* vrstva vyztužená rozptýlenými vlákny, množství 0,5 kg/t asfaltové směsi

Úprava aktivní zóny na hloubku 500 mm a šířku cca 1,25 m mechanicky zpevněnou zeminou tvořenou z 50% asfaltovým recyklátem Rmat a z 50% místní zeminou, na místě s přidáním 3% směsného pojiva, přehutnění parapláně, (v případě nemožnosti zlepšení AZ bude provedena výměna a náhrada vhodným materiálem - např. ŠDB 0/63)

Přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě

**celkem 490 mm**

Základní oprava krytu vozovek silnic 2. podúsek (III/00314 staničení km 0,01207 – 1,47204) bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D1, TDZ IV:

asfaltový beton do obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-C 0,35 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
asfaltový beton do podkladní vrstvy	FR ACP 16+**	70 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
recyklovaný materiál (na místě)	RS 0/32 CA***	180 mm	TP 208	
** vrstva vyztužená rozptýlenými vlákny, množství 0,5 kg/t asfaltové směsi				
*** dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu a dávkování cementového pojiva 5%				
<b>celkem</b>		<b>290 mm</b>		

Oprava krytu vozovek silnic 2. podúsek v místě se silničním příkopem a úpravou aktivní zóny bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D1, TDZ IV:

asfaltový beton do obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-C 0,35 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
asfaltový beton do podkladní vrstvy	FR ACP 16+**	70 mm	ČSN 73 6121	ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129	ČSN EN 12591
recyklovaný materiál (na místě)	RS 0/32 CA***	180 mm	TP 208 (doplňen Rmat v požadované tloušťce)	
šterkodrt'	ŠDA	200 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285 45MPa
** vrstva vyztužená rozptýlenými vlákny, množství 0,5 kg/t asfaltové směsi				
*** dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu a dávkování cementového pojiva 5%				
Úprava aktivní zóny na hloubku 500 mm a šířku cca 1,25 m mechanicky zpevněnou zeminou tvořenou z 50% asfaltovým recyklátem Rmat a z 50% místní zeminou, na místě s přidáním 3% směsného pojiva, přehutnění parapláně (v případě nemožnosti zlepšení AZ bude provedena výměna a náhrada vhodným materiálem - např. ŠDB 0/63)				
Přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě				
<b>celkem</b>		<b>490 mm</b>		

Autobusové zálivy budou provedeny v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D1-D-1, TDZ IV, PIII upravená:

žulová dlažba	DL	100 mm	ČSN 73 6131	ČSN EN 1342
betonové lože	C20/25nXF3	100 mm	ČSN 73 6131	ČSN EN 13285
směs stmelená cementem	SC 0/32 C20/25	210 mm	ČSN 73 6124-1	ČSN EN 14227
s oboustrannou sítí Kari prům.8 mm, oka 100x100 mm				
šterkodrt' 0/63	ŠDA	200 mm	ČSN 73 6126-1	ČSN EN 13285 45MPa
<b>celkem</b>		<b>610 mm</b>		

Pozn.: Spáry budou vyplněny maltou M25 XF4 ve formě zálivky

Případná obnova konstrukce chodníkových přejezdů bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D2-D-1, TDZ VI, P II:

cementobetonová dlažba	DL	80 mm	ČSN 73 6131	
lože z drtě	L	40 mm	ČSN 73 6131	
šterkodrt'	ŠDB	200 mm	ČSN 73 6126-1	45MPa
<b>celkem</b>		<b>320 mm</b>		

Případná obnova konstrukce chodníkových ploch dlážděných bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D2-D-1, TDZ CH, P II:

cementobetonová dlažba	DL	60 mm	ČSN 73 6131	
lože z drtě	L	30 mm	ČSN 73 6131	
šterkodrt'	ŠDB	150 mm	ČSN 73 6126-1	45MPa
<b>celkem</b>		<b>240 mm</b>		

Případná obnova konstrukce chodníkových ploch v Hodkovicích bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání, NÚPK D2-N-3, TDZ CH, P II:

asfaltový beton do obr.vrstvy jemnozrnný	ACO 8CH	40 mm	ČSN 73 6121	
recyklát živičný	R-mat	60 mm		
mechanicky zpevněná zemina	MZ	150 mm	ČSN 73 6129-1	45MPa
<b>celkem</b>		<b>250 mm</b>		

Stávající obrubníky určené k výměně budou nahrazeny novými betonovými zkosenými orientačních rozměrů 250x150mm, v místech snížení obruby na +2cm budou použity přechodové a nájezdové betonové obrubníky. Všechny obrubníky budou uloženy do betonového lože s opěrrou.

