

D  
SO 121, 122

Souřadnicový systém: S-JTSK Výškový systém: Bpv

OBJEDNATEL PD



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

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

PROJEKTANT ČÁSTI				<div></div> <div>atelierpromika</div> <div>projektová činnost v dopravě</div>		
<div>Atelier PROMIKA s.r.o.</div> <div>Muchova 9/223, 160 00 Praha 6, IČ 26080273, e-mail: promika@promika.cz</div>						
VYPRACOVAL	HL. INŽENÝR PROJEKTU	KONTROLA	TECHNICKÝ ŘEDITEL	Atelier PROMIKA s.r.o., Muchova 9/223, 160 00 Praha 6		
ING. MARTIN MATĚJČEK	ING. TOMÁŠ ROZTOČIL	ING. TOMÁŠ ROZTOČIL	ING. PETR MACEK	KÓD ZAKÁZKY	Prudobrdsp.0619	
AKCE III/0032, III/0037 PRŮHONICE – DOBŘEJOVICE				STUPEŇ PD	DSP/PDSP	
ČÁST D. DOKUMENTACE OBJEKTŮ A ZAŘÍZENÍ				DATUM	12.2019	
STAVEBNÍ OBJEKT SO 121, 122 SILNICE III/0032, III/0037				MĚŘÍTKO		
PŘÍLOHA TECHNICKÁ ZPRÁVA				POČET FORMÁTŮ	10xA4	
				ČÁST	Č. PŘÍLOHY	Č. PARÉ
				D.1.1	1	

©návrh řešení obsažený ve výkresové a textové části je předmětem ochrany dle autorského zákona

## a) IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU

Název stavby:	<b>III/0032, III/0037 Průhonice - Dobřežovice - PD</b>
Místo stavby:	Středočeský kraj, okres Praha – západ, Praha - východ katastrální území: Hole u Průhonic (733962) katastrální území: Dobřežovice (627640) katastrální území: Průhonice (733962)
Předmět dokumentace:	Rekonstrukce, trvalá stavba, dopravní funkce
Údaje o stavebníkovi:	KSÚS Středočeského kraje, p.o. Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 IČ: 000 66 001
Zodpovědný projektant:	Atelier Promika s.r.o. Ing. Martin Matějček, Ing. Tomáš Roztočil Muchova 9 160 00 Praha 6 e-mail: promika@promika.cz IČ: 26080273
Datum zpracování:	prosinec 2019

## **b) STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS**

Předmětem dokumentace je oprava vozovek silnic III/0032 a III/0037. Silnice III/0032 vede z Dobřejovic k Průhonickému parku, silnice III/0037 vede z části obce Průhonice Rozkoš do Újezda u Průhonic. Celková délka úpravy u silnice III/0032 je 1 450 m, u silnice III/0037 1 031 m.

Navrhuje se u silnice III/0032 sanace krajů vozovky, recyklace za studena na místě a oprava asfaltových vrstev vozovky. U silnice III/0037 je navržena oprava asfaltových vrstev vozovky a nová podkladní vrstva z kameniva stmelého cementem (z důvodu velkého množství znaků inženýrských sítí v obci).

Součástí je následná obnova vodorovného dopravního značení, odstranění nánosů z nezpevněných krajnic a pročištění a oprava odvodňovacího zařízení (příkopy a propustky). Trvalé svislé dopravní značení bude vyměněno se zachováním sloupků a budou doplněny chybějící značky.

Součástí akce není kácení jakékoliv zeleně ani přeložky inženýrských sítí.

Stávající šířkové uspořádání komunikace se její opravou nemění.

Nová ochranná pásma a chráněná území nejsou generována.

### **b.1 SITUAČNÍ ŘEŠENÍ**

- Silnice III/0032, km 0,319 – 1,769 44

Začátek úpravy leží v obci Dobřejovice v místě křižovatky s III/00316 ve staničení km 0,319, v místě pracovní spáry. Silnice dále vede na sever a severozápad ven z obce a extravilánovým úsekem až ke křižovatce do satelitní zástavby části obce Osnice. Před touto křižovatkou je konec opravovaného úseku, km 1,769 44.

