

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 .....	4
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.....	5
f) Celkový dopad stavby na dotčené území .....	5
3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů.....	5
4. Členění stavby .....	6
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 .....	7
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 .....	8
8.1. Souhrnný technický popis .....	8
8.2. Technický popis jednotlivých stavebních objektů .....	8
8.2.1 SO 101 Silnice II/508 .....	8
8.2.2 SO 193 Stálé dopravní značení .....	12
8.2.3 SO 182 Přechodné dopravní značení .....	15
9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření.....	16
10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky .....	17
a) Dotčená ochranná pásma .....	17
b) Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav.....	19
c) Vliv na stavebně technické řešení stavby .....	20
11. Zásah stavby do území .....	20
a) Bourací práce.....	20
b) Kácení mimolesní zeleně .....	20
c) Rozsah zemních prací .....	20
d) Ozelenění.....	20
e) Zásah do ZPF, rekultivace .....	20
f) Zásah do PUPFL.....	20
g) Zásah do jiných pozemků .....	20
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 .....	21
14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti .....	22
15. Další požadavky .....	23
a) Užitné vlastnosti stavby .....	23
b) Bezbariérové užívání stavby.....	23
c) Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí.....	23
d) Splnění požadavků dotčených orgánů.....	23

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### 1. Identifikační údaje

#### a) Označení stavby

Název stavby: II/508 Mirošovice – Mnichovice, obnova protismykových vlastností a rovnosti krytu, provozní staničení km 1,503 – 3,702

Místo stavby: Středočeský kraj  
Okres Praha - východ  
k.ú. Mnichovice u Říčan (695741), Mirošovice u Říčan (695475), Hrusice (648655)

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.  
Bc. Zuzana Šperlová, 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 vozovky silnice II/508 v Mirošovice – Mnichovice, provozní staničení km 1,503 – 3,702. Součástí je pročištění systému odvodní (propustky, příkopy) a obnova šířky vozovky včetně nezpevněné krajnice, které budou očištěny od nánosů. Dále je pak součástí obnova vodorovného a svislého dopravního značení. Součástí akce je i oprava poškozených propustků (8 ks). Součástí akce není oprava mostních objektů a jiných objektů v trase. Stávající šířkové uspořádání komunikace se nemění. Délka řešeného úseku je 2 199 m.

Celá oprava silnice řešeného úseku II/508 bude provedena najednou. Začátek úseku navazuje na plánovanou přestavbu mostu přes D1 evidenční číslo 508 - 004

(provozní staničení začátku úseku km 1,503). Projektové staničení přibližně odpovídá provoznímu staničení dle podkladů silniční databanky.

**b) Předpokládaný průběh stavby**

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

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

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 3 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**

Řešeným územím je těleso silnice II/508 ve úseku Mirošovice - Mnichovice. Silnice je na předmětném úseku obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací částečně v extravilánové úpravě s nezpevněnými krajnicemi/bez krajnic, výjimečně v úpravě intravilánové se zvýšenými obrubami. V řešeném úseku se nachází nespočet křižovatek s místními komunikacemi, silnicemi III. třídy a sjezdů na přilehlé pozemky. Celková šířka zpevnění je 5,5 m, od staničení km 1,503 – 1,587 je šířka zpevnění 7,0 m.

Podle celostátního sčítání dopravy z roku 2016 dosahovaly intenzity automobilové dopravy (RPDI – všechny dny) v předmětném úseku silnice II/508 – sčítací úsek 1-6900 – hodnoty 4239 vozidel v obou směrech za 24 hodin.

Dosavadní druh pozemků dotčených stavbou je výhradně veden jako ostatní plocha se způsobem využití silnice (dálnice), ostatní komunikace.

**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.

Vlastní oprava vozovky silnice i úpravy krajnic probíhají na pozemcích ve vlastnictví Středočeského kraje, obce Hrusice a Mirošovice.

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 část dokumentace neřeší jakékoliv zásahy do stávajících mostů, do vedení stávajících inženýrských sítí ani návrh nových. Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolic, vyjma vybourání stávající vozovky a degradovaných propustků.