### **Odvodnění**

Stávající systém odvodu dešťových vod z komunikace příčným a podélným spádováním do uličních vpustí a kanalizace resp. přes nezpevněnou krajnici do silničního příkopu nebo přilehlých nezpevněných ploch bude zcela zachován.

Vtokové objekty na ulici i v příkopech, příkopy a propustky budou pročištěny, případně obnoveny. Terén (drn) navazující na zpevněnou krajnici bude pro obnovení odvodnění silnice stržen a upraven pod úroveň přilehlé asfaltové vrstvy.

### **Bourací a zemní práce**

Bourací práce zahrnují frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce a v místě případné sanace podkladních vrstev jejich vybourání, dále pak odbourání okrajů vozovky a ztržení krajnice, případně vybourání stávajících konstrukcí propustků určených k výměně s uložením na skládku.

Rozsah zemních prací je zcela minimální a konečná úprava terénu odpovídá současnému uspořádání. Na stávající zarostlé nefunkční krajnici bude stržena travnatá vrstva.

Stavba vyvolává minimální přesuny zeminy, pouze vybouraných vrstev komunikace a krajnice včetně sejmutí ornice, které budou částečně opětovně použité na stavbě, zbylá neupotřebitelná část bude odvezena na skládku. Neupotřeбенý výkopek se odveze na skládku.

Upravované plochy doprovodné zeleně budou opatřeny vrstvou humózní zeminy v tloušťce min. 0,10 m a zatravněny.

Pokud se během stavby na základě zatěžovacích zkoušek na pláni prokáže nedodržení minimálních předepsaných hodnot únosnosti, dodavatel v součinnosti s geologem stanoví optimální způsob sanace pláně.

Případná násypová tělesa uvažovaná v tomto stavebním objektu budou provedena z materiálů vhodných pro násypy a náležitě zhutněna. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Sklony násypových a zářezových těles jsou navrženy do hodnoty max. 1:2.

Při provádění zemních prací je nutné dodržovat následující obecné podmínky:

- skryvkové a případné hutnicí 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 by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli odchylek oproti popsaným předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření,
- v případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláně 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.

### **Inženýrské sítě, jejich ochrana a přeložky**

Součástí této stavby nejsou žádné přeložky stávajících ani návrh nových vedení inženýrských sítí. U stávajících vedení inženýrských sítí se předpokládá, že jsou uložena v hloubkách v souladu s příslušným ustanovením ČSN 73 6005 a řádně ochráněna. Pokud se při stavbě zjistí, že je krytí některého z vedení inženýrských sítí nedostatečné, bude ochráněno, přičemž způsob ochrany bude stanoven dle vyjádření příslušného správce a podle dohody na místě stavby s odpovědným zástupcem správce.

S pokládkou nových konstrukčních vrstev komunikací budou v nezbytně nutném případě provedeny pouze korekce výškového osazení stávajících povrchových znaků inženýrských sítí.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení 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 případně 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 vozovek 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.

### **8.2.2 SO 191 Stálé dopravní značení**

Předmětem tohoto stavebního objektu je zejména obnova svislého a vodorovného dopravního značení na silnici III/0031 a III/00314 a to do tvaru téměř odpovídajícímu současnému stavu.

Návrh dopravního značení je zcela zřejmý ze Situací dopravního značení v 1:1000.

Vzhledem k časovému předstihu vydání PD před skutečným uvedením stavby do provozu je nutné ještě před zahájením vlastní realizace dopravního značení provést aktualizaci dokumentace dopravního značení. Aktualizace je nutná vzhledem k možným změnám jak v právní, tak technicko - kvalitativní oblasti dopravního značení, ke kterým může dojít v době mezi zpracováním návrhu a samotnou realizací stavby.

Před vlastní realizací v dostatečném časovém předstihu (cca 30-60 dní) je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh je nejprve nutno opětovně projednat s Policií ČR. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zněním:

- zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách

některých zákonů

- Vyhláška MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích,
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 – Svislé dopravní značky a část 6.2 – Vodorovné dopravní značky
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

### **Svislé dopravní značky**

Svislé dopravní značení v rámci rozsahu stavby bude ponecháno stávající, pouze lokálně dle přiložené situace budou značky upraveny.

