

A

Souřadnicový systém: S-JTSK Výškový systém: Bpv

OBJEDNATEL PD

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

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

ZHOTOVITEL PD

**ONEGAST, spol. s r.o.**

Koněvova 651/22  
130 00 Praha 3 Žižkov  
IČ: 45786828

PROJEKTANT ČÁSTI

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

Muchova 9/223, 160 00 Praha 6, IČ 26080273, tel.: +420 233 081 261, e-mail: promika@promika.cz

**atelierpromika**

projektová činnost v dopravě

VYPRACOVAL	HL. INŽENÝR PROJEKTU	KONTROLA	TECHNICKÝ ŘEDITEL
ING. TOMÁŠ ROZTOČIL	ING. TOMÁŠ ROZTOČIL	ING. TOMÁŠ ROZTOČIL	ING. PETR MACEK

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

AKCE

III/1052 JÍLOVÉ U PRAHY,  
REKONSTRUKCE SILNICE

KÓD ZAKÁZKY	Jilovepdps.0316
STUPEŇ PD	DSP/PDSP
DATUM	08.2016
MĚŘÍTKO	
POČET FORMÁTŮ	20x4

ČÁST

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ČÁST	Č. PŘÍLOHY	Č. PARÉ
A	—	

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### OBSAH:

1.	Identifikační údaje .....	2
a)	Označení stavby .....	2
b)	Stavebník .....	2
c)	Projektant .....	2
2.	Základní údaje o stavbě .....	2
a)	Stručný popis návrhu stavby .....	2
b)	Předpokládaný průběh stavby .....	3
c)	Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR .....	3
d)	Stručná charakteristika území stavby .....	3
e)	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	4
f)	Celkový dopad stavby na dotčené území .....	4
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....	4
4.	Členění stavby .....	5
5.	Podmínky realizace stavby .....	5
a)	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....	5
b)	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....	5
c)	Zajištění přístupu na stavbu .....	6
d)	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy .....	6
6.	Přehled budoucích vlastníků (správců) .....	7
7.	Předávání části stavby do užívání .....	7
8.	Souhrnný technický popis stavby .....	7
8.1.	Souhrnný technický popis .....	7
8.2.	Technický popis jednotlivých stavebních objektů .....	7
8.2.1.	SO 121 Silnice III/1052 .....	7
8.2.2.	SO 183 Přejíždě dopravní značení .....	10
8.2.3.	SO 194 Stálé dopravní značení .....	11
9.	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření .....	13
10.	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky .....	13
a)	Dotčená ochranná pásma .....	13
b)	Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav .....	16
c)	Vliv na stavebně technické řešení stavby .....	16
11.	Zásah stavby do území .....	16
a)	Bourací práce .....	16
b)	Kácení mimolesní zeleně .....	16
c)	Rozsah zemních prací .....	16
d)	Ozelenění .....	16
e)	Zásah do ZPF a rekultivace .....	17
f)	Zásah do PUPFL .....	17
g)	Zásah do jiných pozemků .....	17
h)	Vyvolané změny staveb .....	17
12.	Nároky stavby na zdroje a její potřeby .....	17
13.	Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí .....	17
14.	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti .....	19
15.	Další požadavky .....	19
a)	Užitné vlastnosti stavby .....	19
b)	Bezbariérové užívání stavby .....	19
c)	Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí .....	19
d)	Splnění požadavků dotčených orgánů .....	20

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### 1. Identifikační údaje

#### a) Označení stavby

Název stavby: III/1052 Jílové u Prahy, rekonstrukce silnice

Místo stavby: Středočeský kraj  
Okres Praha - západ  
k.ú. Jílové u Prahy (660094)

Charakter stavby: údržba pozemní komunikace

#### b) Stavebník

Objednatel: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,  
příspěvková organizace  
Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5 Smíchov  
IČ: 00066001

#### c) Projektant

Zhotovitel PD: Onegast, spol s r.o.  
Koněvova 651/22, 130 00 Žižkov  
IČ: 45786828

Zhotovitel části: Atelier PROMIKA s.r.o.  
Muchova 9/223, 160 00 Praha 6  
IČ: 26080273

Vypracoval: Ing. Tomáš Roztočil

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: 08/2016

### 2. Základní údaje o stavbě

#### a) Stručný popis návrhu stavby

Jedná se o opravu silnice III/1052 v Jílovém u Prahy v provozním staničení km 0,000 – 1,100 dle údajů silniční databanky. Začátek a konec úseku byl stanoven objednatelem. Celková délka úpravy je 1100 m. Navrhuje se oprava asfaltového a dlážděného krytu vozovky včetně úpravy příčného sklonu a lokálních sanací vrchní asfaltové podkladní vrstvy bez úpravy stávajícího šířkového uspořádání, obnova nezpevněné krajnice, oprava stávajících sjezdů a propustků, oprava silničních příkopů a ostatních odvodňovacích zařízení, doplnění a úprava stávajících silničních svodidel, výměna směrových sloupků, obnova a doplnění stálého dopravního značení. Součástí akce není oprava mostních objektů.