Nejsou známy žádné vlivy na jiné stavby plánované v zájmovém území ani žádné stavby dotčené navrhovanou stavbou. Tato stavba se bude muset časově koordinovat s opravou mostu ev. č. 508 – 004, který je veden přes D1 a který se bude opravovat v rámci modernizace D1. Časová koordinace bude potřeba především z pohledu objízdných tras.

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 II/508,
- 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 není vzhledem ke svému charakteru dále členěna na více stavebních objektů. Způsob členění vychází z vyhl. MD ČR č. 146/2008 Sb., o obsahu a rozsahu projektové dokumentace staveb pozemních komunikací a byl mírně zjednodušen. Dopravní značení trvalé i dočasné je obsahem SO 101 společně s vlastní komunikací.

Seznam stavebních objektů:

SO101 SILNICE II/508

SO182 PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

SO193 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**

Akce bude věcně i časově koordinována s akcí „D1 modernizace – úsek 02, exit 21 Mirošovice – exit 29 Hvězdovice – SO 02-130 Silnice II/508 v km 22,190“, kterou připravuje firma Sudop Praha a.s.. Jedná se o rekonstrukci mostu ev. č. 508-004 a části silnice II/508.

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

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 3 měsíce od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

Stavební práce předpokládáné v rámci výstavby:

- lokální sanace krajnic ve vybraných úsecích
- úprava/doplnění nezpevněné krajnice
- osazení nových směrových sloupků
- úprava a doplnění svislého dopravního značení
- provedení přípravných zemních prací (příp. odhumusování)
- odstranění svislých dopravních značek s uložením na skládku
- stržení zarostlé krajnice
- frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce v celém rozsahu stavby
- odstranění nánosů z nezpevněných krajnic
- částečná sanace krajnic ve vybraných úsecích
- obnova podkladních vrstev recyklací na místě za studena
- příp. sanace podkladní vrstvy v rozsahu dle vizuální prohlídky po odfrézování krytových vrstev vozovky/obnova podkladních vrstev na místě za studena
- pročištění stávajících propustků a jejich případná obnova, vybudování chybějících propustků na sjezdech
- případná výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí
- pokládka asfaltových vozovkových vrstev včetně postřiků a obnova vodorovného dopravního značení v původním rozsahu
- osazení svislých dopravních značek a směrových sloupků
- úprava/doplnění nezpevněné krajnice
- pročištění příkopů, ohumusování a zatravnění.

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

### **c) Zajištění přístupu na stavbu**

Přístup staveništní dopravy na stavbu bude zajištěn ze silnice II/508, popř. z okolních pozemních komunikací. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

#### **d) Dopravní omezení, objížděky a výluky dopravy**

V průběhu výstavby bude komunikace postupně zcela uzavírána (po jednotlivých etapách) a doprava ze silnice II/508 bude směřována na objízdnou trasu. Vyloučena bude veškerá doprava. Dopravní omezení po dobu výstavby bude řešeno standardními schémata dle TP 66. Objízdná trasa bude vedena přes obec Hrusice po silnicích III/3353 a II/335.

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

Rekonstrukcí vozovky nedochází ke změně vlastnictví pozemků pod dotčenou komunikací.

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

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

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

### **8.1. Souhrnný technický popis**

Název stavby:	II/508 Mirošovice - Mnichovice, provozní staničení km 1,503 – 3,702
Místo stavby:	Středočeský kraj Okres Praha - východ k.ú. Mnichovice u Říčan (695741), Mirošovice u Říčan (695475), Hrusice (648655)
Charakter stavby:	oprava pozemní komunikace
Projektovaný rozsah:	provozní staničení km 1,503 – 3,702
Délka úpravy:	2.199 m
Orientační plocha vozovky:	silnice II/508 – 12 280 m <sup>2</sup>
Počet bus zastávek:	neobsahuje
Přestavby křižovatek:	neobsahuje
Mosty:	neobsahuje
Řešené propustky:	stávající propustky – pročištění a případná obnova nové propustky – doplnění chybějících propustků na sjezdech ve staničení km 2,646, km 2,862, km 3,394, km 3,529 bude na vstupu propustku osazena horská vpust'
Železniční přejezdy:	neobsahuje

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

#### **8.2.1 SO 121 Silnice II/508**

Obsahem návrhu je oprava vozovky silnice II/508 včetně případné sanace pláň, pročištění odvodňovacích prvků komunikace a výškové rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí. Návrh zcela zachovává směrové i výškové vedení nivelety. Projektové staničení odpovídá provoznímu staničení dle silniční databanky.

