



A

<b>ATELIÉR PROJEKTOVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB s.r.o.</b>					
AKCE: <b>II/101</b> <b>D1 - Jesenice, rekonstrukce</b>				OHRADNÍ 24B PRAHA 4 tel: 241 481 215 e-mail: apis@apis-sro.eu	
ZADAVATEL: 		HL.INŽ.PROJEKTU: Ing. Karel ČÁSLAVSKÝ 	VYPRACOVAL: Ing. Karel ČÁSLAVSKÝ 	SCHVÁLIL: Ing. Karel NEJEDLÝ 	ZAK. ČÍSLO: 3171/08
KRAJ: STŘEDOČESKÝ		OKRES: PRAHA ZÁPAD		K.Ú.: JESENICE, OSNICE, DOBŘEJOVICE, MODLETICE	
STAV. OBJEKT <b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>		STUP.PROJ. PDPS		MĚŘIT.	PŘÍLOHA: <b>A.0</b>

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

## **OBSAH:**

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>4</b>
Označení stavby .....	4
Stavebník, objednatel stavby, jeho sídlo a kontaktní adresa .....	4
Projektant, jeho sídlo, kontaktní adresa, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČO a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji.....	4
<b>2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....</b>	<b>5</b>
Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění .....	5
Předpokládaný průběh stavby .....	6
Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán).....	6
Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití .....	6
Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	6
Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření.....	6
<b>3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ .....</b>	<b>6</b>
Geodetické podklady .....	6
Mapové podklady .....	7
Podrobný diagnostický průzkum vozovky .....	7
Průzkum inženýrských sítí .....	7
Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje).....	7
Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum.....	7
Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo v památkové zóně .....	7
<b>4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY) .....</b>	<b>7</b>
Způsob číslování a značení.....	7
Určení jednotlivých částí stavby .....	7
Členění stavby na části stavby, stavební objekty a provozní soubory .....	8
<b>5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY .....</b>	<b>8</b>
Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....	8
Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....	8
Zajištění přístupu na stavbu.....	8

Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy .....	9
<b>6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ) .....</b>	<b>9</b>
Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat (PK, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.).....	9
Způsob užívání jednotlivých objektů stavby .....	9
<b>7. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ.....</b>	<b>9</b>
Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání .....	9
Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby .....	10
<b>8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY .....</b>	<b>10</b>
Souhrnný technický popis uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby, začlenění stavby do území, tj. zejména vztah trasy a krajiny, vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů ..	10
Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí .....	11
<b>9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ .....</b>	<b>16</b>
Geodetické podklady .....	16
Mapové podklady .....	16
Podrobný diagnostický průzkum vozovky .....	16
Průzkum inženýrských sítí .....	16
Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum.....	17
<b>10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY .....</b>	<b>17</b>
Rozsah dotčení .....	17
Podmínky pro zásah .....	17
Způsob ochrany nebo úprav .....	17
Vliv na stavebně technické řešení stavby .....	17
<b>11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ .....</b>	<b>18</b>
Bourací práce.....	18
Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada .....	18
Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu .....	18
Ozelenění nebo jiné úpravy zastavěných ploch .....	18
Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa.....	18
Zásah do jiných pozemků.....	18

Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků.....	18
<b>12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY .....</b>	<b>18</b>
Všechny druhy energií.....	18
Vodní hospodářství.....	19
Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování.....	19
Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě) .....	19
Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby .....	19
<b>13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ..</b>	<b>20</b>
Ochrana přírody a krajiny.....	20
Hluk .....	20
Emise z dopravy .....	20
Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje .....	20
Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě .....	20
Nakládání s odpady .....	20
<b>14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....</b>	<b>21</b>
Mechanická odolnost a stabilita .....	21
Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.).....	21
Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.....	21
Ochrana proti hluku.....	21
Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK).....	21
Užívání stavby osobami se sníženou pohyblivostí a zrakovou orientací .....	21
Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.) .....	22
<b>15. ZPŮSOB VYPOŘÁDÁNÍ PODMÍNEK ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ.....</b>	<b>22</b>
Podmínky pro umístění stavby: .....	22
Podmínky pro provedení částí stavby: .....	22

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

### Označení stavby

Název stavby: **II/101 Jesenice – D1, rekonstrukce**

Kraj: Středočeský kraj

Okres: Praha – západ, Praha - východ

Katastrální území: Jesenice u Prahy, Osnice, Dobřejovice,  
Modletice u Dobřejovic

Druh stavby: Rekonstrukce

### Stavebník, objednatel stavby, jeho sídlo a kontaktní adresa

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

Zborovská 81/11

150 00 Praha 5, Smíchov

IČ: 00066001

DIČ: CZ00066001

Kontaktní osoba: Ing. Lukáš Svoboda – tel: 739 327 213  
lukas.svoboda@ksus.cz

### Projektant, jeho sídlo, kontaktní adresa, údaje o živnostenském oprávnění a autorizaci osob, IČO a jeho podzhotovitelé s identifikačními údaji

**Ateliér projektování inženýrských staveb, s.r.o.**

Ohradní 24b

140 00 Praha 4 - Michle

IČ: 61853267

DIČ: CZ61853267

tel: 241481215

fax: 241482452

email: [karel.caslavsky@apis-sro.eu](mailto:karel.caslavsky@apis-sro.eu), tel: +420 602 591 603

