

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

PROJEKTANT ČÁSTI

Atelier PROMIKA s.r.o.

Muchova 9/223, 160 00 Praha 6, IČ 26080273, 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

II/322
LŽOVICE – TÝNEC NAD LABEM

KÓD ZAKÁZKY Kolityndsp.0916

STUPEŇ PD DSP/PDSP

DATUM 10.2016

MĚŘÍTKO

POČET FORMÁTŮ 20x4

ČÁST

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ČÁST

A

Č. PŘÍLOHY

—

Č. PARÉ

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	5
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	8
8.2.1.	SO 120 Silnice II/104	8
8.2.2.	SO 182 Přechodné dopravní značení	11
8.2.3.	SO 193 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, 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	18
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: II/322 Lžovice – Týnec nad Labem

Místo stavby: Středočeský kraj
Okres Kolín
Lžovice (772330), Týnec nad Labem (772356)

Charakter stavby: souvislá 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: 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: 10/2016

2. Základní údaje o stavbě

a) Stručný popis návrhu stavby

Jedná se o souvislou údržbu vozovky silnice II/322 za použití nové technologie v úseku Lžovice – Týnec nad Labem km 9, 611 – 11,497 provozního staničení dle údajů silniční databanky. Začátek a konec úseku byl stanoven objednatelem takto: ZÚ na začátku obce Lžovice, úsek obsahuje intravilánové úseky průtahů obcemi Lžovice a Týnec nad Labem včetně vozovky mostu ev. č. 322-005 a extravilánového úseku mezi oběma obcemi, KÚ je v křižovatce se silnicí II/327 (uzlový bod 1341A002). Celková délka úpravy je 1 886 m.

Navrhuje se frézování asfaltových vrstev vozovky, sanace obou okrajů vozovky včetně aktivní zóny za použití nové technologie v místech deformací konstrukčních

vrstev, očištění, spojovací postřiky mezi vrstvami, po odfrézování zalití příčných a podélných trhlin, příp. položení geomříží v místech plošného rozpadu asf. vrstvy, položení nového asfaltového souvrství, výšková rektifikace případně i výměna obrubníků a povrchových znaků inženýrských sítí v intravilánu, nové nezpevněné krajnice, prohrábka příkopů, pročištění stávajícího propustku, obnova vodorovného dopravního značení plastem včetně předznačení barvou. Na mostě ev. č. 322-005 v Týnci nad Labem se předpokládá pouze výměna ohrusné vrstvy vozovky.

Projektové staničení přibližně odpovídá provoznímu staničení dle podkladů silniční databanky.

Podstatou nové technologie je spolupůsobení několika nových technologických postupů napříč celou skladbou konstrukce stávající silnice a mírná modifikace běžného uspořádání konstrukčních vrstev: zlepšení únosnosti aktivní zóny za využití asfaltového recyklátu, recyklaci stávajících podkladních vrstev na místě s přidáním směsného pojiva doplněného frakcí 0/2 – 0/4 a nové ložné vrstvy z modifikovaného asfaltu s rozptýlenou 3D výztuží.

Příznivé dopady jsou zřejmé: snižování objemu odpadů, omezování čerpání přírodních neobnovitelných zdrojů, úspora energie, znečišťování prostředí a snižování dalších nežádoucích vlivů. V neposlední řadě je třeba připomenout i výrazné snížení investičních nákladů při současném zachování vysokého standardu opravy.

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 II/322 v úseku Lžovice – Týnec nad Labem km 9, 611 – 11,497 provozního staničení dle údajů silniční databanky. Silnice je v tomto úseku orientována přibližně ve směru západ - východ ve smyslu staničení.

Silnice II/322 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací. Průměrně se pohybuje šířka zpevnění kolem 6,15 – 7,55 m, lokálně 9,22 m v místě odbočovacího pruhu k ČSPHM ve Lžovicích.

Niveleta silnice ve směru staničení nejprve stoupá, pak klesá, podélné sklony se pohybují v rozmezí od 0,37% do cca 6,73%.