Nově instalované svislé dopravní značky budou velikosti základní ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem s plnými rohy s retroreflexní fólií osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky v betonovém základu nebo na sloupy veřejného osvětlení (stávající v rámci stavby). Retroreflexní folie na svislých dopravních značkách bude na silnici II. třídy RA2, na silnici III. třídy RA1.

### **Kvalitativní provedení svislého dopravního značení**

- *Všechny dopravní značky musí odpovídat příloze vyhl. MDS č. 30/2001 Sb. v platném znění.*
- *Všechny svislé dopravní značky musí splňovat ČSN EN 12899-1 včetně národní přílohy NA.*
- *Provedení značek musí odpovídat Vzorovým listům staveb pozemních komunikací, část VL 6.1. Svislé dopravní značky.*
- *Svislé dopravní značky musí být ověřeny a certifikovány v ČR. Musí splňovat podmínky zák. č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na stavební výrobky.*
- *Svislé dopravní značky musí být jako výrobek schválené Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.*
- *Doklady prokazující schválení a certifikaci dopravních značek a prohlášení výrobce o shodnosti dodaných výrobků se schválenými, musí být součástí dokladů pro přejímací řízení a výrobce je musí doložit před zahájením dodávek.*
- *Činná plocha všech dopravních značek musí být provedena z retroreflexní fólie minimálně třídy RA1 resp. RA2 dle třídy komunikace.*
- *Všechny dopravní značky umístěné na tomto druhu komunikace musí být minimálně v základním rozměru dle ČSN EN 12899-1.*
- *Štíty základních dopravních značek až do rozměru 1,0 x 1,5 m musí být celolisované z ocelových pozinkovaných plechů s dvojitým ohybem po celém obvodu včetně rohů.*
- *Dopravní značky umístěné na pozemních komunikacích musí být osazeny dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.“*
- *Svislé dopravní značky se umísťují kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. Minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky nebo její nosné konstrukce od hrany*

*zpevněné krajnice je 0,5 m, maximální vzdálenost je 2,0 m. V úsecích se svodidlem musí být bližší okraj značky vzdálen od líce svodidla minimálně o vzdálenost, předepsanou deformačním prostorem daného typu svodidla.*

- *Spodní okraj nejnižše umístěných základních dopravních značek (včetně dodatkových tabulek) osazených ve volné trase bude ve výšce nejméně 1,8 m nad úrovní přilehlé vozovky. Značky umístěné v místech předpokládaného pohybu chodců se umísťují spodním okrajem ve výšce nejméně 2,2 m.*
- *Nosné konstrukce dopravních značek základní velikosti musí být schváleného typu. Nosné konstrukce jsou v provedení z ocelových pozinkovaných sloupků osazených do demontovatelných kotevních patek, které jsou kotveny do betonového základu. Kotevní patky mohou být z Al slitiny.*
- *Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm.*
- *Značky o rozměru 1,0 x 1,5 m nebo soubor značek, jejichž celková plocha přesahuje 1,5 m<sup>2</sup> se osazují vždy na nosnou konstrukci tvořenou dvěma sloupky.*
- *Rozměry základových patek jsou minimálně 50/50/70 cm (š/d/h) pro jeden sloupek.*
- *Základ je proveden z betonu min. třídy C 16/20–XF 2. Beton základů značek musí být odolný proti účinkům chemických rozmrazovacích materiálů. Horní hrana základů dopravních značek nesmí vystupovat nad úroveň terénu.*

### **Vodorovné dopravní značky**

Vodorovné dopravní značení bude provedeno jednotným způsobem na celém úseku s plynulým přechodem na stávající vodorovné dopravní značení v navazujících úsecích pozemních komunikací. Dopravní značení se v koncích úpravy naváže na stávající čáry plynulým náběhem.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno 2x, nejprve barvou a poté plastem. Finální úprava vodorovného dopravního značení bude provedeno dvoufázově z materiálů dlouhodobé životnosti (plast - minimální zaručená životnost 3 roky). Dělicí a vodící čáry musí být profilované a/nebo strukturální (nehlučná úprava) pro zajištění odtoku vody a s retroreflexní úpravou se zvýšenou viditelností v noci a v podmínkách za vlhka a za deště – typ II dle TP 70 „Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích“. Ostatní vodorovné značky příp. symboly na vozovce atd. budou hladké rovněž typ II. Značení bude provedeno v barvě bílé.

