


Změna:	Název změny: Revize 01 Zpracování požadavku na recyklaci asf. směsí	Datum: 30.9.2020	Provedl: Ing.J.Vala	Podpis: <i>Vala</i>

Investor: Středočeský kraj Zborovská 11, 150 21 Praha 5 	Objednatel: Středočeský kraj Zborovská 11, 150 21 Praha 5 	Inženýrská činnost: METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2
---	---	--

METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz	 METROPROJEKT	Souprava číslo:
---	---	-----------------

HIP: David Benda tel.: 296 154 333 Stupeň: PDPS	Podpis: <i>Benda</i>	Název a účel díla: II/611 x II/329 Poděbrady – Přední Lhota, okružní křižovatka_PD
--	----------------------	--

Zpracovatelský útvar: S 60 - DS tel.: 296 325 247 Vedoucí útvaru: Ing. Petr Zobal	Podpis:	Název části díla: STAVEBNÍ ČÁST	B.
---	---------	---	-----------

Odpovědný projektant: Ing. Jaroslav Vala	Podpis:	Název přílohy: SO 01 Vozovky a chodníky Technická zpráva	Změna: —
Vypracoval: Ing. Jaroslav Vala	Podpis:		Číslo příl.: 001
Skart. znak: V20/2040	Datum: 08/2019		
Počet formátů: xA4	Měřítko: —	IČD: 16 6973 001 03 02 01	



TECHNICKÁ ZPRÁVA

Část dokumentace: D.5.Inženýrské objekty

Objekt: **Komunikace**

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1 Údaje o stavbě

Název stavby: II/611 x II/329 Poděbrady – přední Lhota, okružní křižovatka_PD
Místo stavby: obec Poděbrady a Písková Lhota
Katastrální území: Přední Lhota u Poděbrad [734381];
Písková Lhota u Poděbrad [720976]
Kraj: Středočeský
Předmět dokumentace: Dokumentace pro provádění stavby - PDPS
Předpokládaná realizace: 03/2020 – 08/2020

1.2 Údaje o žadateli

Investor a objednatel: **Středočeský kraj**
Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČ: 70891095; DIČ: CZ70891095

1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

Dodavatel dokumentace: **METROPROJEKT Praha a.s.**
se sídlem I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2
IČ: 45271895
Hlavní inženýr projektu: David Benda
Odpovědný projektant objektu: Ing. Jaroslav Vala
autorizovaný inženýr pro dopravní stavby
autorizace ČKAIT 0006682

2. Technické řešení objektu

Obsahem tohoto stavebního objektu je návrh úpravy stávající stykové čtyřramenné křižovatky silnic II/611 a II/329 u Pískové Lhoty na okružní křižovatku. V souladu s technickým zadáním je okružní křižovatka navržena tak, aby byly minimalizovány zásahy do okolních pozemků a nedošlo k dotčení soukromého pozemku v severozápadním sektoru křižovatky. V rámci situačního návrhu při zpracování předchozího stupně PD (DÚR) byly navrženy a posouzeny dvě varianty okružní křižovatky – kruhového a oválného tvaru. Ve

Název díla: II/611 x II/329 Poděbrady – přední Lhota, okružní křižovatka_PD	Celkem stránek / stránka
SO 01 Pozemní komunikace	8 / 1

vazbě na výše uvedené požadavky minimalizace záborů okolních pozemků a úhlu napojení jednotlivých ramen křižovatky se jednoznačně jeví jako výhodnější tvar oválu, který kromě toho i lépe využívá plochy stávajícího silničního tělesa, umožňuje plynulejší průjezd vozidel v nejzatíženějším směru od dálnice D11 (II/329) na Poděbrady (II/611) a umožňuje větší odstup obou ramen silnic v ostřejším úhlu jejich napojení na okružní křižovatku. Součástí celkového řešení je i vybudování pěší stezky, vedoucí od stávající autobusové zastávky na silnici II/611 (směr Poděbrady) k přechodům přes silnice II/611 a místní komunikaci Průběžná ve směru do obce Přední Lhota. Oba přechody pro chodce budou součástí okružní křižovatky. Návrhové parametry přechodů respektují požadavek na realizaci bezpečnostních ostrůvků v odpovídajícím normovém uspořádání.