Vozovka silnice má 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. Diagnostika vozovky je samostatnou přílohou této PD.

V trase je zřízeno několik úrovnňových stykových i průsečných křižovatek (se silnicí II/327, 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, s výjimkou odbočení k čerpací stanici pohonných hmot ve Lžovicích.

V řešeném úseku se nachází stávající most ev. č. 322-005 v Týnci nad Labem.

V dotčeném úseku se nacházejí 2 autobusové zastávky, Týnec n.L., Lžovice a Týnec n.L., Bílá Hora.

Po silnici, popř. v souběhu se silnicí II/322 je v úseku Kolín – Týnec nad Labem vedena značená cyklotrasa č. 24 – Labská cyklotrasa (Špindlerův Mlýn – Dvůr Králové – Hradec Králové – Pardubice – Kolín – Nymburk – Neratovice – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem - Děčín).

Podle celostátního sčítání dopravy z roku 2010 dosahovaly intenzity automobilové dopravy v předmětném úseku na sčítacím úseku č. 1–0950 hodnoty zatížení 775 přejezdy TNV za 24 hodin v obou směrech.

Pozemky dotčené stavbou jsou v převážné většině druhem pozemku ostatní plocha s využitím silnice nebo ostatní komunikace ve vlastnictví Středočeského kraje, města Týnec nad Labem a Povodí Labe (ČR).

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 nezasahuje do lesních pozemků.

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 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. 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.

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 II/322 Kolín – Týnec nad Labem
- údaje o intenzitách automobilové dopravy z celostátního sčítání dopravy 2010,
- 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 120 Silnice II/322

SO 182 Přejíždě dopravní značení

SO 193 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

V km 9,70 – 10,94 je vyprojektována stavba „Bezpečné a bezbariérové chodníky Týnec nad Labem – Lžovice“, projekt DUR + DSP, 01/2014, TR Engineering s.r.o., Ing. Tomáš Rak. Návrh je vložen do koordinační situace jako související stavba, na úrovni projektantů byla provedena prostorová koordinace obou staveb, stavby zřejmě nejsou v kolizi. Pokud by stavba chodníku byla realizována dříve než stavba silnice nebo současně s ní, práce na krajnici v dotčených úsecích nebudou prováděny. Projektant doporučuje koordinovat postup obou investorů ve věci výběru zhotovitelů staveb.

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 svodidla, stržení zarostlé krajnice
- frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce
- zaříznutí a odbourání okrajů vozovky silnice pro realizaci nové nebezpečné krajnice, vybourání původních degradovaných krajníků v krajnici, 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
- sanace nestmelené podkladní vrstvy v rozsahu dle vizuální prohlídky po odfrézování
- sanace aktivní zóny v rozsahu dle vzorových příčných řezů v š. 1,25m
- obnova odvodňovacích zařízení, příkopů a propustků, realizace nových propustků a opravy stávajících,
- výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí
- doplnění zásypů a podkladních konstrukčních vrstev vozovky v místech realizace nových propustků
- realizace asfaltových konstrukčních vrstev vozovky včetně obnovy vodorovného dopravního značení
- obnova nebezpečné krajnice
- 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 co nejdelší 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 II/322. 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 II/322 i navazujících pozemních komunikacích.

Dopravní omezení v souvislosti s umístěním záboru staveniště na silnici II/322 bude řešeno provizorním dopravním značením, viz stavební část C, SO 182 – Přejížděné dopravní značení. Dle navrhovaných Zásad organizace výstavby bude stavba realizována ve 3 etapách.

V **první etapě** bude prováděna oprava vozovky ve Lžovicích a Týnci nad Labem až po křižovatku s II/327. Silnice II/322 bude uzavřena a objízdná trasa povede přes obce Konárovice – Jelen – Bělušice – Týnec nad Labem. Nákladní vozidla nad 12 t budou vedena po I/38 a I/2.

Ve **druhé etapě** bude prováděna část vozovky mezi křižovatkou II/327 a mostem ev.č. 322-005. Oprava vozovky bude probíhat po polovinách, příp. s instalací světelně signalizačního zařízení.