Silnice III/0032 je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací, v extravilánové úpravě s nezpevněnými krajnicemi. Průměrně se šířka zpevnění pohybuje v rozmezí 4,9 – 6,0 m, min. 4,6 m. Stávající směrové vedení silnice je zcela zachováno. Pokud je to dle situace možné, upravuje se šířka nezpevněné krajnice na hodnoty  $2 \times 0,5$  m. Směrové vedení osy silnice v předmětném úseku je tvořeno směrovými přímými proloženými směrovými oblouky o poloměrech v rozmezí 20 – 10 000 m v rámci prostorových možností.

- Silnice III/0037 km 0,000 – 0,317 718 a 1,100 – 1,268 47 a 1,599 – 2,145 18

Začátek úpravy leží na začátku obce Rozkoš, která patří pod obec Průhonice. Silnice vede jako průtah Rozkoší na jihovýchod, dále extravilánovým úsekem, v místě křižovatky s III/0032 se otáčí na severovýchod a vede obcí Průhonice až k odbočce na Újezd u Průhonic, kde je v místě pracovní spáry konec opravovaného úseku. Předmětem opravy je intravilánový úsek v Rozkoši dl. 317 m (1.část), dále cca 170 m dlouhý extravilánový úsek před křižovatkou s III/0032 (2.část) a pak úsek 546 m

v Holí u Průhonic začínající křižovatkou k obytnému areálu IMOBY a vedoucí obcí Průhonice až k odbočce na Újezd u Průhonic (3.část).

Silnice III/0037 je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací, v extravilánové úpravě s nezpevněnými krajnicemi, v intravilánu s obrubami a jedno či oboustrannými chodníky. Průměrně se šířka zpevnění pohybuje v rozmezí 6,0 – 7,0 m, min. 5,6 m. Stávající směrové vedení silnice je zcela zachováno. Pokud je to dle situace možné, upravuje se šířka nezpevněné krajnice na hodnoty  $2 \times 0,5$  m. Směrové vedení osy silnice v předmětném úseku je tvořeno směrovými přímými proloženými směrovými oblouky o poloměrech v rozmezí 18 – 525 m v rámci prostorových možností.

V řešeném úseku se nachází 2 x 2 vstřícné autobusové zastávky, v km 0,190 v části obce Rozkoš a v km 1,820 v Průhonicích (Tovární), u rybníků. Zastávky v Rozkoši jsou bez zálivu v jízdním pruhu, zastávky u rybníků mají samostatný dlážděný záliv, který není součástí opravy.

Pro všechny úseky obou silnic platí, že směrové navázání krajnice na stávající silnice, místní a účelové komunikace a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu.

Neřeší se plochy chodníků a nástupišť autobusových zastávek.

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 a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010) neuplatňují.

## **b.2 VÝŠKOVÉ ŘEŠENÍ**

Návrh výškového uspořádání komunikačního řešení vychází ze základních podmínek respektujících současné výškové poměry dotčeného území a také potřeby výškového napojení na pěší vstupy a vjezdy do objektů. Základní příčný sklon vozovky je navržen v hodnotě 2,5 %.

Navržený podélný sklon je oproti stavu mírně navýšen, nicméně kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,2% – 6,4%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 20 – 20 000 m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice 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). Základní převýšení v místě obrubníků je 12 cm.

## **c) VYHODNOCENÍ PRŮZKUMŮ A PODKLADŮ**

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele. V průběhu prací pak byly prováděny pracovní konzultace se zástupci objednatele a připomínky byly průběžně zapracovány. Dalším podkladem byla Diagnostika vozovky, provedená firmou IMOS Brno v 12/2019.

Předkládaná dokumentace je vypracována na podkladě předaného polohopisného a výškopisného zaměření dotčeného území v digitální podobě v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému BpV.

#### **d) VZTAHY POZEMNÍ KOMUNIKACE K OSTATNÍM OBJEKTŮM STAVBY**

Plocha vozovek plynule navazuje na vstupy a vjezdy na sousední pozemky, i při změnách nivelety tato napojení zůstávají zachována.