Projektové staničení přibližně odpovídá provoznímu staničení dle podkladů silniční databanky.

**b) Předpokládaný průběh stavby**

Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2017, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběrového řízení na zhotovitele stavby.

V zásadě se počítá s realizací stavby jako celku, vzhledem k nutnosti zachování provozu hromadné i individuální dopravy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV.

Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 3 měsíců 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 pouze těleso silnice III/1052 v km 0,000 – 1,100 provozního staničení dle údajů silniční databanky. Jedná se o pahorkovité území s nadmořskou výškou přibližně 360 – 393 m n.m. Bpv. Stavba leží převážně v zastavěném území města Jílového u Prahy, posledních 300 m je již mimo obec, silnice je v tomto úseku orientována přibližně ve směru západ - východ ve smyslu staničení.

Silnice III/1052 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění. Na ZÚ vychází šířkové uspořádání z šířky silnice asi 8,25 m mezi obrubníky. Průměrně se pohybuje šířka zpevnění v rozmezí cca 8,00 m až do km 0,510, následně je šířka zpevnění zmenšena až na cca 5,50 m v KÚ. Šířkové uspořádání je provedeno dvojím typem – jako extravilánové s krajnicí a příkopem a jako intravilánové se zvýšenými obrubníky a chodníky (průtah Jílovým u Prahy). Vzhledem k charakteru opravy silnice se v obou případech stávající šířkové uspořádání ponechává zcela beze změny. Pokud je to dle situace možné, upravuje se šířka nezpevněné krajnice na hodnoty  $2 \times 0,75$  m v úsecích se směrovými sloupky, 1,50 m v úseku se svodidlem.

Navržený podélný sklon zcela kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,31% – 7,37%. Vozovka silnice má jednak netuhou konstrukci s asfaltovým krytem, která vykazuje v současnosti celou řadu poruch plynoucích především z vyčerpané životnosti konstrukce a nevyhovujícího stavu krajnice a odvodňovacích zařízení – praskliny, trhliny, vyjeté koleje. Dále je zde vozovka s dlážděnou konstrukcí, která vykazuje poruchy z nevyhovujícího stavu odvodňovacího zařízení a vyjetých kolejí. Diagnostika vozovky je samostatnou přílohou této PD.

V trase je zřízeno několik úrovnových (stykových i průsečných) křižovatek s místními a účelovými komunikacemi, jejichž poloha je zřejmá z příslušných grafických příloh této PD. V Křižovatkách nejsou vzhledem k jejich dopravnímu významu zřízeny žádné odbočovací ani připojovací pruhy.

V řešeném úseku se nenachází žádný stávající most.

V dotčeném úseku se nachází 1 autobusová zastávka:

- km 0,405 – Jílové u Prahy, Čs. armády – oboustranná zastávka v průběžném

jízdním pruhu  
linky č. 444

V řešené části silnice III/1052 je vedena značená cyklotrasa č. 19 – Posázavská cyklotrasa (Lísek – Nové Město n. Moravou – Žďár n. Sázavou – Havlíčkův Brod – Zruč n. Sázavou – Týnec – Davle).

Dosavadní druh pozemků dotčených stavbou je v převážné většině plochy záboru ostatní plocha s využitím silnice nebo ostatní komunikace ve vlastnictví investora. Vzhledem k současné podobě katastrální mapy zasahuje stávající plocha vozovky silnice III/1052 v dotčeném úseku i do pozemků soukromých vlastníků a chráněných ZPF (zahrada) a LPF (lesní pozemek).

**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 ke zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy.

Stavba zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa.

Nepočítá se s likvidací vzrostlé zeleně.

Vodní režim v dané oblasti není stavbou ovlivněn.

Pro zamezení zásahu do okolních pozemků bude obvod stavby řádně vytýčen a označen. Po celou dobu stavby bude zajištěn průjezd a přístup vozidel integrovaného záchranného systému.