Ve **třetí etapě** bude prováděna oprava obrusné vrstvy na mostě a v prostoru za mostem (u nádraží). Frézování s pokládkou asfaltové vrstvy budou probíhat po jednotlivých fázích tak, aby byl zajištěn průjezd všemi směry.

Stavba zajistí, aby doba, po kterou není možné připojit všechny navazující pozemní komunikace včetně sjezdů na přilehlé nemovitosti, byla co nejkratší. Stavební mechanizmy budou pojíždět pouze ve vymezeném prostoru staveniště a nebudou narušovat přilehlé pozemky.

6. Přehled budoucích vlastníků (správců)

Přehled budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů:

SO 120 Silnice II/322	Středočeský kraj/KSUSSK
SO 182 Přechodné dopravní značení	zhotovitel stavby (dočasně)
SO 193 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:	II/322 Lžovice – Týnec nad Labem, rekonstrukce silnice
Místo stavby:	Středočeský kraj Okres Kolín Lžovice (772330), Týnec nad Labem (772356)
Charakter stavby:	údržba pozemní komunikace
Projektovaný rozsah:	silnice II/322: km 9,611 – 11,497 (projektové staničení shodné s provozním)
Délka úpravy:	ZÚ - KÚ 1886 m
Orientační výměry:	vozovka silnice II/322 – 14500 m ²
Počet bus zastávek:	2 zastávky v jízdním pruhu, vždy obousměrně
Přestavby křižovatek:	neobsahuje
Úpravy mostů:	neobsahuje, pouze frézování
Řešené propustky:	1 propustek – pročištění
Železniční přejezdy:	neobsahuje
Řešené sjezdy:	obsahuje pouze výškové navázání stávajících sjezdů

8.2. Technický popis jednotlivých stavebních objektů

8.2.1. SO 120 Silnice II/322

Tento stavební objekt je hlavním objektem stavby a řeší úpravy silnice II/322. Směrové i šířkové parametry vozovky silnice II/322 zůstávají zcela beze změny, stejně tak i podélné sklony nivelety.

Situační řešení

Stávající směrové vedení silnice II/322 je zcela zachováno. Směrové vedení osy silnice v předmětném úseku je tvořeno směrovými přímými proloženými směrovými oblouky o poloměrech v rozmezí 40 – 575 m v rámci prostorových možností.

Celková délka opravy v rámci SO 120 je 1886 m.

Silnice II/322 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění. Průměrně se pohybuje šířka zpevnění v rozmezí 6,15 – 7,55 m, lokálně až 9,22 m v místě odbočovacího pruhu k ČSPHM ve Lžovicích. Šířkové uspořádání je provedeno jednak jako extravilánové s krajnicí a příkopem, jednak jako intravilánové se zvýšenými obrubníky a chodníky (průtah Lžovicemi a Týncem nad Labem). Vzhledem k charakteru opravy silnice se 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 II/322 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 0,38% – 6,73%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 1 300 – 5 000 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 jízdnicích pruhů.

Vozovka na stávajícím mostě bude upravena pouze výměnou obrusné vrstvy, příčný sklon tedy zůstane ve stávajících hodnotách, přechod na nový příčný sklon se provede v délce 20 m.

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).

V místě obnoveného degradovaného krajníku bude nový osazen se šlápnutím 3 cm, aby bylo zamezeno stékání srážkových vod z vozovky na sousední pozemky.

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 9,611 – 10,257 je předpokládáno frézování stávajících obrusných vrstev, vyspravení podkladu, sanace aktivní zóny (š. 1,25m) a nové asfaltové souvrství:

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP 3-6 0,35 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	FR ACL 16S PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	70mm
s rozptýlenou 3D výztuží 0,5 kg na 1 tunu směsi, vlákna 20 – 40 mm			
Kompozit dvouosé geomříže a textilie pro vystužování asfaltových povrchů v místě relexních trhlin s min. tahovou pevností 70/70 kN, š. 2 m			
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP 3-6 0,6 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 22S 50/70	(ČSN EN 13108-1)	90mm
Infiltrační postřik emulzní	PI-E C 60 B5 0,6 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Vrstva z recyklovaného asf.materiálu	R 0/32 C _{3/4} AC		
na místě s přidáním směsného pojiva 4-6% dopl. frakcí 0/2 – 0/4			170mm
Přehutnění pláň			
Aktivní zóna MZ 50% asfaltový recyklát a 50% místní zemina s přidáním 3% vápnění 500mm			
Přehutnění parapláně			
Vybourání nestmelených vrstev 100mm			
Odfrézování asfaltových vrstev v celé tloušťce 270mm			

celkem nová konstrukce **370mm**

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

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP 3-6 0,35 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	FR ACL 16S PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	70mm
s rozptýlenou 3D výztuží 0,5 kg na 1 tunu směsi, vlákna 20 – 40 mm			
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP 3-6 0,6 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Oprava podélných a příčných trhlin, vyčištění a zalití polymerem modifikovanou asf. směsí, případné výtlučky vyplnit sanačním materiálem			
Mechanické očištění a zametení odfrézovaného povrchu			
Odfrézování stávající asfaltové vrstvy 80mm + recyklované vrstvy 30mm			

celkem nová konstrukce **110mm**

Ve druhém úseku v km 10,257 – 11,3325 je předpokládáno frézování stávajícího asfaltového souvrství, vyspravení podkladu a nové asfaltové souvrství:

V místě sanace podkladních vrstev je předpokládáno frézování stávajícího asfaltového souvrství, vybourání nestmelených vrstev, sanace podkladních vrstev a nové asfaltové souvrství:

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP 3-6 0,35 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	FR ACL 16S PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	70mm
s rozptýlenou 3D výztuží 0,5 kg na 1 tunu směsi, vlákna 20 – 40 mm			
Kompozit dvouosé geomříže a textilie pro vystužování asfaltových povrchů v místě relexních trhlin min. tahovou pevností 70/70 kN, š. 2 m			
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP 3-6 0,6 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro podkladní vrstvu	ACP 22S 50/70	(ČSN EN 13108-1)	90mm
Infiltrační postřik emulzní	PI-E C 60 B5 0,6 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Vrstva z recyklovaného asf.materiálu	R 0/32 C _{3/4} AC		
na místě s přidáním směsného pojiva 4-6% dopl. frakcí 0/2 – 0/4			110mm
Přehutnění pláň			
Vybourání nestmelených vrstev 150mm			
Odfrézování stávající asfaltové vrstvy 160mm			

celkem nová konstrukce **310mm**

V místě mimo sanaci podkladních vrstev je předpokládáno jen frézování stávajícího asfaltového souvrství, vyspravení podkladu a nové asfaltové souvrství:

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP 3-6 0,35 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Asfaltový beton pro ložnou vrstvu	FR ACL 16S PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	70mm
s rozptýlenou 3D výztuží 0,5 kg na 1 tunu směsi, vlákna 20 – 40 mm			
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP 3-6 0,6 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	
Oprava podélných a příčných trhlin, vyčištění a zalití polymerem modifikovanou asf. směsí,			

případné výtlučky vyplnit sanačním materiálem
Mechanické očištění a zametení odfrézovaného povrchu
Odfrézování stávající asfaltové vrstvy 110mm
celkem nová konstrukce

110mm

V posledním úseku v km 11,3325 – 11,497 je předpokládáno frézování stávající obrusné vrstvy, vyspravení podkladu a nové asfaltové souvrství:

Asfaltový beton pro obrusnou vrstvu	ACO 11+ PmB 45/80-55	(ČSN EN 13108-1)	40mm
Spojovací postřik emulzní	PS-E C 60 BP3-6 0,35 kg/m ²	(ČSN 73 6129)	.

celkem nová konstrukce **40mm**

Oprava podélných a příčných trhlin, vyčištění a zalití polymerem modifikovanou asfaltovou směsí, případné výtlučky vyplnit sanačním materiálem
Mechanické očištění a zametení odfrézovaného povrchu
Odfrézování stávající asfaltové vrstvy max. 40mm

Vrchní vrstva nezpevněné krajnice v tloušťce 0,10 m bude provedena ze zhutněné vrstvy asfaltového recyklátu frakce 0-32 získaného z frézování vozovky.