### Zpracovatelé dokumentace:

HIP - Ing. Karel Čáslavský (ČKAIT 0008014)  
Tech. kontrola - Ing. Karel Nejedlý

SO 101 - 193 - Ing. Karel Čáslavský

Projekt odpadového hospodářství  
- Ing. Karel Čáslavský  
Propočet stavebních nákladů  
- Ing. Karel Čáslavský  
Diagnostický průzkum vozovky  
- RODOS - ing. Pavel Herrmann

## 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

### Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice II/101 v celkové délce 4,304 km. Rekonstruovaný úsek začíná na začátku zástavby Kocandy za městem Jesenice u Prahy s návazností na vyprojektovanou stavbu obchvatu Jesenice – akce „II/101 Jesenice, obchvat - II. etapa“ (km provozního staničení 10,900). Konec úpravy rekonstrukce je ukončen v km 4,304 000 v místě napojení na vyprojektovanou stavbu okružní křižovatky „U areálu T-Sport a SOPO – Modletice“ (investor Středočeský kraj).

Rekonstruovaná komunikace začíná jako intravilánový úsek v průjezdu Kocandou a Osnicí a dále vede extravilánem až do Modletic.

Z rekonstruované trasy je vynechána křižovatka Dobřejovice – Herink, zde je plánovaná výstavba okružní křižovatky (investor Dobřejovice, Herink, Jesenice), úsek mostu ev. č. 101-007 přes dálniční okruh kolem Prahy a úsek délky cca 93,5 m na konci zástavby Osnice, kde je plánována výstavba vjezdové brány jako investice MÚ Jesenice.

Trasa rekonstrukce je rozdělena celkem na 5 jednotlivých úseků dle míry poškození a návrhu na způsob technologie opravy.

Projektovaná rekonstrukce se napojuje na obchvat Jesenice navržený v kategorii S 11,5/80, v celé další trase je navržena kategorie vozovky S 9,5/80 vyjma intravilánového úseku v Osnici, kde je plánována výstavba chodníku vpravo v délce cca 550 m jako investice MÚ Jesenice.

kategorie:	S 9,5/80
úroveň kvality dopravy:	D
návrhová rychlost:	80 km/h
směrodatná rychlost:	90 km/h
třída dopravního zatížení:	III
návrhová úroveň porušení vozovky:	D0
délka rekonstruované trasy:	4304 m

### Předpokládaný průběh stavby

Zahájení stavby: 2018  
Dokončení stavby: 2019

### Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)

Vzhledem k tomu, že se jedná o stávající silnici (stavbu), která je pouze rekonstruována, nemá stavba vazbu na regulační plán, územní plán ani územně plánovací informaci. V rámci rekonstrukce se nemění parametry silnice.

Stavba se nachází v katastrech obce Jesenice u Prahy, Osnice, Dobřejovice a Modletice u Dobřejovic.

### Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Dotčené území lze ve vazbě na komunikaci rozdělit na intravilán a extravilán. Samotná komunikace je v intravilánu i extravilánu ve stejné trase jako původní komunikace před rekonstrukcí.

Okolí komunikace v intravilánu jsou pozemky určené zpravidla pro bydlení, v extravilánu jsou to pozemky zemědělsky využívané.

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

Stavba, technické řešení stavby a její provoz nemají vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí.

### Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Dopad stavby na území je velmi příznivý. Rekonstrukcí komunikace dojde k výraznému zlepšení jízdních vlastností vozovky a tím i ke zvýšení bezpečnosti provozu na této komunikaci.

Použitím nízkohlučných směsí pro obrusnou vrstvu dojde ke snížení hluku v okolí komunikace a tím ke zlepšení životního prostředí v bezprostředním okolí rekonstruované komunikace. Použití „tichých asfaltů“ bude mít kladný vliv na životní prostředí v okolí rekonstruované stavby.

Bude doplněn bezpečnostní zachytný systém, který opět přispěje ke zvýšení bezpečnosti provozu.

## **3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ**

### Geodetické podklady

Zaměření celé stavby bylo provedeno firmou GK Straka, Ing. V. Straka, V Lískách 1780, 142 00 Praha 4. Polohově je měření propočteno v souřadném systému S-JTSK,

výškově je měření propočteno ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv). Z tohoto měření byly zhotoveny výstupy v digitální formě.

#### Mapové podklady

Před zahájením prací byly pořízeny mapové podklady ortofoto, základní mapa 1:10000, aktuální katastrální mapy (DKM) (Jesenice, Osnice, Dobřejovice, Modletice u Dobřejovic), mapové podklady z geodetického zaměření.

#### Podrobný diagnostický průzkum vozovky

Diagnostický průzkum konstrukčních vrstev vozovky byl zpracován firmou RODOS – rozvoj dopravních staveb – ing. Pavel Herrmann.

#### Průzkum inženýrských sítí

V průběhu zpracování projektové dokumentace byly prověřeny průběhy jednotlivých stávajících sítí v prostoru stavby.

#### Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Dopravní průzkum nebyl s ohledem na charakter stavby zpracován.

#### Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum a základní korozní průzkum nebyl s ohledem na charakter stavby zpracováván.

#### Stavebně historický průzkum u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové rezervaci nebo v památkové zóně

V rámci tohoto projektu nebylo zjišťováno. Stavba není kulturní památkou a nenachází se v památkové rezervaci ani památkové zóně.

## **4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)**

#### Způsob číslování a značení

Číslování stavebních objektů odpovídá požadavkům ŘSD PPK-CIS (Požadavky na objektovou skladbu a číslování stavebních objektů a provozních souborů na stavbách silnic a dálnic ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR).

