

AKCE

II/336 DOLNÍ POHLEĐ, PD

OBJEDNATEL PD

**Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p.o.**Zborovská 11
150 21 Praha 5
IČ 00066001

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

ZHOTOVITEL PD

**atelierpromika**
projektová činnost v dopravě**Atelier PROMIKA s.r.o.**Na Pankráci 1618/30, 140 00 Praha 4 - Nusle
tel.: +420 233 081 261 e-mail: promika@promika.cz
IČ 26080273

VYPRACOVAL

Ing. Ondřej Staník

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

Ing. Marek Pejchal

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

Ing. Ondřej Staník

TECHNICKÁ KONTROLA

Ing. Petr Macek

AKCE

II/336 DOLNÍ POHLEĐ, PD

ČÁST

D.1 - TECHNICKÁ ZPRÁVA

PŘÍLOHA

SO 102 - ZPEVNĚNÉ PLOCHY

TECHNICKÁ ZPRÁVA

ČÁST

D.1

Č. PARÉ

Č. PŘÍLOHY

102-01

STUPEŇ

PDPS

DATUM

01/2025

MĚŘITKO

-

FORMÁT

12x A4

1. Identifikační údaje

Název stavby:	II/336 DOLNÍ POHLEĐ, PD
Část:	SO 102 ZPEVNĚNÉ PLOCHY
Katastrální území:	Dolní Pohleď [719439] Horka nad Sázavou [642037]
Předmět stavby:	Rekonstrukce silnice II/336 v dotčeném úseku a výstavba nových autobusových zálivů a chodníku.
Stupeň dokumentace:	<u>Projektová dokumentace pro provádění stavby – PDPS</u>
Místo stavby:	Středočeský kraj k.ú. Dolní Pohleď a Horka nad Sázavou Silnice II/336
Objednatel:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 11 150 21 Praha 5 IČ: 00066001 DIČ: CZ00066001
Dodavatel:	Atelier PROMIKA, s.r.o. Na Pankráci 1618/30 140 00 Praha 4 - Nusle IČ: 26080273 DIČ: CZ26080273
Odpovědný projektant:	Ing. Ondřej Staník
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Marek Pejchal, autorizovaný stavební inženýr pro odbor dopravních staveb – ČKAIT 0010729
Datum zpracování.	01/2025

2 Základní údaje

2.1 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Stavební objekt SO 102 řeší kompletní rekonstrukci autobusových zálivů, které budou napojeny na hranu rekonstruované silnice II/336. Součástí PD SO 102 je dále návrh nového a částečná rekonstrukce stávajícího chodníku v obci Horka II (část Buda) spojená se zrušením přechodu pro chodce a zřízení nového místa pro přecházení, které bude nasvíceno (řešeno v rámci SO 401).

2.2 Návrh na zatřídění místních komunikací

Navrhovanými stavebními úpravami se dosavadní zatřídění dotčených pozemních komunikací nemění.

3 Použité podklady

- 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 zákresu pozemkových hranic,
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- vyjádření a stanoviska získaná v průběhu projednání dokumentace,
- údaje o intenzitách z celostátního sčítání dopravy 2020,
- diagnostický, průzkum a návrh technologie opravy a rekonstrukce silnice II/336 v dotčeném úseku,
- vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace, vyjádření dotčených orgánů státní správy, obce a jednotlivých správců inženýrských sítí.

4 Technické řešení

4.1 Situační řešení

SO 102 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY (CHODNÍK)

Tato část stavebního objektu řeší výstavbu a rekonstrukci chodníku a zpevněných ploch pro pěší v obci Horka II (Buda) podél dotčeného intravilánového úseku silnice II/336.

Návrhové parametry chodníků:

Chodník je navržen z povrchu ze zámkové dlažby se základní šířkou 2,0 m, přičemž základní navrhovaná šířka je proměnná, z důvodu překážek, resp. šířkového uspořádání uličního prostoru, kde je třeba chodník šířkově přizpůsobit k dané situaci. Z tohoto důvodu min. šířka chodníku je navržena na 1,5 m.

Chodník je navržen tak, aby vyhověl požadavkům daných ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání.

Řešení komunikačního uspořádání chodníků je doloženo a nejlépe patrné z doložené grafické přílohy situace 1:250 (D.102-02).

SO 102 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY (AUTOBUSOVÝ ZÁLIV)

Tato část stavebního objektu řeší rekonstrukci (výstavbu) autobusových zálivů v obci Horka II, část Buda.

Rekonstrukce autobusových zálivů kompletně přetváří stavebně technické vlastnosti zpevněné plochy oproti stávající stavu a dává jejich parametry plně do souladu s ČSN 73 6421-1. Rekonstruovaná spolu se zálivy jsou i nástupiště.