### **Kvalitativní provedení vodorovného dopravního značení**

- *Definitivní vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou fázích. V první fázi je na novou ohranovou vrstvu vozovky položeno kompletní vodorovné dopravní značení již v definitivním uspořádání, ale pouze jednosložkovou rozpouštědlovou barvou s obsahem sušiny min. 75 %. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek z asfaltu, ojetí vrchní vrstvy CB) nebo uplynutí zimního období (teploty povrchu vhodné pro pokládku, odstranění chloridů z povrchu vozovky, vysušení vozovky) se provede druhá fáze. V této fázi se VDZ obnovuje v definitivním uspořádání a v definitivním provedení.*
- *Veškeré vodorovné dopravní značení bude provedeno z materiálů dlouhodobé životnosti s reflexní úpravou, které jsou schváleny KSÚSSK, např. dvousložkový plast nebo termoplast s minimální zaručenou životností 3 roky.*
- *Minimální požadovaná retroreflexe vodorovného dopravního značení při přejímce musí být 200 mcd/m<sup>2</sup>/lx. V průběhu záruky nesmí retroreflexe materiálů užitých pro vodorovné dopravního značení klesnout pod 100 mcd/m<sup>2</sup>/lx (třída Q2).*

*Protokol o zkoušce retroreflexe bude součástí dokladů pro přejímací řízení.*

- *Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení.*
- *Vodorovné dopravní značení se provádí v souladu s TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.*
- *Vodorovné značky musí svým provedením odpovídat Vzorovým listům staveb pozemních komunikací, VL 6-Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 Vodorovné dopravní značky*

### **Dopravní zařízení**

V místech silničního příkopu budou nově osazeny směrové sloupky bílé (dopravní zařízení č. Z11a,b) ve vzdálenostech dle ČSN 73 6101 a TP 58:

- v přímé a ve směrovém oblouku o poloměru větším než 1250 m po 50 m
- ve směrových obloucích o poloměru:

850 m až 1250 m	po 40 m
450 m až 850 m	po 30 m
250 m až 450 m	po 20 m
50 m až 250 m	po 10 m
menším než 50 m	po 5 m.

Ve stávajících zpevněných sjezdech budou nově osazeny směrové sloupky červené kulaté (dopravní zařízení č. Z11g).

Výška všech směrových sloupků bude 0,80 m.

Na začátku úseku silnice III/00314 je provedena obnova jednostranného silničního dopravně bezpečnostního zábradlí výšky 110cm a délky 50,0m.

### **8.2.3 SO 181 Přechodné dopravní značení**

Návrh ZOV je obsahem samostatné části PD. Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2018, popřípadě 2019, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na způsobu financování, provedení výběru zhotovitele, zažádání o DIR a dalších dílčí projednání samotné stavby.

Stavební práce budou probíhat za celkové uzavírky silnic rozdělené na několik dílčích částí. Vzhledem k nutnosti zachování provozu hromadné i individuální dopravy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV, včetně návrhu objízdných tras.

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 2,5 měsíce od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

Dopravní napojení staveniště bude zajištěno z obou směrů silnic III/0031 a III/00314. Jiný přístup není třeba zřizovat.

Omezení v dopravě, ke kterému bude docházet během realizace stavby, bude řešeno přechodným dopravním značením. Náhradní trasy autobusů, včetně případného zřízení provizorní autobusové zastávky je třeba řešit dle požadavků jejich provozovatelů.

Při zpracování PD bylo užito především těchto norem a předpisů:

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů,
- Vyhláška MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích,
- ČSN EN 12899 – 1 Svislé dopravní značení, část 1: Stálé dopravní značky včetně Národní přílohy NA 1,
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení,



- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6-Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 Svislé dopravní značky a část 6.2 Vodorovné dopravní značky,
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání),
- TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích (II. vydání),
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání),
- TP 169 – Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích.

Provedení přenosných svislých dopravních značek musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP a ZTKP vydané MD. Veškeré přenosné dopravní značky musí splňovat podmínky TP 66. Všechny standardní značky budou provedeny v základním rozměru dle ČSN EN 12 899-1. Činná plocha přenosných dopravních značek na silnicích II. a nižších tříd musí být provedena z retroreflexní fólie min. tř. RA1. Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující, objímky mohou být z Al slitin. Uchycení přenosných dopravních značek na nosnou konstrukci musí být provedeno pomocí speciální příchytky zabraňující jejímu pootočení či uvolnění, pevně spojené se zadní stěnou značky. Značky budou připevněny na nosné konstrukce (sloupky) z Al nebo FeZn profilu o průřezu 40 x 40 mm (tzv. jáckl) s červenobílým reflexním polepem a osazené do přenosných podstavců z recyklovaných materiálů.