V rámci navrhované stavby se předpokládá věcná a časová koordinace se stavbou „D1 modernizace – úsek 02, exit 21 Mirošovice – exit 29 Hvězdovice – SO 02-130 Silnice II/508 v km 22,190“,

### **Situační řešení**

Pro potřeby návrhu nivelety byla středem stávající vozovky silnice II/508 proložena projektová osa. Obsahem řešení je provozní staničení km 1,503 – 3,702.

Směrové vedení osy je tvořeno přímými úseky proloženými směrovými oblouky, poloměry směrových oblouků se v souladu se současným uspořádáním pohybují v širokém rozpětí 125 – 1950 m.

Silnice II/508 je v dotčeném úseku obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s šířkou zpevnění přibližně 5,5 m, na začátku úseku mezi staničením km 1,503 – 1,587 se základní šířkou zpevnění 7,0 m, šířkové uspořádání je částečně v extravilánové úpravě s nezpevněnými krajnicemi/bez krajnic, výjimečně v úpravě intravilánové se zvýšenými obrubami. Šířkové uspořádání se navrhuje se základní šířkou zpevnění 5,5 m a na začátku úseku mezi staničením km 1,503 – 1,587 se základní šířkou zpevnění 7,0 m.

Součástí opravy vozovky je dále navázání vozovky silnice na přilehlé plochy navazujících silnic 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.

### **Výškové řešení**

Navržený podélný sklon kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,25 – 4,24%. Nutné je navázání na stávající plochy komunikací a zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů.

Základní příčný sklon vozovky silnice je navržen střešovitý 2,5%, ve směrových obloucích pak jednostranný dostředný min. 2,5%, nezpevněná krajnice má sklon 8,0%.

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 silnice II/508 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 pláně, 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 živичných 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

Akce: II/508 Mirošovice - Mnichovice, obnova protismykových vlastností a rovnosti krytu, provozní staničení km 1,503 – 3,702

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

PDPS 06/2018

konstrukčních vrstev - použít spojovací postřiky a nátěry ze živичné 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, štěrkové 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 plně, 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 plně. V případě zastižení štětového podkladu bude tento podklad v maximální míře použit, sanace bude provedena pouze okolo štětu.

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

Základní oprava krytu vozovky silnice II/508 bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání:

Asfaltový beton pro ohrubnou vrstvu	ACO 11+	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-C 0,25 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	(ČSN EN 13108-1)	60mm
Spojovací postřik emulzní	PS-C 0,3 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový koberec pro tenkou vrstvu	SAL CRmB	(TP 147, TP 148)	20mm
Spojovací postřik emulzní	PS-C 0,3 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Recyklace podkladních vrstev za studena	RS 0/32 CA*	(TP 208)	150mm
Částečná sanace krajnic**			
Očištění a zametení odfrézovaného povrchu			
Odfrézování povrchu s reprofilací příčného sklonu			(120 mm)
<b>celkem nová konstrukce</b>			<b>270mm</b>

**\*\* Částečná sanace krajnic:**

úprava aktivní zóny na hloubku 500 mm a šířku min. 1,25 m mechanicky zpevněnou zeminou tvořenou z 50% asfaltovým recyklátem Rmat a z 50% místní zeminou, na místě s přidáním 3,0% směsného silničního pojiva, přehutnění parapláne.

**\*\* Částečné sanace krajnice - rozsah:** navrhují v místech s výskytem síťových trhlin a snížených modul pružnosti nestmelených podkladních vrstev na šířku 1,25 m od okraje vozovky. Dle diagnostického průzkumu je nutné počítat se sanací krajnic v cca 42,0% délky trasy.

Konstrukce sjezdů bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání:

Vrstva z recyklovaného asf.materiálu	R 0/32 C <sub>3/4</sub>		100mm
na místě s přidáním směsného pojiva			
Štěrkodrt'	ŠDA	(ČSN EN 13285)	250mm 45MPa
<b>Celkem</b>			<b>350mm</b>

Vrchní vrstva nezpevněné krajnice v tloušťce 0,10 m bude provedena ze štěrkodrti ŠD frakce 0-32 třídy B.