#### **e) NÁVRH ZPEVNĚNÝCH PLOCH**

Konstrukce nových zpevněných ploch 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.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121, cementový beton 73 6123, podkladový beton 73 6124, štěrkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev a použít spojovací živičné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Ošetření spár u živičných úprav v místě napojení na stávající úpravu bude provedeno zálivkou s použitím výztužné mřížoviny. Napojení vrstev vozovky bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev. Při použití litých asfaltů i asfaltového betonu jemnozrnného je třeba vhodným uspořádáním ve smyslu ČSN 73 6122 zamezit vzniku puchýřů (např. oddělením vrstev technickou geotextilií, lepenkou apod.)

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení zemní pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti  $E_{def2} = 45 \text{ MPa}$  dle ČSN 73 6190 „Statická zatěžovací zkouška podloží a podkladních vrstev vozovky“. Na základě měření hodnot modulů deformace a přetvárnosti na zemní pláni dle ČSN 73 6190 musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v

## Technická zpráva

---

součinnosti s geotechnikem a technickým dozorem investora stanovit optimální způsob sanace zemní plně výměnou podloží v aktivní zóně nebo její zlepšení dodáním pojiv a přehutněním. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 73 6133 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Doporučení na vylepšení vlastností zemin a přesné určení sanace bude stanoveno až na základě naměřených hodnot deformačních modulů na zemní pláni a na základě posouzení jednotlivých typů zemin zastižených v zemní pláni.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat požadavkům na aktivní zónu komunikací v tloušťce 0,5 m. Pokud se v aktivní zóně vyskytuje zemina, která nesplňuje požadavky ČSN 73 6133 tabulka 1 a 4.1.3 pro přímé použití bez úpravy, musí se provést její úprava nebo odstranění a nahrazení jiným vhodným materiálem. V případě, že se mechanicky upravuje pevná jemnozrnná zemina v aktivní zóně zářezu, je třeba nejprve provést nakypření frézou před navezením vrstvy zlepšující hrubozrnné zeminy.

Celá stavba se v souladu s provedenou Diagnostikou vozovky dělí na 3 úseky, kde dochází k různým způsobům opravy silnice:

**Silnice III/0032**, km 0,319 – 1,769 44: sanace krajnic, recyklace za studena, nové asfaltové souvrství

**Silnice III/0037** km 0,000 – 0,317 718, km 1,100 – 1,268 47, km 1,599 – 1,630 a km 1,715 – 2,145 18: kamenivo zpevněné cementem, nové asfaltové souvrství

**Silnice III/0037** km 1,630 – 1,715: sanace krajnic, kamenivo zpevněné cementem, nové asfaltové souvrství

Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý ze vzorových příčných řezů 1:50.

Při opravě vozovky **silnice III/0032** (km 0,319 – 1,769 44) bude provedeno frézování stávajícího asfaltového souvrství, vyspravení podkladu, sanace aktivní zóny (š. min. 1,5m) a nové asfaltové souvrství:

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	40 mm	(ČSN EN 13108-1)
Spojovací postřik emulzní	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	60 mm	(ČSN EN 13108-1)
Infiltrační postřik emulzní	PI-C	0,8 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)
s podrceným kamenivem 0/2 nebo 2/4			
Vrstva z recyklovaného asf.materiálu	R 0/32 CA*	160 mm	(TP 208)
Štěrkodrt'	ŠDA 0/63	200 mm	(ČSN 73 6126-1)

Přehutnění plně

Aktivní zóna MZ 50% asfaltový recyklát a 50% místní zemina s přidáním 3% vápnění 500mm

Přehutnění parapláně

Vybourání asfaltových a nestmelených vrstev 460 mm

---

**celkem nová konstrukce**

**460 mm**

Ve středu vozovky v místě mimo sanaci aktivní zóny je předpokládáno jen frézování stávajícího asfaltového souvrství, recyklace za studena a nové asfaltové souvrství:

Technická zpráva

---

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+	40 mm	(ČSN EN 13108-1)
Spojovací postřik emulzní	PS-C	0,3 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	ACL 16+	60 mm	(ČSN EN 13108-1)
Infiltrační postřik emulzní	PI-C	0,8 kg/m <sup>2</sup>	(ČSN 73 6129)
s podrceným kamenivem 0/2 nebo 2/4			

Vrstva z recyklovaného asf.materiálu R 0/32 CA\* 160 mm (TP 208)  
Rozfrézování, přidání doplňkového kameniva, reprofilace a přehutnění podkladních vrstev  
Vybourání nestmelených vrstev 160 mm

Odfrézování asfaltových vrstev v celé tloušťce 100mm

---

**celkem nová konstrukce**

**260mm**

\* dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu, dávkování cementového pojiva 5%. Přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě.