Povrch obou stávajících silnic v prostoru křižovatky vykazuje praskliny, výtlučky, mozaikové trhliny a místy vyjeté koleje. Stávající odvodňovací příkopy jsou zanešené, stejně jako propustek v km 36,572, levý příkop (ve směru staničení) je nedávno osázen stromy. Hodnoty podélných sklonů stávajících silnic je téměř nulový a odvodnění povrchu je zajištěno pouze příčným sklonem do zanešených příkopů.

Vzhledem k těmto skutečnostem byla niveleta okružní křižovatky zvednuta cca o 40cm tak, aby bylo dosaženo podélných sklonů jednotlivých ramen křižovatky alespoň 0,5% do místa napojení na stávající stav a zajistit možnost provedení normových příkopů bez výrazného prostorového nároku při jejich vysvahování.

Památkově chráněný milník

Návrh okružní křižovatky se přiblížil s hranou vozovky ke stávajícímu památkově chráněnému milníku v podobě toskánského sloupu (č. 130153 - památkový katalog NPÚ). Dotčený chráněný milník je situován v KÚ Přední Lhota na p.č. 385/2.

Zástupkyně NPÚ na jednání informovala, že dle katalogových údajů, není současná poloha milníku historická, tedy že v nedávné minulosti již došlo ke změně jeho umístění. Zástupkyně NPÚ vyjádřila předběžný souhlas s odsunutím milníku v rámci pozemku č. 385/2 o cca 3 m od navrhované hrany vozovky.

Dle závazného stanoviska MÚ Poděbrady, Odbor správních činností, Památková péče z 22.9.2017 (č.j. 0054088/SC/2017/EMa) je přemístění chráněného milníku přípustné, při splnění těchto základních podmínek, určených v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 vyhlášky č. 66/1988 Sb., kterou se provádí zákon o státní památkové péči:

1. Nový betonový základ bude proveden na pozemku pare. Č. 385/2 jihovýchodně od stávajícího umístění milníku. Vzdálenost bude nejmenší možná z hlediska bezpečnosti provozu, maximálně 5 m. Konkrétní pozice pro vybudování nového základu a úprava jeho okolí budou v předstihu realizace na místě konzultovány s pracovníky památkové péče NPÚ - ÚOP SČ Praha nebo MěÚ Poděbrady.

2. Základ čtvercového půdorysu bude širší o 10 - 20 cm z každé strany než podstavec milníku, a přesahující plochy budou mírně vyspádovány směrem ven.

3. Základ bude založen v nezámrzé hloubce, bude vystupovat cca 10 cm nad úroveň terénu a bude kolem něj proveden násyp zeminy s velmi mírným sklonem, který ho propojí s okolním terénem.

Přípravu na přesun, samotné přemístění i usazení milníku provede restaurátor s platnou licencí MK se specializací na sochařská umělecká díla.

3. Podklady

Jako výchozí podklad pro zpracování projektu bylo vypracováno situační a výškové zaměření zájmového území v digitální podobě + katastrální mapa (Pragema), zákres stávajících inženýrských sítí a projektové dokumentace předchozích stupňů (ÚR, DSP).

Název díla: II/611 x II/329 Poděbrady – přední Lhota, okružní křižovatka_PD	Celkem stránek / stránka
SO 01 Pozemní komunikace	8 / 2

V průběhu vlastních prací byly dále postupně upřesňovány požadavky na celkové uspořádání nově navrhovaných dopravních ploch.

4. Vztahy k ostatním objektům stavby

Vzhledem k tomu, že SO 101 je základním dopravním objektem, jsou s ním ostatní návazné (vyvolané) objekty koordinovány a v souladu s ním navrženy. Jedná se o následující objekty:

SO 03 Dopravní značení

SO 02 Dešťová kanalizace

SO 04 Veřejné osvětlení

SO 06 Přeložky a ochrana silnoproudých kabelů

SO 07 Přeložky a ochrana sdělovacích kabelů

5. Návrh zpevněných ploch

5.1 Situační a výškové řešení

Návrhové parametry a směrové uspořádání dopravních ploch v navržené podobě plně vyhovují manévrovacím potřebám vozidel, přičemž průjezd okružní křižovatkou byl prověřen vlečnými křivkami a jako referenční vozidlo byl použit návěsový kamion délky 16m. Obecně jsou parametry návrhu v souladu s platnými předpisy (ČSN 73 6101, ČSN 73 6110 a TP 135) a jsou zřejmé z grafické části dokumentace. Vnější poloměry oválné okružní křižovatky jsou 40m a 20m, šířka jízdního pásu je 7m a šířka vnitřního, mírně zvednutého pásu pro případné najetí rozměrnějších vozidel, je 2m. Vjezdové a výjezdové poloměry jednotlivých větví jsou patrné ze situace a pohybují se v rozmezí 11 až 15m. Řešení je v souladu s celkovými principy stavebně technického návrhu a bylo odsouhlaseno zástupcem objednatele.

Na základě přímého požadavku objednatele je okružní křižovatka stavebně upravena tak, aby umožnila občasný průjezd vozidel s nadměrným nákladem a to jak v přímém směru Poděbrady – Kostelní Lhota po silnici II/611, tak ve směru Poděbrady – dálnice D11 po silnici II/329. Rozsah zpevněné plochy (viz. situace) ve středním prstenci okružní křižovatky byl rovněž vymezen pomocí vlečných křivek pro nadměrné vozidlo. Tato zpevněná plocha bude provedena z drobné kamenné dlažby s příčnými vystouplými žebry (2cm), vytvořených z kamenných orubníků š. 10cm, uložených do bet. lože – viz. situace. V této souvislosti patří také k požadavkům objednatele provedení dělicích ostrůvků z přejízdných obrubníků (náslap 9cm) a osazení bet. svodidla (city bloc) na dělicím ostrůvku ze směru od Poděbrad, jako ochrana pěších v místě přechodu pro chodce.

Výškové řešení je limitováno jednak výškovou úrovní vozovek v místě napojení jednotlivých větví, dále snahou o minimalizaci zemních prací a snahou o dodržení minimálních normových podélných spádů jednotlivých větví a okružní křižovatky (0,5%). Podélné spády vozovek se pohybují v rozmezí 0,5% až 2,8% (viz. podélné profily).

Příčný sklon vozovek včetně jízdního pásu okružní křižovatky je 2,5% směrem k příkopům podél komunikací. Středový prstenec š. 2m pro případné najetí rozměrnějších vozidel má příčný sklon 5%.

Název díla: II/611 x II/329 Poděbrady – přední Lhota, okružní křižovatka_PD	Celkem stránek / stránka
SO 01 Pozemní komunikace	8 / 3

5.2 Konstrukce dopravních ploch

Využití znovuzískané asfaltové směsi ZAS-T2 a ZAS-T4 v rámci stavby

Podklady:

G.2 Zařídění konstrukčních vrstev vozovky dle Vyhlášky č. 1302019 Sb. (11/2019 GeoTec)

G.3 Zařídění konstrukčních vrstev vozovky dle Vyhlášky č. 1302019 Sb. (07/2020 KSÚS)

G.4 Odborný posudek možnosti využití znovuzískané asfaltové směsi ZAS-T2 a ZAS-T4 v rámci stavby (09/2020 SQZ)

Prvotní zařídění konstrukčních vrstev, které je doloženo v této PDPS jako příloha G.2 vykazovalo u tří provedených sond pouze ZAS-T1. Následně KSÚS doplnila další výsledky diagnostického průzkumu, ze dvou sond, kde bylo v konstrukčních vrstvách zastíženo ZAS-T2 až T4 – doplněno do PDPS jako příloha G.3.

Projektant prověřil původní diagnostiku a zjistil, že došlo k chybnému zpracování zkoumaných vzorků, které byly připraveny směsně jako jeden vzorek z jedné sondy, tím došlo k chybnému vyhodnocení.

Asfaltové směsi s ZAS-T3 a T4 se nedají bez úpravy využít jako surovina, z pohledu legislativy nakládání s odpady se jedná o nebezpečný odpad, který musí být likvidován ve speciálních zařízeních – obalovnách asfaltových směsí, která jsou zařízeními provozovanými na základě souhlasu podle § 14 odst. 1 zákona č. 185/2001 Sb. o odpadech. Takovýchto obaloven je však velmi málo, protože získat uvedený souhlas je téměř nemožné. Proto se s tímto řešením v rámci stavby nepočítá.