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

Stavba zajišťuje především opravu vlastní vozovky komunikace a jejího příslušenství a tím i zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy a nemá žádný zásadní vliv na dosavadní využití území.

Navrhovanými stavebními úpravami se dosavadní zařazení 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. Stavba nepředpokládá jakékoliv zásahy do vedení stávajících inženýrských sítí ani návrh nových vedení IS. Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolice, vyjma vybourání části stávající vozovky, rekonstruovaných propustků a stávajících degradovaných krajníků a prvků odvodnění.

Stavba leží v Městské památkové zóně Jílové u Prahy.

Nejsou známy žádné vlivy na jiné stavby plánované v zájmovém území ani žádné stavby dotčené navrhovanou stavbou. Nejsou navrženy žádné změny staveb dotčených touto stavbou.

### **3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů**

- Smlouva o dílo na zpracování projektové dokumentace a inženýrskou činnost,
- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zákresu pozemkových hranic,
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- Diagnostika a návrh opravy vozovky III/1052 Jílové u Prahy,
- webový portál ČÚZK,

- vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace, vyjádření dotčených orgánů státní správy a jednotlivých správců inženýrských sítí.

#### 4. Členění stavby

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

Seznam stavebních objektů:

SO 121 Silnice III/1052

SO 183 Přechodné dopravní značení

SO 194 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 jiných stavebníků

Projektantovi nejsou známy žádné jiné související stavby v širším dotčeném území.

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

Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2017, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběru zhotovitele. V zásadě se počítá s realizací stavby jako celku, vzhledem k nutnosti zachování provozu hromadné i individuální dopravy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV. Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 3 měsíců od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

Stavební práce předpokládané v rámci výstavby:

- provedení přípravných zemních prací (příp. odhumusování)
- demontáž zábradlí, stržení zarostlé krajnice
- frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce
- zaříznutí a odbourání okrajů vozovky silnice pro realizaci nové nezpevněné krajnice, vybourání nefunkčních prvků odvodnění a stávajících konstrukcí propustků určených k výměně
- sanace asfaltové podkladní vrstvy v rozsahu dle vizuální prohlídky po odfrézování krytových vrstev vozovky
- obnova odvodňovacích zařízení, příkopů, propustků a opravy stávajících zpevnění příkopů betonovými žlabovkami
- výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí
- realizace asfaltových konstrukčních vrstev vozovky včetně obnovy vodorovného dopravního značení
- obnova nezpevněné krajnice
- instalace silničních svodidel a směrových sloupků
- obnova a úprava stálého dopravního značení

- ohumusování a zatravnění.

Akce nevyžaduje žádnou nadstandardní koordinaci. Stavba bude prováděna takovým způsobem, aby všechny vjezdy a hlavní pěší tahy a přístupy ke vstupům do stávajících objektů byly zachovány po celou dobu výstavby. Zařízení staveniště se předpokládá pouze velmi malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude řešeno v rámci vlastních pozemků stavby. Tato plocha bude sloužit i jako případná deponie pro materiál. Plochy pro větší skládky se neuvažují. Parkování mechanismů, bude-li potřebné, je v omezené míře možné na staveništi. Napojení stavebního pozemku na zdroje vody a elektrické energie není nutné.

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

Přístup staveništní dopravy na stavbu bude veden z obou směrů silnice III/1052. Jiný přístup není třeba zřizovat. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

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

Stavební práce budou zásadním způsobem omezovat provoz na silnici III/1052 i navazujících pozemních komunikacích.

Vzhledem k charakteru širšího dotčeného území a dopravy na silnici III/1052 bude pro automobilovou dopravu ve směru k obci Kamenice stanovena v 7. etapě výstavby oficiální objížďná trasy přes obce Pohoří a Skuheř. Stavební práce budou zásadním způsobem omezovat provoz automobilové dopravy na silnici III/1052, nicméně s výlukami autobusové hromadné dopravy se nepočítá mimo částečné omezení v 7. etapě. V této etapě bude omezen provoz vozidel po silnici III/1052 mezi Jílovým u Prahy a Chotouní. Obsluha autobusových zastávek pro obce Chotouň, Pohoří, Skalsko a Těptín bude možná buď pouze v úseku Chotouň – Těptín nebo bude nutno dohodnout se zhotovitelem stavby ve vymezených časech (ranní a odpolední špička) omezený průjezd přes staveniště 7. etapy. Proto bude nutné před zahájením 7. etapy výstavby dohodnout s regionálním organizátorem dopravy systém dopravní obsluhy výše uvedených obcí.