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

Při opravě **silnice III/0037** v km 0,000 – 0,317 718, km 1,100 – 1,268 47, km 1,599 – 1,630 a km 1,715 – 2,145 18 bude vzhledem k velkému počtu znaků inženýrských sítí v obcích oprava krytu vozovky provedena v následujícím konstrukčním uspořádání (NÚPK D1, TDZ V): frézování stávajícího asfaltového souvrství, vyspravení podkladu směsí stmelenou cementem a nové asfaltové souvrství:

Asfaltový beton do obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
Postřik spojovací emulzní	PS-C 0,40 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
Asfaltový beton do podkladní vrstvy	ACP 16+	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
Postřik infiltrační emulzní s kam 2/4	PI-C 0,80 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
Směs stmelená cementem	SC C3/4	150 mm	ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1

Vybourání nestmelených vrstev 150 mm

Odfrézování asfaltových vrstev v celé tloušťce 100mm

---

**celkem nová konstrukce**

**250mm**

Při opravě **silnice III/0037** v km 1,630 - 1,715 bude provedena sanace levého kraje vozovky v následujícím konstrukčním uspořádání: frézování stávajícího asfaltového souvrství, úprava aktivní zóny vlevo, vyspravení podkladní vrstvy směsí stmelenou cementem a nové asfaltové souvrství (NÚPK D1, TDZ V):

Asfaltový beton do obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
Postřik spojovací emulzní	PS-C 0,40 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
Asfaltový beton do podkladní vrstvy	ACP 16+	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
Postřik infiltrační emulzní s kam 2/4	PI-C 0,80 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
Směs stmelená cementem	SC C3/4	150 mm	ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1

Štěrkodrt'	ŠDA 0/63	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285
Přehutnění pláňe			
Aktivní zóna MZ 50% asfaltový recyklát a 50% místní zemina s přidáním 3% vápnění 500mm			
Přehutnění parapláně			
Vybourání asfaltových a nestmelených vrstev		400 mm	
<b>celkem nová konstrukce</b>		<b>400 mm</b>	

## f) REŽIM POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD, ZÁSADY ODVODNĚNÍ

Odvedení srážkových vod z vozovek opravovaných silnic zachovává stávající systém odvodnění podélným a příčným spádováním do stávajících příkopů či uličních vpustí. Uliční vpustí budou vyčištěny, v případě potřeby vyměněny. Příkopy podél silnice budou pročištěny.

V řešeném úseku se nachází několik silničních propustků a sjezdů na pole, které jsou zpravidla vybaveny trubním propustkem. Všechny propustky budou v rámci opravy vozovky pročištěny.

## g) NÁVRH DOPRAVNÍCH ZNAČEK (SO 190)

Součástí projektu je i návrh svislého a vodorovného dopravního značení v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném touto stavbou, projekt tuto problematiku řeší v části SO 190 Stálé dopravní značení.

Svislé dopravní značky budou v základní velikosti dle ČSN EN 12899-1 ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojítm ohybem s retroreflexní fólií osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky v betonovém základu. Vodorovné dopravní značení bude provedeno jako VDZ typ I a to barvou dle TP 70.

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. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, 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 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

Před zahájením stavby je nutno 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 překontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území, odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci. V případě, že budou shledány odlišnosti oproti dokumentaci, je třeba kontaktovat projektanta a dohodnout případnou úpravu navrhovaného značení.