Návrhové parametry rekonstrukce autobusových zálivů:

Projektová dokumentace v této části řeší nově autobusové zálivy a nástupiště, které jsou konstrukčně a stavebně – technicky navrženy tak, aby odpovídaly platným normám a jejich požadavkům, přičemž zálivy jsou navrhovány v přidruženém dopravním prostoru silnice II/336, kde komunikace má v daném úseku šířku cca 17,50 m. Zálivy jsou normově navrženy o rozměrech 14x3,25 metru s vyřazovacím a zařazovacím pruhem – dle dané situace zálivu, přičemž samotné zálivy jsou navrženy z velké žulové kostky o tloušťce 160/120 mm s následným vyplněním spár betonovou směsí do betonového lože C20/25 - XF4. Základní šířka zálivu je 3,25 m a nástupiště 2,00 m, v místě, kde bude osazen přístřešek bude šířka nástupiště rozšířena až na 3,70 m. Povrch nástupiště a zpevněné plochy pro umístění přístřešku budou provedeny ze zámkové dlažby. Hrany zpevněných ploch přístřešků, které jsou vyvýšeny, resp. pomocí palisád vyrovnané do rovinatostí, bude třeba stupně v celé délce vyznačit žlutou barvou o šířce 100 mm.

Řešení komunikačního uspořádání autobusových zálivů a jejich nástupišť je doloženo a nejlépe patrné z doložené grafické přílohy situace 1:250 (D.102-02).

4.2 Vytýčení

Body navrhovaných úprav jsou v rámci digitálního zpracování fixovány v souřadnicích JTSK. Seznam souřadnic vytyčovacích bodů je součástí PD – PDPS viz. výkres D.101-06.1, D.101-06.2 a D.101-06.3, který jenom platí pro SO 101. Pro SO 102 není třeba realizovat vytyčování bodů, z důvodu kompletní návaznosti na samostatnou rekonstrukci silnice II/336, kde ze směrového výškového vedení a šířkového uspořádání SO 102 přebírá hlavní body od SO 101. Šířkové uspořádání je dále dáno orientačním kótováním, vzorovými řezy.

4.3 Výškové řešení

SO 102 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY (CHODNÍK)

Návrh výškového vedení v plném rozsahu kopíruje výškové vedení přilehlé komunikace II/336, přičemž je třeba brát na zřetel, že výškové vedení chodníku vůči silnici je o 0,15 m vyvýšeno, až na bezbariérovou úpravu chodníku s nášlapem 0,02 metru. Navrhovaný základní příčný sklon chodníku je 1,5 % směrem do vozovky.

Návrh výškového řešení je nejlépe patrný z doložených grafických příloh – vzorových příčných řezů 1:50 a ze situace 1:250.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze situace v měřítku 1:250 a ze vzorových příčných řezů v měřítku 1:50 (D.102-03).

SO 102 – ZPEVNĚNÉ PLOCHY (AUTOBUSOVÝ ZÁLIV)

Výškově se nové autobusové zálivy napojí na rekonstruovanou niveletu komunikace.

Navržený podélný sklon v co největším rozsahu kopíruje sklon stávající nivelety zesílení o 60 mm a pohybuje se v rozmezí 4,56 – 6,18 %. Příčný sklon autobusových zálivů je navržen jako jednostranný 2,0 %.

Návrh výškového řešení je nejlépe patrný z doložených grafických příloh – podélných profilů 1:250/100, vzorových příčných řezů 1:50 a ze situace 1:250.

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze situace v měřítku 1:250 a ze vzorových příčných řezů v měřítku 1:50 (D.102-03).

4.4 Navrhované konstrukce

Konstrukce nových zpevněných ploch komunikací 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 pláně, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami dle TP 76.

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 pláň je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def2} = 45$ a 30 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 pláň 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 zastižených v zemní pláni.**

Zvláštní pozornost je třeba věnovat požadavkům na aktivní zónu vozovky v tloušťce 0,5 m tvořící poslední konstrukční vrstvy násypového tělesa a materiálů pod zemní pláni 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 navezením vrstvy zlepšující hrubozrnné zeminy.

Konstrukce autobusových zálivů a chodníku (SO 102):

Projektová dokumentace řeší kompletní rekonstrukci autobusových zálivů – povrch z velké žulové kostky 160/120 mm (vyplněním spár betonovou směsí do betonového lůžka C20/25 - XF4 – pro lepší vyztužení zálivů s lepším přenášením proměnného zatížení od náprav autobusů), které budou napojeny na hranu rekonstruované silnice II/336 (SO 101). Povrch chodníků, nástupišť a vjezdů je navržen ze zámkové dlažby.