Omezení v dopravě, ke kterému bude docházet během realizace stavby, bude řešeno přechodným dopravním značením. Předpokládá se realizace stavby jednak po polovinách šířky vozovky (etapa 2 - 6) se střídavým řízením provozu světelně signalizačním zařízením po úsecích délky cca 200 - 250 m a dále s úplným vyloučením automobilové dopravy (vedení po objížďných trasách) v etapě č. 1 a 7. Během stavby budou dotčeny autobusové zastávky a budou zřizovány provizorní autobusové zastávky v závislosti na postupu výstavby.

V **první etapě** je prováděna oprava vozovky při úplné uzavěře mezi Masarykovým náměstím a ulicí Tyršova. Objížďná trasa je vedena obousměrně po ulicích Pražská, Jana Morávka a Tyršova.

Ve **druhé a třetí etapě** je prováděna oprava po polovinách vozovky mezi křižovatkou s ulicí Tyršova a sjezdem do Jílovských strojíren. Doprava bude řízena světelně signalizačním zařízením.

Rozhraní mezi třetí a pátou etapou je navrženo v polovině vjezdu do Logistického skladu Hasičského záchranného sboru tak, aby byl ve všech etapách výstavby zajištěn vjezd do skladu.

Ve **čtvrté, páté a šesté etapě** je prováděna oprava po polovinách vozovky mezi sjezdem do Jílovských strojíren a vjezdem do sídliště Lado. Doprava bude řízena světelně signalizačním zařízením.

V **sedmé etapě** je prováděna oprava při úplné uzavěře mezi sídlištěm Lado a provozním km 1,100. Doprava bude vedena po obousměrné objízdě trase ve směru Jílové u Prahy, Skuheř a Kamenice.

## 6. Přehled budoucích vlastníků (správců)

Přehled budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů:

SO 121 Silnice III/1052	Středočeský kraj/KSUSSK
SO 183 Přejídné dopravní značení	zhotovitel stavby (dočasně)
SO 194 Stálé dopravní značení	Středočeský kraj/KSUSSK

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

## 7. Předávání části stavby do užívání

Předpokládá se předání do užívání pro celou stavbu najednou po definitivním dokončení stavby.

## 8. Souhrnný technický popis stavby

### 8.1. Souhrnný technický popis

Název stavby:	III/1052 Jílové u Prahy, rekonstrukce silnice
Místo stavby:	Středočeský kraj Okres Praha - západ k.ú. Jílové u Prahy (660094)
Charakter stavby:	údržba pozemní komunikace
Projektovaný rozsah:	silnice III/1052: Km 0,000 – 1,100 (projektové staničení shodné s provozním dle SD)
Délka úpravy:	ZÚ - KÚ 1100 m
Orientační výměry:	vozovka silnice III/1052 – 6.800 m <sup>2</sup> + 556 m <sup>2</sup>
Počet bus zastávek:	1 zastávka na průběžném jízdním pruhu
Přestavby křižovatek:	neobsahuje
Úpravy mostů:	neobsahuje
Řešené propustky:	pouze pročištění
Železniční přejezdy:	neobsahuje
Řešené sjezdy:	obsahuje pouze výškové navázání stávajících sjezdů

### 8.2. Technický popis jednotlivých stavebních objektů

#### 8.2.1. SO 121 Silnice III/1052

Tento stavební objekt je hlavním objektem stavby a řeší úpravy silnice III/1052. Směrové i šířkové parametry vozovky silnice III/1052 zůstávají zcela beze změny, stejně tak i podélné sklony nivelety.



### Situační řešení

Stávající směrové vedení silnice III/1052 je zcela zachováno. Směrové vedení osy silnice v předmětném úseku je tvořeno směrovými přímými proloženými směrovými oblouky o poloměrech v rozmezí 30 – 1000 m s příslušnými přechodnicemi v rámci prostorových možností.

Celková délka opravy v rámci SO 121 je 1100 m.

Silnice III/1052 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění. Na ZÚ vychází šířkové uspořádání z šířky silnice asi 8,25 m mezi obrubníky. Průměrně se pohybuje šířka zpevnění v rozmezí cca 8,00 m až do km 0,510, následně je šířka zpevnění zmenšena až na cca 5,50 m v KÚ. Šířkové uspořádání je provedeno dvojím typem – jako extravilánové s krajnicí a příkopem a jako intravilánové se zvýšenými obrubníky a chodníky (průtah Jílovým u Prahy). Vzhledem k charakteru opravy silnice se v obou případech stávající šířkové uspořádání ponechává zcela beze změny. Pokud je to dle situace možné, upravuje se šířka nezpevněné krajnice na hodnoty  $2 \times 0,75$  m v úsecích se směrovými sloupky, 1,50 m v úseku se svodidlem.