#### Určení jednotlivých částí stavby

Stavba je řešena v rámci jedné stavební části, současně lze stavbu rozdělit na extravilánovou a intravilánovou část.



### Členění stavby na části stavby, stavební objekty a provozní soubory

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

### **OBJEKTY ŘADY 100 – OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

- 101 - Silnice II/101
- 170 - Dopravní opatření
- 180 - Dopravně inženýrská opatření
- 193 - Dopravní značení ve správě KSÚS

## **5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY**

### Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

V současné době je plánována výstavba okružní křižovatky „U areálu T-Sport a SOPO – Modletice“ (investor Středočeský kraj). Rekonstrukce sil. II/101 je ukončena v hraně vyprojektované okružní křižovatky, na tuto stavbu je vydáno stavební povolení.

Z rekonstruované trasy sil. II/101 je vynechána křižovatka Dobřejovice – Herink, zde je plánovaná výstavba okružní křižovatky (investorem je uskupení obcí Dobřejovice, Herink, Jesenice). V současné době je zpracována ověřovací studie a v letošním roce bude zpracována projektová dokumentace ve stupni DÚR.

Dále je z rekonstruované trasy sil. II/101 vynechán úsek délky cca 93,5 m na konci zástavby Osnice, kde je plánována výstavba vjezdové brány jako investice MÚ Jesenice. Stavba je ve fázi projektové přípravy.

Podél stávající sil. II/101 vlevo mezi zástavbou Jesenice a Kocandy je plánována výstavba chodníku pro pěší. V současné době je výstavba chodníku dokončena a na začátku zástavby Kocandy vybudován přechod pro pěší s ochranným ostrůvkem v ose silnice II/101 a zúženy šířky jízdních pruhů v prostoru přechodu.

V intravilánovém úseku v Kocandě - Osnici je plánována výstavba chodníku vpravo od zastávky autobusu po křižovatku s ul. Hledíkovou vpravo v délce cca 550 m jako investice MÚ Jesenice. Stavba je ve fázi projektové přípravy.

Jednotlivé stavby jsou vzájemně koordinovány.

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

Průběh výstavby je uvažován po jednotlivých částech, které jsou rozděleny dle technologie opravy vyplývající z diagnostiky. Jednotlivé úseky budou rozděleny dle dopravních opatření na mezikřižovatkové úseky v délkách do 1000 m tak, aby bylo možné zachovat provoz na stávající komunikaci s řízením světelnou signalizací.

### Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn ze stávající trasy silnice II/101 a dále bude využito stávající dopravní infrastruktury bez nutnosti zřizování provizorních komunikací.

V průběhu stavby nevzniknou požadavky na žádné zdroje energie, vše si zhotovitel zajistí vlastním dovozem.

### Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Rekonstrukce silnice nepředpokládá úplné uzavření silnice II/101. V době výstavby se předpokládá omezení provozu, kdy bude provoz veden po polovinách stávající sil. II/101 a řízen světelnou signalizací.

Zřízení objízdných tras se nepředpokládá, lze využít souběžnou trasu dálničního okruhu kolem Prahy mezi Jesenicí a dálnicí D1. Na obou koncích tohoto úseku jsou dostatečně kapacitní mimoúrovňové křižovatky.

## **6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)**

Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat (PK, sítě technické infrastruktury, oplocení apod.)

Vlastnictví stavebních objektů pozemních komunikací zůstane beze změny v majetku Středočeského kraje a ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, p.o.. Stávající vedení inženýrských sítí zůstane beze změny.

### **OBJEKTY ŘADY 100 – OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ**

- 101 - Silnice II/101 – KSÚS
- 170 - Dopravní opatření – *nepředává se (zhotovitel stavby)*
- 180 - Dopravně inženýrská opatření – *nepředává se*
- 193 - Dopravní značení ve správě KSÚS – KSÚS

### Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

SO řady 100 jsou využívány jako komunikace – sil. II/101 nebo jejich části a zařízení, dále jsou zde objekty dopravních opatření zajišťující dopravní obslužnost po dobu výstavby a objekty definitivního dopravního značení po dokončení výstavby komunikací.

## **7. PŘEDÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ**

Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání

Stavba bude uváděna do provozu postupně po jednotlivých dokončených částech tak, aby byl vždy zachován provoz na sil. II/101. Po dokončení celé stavby bude stavba jako celek zkolaudována.

### Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Důvodem je nezatěžovat účastníky silničního provozu zbytečnými dopravními omezeními a objízdnými trasami v době, kdy je již část stavby plnohodnotně dokončena.

Jedná se o rekonstrukci silnice II. třídy, která bude v průběhu realizace stavby v provozu. Silnici není možné úplně uzavřít, neboť uzavření by způsobilo rozsáhlé problémy z hlediska obslužnosti území, došlo by k přerušení významného dopravního tahu. Z těchto důvodů je možné využít rekonstruovanou silnici před úplným dokončením stavby (při částečných omezeních při dokončovacích pracích).

## 8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Souhrnný technický popis uvede celkový projektovaný rozsah, kapacitní údaje, základní technické parametry, základní dopravní, dispoziční, stavební a technologické řešení stavby, začlenění stavby do území, tj. zejména vztah trasy a krajiny, vliv existující dopravní a technické infrastruktury na stavebně technické řešení stavby a architektonické řešení exponovaných objektů (portály tunelů, velké mosty), řešení širších vztahů a technické důsledky požadavků právních a technických předpisů.