### **Odvodnění**

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

V úsecích km 1,650 – 1,700; km 1,850 – 2,070; km 2,369 – 2,626; km 3,394 – 3,691 dojde k obnově rigolu s obrubou, obruba bude provedena s převýšením + 15,0 cm, v místě vjezdů +5,0 cm. V délce zhruba 60,0 m bude místo obruby použita palisáda z důvodu blízkosti strmého svahu.

V úseku km 2,626 – 2,734 bude příkop zpevněn příkopovou tvárnici.

Vtokové objekty v příkopech, příkopy a propustky budou pročištěny a případně obnoveny. Na sjezdech ze silnice budou doplněny chybějící propustky s šikmými čely. U vtokových objektů propustků ve staničení km 2,646, km 2,862, km 3,394, km 3,529 bude osazena horská vpust.

### **Propustky**

V rámci stavby budou pročištěny a opraveny následující propustky:

#### **km 1,805 – rámový propustek DN 800 (kamenné opěry s ŽB deskou):**

přeskládání a vyspárování kamenného dna propustku, na pravé straně výměna vylomené betonové římsy.

Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.

#### **km 2,207 - rámový propustek DN 1200 (kamenné opěry s ŽB deskou):**

přeskládání a vyspárování kamenného dna propustku.

Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.

#### **km 2,646 – trubkový DN 500**

obnova stávajícího zanešeného propustku, na straně vtoku propustku umístěna horská vpust', výtokové potrubí DN 500, čelo a římsa výtoku propustku degradovaná – obnova výtoku propustku se šikmým čelem, včetně opevnění svahu na straně výtoku lomovým kamenem.

Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.

#### **km 2,862 – trubkový DN 500**

obnova stávajícího, zcela zanešeného propustku, na straně vtoku propustku umístěna horská vpust', výtokové potrubí DN 500, čelo a římsa výtoku propustku degradovaná – obnova výtoku propustku se šikmým čelem, včetně opevnění svahu na straně výtoku lomovým kamenem.

Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.

#### **km 3,161 – trubkový DN 600**

výměna degradované trouby propustku DN 600, výměna stávajících poničených čel za šikmá čela.

Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.

#### **km 3,230 – trubkový DN 500**

obnova stávajícího, zcela zanešeného propustku, na straně vtoku propustku umístěna horská vpust', výtokové potrubí DN 500, čelo a římsa výtoku propustku degradovaná – obnova výtoku propustku se šikmým čelem, včetně opevnění svahu na straně výtoku lomovým kamenem.

Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.

### **km 3,394 – trubkový DN 500**

obnova stávajícího, zcela zanešeného propustku, na straně vtoku propustku umístěna horská vpust', výtokové potrubí DN 500, čelo a římsa výtoku propustku degradovaná – obnova výtoku propustku se šikmým čelem, včetně opevnění svahu na straně výtoku lomovým kamenem.

Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.

### **km 3,529 – trubkový DN 500**

obnova stávajícího, zcela zanešeného propustku, na straně vtoku propustku umístěna horská vpust', výtokové potrubí DN 500, čelo a římsa výtoku propustku degradovaná – obnova výtoku propustku se šikmým čelem, včetně opevnění svahu na straně výtoku lomovým kamenem.

Opravou propustku nedochází ke změně průtočného profilu.

### **Bezpečnostní zařízení**

V rámci stavby je navržena obnova svodidla v úseku km 1,503 – 1,584 (L strana) a km 1,503 – 1,590 (P strana). Je navržena výměna stávajícího degradovaného svodidla za nové silniční ocelové svodidlo s úrovní zadržení N1. Dále je navrženo nové ocelové silniční svodidlo úrovně zadržení H1 v km 3,515 – 3,559 vpravo na silničním propustku. Délka svodidla je 44,0 m, včetně výškových náběhů (2x 8,0 m).

### **Sanace zábradlí opěrných zdí**

V rámci stavby je navržena obnova zábradlí opěrných zdí, které vykazují poškození ochranného nátěru. V rámci této stavby bude stávající zábradlí očištěno od zbytků nátěru a bude opatřeno novým ochranným nátěrem.

U opěrné zdi ve staničení km 2,207 bude odstraněn žlab. V místě výtoku žlabu přes římsu opěrné zdi, bude zeď otryskána a opatřena novou vrstvou omítky a natřena ochranným nátěrem.