Směrové navázání krajnice vozovky silnice III/1052 na stávající silnice, místní a účelové komunikace a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu.

Neřeší se plochy chodníků, dělicích ostrůvků a nástupišť autobusových zastávek.

### Výškové řešení

Navržený podélný sklon zcela kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,31% – 7,37%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 400 – 5000 m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice cca 2,0% je nově upraven na hodnotu 2,5%. Změna bude provedena tak, aby při zvětšení příčného sklonu nedošlo k zeslabení konstrukce vozovky v ploše jízdních pruhů.

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně – 3 cm pod úroveň přilehlé vozovky (zpevněné krajnice).

### Navrhované konstrukce

Návrh opravy vozovky je proveden dle doporučení Diagnostiky vozovky a je rozdělen do 3 úseků. Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý z příslušných grafických příloh.

V prvním úseku v km 0,000 – 0,074 je předpokládáno předláždění vozovky s krytem z kamenné dlažby:

Kamenná dlažba	DL	(ČSN 736133)	100mm
Ložná vrstva	L	(ČSN 736126-1)	40mm
Přehutnění podkladní vrstvy			
<b>celkem nová konstrukce</b>			<b>max. 140mm</b>

Vybourání dlážděné konstrukce a reprofilace do příčného sklonu

Ve druhém úseku v km 0,074 – 0,409 je předpokládáno vybourání kamenné dlažby, úprava podkladu a nové asfaltové souvrství:

Asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP5 0,3 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16S	(ČSN EN 13108-1)	70mm
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP5 0,3 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 16S	(ČSN EN 13108-1)	70mm
Infiltrační postřik emulzní	PI-E C 60 B5 1,0 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	

**celkem nová konstrukce**

**max. 180mm**

Vybourání dlážděné konstrukce a reprofilace do příčného sklonu

Ve třetím úseku v km 0,409 – 1,100 je předpokládáno frézování stávajícího asfaltového souvrství, vyspravení podkladu a nové asfaltové souvrství:

Asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP5 0,3 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 22S	(ČSN EN 13108-1)	90mm
Infiltrační postřik emulzní	PI-E C 60 B5 0,7 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)	

**celkem nová konstrukce**

**max. 130mm**

Oprava podélných a příčných trhlin, vyčištění a zalití polymerem modifikovanou asfaltovou směsí, případné výtlučky vyplnit sanačním materiálem (TP 115)

Lokální frézování v místech vyznačených vysprávek

Mechanické očištění odfrézovaného povrchu, vizuální prohlídka s vyznačením lokálních vysprávek v místech pokračujících trhlin, případných rozpadů podkladní vrstvy apod.

Odfrézování stávajících asfaltových vrstev s reprofilací do příčného sklonu 2,5%

**max. 130mm**

Vrchní vrstva nezpevněné krajnice v tloušťce 0,10 m bude provedena ze zhutněné vrstvy asfaltového recyklátu frakce 0-32 získaného z frézování vozovky. Stejný materiál bude použit i na úpravu stávajících sjezdů mimo obec pro navázání na novou vozovku v nejnětější rozsahu.

## Odvodnění

Odvedení srážkových vod z vozovky silnice zachovává stávající systém odvodnění podélným a příčným spádováním do stávajících příkopů a dále na průtahu Jílovým u Prahy do uličních vpustí a stávající kanalizace. V km 0,255 – 0,267 je navržena obnova stávajícího degradovaného odvodňovacího žlabu a dále v km 0,460 – 0,596 je navržena obnova stávajícího degradovaného odvodňovacího žlabu a jeho nahrazení novým šterbinovým žlabem a neprůběžnou šterbinou, který je vyústěn do navazujícího silničního příkopu. Dále je navržena obnova 3 ks uličních vpustí v km 0,255 a 0,370 vlevo a km 0,375 vpravo včetně jejich poškozených přípojek do dešťové kanalizace. Navrhovanou opravou se v žádném případě nezasahuje do silniční pláň a drenáží.

V rámci opravy systému odvodnění silnice se navrhuje především odtěžení drnu z nezpevněných krajnic, pročištění, příp. i prodloužení stávajících silničních příkopů a pročištění stávajících propustků v trase silnice i pod sjezdy na okolní nemovitosti.