Stavenišťem bude stávající silnice II. třídy, která bude v rámci této akce rekonstruována. Jedná se o opravu silnice se zachováním stávající kategorie a parametrů, bez rozšiřování vozovky, bez zásadní úpravy stávajícího podélného profilu a jiných zásadních úprav. Rekonstrukce je definována stávající stavbou a její oprava je navržena pouze v rozsahu stávající stavby. Jedná se o úsek od staničení km 0,000 (návaznost na stavbu „II/101 Jesenice obchvat – II. etapa) do km 4,304 000, kde stavba navazuje na stavbu okružní křižovatky v Modleticích. Je vynechán úsek v křižovatce Dobřejovice – Herink (plánovaná okružní křižovatka), úsek mostu ev. č. 101-007 přes dálniční okruh kolem Prahy a úsek na konci zástavby Osnice pro výstavbu vjezdové brány.

Stávající vozovka vyžaduje opravu, která prodlouží životnost celé komunikace. Pro daný úsek komunikace je navrženo 5 jednotlivých úseků, které se vzájemně liší technologií navržené opravy a zesílení.

kategorie:	S 9,5/80
úroveň kvality dopravy:	D
návrhová rychlost:	80 km/h
směrodatná rychlost:	90 km/h
třída dopravního zatížení:	III
návrhová úroveň porušení vozovky:	D0
délka přeložky:	4304 m

## Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

### 8.1.1. OBJEKTY ŘADY 100 – OBJEKTY POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ

#### **SO 101 – Silnice II/101**

*Směrové, výškové a šířkové řešení:*

Směrový průběh trasy je zachován stávající, byly identifikovány stávající směrové poměry pro návrh osy komunikace a řešení směrových oblouků a příčných sklonů v obloucích.

V trase jsou použity směrové oblouky od poloměru  $R_{min.} = 270$  m do poloměru  $R_{max.} = 1500$  m.

Niveleta vozovky kopíruje stávající niveletu s minimálním vyrovnaním povrchu vozovky, min. podélný spád vychází 0,1%, max. podélný sklon je 5,92%. Mezi jednotlivými podélnými sklony jsou navrženy zakružovací oblouky, min. vydatý oblouk o poloměru  $R=2750$  m, min. vypuklý oblouk o poloměru  $R=5350$  m.

Šířkově je rekonstrukce silnice II/101 navržena v kategorii S 9,5/80.

Šířka jízdního pruhu: 3,50 m

Šířka vodícího proužku: 0,25 m

Šířka zpevněné krajnice: 0,50 m

Šířka nezpevněné krajnice: 0,50 m

V Kocandě – Osnici v úseku s navrhovaným pravostranným chodníkem jsou navrženy jízdní pruhy šířky 3,25 m a šířka zpevněné krajnice vpravo (podél chodníku) 0,25 m oddělená vodícím proužkem šířky 0,25 m.

V Kocandě v místě odbočení k ČS PHM je navržen odbočovací pruh pro odbočení vlevo šířky 3,0m v ose komunikace. Proti odbočovacímu pruhu je navržen rozšiřovací klín.

V průsečné křižovatce Herink jsou v obou směrech jízdy navrženy odbočovací pruhy vlevo šířky 3,0m.

V průsečné křižovatce Dobřejovice (u nadjezdu přes dálniční okruh) je navržen odbočovací pruh vlevo šířky 3,5m. Proti odbočovacímu pruhu je navržen rozšiřovací klín.

Šířky a délky odbočovacích pruhů a délky rozšiřovacích klínů jsou dány stávajícími šířkovými poměry a odpovídají návrhovému rychlostem 70 a 60 km/h.

Základní příčný sklon je navržen střešovitý 2,5%, ve směrových obloucích je navržen dostředný příčný sklon v hodnotách 4%, 4,5% a 5,5% dle jednotlivých poloměrů.

*Svodidla, směrové sloupky:*

V trase jsou navržena nová jednostranná ocelová silniční svodidla a jsou upraveny délky svodidel před překážkou. Svodidla jsou navržena v místech trubních propustků a na stávajících mostech pod rekonstruovanou komunikací. Svodidla jsou navržena s úrovní zadržení N2 a H2. Délky a parametry vycházejí z podnikového předpisu ŘSD PPK-SVO.

Konkrétní výrobky budou stanoveny v RDS zhotovitelem a následně odsouhlaseny investorem.

V celé trase jsou navrženy nové směrové sloupky osazené ve vzdálenostech odpovídajících směrovým poměrům trasy, svodidla jsou osazena směrovými nástavci.

#### *Konstrukce vozovky:*

Konstrukce vozovky je navržena dle závěrečné zprávy Diagnostiky vozovky a návrhu oprav, zpracované firmou RODOS. V návrhu opravy je uvažováno se zbytkovou dobou životnosti 25 let. Celkem je navrženo 5 podúseků dle jednotlivých technologií opravy.

V celé trase je navrženo použití nízkohlučných směsí pro obrusnou vrstvu. V celém rozsahu stavby budou frézovány stávající živičné vrstvy v rozsahu dle Diagnostiky vozovky. Je uvažováno s frézováním asfaltových povrchů pomocí režimu 3D digitálního modelu terénu dle zpracovaného zaměření stávajícího povrchu vozovky a dle navrženého podélného profilu, příčných sklonů a klopení vozovky ve směrových obloucích.

#### **Podúsek č. 1** km 0,000 – 0,465

úsek porušen vyjetými kolejiemi v obrusné i ložné vrstvě, lokální trhliny únavové, deformace vozovky, porušen přídavný jízdní pruh u ČS PHM

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. min. 90 mm
- oprava lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí, hlubší sanace u ČS PHM
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 50 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 135 mm, nadvýšení nivelety cca o 45 mm.