### **Kácení zeleň**

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

Kácení bude provedeno v době vegetačního klidu.

### **Bourací a zemní práce**

Bourací práce v rámci tohoto stavebního objektu zahrnují frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce, odbourání okrajů vozovky a ztržení krajnice, případně vybourání stávajících konstrukcí propustků určených k výměně s uložením na skládku. Dále budou odstraněny svislé dopravní značky s uložením na skládku.

Rozsah zemních prací je většinou zcela minimální a konečná úprava terénu odpovídá současnému uspořádání. Pouze v místech, kde by při obnově stávající šířky vozovky a nezpevněné krajnice úpravě a svahování zemního tělesa na normové hodnoty hrozilo svahování na pozemky v soukromém vlastnictví, je navržena úprava tělesa komunikace. Jsou zde navrženy strmé svahy s vyztužením zemní konstrukce ve sklonech 1:2,0 až 1:1,5. V těchto místech bude obnovena

nezpevněná krajnice. Návrh vyztužené zemní konstrukce je v souladu s ČSN 73 6133, ČSN EN 14475 a vychází z EN 1990 a EN 1991 a dle národních norem. Vyztužená zemní konstrukce bude vytvářena postupným navážením a hutněním vrstev vybrané sypaniny prokládaných horizontálně (resp. subhorizontálně) položenými výztužemi ve svislých roztečích. Systém vyztužení je tvořen tkanými geomřížemi a zeminou zásypu. Horizontální vrstvy geomříží zajišťují stabilitu a funkčnost celé konstrukce, zemina svými smykovými parametry výrazně ovlivňuje celkovou konstrukci. V místě, kde je použito svahování 1:1,5 – 1:1,0 budou navíc, jako podpůrné mechanismy použity ocelové koše.

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. Neupotřebený výkopek se odveze na skládku určenou ve stavebním povolení.

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 bez úpravy 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 sanačních 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 193 Stálé dopravní značení**

Stálé dopravní značení zahrnuje obnovu vodorovného a svislého dopravního značení.

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

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

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**

Stávající svislé dopravní značení v rámci rozsahu stavby bude osazeno novým.

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 sloupky 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 nejnižších 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 × 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. Vodorovné dopravní značení bude provedeno 2x, nejprve barvou a poté plastem. Finální úprava vodorovného dopravního značení bude provedena dvoufázově z materiálů dlouhodobé životnosti (plast - minimální zaručená životnost 3 roky). Značení musí být profilované 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“. Dělicí i vodící čáry budou profilované, ostatní vodorovné značky budou hladké. 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 zdrsňení, 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**

Svodidla jsou navržena v souladu s TP 114, budou doplněna odrazkami dle TP 58. Dále bude provedena kompletní výměna směrových sloupků bílých (dopravní zařízení č. Z11a,b) - odstranění stávajících a náhrada za nové - 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 vzbuzujících dojem křižovatky budou nově osazeny směrové sloupky červené kulaté (dopravní zařízení č. Z11g).

Výška všech směrových sloupků bude 0,80 m.

Na všechny směrové sloupky budou dále osazeny zařízení odrazující zvěř od vstupu do silnice. Použijí se odražeče SWAREFLEX s osazením dle TP 130.

### **8.2.3 SO 182 Přechodné dopravní značení**

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

Detailní návrh objízdných tras pro tranzitní dopravu bude proveden zhotovitelem stavby před stavbou samotnou a tento návrh bude koordinován s navazující stavbou „D1 modernizace – úsek 02, exit 21 Mirošovice – exit 29 Hvězdovice – SO 02-130 Silnice II/508 v km 22,190“. V době projekční činnosti se předpokládá termín zahájení stavby v 04/2019 a z tohoto důvodu se předpokládá, že objízdné trasy pro tranzitní dopravu budou pro obě stavby shodné. V době projekční činnosti byl obnoven zákaz průjezdu tranzitní dopravy (vozidla nad 12t) přes obec Říčany a tudíž nelze objízdné trasy přes tuto obec navrhovat. Před vlastní realizací je nutné tuto skutečnost ověřit. Trasa pro osobní automobily se předpokládá přes Hrusice po sil. III/3353 a dále pak po sil. II/335. Místní doprava bude moci využívat i místní komunikace a silnice III. tř., tyto objízdné trasy nebudou oficiálně značeny.