## Vybavení pozemní komunikace

Z důvodu nevyhovujícího současného technického stavu je navržena úprava stávajícího bezpečnostního záchytného zařízení v následujícím rozsahu.

U stávajícího svodidla bude demontován náběh svodidla délky 8 m a svodidlo bude prodlouženo v úseku km 0,980 – 1,062 vlevo s úrovní zadržení N2.

Svodidlo je navrženo v souladu s TP 114, bude doplněno 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. Výška sloupků bude 0,80 m.

### **Bourací a zemní práce**

V rámci tohoto objektu se provede pouze demolice konstrukcí stávající silnice III/1052. Bourací práce v rámci této části dokumentace zahrnují:

- demontáž stávajících svodidel a zábradlí v nutném rozsahu s uložením na skládku,
- frézování asfaltových vrstev a vybourání dlážděné vozovky v předepsané tloušťce s uložením na skládku,
- zaříznutí a odbourání okrajů vozovky silnice pro realizaci nové nezpevněné krajnice s uložením na skládku,
- vybourání původních degradovaných betonových obrubníků v krajnici s uložením na skládku,
- vybourání stávajících odvodňovacích prvků určených k výměně s uložením na skládku.

Obsahem zemních prací v rámci objektu je především provedení zhutněných dosypávek na úroveň nových příkopů dle vzorového příčného řezu, stržení drnu z krajnic, pročištění příkopů a propustků.

Veškeré terénní úpravy jsou ohumusovány v tl. 0,10 m a zatravněny.

### **8.2.2. SO 183 Přechodné dopravní značení**

Hlavním cílem navrhovaných dopravně inženýrských opatření a s tím souvisejícího užití přechodného dopravního značení bude během stavebních prací v co největší možné míře zachovat běžný automobilový provoz, provoz autobusové dopravy, pěší provoz a přístup dopravní obsluhy ke stávajícím objektům, zajistit maximální bezpečnost a plynulost provozu v místě prováděné stavby. Návrh ZOV je obsahem samostatné části PD.

Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2017, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na termínu získání stavebního povolení a provedení výběru zhotovitele. Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 12 týdnů od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací. V zásadě se počítá s realizací stavby jako celku, vzhledem k nutnosti zachování provozu hromadné i individuální dopravy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV.

Vzhledem k charakteru širšího dotčeného území a dopravy na silnici III/1052 bude pro automobilovou dopravu ve směru k obci Kamenice stanovena v 7. etapě výstavby oficiální objízdná trasy přes obce Pohoří a Skuheř. Stavební práce budou zásadním způsobem omezovat provoz automobilové dopravy na silnici III/1052, nicméně s výlukami autobusové hromadné dopravy se nepočítá mimo částečné omezení v 7. etapě. V této etapě bude omezen provoz vozidel po silnici III/1052 mezi Jílovým u Prahy a Chotouní. Obsluha autobusových zastávek pro obce Chotouň, Pohoří, Skalsko a Těptín bude možná buď pouze v úseku Chotouň – Těptín nebo bude nutno dohodnout se zhotovitelem stavby ve vymezených časech (ranní a odpolední špička) omezený průjezd přes staveniště 7. etapy. Proto bude nutné před zahájením 7. etapy výstavby dohodnout s regionálním organizátorem dopravy systém dopravní obsluhy výše uvedených obcí.

Omezení v dopravě, ke kterému bude docházet během realizace stavby, bude řešeno přechodným dopravním značením. Předpokládá se realizace stavby jednak po polovinách šířky vozovky (etapa 2 - 6) se střídavým řízením provozu světelně signalizačním zařízením po úsecích délky cca 200 - 250 m a dále s úplným

vylouením automobilové dopravy (vedení po objízdných trasách) v etapě č. 1 a 7. Během stavby budou dotčeny autobusové zastávky a budou zřizovány provizorní autobusové zastávky v závislosti na postupu výstavby.

V **první etapě** je prováděna oprava vozovky při úplné uzavěře mezi Masarykovým náměstím a ulicí Tyršova. Objízdná trasa je vedena obousměrně po ulicích Pražská, Jana Morávka a Tyršova.

Ve **druhé a třetí etapě** je prováděna oprava po polovinách vozovky mezi křižovatkou s ulicí Tyršova a sjezdem do Jílovských strojírén. Doprava bude řízena světelně signalizačním zařízením.

Rozhraní mezi třetí a pátou etapou je navrženo v polovině vjezdu do Logistického skladu Hasičského záchranného sboru tak, aby byl ve všech etapách výstavby zajištěn vjezd do skladu.