#### **Podúsek č. 2** km 0,465 – 1,235

úsek porušen vyjetými kolejiemi v obrusné i ložné vrstvě, trhliny únavové, trhliny při krajích vozovky a trhliny z nespojení a stárí obrusné vrstvy, rozpad ložní vrstvy

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. 200 mm
- vyrovnaní podkladních vrstev ze šterku se zhutněním
- prolití podkladu ze šterku asfaltem v množství 3 kg/m<sup>2</sup> s podrcením drobným drceným kamenivem nebo ochranou vápennou suspenzí
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 50 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka ložní vrstvy v tl. cca 80 mm z asfaltové směsi ACL 22 S
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)

- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 215 mm, nadvýšení nivelety cca o 15 mm.

### **Podúsek č. 3** km 1,235 – 2,185

úsek porušen vyjetými kolejemi v obrusné i ložné vrstvě, trhliny příčné smršťovací

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. min. 70 mm
- oprava lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí, trhliny příčné opravit v rovině odfrézovaného povrchu dle TP 115
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 145 mm, nadvýšení nivelety cca o 75 mm.

### **Podúsek č. 4** km 2,185 – 3,632

úsek porušen vyjetými kolejemi v obrusné i ložné vrstvě, hloubkovou korozi, trhliny příčné smršťovací a trhliny z nespojení a stárí obrusné vrstvy, rozpad ložní vrstvy

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. min. 90 mm
- oprava lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí, trhliny příčné opravit v rovině odfrézovaného povrchu dle TP 115
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 50 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřik modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 135 mm, nadvýšení nivelety cca o 45 mm.



### Podúsek č. 5 km 3,632 – 4,335

úsek porušen vyjetými kolejemi v obrusné i ložné vrstvě, hloubkovou korozí přecházející ve výtlučky zasahující místy do ložní vrstvy, trhliny únavové, trhliny při krajích vozovky a trhliny z nespojení a stárí obrusné vrstvy, rozpad ložní vrstvy

Návrh:

- odstranit konstrukční vrstvy vozovky v tl. min. 60 mm
- oprava lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu dalším frézováním a znovu vyplněním asfaltovou směsí
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka podkladní vrstvy v tl. 50 mm z asfaltové směsi ACP 16 S
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,50 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka ložní vrstvy v tl. 60 mm z asfaltové směsi FR ACL 16 S (vrstva s příměsí aramidových vláken – FIBER REINFORCED)
- spojovací postřík modifikovanou kationaktivní emulzí 0,35 kg/m<sup>2</sup>
- pokládka nízkohlučné směsi typu BBTM 8 NH PMB 45/80-65 v tl. 25 - 30 mm

Celková tl. nově pokládaných vrstev 135 mm, nadvýšení nivelety cca o 75 mm.

### Odvodnění vozovky:

Dešťová voda je z vozovky odvedena příčným a podélným sklonem ke krajnicím a silničním svahům. Podél tělesa komunikace jsou stávající silniční příkopy, které budou v rámci stavby pročištěny, prohloubeny a reprofilovány. Systém odvodnění zůstane zachován stávající.

Upravované svahy silničních příkopů budou po úpravě ohumusovány a osety.

V intravilánu zůstává systém odvodnění stávající. Stávající uliční vpusti budou pročištěny, mříže budou upraveny do nové nivelety.

Stávající trubní propustky vedené pod komunikací a trubní propustky v hospodářských sjezdech budou pročištěny, místa na vtoku a výtoku z propustků budou upravena zádlazbou z lomového kamene v tl. 0,20 m do betonového lože.

### SO 170 – Dopravní opatření

Zachování provozu na stávající sil. II/101 je nutností, neboť zřízení objízdných tras se nepředpokládá. Lze využít souběžnou trasu dálničního okruhu kolem Prahy mezi Jesenicí a dálnicí D1. Na obou koncích tohoto úseku jsou dostatečně kapacitní mimoúrovňové křižovatky.

Před zahájením stavebních prací na rekonstrukci silnice II/101 je nutné provést potřebná dopravní opatření. V návrhu se počítá s prováděním stavebních prací po polovinách s provozem na stávající sil. II/101 střídavě v jednom jízdním pruhu s řízením provozu světelnou signalizací. Jedná se o úseky délky max. 1000 m, které budou postupně uzavírány v souvislosti s dokončováním prací na opravě povrchů vozovek.

Dopravní opatření bude provedeno dle TP 66 – Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích dle schématu B/6 – Standardní pracovní místo. Zúžení vozovky na jeden jízdní pruh. Řízení provozu světelným signalizačním zařízením.

## SO 180 – Dopravně inženýrská opatření

Provoz na sil. II/101 zůstane po dobu stavby rekonstrukce zachován. V místě jednotlivých rekonstruovaných úseků bude provoz veden po polovinách a řízen světelnou signalizací.

Staveništní provoz bude veden po sil. II/101 do míst jednotlivých rekonstruovaných úseků.

Provoz na ostatních komunikacích nebude po dobu stavby přerušen.

## SO 193 – Dopravní značení ve správě KSÚS

Součástí stavby II/101 Jesenice - D1, rekonstrukce je návrh vodorovného dopravního značení. Před zahájením stavby zhotovitel opětovně projedná s PČR a příslušným odborem dopravy stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci.