Katalog. List D1-BUS-1; TDZ V, PIII – Autobusový zaliv (modifikovaný)

- Žulová kostka velká, tl. 160/120 mm – vyplněna betonovou směsí
- Lůžko z betonu C20/25 XF4 L; ČSN 73 6131; tl. 100 mm
- Směs stmelená cementem SC 0/32, C8/10; ČSN EN 14227-1; tl. 180 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 ŠDB, ČSN 73 6126-1, tl. 200 mm - ($E_{def2} = 65$ MPa)
- Zhutněné původní konstrukční vrstvy ($E_{def2} = 45$ MPa)
- Celkem = 640 (600) mm

Katalog. List D2-D-1; TDZ CH, PIII – Chodník/nástupiště

- Zámková dlažba DL, tl. 60 mm
- Drcené kamenivo 4/8 L; ČSN 73 6126-1; tl. 30 mm
- Štěrkodrt' fr. 0-32 ŠDB, ČSN 73 6126-1, tl. 150 mm - ($E_{def2} = 45$ MPa)
- Zhutněná zemní pláň ($E_{def2} = 30$ MPa)
- Celkem = 240 mm

Katalog. List D2-D-1; TDZ CH, PIII (modifikovaný pro vjezd) – Chodník (vjezd)

- Zámková dlažba DL, tl. 80 mm
- Drcené kamenivo 4/8 L; ČSN 73 6126-1; tl. 40 mm
- Šterkodrt' fr. 0-32 ŠDB, ČSN 73 6126-1, tl. 200 mm - ($E_{def2} = 45$ MPa)
- Zhutněná zemní pláň ($E_{def2} = 45$ MPa)
- Celkem = 320 mm

* Postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva po vyštěpení

Boční oporu silnice/chodníku tvoří silniční obrubník 300x150x1000, resp. délky 500 mm, parkový obrubník 200x50x1000 mm a palisádový obrubník 180x120x400 mm uložen do betonového lože, přičemž je třeba mít na paměti, že palisádové obrubníky se ukládají do betonového lože s boční oporou v 1/3 jeho výšky. Obrubníky se osazují do betonového lože z vlhké betonové směsi dostatečně silné (cca 200 mm). Po osazení obrubníků je třeba dobetonovat obrubníky z obou stran (tzv. boční opora). Třída betonu má být min. C16/20 XF4.

Standardní silniční vyvýšený obrubník je navržen s nášlapem 15,0 (12,0) cm, standardní zapuštěný obrubník pro bezbariérové užití je navržen s min. 2,0 cm nášlapem. Parkové obrubníky a palisádové obrubníky jsou navrženy s nášlapem při vnější hraně v dotyku zeleně ve výšce min. 6,0 cm (vytváří přirozenou vodící linii).

Bezbariérové zastávkové (Kasselské) obrubníky:

Na hraně nástupiště zastávky BUS jsou navrhovány Kasselské obrubníky, které jsou osazeny s nášlapem +20 cm. Na silniční obrubníky se připojí prostřednictvím přechodového a náběhového kusu. Obrubníky se ukládají do betonového lože s boční oporou. Třída betonu má být min. C16/20 XF4.

4.5 Odvodnění

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

V rámci návrhu rekonstrukce komunikace v intravilánu obce Horka II, část Buda dojde k trvalému zaslepení dvou UV. Dále jsou navrženy dvě nové UV v bezprostřední blízkosti stávajících.

Nové uliční vpusti jsou navrženy prefabrikované, betonové DN 450 s litinovou mříží 500x500mm třídy D400 (dle ČSN EN 124) a záchytným košem na nečistoty. Uliční vpusti jsou navrženy se standardní hloubkou podle betonových prefabrikátů, tak jak je vidět na vzorovém příčném řezu UV 1:10 (D.101-04.8). Jednotlivé díly uličních vpustí budou spojeny dle předpisu výrobce.

Otevřené výkopy se budou do hloubky 1,2 m provádět bez pažení. Hlubší výkopy se zajistí příložným pažením. V případě zastížení nesoudržných zemin ve svrchních partiích výkopu bude nutné provádět pažení souběžně s postupem výkopu.

Před započatím zemních prací je nutno vytyčení inženýrských sítí jejich správci, do vzdálenosti 1 m od sítí je nutno výkop provádět ručně se zvýšenou opatrností.

Při výstavbě budou dodrženy požadavky správců sítí.

4.6 Bourací a zemní práce

Bourací, resp. zemní práce v rámci tohoto SO především zahrnují:

- Sejmutí ornice v tl. 150 mm s následným uložením na dočasnou skládku před zpětnou rekultivací,
- Výkop zeminy do požadované hloubky s následným odvozem zeminy na skládku,
- Frézování asfaltových vrstev vozovky s uložením na skládku, resp. použitím na recyklaci,
- Stržení stávajících krajnic pro realizaci nové nezpevněné krajnice s uložením na skládku,
- Vybourání nestmelených vrstev stávající konstrukce s uložením na skládku podle návrhu v PD,
- Vybourání stávajících propustků),

Při výstavbě konstrukce je nutné dodržet technologický postup výstavby, který je zpracován projektantem stavby a odsouhlasen investorem.