Odvodnění

Odvedení srážkových vod z vozovky silnice zachovává stávající systém odvodnění podélným a příčným spádováním do stávajících příkopů a dále na průtahu Týncem nad Labem do stávajících uličních vpustí. Dále je navržena obnova 2 ks uličních vpustí v km 11,003 vpravo a km 11,050 vpravo včetně jejich poškozených přípojek.

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.

Betonové obrubníky v místě nutné obnovy původních degradovaných krajníků vozovky se použijí nové s úkosem orientačních rozměrů 250 x 150 mm z betonu C 30/37 – XF4 kladené do betonového lože s opěrou z betonu C 20/25 n XF3.

Vybavení pozemní komunikace

Z důvodu nevyhovujícího současného technického stavu je navržena obnova jednostranného ocelového svodidla a jeho prodloužení v délce 30 m v km 10,800 až 10,95.

Bourací a zemní práce

V rámci tohoto objektu se provede pouze demolice konstrukcí stávající silnice II/322. Bourací práce v rámci této části dokumentace zahrnují:

- demontáž stávajících svodidel v nutném rozsahu s uložením na skládku,
- frézování asfaltových vrstev 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 silniční pláň dle vzorového příčného řezu v místech realizace stavebních úprav stávajících propustků, stržení drnu z krajnic, pročištění příkopů a propustků.

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

8.2.2. SO 182 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. Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 3 měsíců 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 dopravní obsluhy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV.

Oprava komunikace je rozdělena do 2 etap:

V **první etapě** bude prováděna oprava vozovky ve Lžovicích a Týnci nad Labem až po křižovatku s II/327. Silnice II/322 bude uzavřena a objízdná trasa povede přes obce Konárovice – Jelen – Bělušice – Týnec nad Labem.

Ve **druhé etapě** bude prováděna část vozovky mezi křižovatkou II/327 a mostem ev.č. 322-005. Oprava vozovky bude probíhat po polovinách, příp. s instalací světelně signalizačního zařízení.

Ve **třetí etapě** bude prováděna oprava obrusné vrstvy na mostě a v prostoru za mostem (u nádraží). Frézování s pokládkou asfaltové vrstvy budou probíhat po jednotlivých fázích tak, aby byl zajištěn průjezd všemi směry.

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 193 Stálé dopravní značení

Předmětem tohoto stavebního objektu je návrh stálého svislého a vodorovného dopravního značení na silnici II/322 po realizaci těchto stavebních objektů:

SO 120 Silnice II/322

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.

Návrh dopravního značení je zcela zřejmý ze situací dopravního značení. V rámci stavby je navržena vodící čára v šířce 0,125 m ve vzdálenosti odpovídající šířce jízdního pruhu 3,00 m (+ rozšíření ve směrových obloucích dle možností silničního pozemku).

Vdz č. V7 má šířku 4,0.

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:

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

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 m³ do 20 m³ 20 m
 - nad 20 m³ do 100 m³ 40 m
 - nad 100 m³ do 250 m³ 60 m
 - nad 250 m³ do 500 m³ 100 m
 - nad 500 m³ do 1000 m³ 150 m
 - nad 1000 m³ do 3000 m³ 200 m
 - nad 3000 m³ 300 m
- Plynojemy
 - do 100 m³ 30 m
 - nad 100 m³ 50 m
 - Plínirny 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, rekultivace

Při stavbě nedojde 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

Stavba nijak nezasahuje do PUPFL.

g) Zásah do jiných pozemků

U opravy vozovky silnice i krajnic a čištění odvodňovacích zařízení probíhají plochy záboru na pozemcích ve vlastnictví Středočeského kraje.

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.

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.

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 správcem 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 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.

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 zeměiny 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) 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 (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 částečně nachází v záplavovém území 100-leté vody.

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.