Následné předání objektu je Krajské správě a údržbě silnic Středočeského kraje.

Vodorovné dopravní značení bude na úsecích s nově položenou obrusnou vrstvou provedeno dvoufázově, nejprve se provede barvou, následně, po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek z asfaltu atd.) a/nebo po uplynutí zimního období (teploty povrchů vhodné pro pokládku, odstranění chloridů z povrchu vozovky, vysušení vozovky), dvousložkovým plastem. V druhé fázi bude vodorovné dopravní značení provedeno z dvousložkového plastu, se strukturální reflexní úpravou. Provedení z hlediska přesnosti, hodnoty činitele jasu musí odpovídat ČSN EN 14 36. Použitá barva musí odpovídat Katalogu 2012 – Schválené výrobky oblast vodorovného dopravního značení. Materiály a provedení VDZ budou v souladu s aktuální verzí předpisů PPK-VZ.

Veškeré čáry, ale i dopravní stíny budou provedeny z materiálů s dlouhou životností (plastové). Pro zajištění dobré viditelnosti, především v noci a za deště, musí být veškeré čáry reflexivní. Dopravní stíny budou provedeny plastem v hladké úpravě (nehlučné).

### 8.1.2. OBJEKTY ŘADY 200 – MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI

V rekonstruované trase jsou dva silniční mosty, most ev.č. 101-009 v obci Kocanda a most ev.č. 101-007 přes dálniční okruh kolem Prahy.

U mostu ev.č. 101-009 bude upravena obrusná vrstva do nové nivelety, stávající nový povrch po opravě mostu je níž než je okolní niveleta vozovky.

Most ev.č. 101-007 je z rekonstrukce vynechán a úprava sil. II/101 končí v obou směrech v místech dilatace mostu.

### 8.1.3. OBJEKTY ŘADY 300 - VODOHOSPODÁŘSKÉ OBJEKTY

Vodohospodářské objekty nejsou součástí této stavby.

V rámci úpravy povrchu budou upraveny vnější znaky podzemních inženýrských sítí do nové nivelety vozovky.



#### 8.1.4. OBJEKTY ŘADY 400 – ELEKTRO A SDĚLOVACÍ OBJEKTY

Podél trasy sil. II/101 jsou vedeny trasy sdělovacích sdělovacích vedení ve správě CETIN a.s. a T-Mobile. Trasy na několika místech křížují stávající komunikaci, ale vzhledem k hloubce uložení a zásahu do konstrukčních vrstev vozovky nedojde ke kontaktu s inženýrskými sítěmi.

Vzhledem k rozsahu stavby se přeložky inženýrských sítí nepředpokládají.

#### 8.1.5. OBJEKTY ŘADY 700 – OBJEKTY POZEMNÍCH STAVEB

Objekty této kategorie nejsou součástí této stavby.

#### 8.1.6. OBJEKTY ŘADY 800 – OBJEKTY ÚPRAVY ÚZEMÍ

Objekty této kategorie nejsou součástí této stavby.

## 9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

### Geodetické podklady

Zaměření celé stavby bylo provedeno firmou GK Straka, Ing. V. Straka, V Lískách 1780, 142 00 Praha 4. Polohově je měření propočteno v souřadném systému S-JTSK, výškově je měření propočteno ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv). Z tohoto měření byly zhotoveny výstupy v digitální formě.

### Mapové podklady

Před zahájením prací byly pořízeny mapové podklady ortofoto, základní mapa 1:10000, aktuální katastrální mapy (DKM) (Jesenice, Osnice, Dobřejovice, Modletice u Dobřejovic), mapové podklady z geodetického zaměření.

### Podrobný diagnostický průzkum vozovky

Diagnostický průzkum konstrukčních vrstev vozovky byl zpracován firmou RODOS – rozvoj dopravních staveb – ing. Pavel Herrmann.

### Průzkum inženýrských sítí

V průběhu zpracování projektové dokumentace byly prověřeny průběhy jednotlivých stávajících sítí v prostoru stavby.

### Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum a základní korozní průzkum nebyl s ohledem na charakter stavby zpracováván.

## **10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY**

### Rozsah dotčení

Stavba se nenachází v chráněném a zátopovém území a ani není kulturní památkou. V trase je několik zařízení a staveb, jejichž ochranná pásma jsou dotčena. Jedná se o především o křížení s inženýrskými sítěmi.

Stavba se nedostává do střetu s žádným funkčním prvkem ÚSES. V širokém okolí trasy se nenachází chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani ochranné pásmo přírodních minerálních vod. V zájmovém území se nenachází žádná lokalita zařazená do soustavy evropsky významných stanovišť – NATURA 2000.

Stavbou nejsou dotčeny pozemky LPF.

K přímému ovlivnění architektonických a historických památek rekonstrukcí silnice II/101 nedojde.

### Podmínky pro zásah

V ochranných pásmech inženýrských sítí je třeba dodržovat podmínky stanovené provozovateli těchto zařízení, současně je zhotovitel povinen zajistit Souhlas s prováděním prací v ochranném pásmu. Jednotlivé podmínky jsou definovány ve vyjádřeních dotčených správců inženýrských sítí,

### Způsob ochrany nebo úprav

Vzhledem k charakteru stavby, kdy je uvažováno s opravou konstrukčních vrstev vozovky a s úpravou odvodnění – příkopů a v extravilánu se sanací nezpevněných krajnic, není uvažováno se zvláštní ochranou těchto zařízení.