## **h) ZVLÁŠTNÍ PODMÍNKY A POŽADAVKY NA POSTUP VÝSTAVBY**

### **h.1 POŽADAVKY NA PROVÁDĚNÍ STAVBY**

Veškeré stavební práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Při stavebních pracích v pásmu podzemního vedení, v pásmu dálkových kabelů a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků.

Veškerý stavební materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům. Živičné směsi musí mít požadované vlastnosti.

Zemní plán je nutno náležitě upravit, zamezit vstupu vody a zabránit jejímu zvodnění. Je třeba zajistit potřebnou únosnost a první stmelenou vrstvu položit co nejdříve.

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Odběr elektrické energie je nutno dohodnout s příslušnou služebnou energetické společnosti.

Plochy pro větší skládky se neuvažují.

### **h.2 BEZPEČNOST A OCHRANA ZDRAVÍ PŘI PRÁCI**

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

Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich 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 pozemních komunikacích. Jednotlivé etapy výstavby budou zajištěny provizorními dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v dalším stupni projektové dokumentace nebo přímo dodavatelem stavby dle aktuální situace.

### **h.3 POŽÁRNÍ OCHRANA**

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

- stavební činností nedojde k 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 příslušné hasičské záchranné stanici.

### **h.4 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Vzhledem k tomu, že stavba bude probíhat i v zastavěném území, je žádoucí věnovat zvýšenou pozornost zhodnocení potenciálních negativních dopadů na životní prostředí (v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, v platném znění a nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Stavební práce budou respektovat pracovní dobu schválenou příslušnými orgány. Při realizaci stavby je nutné vhodnými opatřeními zajistit, aby vliv stavební činnosti, především hluk a prašnost, na provoz blízkých objektů byl co nejmenší.

Hygienický limit akustického tlaku ze stavební činnosti nesmí přesahovat  $L_{Aeq}$  65dB v době od 7.00-21.00 hod,  $L_{Aeq}$  60dB v době od 6.00-7.00 a od 21.00-22.00 hod a  $L_{Aeq}$  45dB v době od 22.00-6.00 hod ve chráněném venkovním prostoru staveb.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení. Při provozu hlučných strojů v místech, kde vzdálenost umístěného stroje od okolní zástavby nesnižuje hluk na hodnoty stanovené hygienickými předpisy, je nutno zabezpečit pasivní ochranu (kryty, akustické zástěny apod.).

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

## **i) VAZBA NA PŘÍPADNÉ TECHNOLOGICKÉ VYBAVENÍ**

Žádné vazby na technologické vybavení nejsou uvažovány.

## **j) PŘEHLED PROVEDENÝCH VÝPOČTŮ**

Veškeré navržené šířkové uspořádání vychází z normových hodnot a nebylo nutné provádět k tomuto výpočty.

## **k) OPATŘENÍ PRO OSOBY S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE**

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 a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010) neuplatňují.

Výkopy a staveniště budou zabezpečeny dle příl. č. 2 bod 4.0, 4.1, 4.2 vyhl. č. 398/2009 Sb.

## **I) DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ (SO 180)**

Dopravně inženýrská opatření jsou zpracována podle zásad TP 66 („Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích“) s přihlédnutím k vyhlášce č. 30/2001 Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, souvisejících technických norem a technických podmínek Ministerstva dopravy.

### **Etapizace a technické řešení**

Hlavním cílem navrhovaných dopravně inženýrských opatření a s tím souvisejícího užití přechodného dopravního značení je během stavebních prací maximálně zachovat běžný automobilový provoz a zajistit maximální bezpečnost a plynulost provozu v místě prováděné stavby. Návrh ZOV je obsahem Souhrnné technické zprávy.

Stavba by měla být realizována v průběhu jedné stavební sezóny, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběrového řízení na zhotovitele stavby. Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 4 měsíců od zahájení stavební činnosti.

Stavba bude rozdělena na etapy, které budou realizovány samostatně. Předpokládá se použití standardních schémat dle TP 66 (B/15 v obci a C/10b mimo obec). Podrobněji je návrh DIO řešen v příloze SO 180 Přechodné dopravní značení.

Detailní etapizaci a harmonogram prací může ještě upřesnit vybraný zhotovitel na základě požadavku investora.

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.**