Dopravní napojení staveniště bude zajištěno ze směru od Mnichovic silnice II/508. Projekt předpokládá, že v době stavby nebude napojení od Mirošovic možné z důvodu probíhající opravy mostu ev. č. 508-004. Jiný přístup není třeba zřizovat.

Dopravní značení uzavírky odpovídá schémátům TP 66.

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

## **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 vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

#### Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Ochranná pásma telekomunikačních vedení

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

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

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

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

#### Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení

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

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

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

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

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

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

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

do 100 m <sup>3</sup>	30 m
nad 100 m <sup>3</sup>	50 m
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, odstranění 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 zaříznuty.

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**

Realizace stavby bude probíhat na stávajícím tělese silnice II/508, silnice se nebude rozšiřovat. Vlastní oprava krytu vozovky silnice i úpravy krajnic probíhají na pozemcích ve vlastnictví Středočeského kraje, obce Hrusice a Mirošovice.

Vzhledem k charakteru stavby a způsobu povolování stavby jsme záborový elaborát nezpracovávali.

**h) Vyvolané změny staveb**

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

### **a) Ochrana krajiny a přírody**

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

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

### **b) Hluk**

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

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

### **c) Emise z dopravy**

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

Kompenzační opatření nejsou vzhledem k výše uvedeným skutečnostem navrhována.

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

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

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

Zadavatel stavby je povinen respektovat ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., která zadavateli stavby ukládají zřídit funkci

koordinátora a zpracovat plán, pokud jsou naplněna ustanovení tohoto zákona a nařízení vlády.

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č.591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci). Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich 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 – při užívání stavby - je nutno dodržovat především ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích a o technické způsobilosti vozidel.

#### **f) Nakládání s odpady**

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem č. 185/2001 a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 93/2016 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, č. 93/2016 Sb., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů a č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů v platných zněních.

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

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

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

Přednostně bude zajištěno využití odpadů před jejich odstraněním, materiálové využití bude mít přednost před jiným využitím odpadů. Odpady budou předány pouze

osobám, které jsou dle zákona o odpadech k jejich převzetí oprávněny. Ke kolaudaci budou předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití není možné, a evidence odpadů ze stavby.

Případné ocelové konstrukce 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.

### Nakládání s odpady

Odpady, jejichž výskyt lze vzhledem k charakteru stavby předpokládat, jsou vyjmenovány níže. **Ke všem druhům odpadů, které se na stavbě skutečně vyskytnou, bude zhotovitel povinen doložit doklady o jejich likvidaci.** Při stavebních pracích se mohou vyskytnout ještě další zde neuvedené odpady, které souvisí s technologií zhotovení stavby vybraným zhotovitelem prací. Ve smlouvě investora a zhotovitele na dodávku stavebních prací musí být zakotvena povinnost zhotovitele likvidovat odpady, vznikající jeho činností. Je nutno věnovat zvýšenou pozornost při nakládání s azbestem.

Při nakládání s odpady bude postupováno dle Metodického návodu č.4/08 oboru odpadů MŽP pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů pro nakládání s nimi a v souladu s případným plánem odpadového hospodářství kraje.

Zhotovitel díla musí během stavebních prací zajistit kontrolu práce a údržby stavebních mechanismů s tím, že pokud dojde k úniku ropných látek do zeminy, je nutné kontaminovanou zeminu ihned vytěžit a uložit do nepropustné nádoby příp. kontejneru, vyvést na příslušnou skládku nebo do spalovny.

**O vzniklých odpadech musí zhotovitel stavby vést evidenci, aby bylo možno při kolaudaci provést vyhodnocení.** Potřebné postupy budou uvedeny v Havarijním plánu dodavatele a zhotovitel stavby vypracuje program odpadového hospodářství, který předloží k odsouhlasení investorovi akce.

Při předání staveniště bude současně provedena prohlídka ve smyslu požadavků Metodického návodu č.4/08 oboru odpadů MŽP.

### Skladování odpadů

**Odpady vzniklé ze stavby budou v místě stavby tříděny, shromažďovány odděleně dle druhu a zajištěny před nežádoucím únikem, zcizením a znehodnocením.**

Odpadový materiál charakteru "N" musí být shromažďován odděleně do zvlášť k tomu určených nádob z nepropustných materiálů, chráněných proti dešti.