Dodavatel je povinen zajistit údržbu svislého i vodorovného dopravního značení tak, aby byla zajištěna nepřetržitě jeho plná funkčnost po celou dobu užití v rámci stavby.

Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh DIO je nutno projednat s Policií ČR. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

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

Základním průzkumem pro opravu vozovky byla diagnostika vozovky, která navrhuje způsob opravy vozovky silnice, který byl v PD respektován.

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

### **a) Dotčená ochranná pásma**

Během stavby bude respektována ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“. V prostoru stavby, kde dojde ke křížení a souběhu s ostatními inženýrskými sítěmi, je třeba před započítím zemních prací nechat od jejich správců vytyčit trasy podzemních vedení. Zemní práce v ochranných pásmech inženýrských sítí budou prováděny ručně dle platných ČSN a předpisů a dle požadavků jednotlivých správců.

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 vzdáleností 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.  |

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

Plnirny 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

Ochranné pásmo Českých drah:

Ochranné pásmo dráhy je určeno zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách.

Ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou:

u dráhy státní a regionální	60 m od krajní osy koleje,
nejméně však ve vzd. 30 m od hranic obvodu dráhy	
u vlečky	30 m od osy krajní koleje

#### **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 jsou 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 vozovek 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

Stavba nepočítá s žádnými demolicemi, vyjma frézování asfaltových vrstev vozovky, případné sanace podkladních vrstev vozovky a odstranění krajnice.

### b) Kácení mimolesní zeleně

Nepočítá se s likvidací vzrostlé zeleně.

### c) Rozsah zemních prací

Rozsah zemních prací stavby pozemní komunikace je zcela minimální a konečná úprava terénu odpovídá současnému uspořádání. Stávající zarostlé krajnice budou zařízeny.

Stavba nevyvolá žádné přesuny zeminy, pouze vybouraných vrstev komunikace a krajnice, které budou částečně opětovně použité na stavbě, zbylá část bude odvezena na skládku.

### d) Ozelenění

Upravované plochy doprovodné zeleně budou opatřeny vrstvou humózní zeminy v tloušťce min. 0,10 m a zatravněny.

### e) Zásah do ZPF, rekultivace

Stavba nevyžaduje vynětí žádných pozemků ze ZPF.

### f) Zásah do PUPFL

Stavba nijak nezasahuje do PUPFL.

### g) Zásah do jiných pozemků

Seznam pozemků dotčených stavbou je v samostatné části PD.

Stavba bude provedena v rámci souvislé údržby a její realizace bude probíhat pouze na stávajícím tělese silnic III/0031 a III/00314, silnice se nebude rozšiřovat.

### h) Vyvolané změny staveb

Stavba nevyvolává nutnost žádných změn stávající dopravní a technické infrastruktury. V rámci projektové dokumentace bylo v zájmovém území provedeno ověření stávajících vedení inženýrských sítí. Vzhledem k charakteru stavby (pouhá oprava silnice bez výraznějšího zásahu do směrového a výškového vedení trasy) 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. Stávající systém odvodnění silnice je zřejmě plně funkční, stavba do něho výrazným způsobem nezasahuje.

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

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).

Po opravě vozovky dojde k významnému omezení hlukové zátěže a snížení vibrací generovaných automobilovou dopravou. Stavba nebude mít žádný významný vliv na emisní zátěž v bezprostředním okolí dotčených pozemních komunikací.

Vodní režim v dané oblasti není stavbou významně ovlivněn. Rekonstrukce povrchu silnice nezasahuje pod hladinu podzemní vody a nedojde tedy k jejímu ohrožení. V rámci stavby nebudou prováděny žádné zářezy pro komunikaci, pouze dočasné výkopy pro uložení obručníků.

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 správcí 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 provozu na pozemních komunikacích.

Dokumentace je zpracována dle právních předpisů, platných od 1.1.2001. Jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na který v souvislosti se stavební činností navazují především vyhlášky č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, č. 381/2001 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.

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**

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.

Ponechávaná stávající vzrostlá zeleň bude chráněna po celou dobu výstavby ve smyslu ustanovení ČSN DIN 18920. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

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.

Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích.

## 15. Další požadavky

### a) Užitné 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 137/1998 Sb., o obecných požadavcích na výstavbu 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 (02.2010). Vzhledem k charakteru opravy této silnice se však aplikace těchto požadavků neřeší.

### c) Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí

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

Lokalita se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

### d) Splnění požadavků dotčených orgánů

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