Stavba vyvolává přesuny zeminy, vybouraných vrstev komunikace a krajnice včetně sejmutí ornice, které budou částečně opětovně použité na stavbě, zbylá neupotřebitelná část bude odvezena na skládku. Neupotřebený výkopek se odveze na skládku určenou ve stavebním povolení.

Upravované plochy doprovodné zeleně budou opatřeny vrstvou humózní zeminy v tloušťce min. 0,15 m a zatravněny.

4.7 Inženýrské sítě, jejich ochrana přeložky

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. Ochrana stávajících vedení inženýrských sítí je předmětem samostatných objektů.

U stávajících silových a sdělovacích kabelů i jiných sítí, které jsou vedeny pod současnými komunikacemi, se předpokládá, že jsou řádně ochráněny. Inženýrské sítě, mají být uloženy v hloubkách v souladu s příslušným ustanovením ČSN 73 6005. Pokud se při stavbě zjistí, že je jejich ochrana nedostatečná, budou ochráněny, přičemž způsob ochrany bude stanoven podle dohody na místě stavby s odpovědným zástupcem správce.

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 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.

5 Zásady organizace výstavby

Řeší samostatná část PD

6 Požadavky na provádění stavby

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními, musí být dodržena ustanovení vyhlášky č. 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby, upravující požadavky na provádění stavebních konstrukcí a technických zařízení staveb. Zejména musí být přizpůsobeny skutečným poměrům na staveništi v době realizace, a to zejména s ohledem na koordinaci prací se zhotoviteli ostatních stavebních objektů. Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků, a dále provést pasportizaci stávajících objektů.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

V prostoru ochranných pásem nově položených i stávajících inženýrských sítí je nutno dodržovat vyplývající omezení zejména ohledně používání mechanizačních prostředků a tato zařízení včetně vstupů a armatur chránit před poškozením.

V prostoru nad trubními vedeními nelze používat těžkých vibračních válců.

Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti silových nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výšce větší než 3 m (vč. ochranného pásma). Do prostoru umístění sítí je potřeba zajistit trvalý přístup pro jejich správce v případě havárie. Při pokládce konstrukčních vrstev vozovek a chodníků se kontroluje technologický postup, tloušťka vrstev, rovnost povrchu, požadovaná projektová výška, vlhkost a objemová hmotnost. Vrstvy musí vždy odpovídat příslušným ČSN 73 6121-ČSN 73 6131.

Pro realizaci stavby je nutno zajistit odborný dozor tak, aby mohl dle skutečných poměrů na staveništi a výsledků kontrolních zkoušek spolupůsobit při vlastním provádění.

Rozhodujícím pro provádění zemních prací je ČSN 73 6133+Z1 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací, stanovování zhutnitelnosti pak dle ČSN EN 13108, dle výsledků navrhovat úpravy ke zlepšování vlastností zemin. Kritéria použití a míry zhutnění dává ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin a to zejména tab. 2, 3 a 6.

Dále je nutné zabránit rozbrídání zemin v podloží těch, jež jsou určeny pro další použití na stavbě vlivem srážkové vody.

Pro zásypy překopů po inženýrských sítích je nutné doložit atesty hutnění zaručující kvalitu podloží pro pokládku komunikace.

Ochrana stromů je dána ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. V kořenovém prostoru ponechávaných stromů nebude skladován žádný stavební materiál ani zemina z pozemku. Kořenový prostor stromu je plocha půdy pod korunou stromů ohraničená okapovou linií koruny a zvětšená o 1,5 m po celém obvodu koruny, u sloupovitých forem zvětšená o 5 m po celém obvodu koruny.

7 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 než 3 m.

Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím a 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. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v rámci prováděcí dokumentace.

8 Požární ochrana

Vzhledem k charakteru objektu jako liniové dopravní stavby nevzniká požární riziko, a proto není třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany.

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

- stavební činností nedojde k zasypání ani poškození požárních hydrantů,

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

9 Vliv na životní prostředí

S ohledem na charakter stavebních prací a situování staveniště v zastavěné oblasti je nutné během výstavby dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, tedy 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. 272/2011 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Nejhluchnější práce budou prováděny v době od 8 do 17 hodin s přestávkou.

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

10 Souřadnice základních vytyčovacích bodů

Pro SO 102 není třeba realizovat vytyčování bodů, z důvodu kompletní návaznosti na samostatnou rekonstrukci silnice II/336, kde ze směrového výškového vedení a šířkového uspořádání SO 102 přebírá hlavní body od SO 101.