Mezideponie materiálů přichází v úvahu na plochách spravovaných ŘSD, MÚ či SÚS. Jejich využití je v případě potřeby nutno domluvit s vlastníkem. Skládky nebudou v záplavovém území.

### Přehled druhů odpadů, které se na stavbě mohou vyskytnout

## **15 ODPADNÍ OBALY, ABSORPČNÍ ČINIDLA, ČISTICÍ TKANINY, FILTRAČNÍ MATERIÁLY A OCHRANNÉ ODĚVY JINAK NEURČENÉ**

### **15 01 Obaly (včetně odděleně sbíraného komunálního obalového odpadu)**

- 15 01 01 Papírové a lepenkové obaly
- 15 01 02 Plastové obaly
- 15 01 03 Dřevěné obaly
- 15 01 04 Kovové obaly
- 15 01 05 Kompozitní obaly
- 15 01 06 Směsné obaly
- 15 01 07 Skleněné obaly
- 15 01 09 Textilní obaly
- 15 01 10 Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné
- 15 01 11 Kovové obaly obsahující nebezpečnou výplňovou hmotu (např. azbest) včetně prázdných tlakových nádob

### **15 02 Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy**

- 15 02 02 Absorpční činidla, filtrační materiály (včetně olejových filtrů jinak blíže neurčených), čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami
- 15 02 03 Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy neuvedené pod číslem 15 02 02

## **17 STAVEBNÍ A DEMOLIČNÍ ODPADY (VČETNĚ VYTĚŽENÉ ZEMINY Z KONTAMINOVANÝCH MÍST)**

### **17 01 Beton, cihly, tašky a keramika**

- 17 01 01 Beton
- 17 01 02 Cihly
- 17 01 06 Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky
- 17 01 07 Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06

### **17 02 Dřevo, sklo a plasty**

- 17 02 01 Dřevo
- 17 02 03 Plasty
- 17 02 04 Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné

### **17 03 Asfaltové směsi, dehet a výrobky z dehtu**

- 17 03 01 Asfaltové směsi obsahující dehet
- 17 03 02 Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
- 17 03 03 Uhelný dehet a výrobky z dehtu

### **17 04 Kovy (včetně jejich slitin)**

- 17 04 01 Měď, bronz, mosaz
- 17 04 02 Hliník
- 17 04 05 Železo a ocel
- 17 04 07 Směsné kovy
- 17 04 09 Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami
- 17 04 10 Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky
- 17 04 11 Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10



**17 05 Zeminy (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst), kamení a vytěžená hlušina**

- 17 05 03 Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky
- 17 05 04 Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
- 17 05 05 Vytěžená hlušina obsahující nebezpečné látky
- 17 05 06 Vytěžená hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05

**17 06 Izolační materiály a stavební materiály s obsahem azbestu**

- 17 06 01 Izolační materiál s obsahem azbestu
- 17 06 03 Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky
- 17 06 04 Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03
- 17 06 05 Stavební materiály obsahující azbest

**17 08 Stavební materiály na bázi sádky**

- 17 08 01 Stavební materiály na bázi sádky znečištěné nebezpečnými látkami
- 17 08 02 Stavební materiály na bázi sádky neuvedené pod číslem 17 08 01

**17 09 Jiné stavební a demoliční odpady**

- 17 09 01 Stavební a demoliční odpady obsahující rtuť
- 17 09 02 Stavební a demoliční odpady obsahující PCB (např. těsnicí materiály obsahující PCB, podlahoviny na bázi pryskyřic obsahující PCB, utěsněné zasklené dílce obsahující PCB, kondenzátory obsahující PCB)
- 17 09 03 Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky
- 17 09 04 Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03

Případné další odpady viz katalog odpadů.

## **14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti**

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

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

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

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále k znečišťování

pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárními zařízeními.

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

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

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

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

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

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

## 15. Další požadavky

### a) Užité vlastnosti stavby

Navržené technické řešení je v souladu s českými i evropskými technickými normami, s technickými kvalitativními podmínkami (TKP) a technickými podmínkami (TP) staveb pozemních komunikací. Návrh stavby je v souladu s vyhláškou 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích i s vyhláškou 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 zpracovány.