Ve **čtvrté, páté a šesté etapě** je prováděna oprava po polovinách vozovky mezi sjezdem do Jílovských strojírén a vjezdem do sídliště Lado. Doprava bude řízena světelně signalizačním zařízením.

V **sedmé etapě** je prováděna oprava při úplné uzavěře mezi sídlištěm Lado a provozním km 1,100. Doprava bude vedena po obousměrné objízdné trase ve směru Jílové u Prahy, Skuheř a Kamenice.

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. Dále je nutné přezkontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území, případně poloha sloupů veřejného osvětlení uvažovaných pro osazení svislých dopravních značek, odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.

**Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh DIO 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.**

### **8.2.3. SO 194 Stálé dopravní značení**

Předmětem tohoto stavebního objektu je návrh stálého svislého a vodorovného dopravního značení na silnici III/1052 po realizaci těchto stavebních objektů:

SO 121 Silnice III/1052

Jedná se především o obnovu stálého vodorovného dopravního značení do podoby odpovídající současnému stavu, příp. v minimálním rozsahu doplnění, úprava nebo výměna svislého dopravního značení dle požadavku správce nebo DOSS. Přepočet délek rozhledů pro zastavení a pro předjíždění dle ČSN 73 6101 a následná úprava délek úseků s povoleným předjížděním dle TP 133 nebyl objednatelem požadován.

Návrh směrových sloupků je proveden v rámci SO 121.

Návrh dopravního značení je zcela zřejmý ze situací dopravního značení.

S návrhem nových svislých stálých dopravních značek se v rámci této akce uvažuje pouze v těchto případech:

- doplnění příslušných svislých značek v místech zastávkových pruhů umístěných

v jízdních pruzích silnice III/1052,

- přesazení B24b v km 0,583 vlevo ze stávajícího umístění ve vozovce za bezpečnostní odstup v prostoru chodníku.

V rámci stavby je navržena vodící čára v šířce 0,125 m ve vzdálenosti odpovídající šířce jízdního pruhu 2,75 m (+ rozšíření ve směrových obloucích dle možností silničního pozemku) v úseku km 0,000 – 0,650 a ve vzdálenosti odpovídající šířce jízdního pruhu 2,50 m (+ rozšíření ve směrových obloucích dle možností silničního pozemku) v úseku km 0,650 – 1,100.

- Vdz č. V7 má šířku 4,0.
- Celková délka vzd. V11a je v případě umístění zastávky zcela, nebo částečně v jízdním pruhu délky 22 m. Šířka značky je 2,5 m. Výška textu je 1,0 m.

Vodorovné značení bude provedeno dvoufázově z materiálů dlouhodobé životnosti (plast - minimální zaručená životnost 3 roky) v barvě bílé. Dělicí a vodící čáry musí být profilované a/nebo strukturální (nehlučná úprava) pro zajištění odtoku vody a s retroreflexní úpravou se zvýšenou viditelností v noci a v podmínkách za vlhka a za deště – typ II dle TP 70 „Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích“. Ostatní vodorovné značky – např. V7, zastávky V11, příp. symboly na vozovce atd. budou hladké rovněž typ II.

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
- vyhlášky MDS 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
- TKP vydané MD.

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. Dále je nutné přezkontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území, případně poloha sloupů veřejného osvětlení uvažovaných pro osazení svislých dopravních značek, odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba navrhnout případnou úpravu navrhovaného značení.

**Před vlastní realizací 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.**

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

Základním průzkumem pro opravu vozovky 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

Stavba vzhledem ke svému charakteru nemá žádný negativní vliv na dotčená ochranná pásma. Nachází se v těchto ochranných pásmech:

*Městská památková zóna Jílové u Prahy dle vyhlášky MK ČR č. 476/1992 Sb.*

*Silniční ochranná pásma dle zákona č. 13/1997 Sb.*

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti

- silnice II. a III. tř. a MK II. tř. - 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu

*Ochranná pásma dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb.*

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

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

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.

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
  - Plnírny 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

Stavba neleží v památkové zóně, rezervaci ani v ochranném pásmu památky, nenachází se ani v chráněném přírodním území ani v zátopovém území.

**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 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.

**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**

Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolic, vyjma frézování asfaltových vrstev, vybourání části stávající vozovky, rekonstruovaných propustků a stávajících degradovaných obrubníků.