Úpravy a přeložky dotčených zařízení nejsou uvažovány.

### Vliv na stavebně technické řešení stavby

Vzhledem k charakteru stavby, že zde nejsou třeba žádné přeložky inženýrských sítí, není stavebně technické řešení stavby tímto ovlivněno. V ochranných pásmech inženýrských sítí je třeba provádět výkopové práce ručně. Před zahájením zemních prací je nezbytně nutné nechat jednotlivé správce vytýčit svá zařízení. Záznam o vytyčení bude od všech správců proveden do stavebního deníku.

## 11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

### Bourací práce

Bourací práce budou spočívat především v odstranění stávajících konstrukčních vrstev, které nejdou odfrézovat. V menším rozsahu je třeba počítat s bouráním stávajících čel propustků, které budou v rámci stavby obnoveny. Toto se týká propustků pod sil. II/101. Čela propustků u hospodářských sjezdů ani jejich zatrubnění nebude upravováno.

### Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada

V rámci stavby není navrženo kácení mimolesní zeleně. Současně není navržena ani jejich náhrada.

### Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce jsou uvažovány především při odkopávkách, zřizování zářezů, násypů, výkopů rýh a jam, zásypů, sejmutí a rozprostření ornice, frézování vozovky atp.

Konečná úprava okolního terénu je uvažována rozprostřením ornice s následnou úpravou dle konkrétního místa. Je uvažováno s rozprostřením ornice na svazích upravovaných příkopů s následným osetím hydroosevem.

### Ozelenění nebo jiné úpravy zastavěných ploch

Na silniční svahy bude rozprostřena ornice s následným osetím hydroosevem.

### Zásah do pozemků určených k plnění funkcí lesa

Hranice stavby nepřekročí hranici současného silničního tělesa, stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa.

### Zásah do jiných pozemků

Stavba se nachází na pozemcích Středočeského kraje, ŘSD ČR a města Jesenice.

### Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

V rámci stavby nenastanou žádné přeložky ani úpravy staveb dopravní a technické infrastruktury a vodních toků.

## 12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

### Všechny druhy energií

Stavba nemá nároky na zdroje energií. Na mytí a údržbu vozovek bude voda dovážena v cisternách. Splaškové vody nejsou.

### Vodní hospodářství

Stavba nemá nároky na vodní zdroje. V průběhu realizace stavby si případnou potřebu vody zhotovitel zajistí sám a na vlastní náklady (např. dovoz vody cisternou).

V rámci stavby je využito stávajícího odvodnění z povrchu vozovky v extravilánu do silničních příkopů a okolního terénu. V intravilánu pak do uličních vpustí a následně do stávajícího systému odvodnění. Při rekonstrukci sil. II/101 nedochází ke zvětšení zpevněných ploch.

### Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Jedná se o úsek silnice II. třídy, na kterou jsou napojeny komunikace nižších tříd. Přístupové komunikace zůstávají stávající. Dopravní obslužnost bude i po dokončení stavby beze změn. V případě použití stávajících komunikací budou po provedení stavebních úprav veškeré zpevněné plochy uvedeny do původního stavu.

Komunikace nemá navržena žádná parkovací stání, neboť je určena především pro tranzitní dopravu. Řešení dopravy v klidu se této stavby netýká.

### Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

V rámci stavby nevzniknou žádné změny v napojení na technickou infrastrukturu.

### Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. O odpadech.

Během provozu na komunikaci může docházet ke vzniku odpadů při úklidu vozovky, sekání trávy a úklidu v příkopech. Nakládání s odpady je řešeno v samostatné příloze.

Při těchto činnostech může docházet ke vzniku následujících odpadů:

Nakládání s těmito odpady řeší příslušní správci komunikací.

### **odpady z kategorie „ostatní odpady“**

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Vznik odpadu
16 01 03	pneumatiky	zbytky pneumatik
17 02 03	plast	směrové sloupky, odpad v příkopech
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	sečená tráva, údržba dřevin
20 02 02	zemina a kameny	údržba krajnic a zelených ploch
20 03 03	uliční zmetky	údržba komunikací

## 13. VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### Ochrana přírody a krajiny

Stavba nemá vliv na ochranu krajiny a přírody.

### Hluk

Vzhledem k použití nízkohlučných směsí pro ohrusné vrstvy dojde ke snížení akustické zátěže na okolí stavby.

### Emise z dopravy

Stavba nemá vliv na emise z dopravy.

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

Stavba nemá vliv na znečištění vodních toků a vodních zdrojů.

### Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

Před zahájením stavby investor zajistí plán BOZP a stanoví koordinátora BOZP. Stavba bude respektovat všechna platná nařízení v oblasti bezpečnosti práce, jmenovitě pak NV č. 591/2006 Sb. a NV č. 362/2005 Sb. a předpisy, na které se odvolává. Při realizaci je zhotovitel povinen řídit se ustanoveními této vyhlášky a souvisejících předpisů. Je třeba dbát zvýšené pozornosti během prací v blízkosti inženýrských sítí a železniční trati.