**b) Kácení mimolesní zeleně**

Nepočítá se s likvidací žádné 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, příkopy budou nově vytvarovány, svahy nového silničního tělesa budou ohumusovány a zatravněny. Stavba nevyvolá žádné významné přesuny zeminy, pouze vybouraných vrstev komunikace a krajnice, které budou částečně opětovně použité na stavbě, zbylá část bude odvezena na skládku.

**d) Ozelenění**

V místech terénních úprav bude zemní těleso ohumusováno v tl. 0,10 m a oseto travním semenem.

**e) Zásah do ZPF a rekultivace**

Při stavbě dojde k záborům zemědělského půdního fondu při dočasném i trvalém záboru.

S rekultivací se vzhledem k charakteru a rozsahu této stavby neuvažuje.

**f) Zásah do PUPFL**

Při stavbě dojde k záborům lesního fondu při dočasném i trvalém záboru.

**g) Zásah do jiných pozemků**

Podrobná informace o pozemcích je předmětem samostatné části PD. Tento dokument může sloužit investorovi pro následné majetkové vypořádání historicky nedořešených pozemků pod komunikací. Realizace stavby bude probíhat na stávajícím tělese silnice III/1052, silnice se nebude rozšiřovat.

Vlastní oprava vozovky silnice i úpravy krajnic a čištění odvodňovacích zařízení probíhají v převážné většině plochy záboru na pozemcích ve vlastnictví Města Jílového u Prahy. Vzhledem k současné podobě katastrální mapy zasahuje stávající plocha vozovky silnice III/1052 v dotčeném úseku i do pozemků soukromých vlastníků a chráněných ZPF (zahrada) a PUPFL (lesní pozemek).

**h) Vyvolané změny staveb**

Stavba nevyvolává nutnost žádných změn stávající dopravní a technické infrastruktury. V rámci projektové dokumentace bylo v zájmovém území provedeno ověření stávajících vedení inženýrských sítí. Vzhledem k charakteru stavby (pouhá údržba silnice bez výraznějšího zásahu do směrového a výškového vedení trasy) nedojde k přeložkám/úpravám inženýrských sítí v zájmovém území.

## **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.

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

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

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

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

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

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění

bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci). Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcí předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce. Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3 m. Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Dokumentace je zpracována dle právních předpisů, platných od 1.1.2001. Jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na který v souvislosti se stavební činností navazují především vyhlášky č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, č. 381/2001 Sb., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů a č. 374/2008 Sb., o přepravě odpadů.

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

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

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

Ocelové konstrukce (stožáry světelné signalizace nebo plynovodní potrubí) a kabeláž jsou majetkem správce zařízení. Ten rozhodne, zda tyto konstrukce uschová ve svém skladovém zařízení pro další využití nebo zda je odevzdá do výkupu sběrných surovin.

Do stavby nebudou zabudovány žádné nebezpečné látky, nebo materiály a tyto látky, či materiály nebudou vznikat ani vlastním provozem stavby.

V případě pochybností, zda movitá věc je či není odpadem, rozhoduje na návrh vlastníka movité věci či správního orgánu, který provádí řízení, v němž se tato otázka vyskytla, příslušný krajský úřad, a to na návrh vlastníka této movité věci nebo správního orgánu, který provádí řízení, v němž se otázka naskytla, nebo který rozhodnutí o této otázce potřebuje ke své další činnosti.

## 14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

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

- stavební činností nedojde zasypaní 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.

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

Při provádění stavebních prací nebude v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb překročen hygienický limit akustického tlaku  $L_{Aeq,T} 60 \text{ dB(A)}$  v době od 7 do 21 hodin. Tento požadavek vyplývá z ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Nejhluchnější práce budou prováděny v době od 8 do 17 hodin s přestávkou. Doba provozu hlučných strojů bude minimalizována, stojící nákladní vozy budou mít vypnuté motory, při provádění nejhluchnějších prací nebude používána jiná hlučná technika. Stacionární zdroje budou podle možností umístěny co nejdále od obytné zástavby, kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem.

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

## 15. Další požadavky

### a) Užitné vlastnosti stavby

Navržené technické řešení je v souladu s českými i evropskými technickými normami, s technickými kvalitativními podmínkami (TKP) a technickými podmínkami (TP) staveb pozemních komunikací. Návrh stavby je v souladu s vyhláškou 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích i s vyhláškou 137/1998 Sb., o obecných požadavcích na výstavbu a dále je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### b) Bezbariérové užívání stavby

Úpravy dopravního řešení musí doprovázet příslušné prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 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 území.

Vlivy poddolování na opravovanou pozemní komunikaci je možno označit za nepodstatné.

**d) Splnění požadavků dotčených orgánů**

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