### Nakládání s odpady

Předmětnou stavbou komunikace vznikne stavební odpad z odstraňovaných částí stávajících konstrukcí vozovek a částí doprovodných objektů. Nakládání s těmito odpady je řešeno v samostatné příloze. Podle vyhl. MŽP č. 381/2001 Sb., resp. dle přílohy 1 – katalog odpadů se bude jednat o tyto druhy odpadu:

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Vznik odpadu
17 01 01	beton	likvidace stávajících drobných stavebních částí
17 03 02	asfalt bez dehtu	odfrézované asfalt.vrstvy
17 04 05	železo a ocel	dopravní značky, zábradlí
17 05 04	zemina a kameny	nevhodný výkopek
15 01 01	papírové obaly	ze stavebních materiálů
20 02 01	biologicky rozložitelný odpad	pařezy a vykácená zeleň
20 03 04	kal ze septiků a žump	odpad z chemických WC v zařízení staveniště

Vybouraná a odfrézovaná asfaltová drť bude využita k recyklaci nebo následně jinak zpracována v silničním hospodářství. Ostatní vybouraný materiál bude uložen na řízenou skládku. Odstraněné kovové konstrukce se odvezou do sběrného dvora.

Pro obaly, textil, hadry, igelitové folie apod. zajistí zhotovitel vhodné uzavíratelné nepropustné nádoby na staveništi a zlikviduje odpad příslušným vhodným způsobem.

## **14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI**

### Mechanická odolnost a stabilita

Navržené řešení je mechanicky odolné a stabilní, návrh vychází z diagnostického průzkumu.

### Požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Stávající II/101 musí zůstat po celou dobu stavby průjezdná. Současně musí zůstat přístupné všechny ostatní objekty vyžadující požární ochranu (rodinné domy, ale i jiné pozemní stavby). Je třeba uvažovat s obousměrným provozem řízeným pomocí světelné signalizace, toto řešení bude projednáno před zahájením stavby. Minimální šířka jízdního pruhu po dobu výstavby bude 3,5m. Veškeré uzavírky komunikací budou v předstihu 30 dní nahlášeny příslušnému hasičskému záchrannému sboru.

### Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Provoz na komunikaci nezhoršuje zdraví, životní podmínky ani životní prostředí.

### Ochrana proti hluku

Ochrana proti hluku není řešena, jedná se o rekonstrukci stávající silnice, o opravu krytových vrstev vozovky. Pro obrusné vrstvy budou použity nízkohlučné směsi, tzv. „tiché asfalty“.

### Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

Po dokončení stavby dojde k výraznému zvýšení bezpečnosti. Dojde ke srovnání příčného sklonu, k odstranění podélných a příčných nerovností, k obnově nezpevněných krajnic s patřičnou únosností, doplnění bezpečnostního záchytného systému a směrových sloupků a k obnově vodorovného dopravního značení. Toto opatření výrazně zvýší bezpečnost provozu na pozemní komunikaci.

### Užívání stavby osobami se sníženou pohyblivostí a zrakovou orientací

Stavba neřeší návrh nových komunikací pro pěší. Napojení stávajících komunikací pro pěší na silniční komunikaci je řešeno s bezbariérovými úpravami.

Úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Jedná se o úpravu silnice, která nemá vliv na úsporu energie a ochranu tepla.

## **15. ZPŮSOB VYPOŘÁDÁNÍ PODMÍNEK ÚZEMNÍHO ROZHODNUTÍ**

Podmínky pro umístění stavby:

1. Jedná se o rekonstrukci stávající silnice. Na stavbu se nevydává územní rozhodnutí.
2. Budou dodrženy podmínky vyjádření, stanovisek a rozhodnutí:

Podmínky pro provedení částí stavby:

- Stavba bude provedena podle schválené dokumentace, případné změny nesmí být provedeny bez předchozího povolení stavebního úřadu.
- Stavebník oznámí stavebnímu úřadu termín zahájení stavby.
- Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát o ochranu zdraví na staveništi.
- Při provádění stavby musí být veden stavební deník, do něhož se pravidelně zaznamenávají údaje týkající se provádění stavby.
- Vzhledem k tomu, že se stavební práce budou provádět na území s možnými archeologickými nálezy, upozorňujeme na povinnosti vyplývající z § 22 odst. 2 a 3 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů: stavebník je podle těchto ustanovení povinen před zahájením výkopových prací písemně oznámit termín zahájení pověřené organizaci (v tomto případě Archeologickému ústavu AV ČR), a po dohodě s ní umožnit provedení případného záchranného průzkumu, a dále oznamovat náhodné archeologické nálezy.
- K závěrečné kontrolní prohlídce stavby budou předloženy revizní zprávy a protokoly o předepsaných zkouškách.
- Před zahájením výkopových prací budou vytyčeny inženýrské a komunikační sítě od jejich správců a zajištěna ochrana proti jejich poškození.
- Odpady, vzniklé stavební činností, budou uloženy nebo zneškodněny jen v prostorech a zařízeních k tomu určených.
- Před zahájením stavby musí stavebník zajistit vytyčení prostorové polohy odborně způsobilými osobami. Výsledky vytyčení musí být ověřeny úředně oprávněnými zeměměřičskými inženýry a předloženy při kolaudačním řízení.

- Budou dodrženy podmínky vyjádření, stanovisek a rozhodnutí uvedených v bodě 2. podmínek pro umístění stavby.
- Dokončenou stavbu lze užívat na základě kolaudačního souhlasu.
- Stavba bude provedena dodavatelsky firmou, která bude určena výběrovým řízením. Po ukončení výběrového řízení budou údaje o dodavateli (název, adresa a oprávnění) zaslány před zahájením stavby na vědomí stavebnímu úřadu.

V Praze v srpnu 2018

Zpracovatelé:

Jednotlivé odstavce a kapitoly byly  
vypracovány příslušnými specialisty  
zpracovatelského týmu projektantů

Konečná úprava: Ing. Karel Čáslavský