Z důvodu vysoké ceny projektant z možných řešení vyloučil také likvidaci asfaltových směsí kvalitativní třídy ZAS-T3 a ZAS-T4 odvozem na skládku nebezpečného odpadu. Jediné zbývající možné řešení je, podle § 5 odst. 1 vyhlášky, využití přímo na stavbě za použití technologie recyklace za studena na místě. Přitom se použije asfaltové pojivo v podobě asfaltové emulze samostatně nebo v kombinaci s vhodným hydraulickým pojivem.

Technologie recyklace konstrukčních vrstev netuhých vozovek za studena se provádí podle TP 208, kde požadavky § 5 vyhlášky splňuje postup nazvaný jako celková recyklace podle čl. 2.1.7. Dále musí být splněny podmínky použití kombinace cementu a asfaltové emulze jako pojiva podle čl. 7.2 tab. 7, požadavky na provádění podle čl. 8.3.1 a hodnocení shody podle kap. 9.

Ze současné skladby konstrukčních vrstev, výškového uspořádání nové navržené konstrukce vozovky a organizace postupu výstavby vyplývá, že uvedený způsob recyklace na místě není možné provést přímo na původním asfaltobetonovém krytu v trase stávající komunikace. Na místě recyklovanou vrstvu vyrobenou z vyfrézovaných asfaltových směsí kvalitativní třídy ZAS-T3 a ZAS-T4 splňující požadavky § 5 vyhlášky však lze vyrobit i tak, že se tyto směsi použijí v podkladních vrstvách provedených z navezeného materiálu, který se následně na místě zrecykluje předepsaným postupem podle TP 208.

Postup výstavby dle ZOV, neumožňuje současné frézování a ukládání asf. směsí v rámci 1. a 6. etapy.

Pro tyto etapy bude zřízena dočasná mezideponie v podobě těsných kontejnerů umístěných v rámci dočasných záborů stavby. Do těchto kontejnerů bude dočasně uložen recyklát s obsahem ZAS-T3 a ZAS-T4, do doby, než bude připravena plocha pro jeho aplikaci v rámci podkladních vrstev. Bilance a návrh kontejnerů viz příloha č. 008 SO 01 Vozovky a chodníky – výkaz výměr.

Recyklát z asf. směsí dle receptury uvedené v G.4 Odborný posudek možnosti využití znovuzískané asfaltové směsi ZAS-T2 a ZAS-T4 v rámci stavby na str. 3 poslední odstavec, bude na stavbě využit do podkladních vrstev vozovek, dlážděné části středového ostrova, chodníků a vjezdů na pole.

Název díla: II/611 x II/329 Poděbrady – přední Lhota, okružní křižovatka_PD	Celkem stránek / stránka
SO 01 Pozemní komunikace	8 / 4

Vozovka (katalogová konstrukce D0-N-2 – TDZ I-modifikovaná recyklací)

- asfaltový koberec mastixový	SMA 11S PMB 25/55-60	40 mm
- asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 22S PMB 25/55-60	80 mm
- směs s vysokým modulem tuhosti	VMT 22 PMB 25/55-60	80 mm
- recyklovaný materiál	R-mat	250 mm
- recyklovaný materiál	R-mat	250 mm

- celkem	650 mm
----------	--------

Chodník pro pěší (katalogová konstrukce D2-N-3-CH-modifikovaná recyklací)

- asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 8CH	40 mm
- recyklovaný materiál	R-mat	60
- recyklovaný materiál	R-mat	150 mm

- celkem	250 mm
----------	--------

Prstenec a zpev. plocha pro vozidla s nadměrným nákladem (katalogová konstrukce D1-D-3 – TDZ IV-modifikovaná recyklací)

- drobná kamenná dlažba	DL.	100 mm
- lože drt' 4-8 mm	L	40 mm
- recyklovaný materiál	R-mat	220 mm
- recyklovaný materiál	R-mat	250 mm

- celkem	610 mm
----------	--------

Vjezdy na pole a na pozemky (katalogová konstrukce D0-N-2 – TDZ I-modifikovaná recyklací)

- asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11	40 mm
- asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+	70 mm
- recyklovaný materiál	R-mat	150 mm
- recyklovaný materiál	R-mat	150 mm

- celkem	410 mm
----------	--------

Velkou pozornost je třeba věnovat hutnění pláň před pokládkou jednotlivých konstrukčních vrstev. Pláň je nutno hutnit na hodnotu modulu přetvárnosti podloží $E_{def,2}=45$ Mpa v případě výskytu soudržných zemin na pláni, ev. $E_{def,2}=120$ Mpa u nesoudržných zemin (statická zatěžovací zkouška). Jednotlivé konstrukční vrstvy se hutní na hodnoty dle příslušných technologických předpisů.

5.3 Zemní práce

Jak již bylo výše uvedeno, pro dosažení alespoň minimálního podélného sklonu jednotlivých větví a okružní křižovatky (0,5%), je úroveň středu křižovatky zvednuta cca o 40cm a bude tedy nutné mírné přisypání zeminy z úrovně zemní pláň vybourané stávající vozovky na úroveň zemní pláň nového tělesa. Toto navýšení nivelety je výhodné i z hlediska provedení příkopů, které tím nemusí být více zahloubeny oproti stávajícímu terénu. Přesto je jejich napojení na stávající mělké příkopy v koncích upravovaných úseků problematické (nutné vyčištění stávajících příkopů). Kubatury zemních prací byly vypočteny z digitálních modelů terénu po vybourání stávající vozovky a navržené zemní pláň - kubatura výkopů činí 1073m³, kubatura násypů 1147m³.

Při provádění násypů je třeba postupovat dle ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a je nutno respektovat závěry a doporučení geotechnického průzkumu – GeoTec GS z 01/2017 jak při provádění násypů, tak při provádění a úpravě zemní pláň. Během provádění prací bude nutná spolupráce s geotechnikem.

5.4 Odvodnění

Vozovka komunikací bude odvodněna pomocí podélných a příčných sklonů ke kraji vozovky a dále do příkopů. Ty budou podél upravovaných úseků v rámci možností provedeny s hloubkou 1m tak, aby do nich bylo možno odvodnit i zemní pláň a realizovat propustky DN 600 pod křížící novou pěší stezkou v místě jejího převedení od stávající autobusové zastávky na druhou stranu příkopu k novým přechodům pro chodce. S propustky pod vjezdy na pole bude realizováno celkem 6 propustků DN 600 – viz. situace. Nové zahloubené příkopy nemají, vzhledem k nefunkčnosti stávajících příkopů vlivem jejich zanešení v navazujících úsecích, plynulý odtok podél komunikace a je tedy nutno (do doby jejich vyčištění a případně celkového posouzení odtokových možností podél silnice) odvedení vody zajistit pomocí vsakovacích jam ve vytypovaných místech na základě geologického posouzení. V úsecích, kde není možno z prostorových důvodů nový příkop vzhledem k nemožnosti jejich svahování v normových hodnotách provést, bude možné ve dně stávajícího příkopu provést vsakovací drenážní žebro, do kterého se zaústí drenáž odvodňující zemní pláň silnice, nebo se provede rovněž vsakovací jáma ve vhodném místě pro vsakování a do ní se zaústí drenáž zemní pláň. Stávající příkop pak zůstane mělký v souladu se stávajícím stavem.

5.5 Vytyčení

Vytyčení dopravních ploch je provedeno stabilizováním hlavních bodů tras a hran komunikací a zpevněných ploch v souřadnicích JTSK. Příčné uspořádání je patrné z grafické části dokumentace.

Dále bude objednateli předána digitální podoba dokumentace, umožňující maximální přesnost vytyčení stavby z polohopisného i výškopisného hlediska.

6. Dopravní značení

Rekonstruovaná křižovatka a komunikace je rozdělena na 3 hlavní úseky. Po dokončení stavby bude na novou vozovku vyznačeno nové vodorovné dopravní značení.

Rovněž se osadí nové svislé dopravní značky a staré bude odstraněno.

Nové VDZ bude provedeno bílou trvanlivou vícesložkovou barvou. Rovněž budou vyznačeny 2 přechody, které budou spojit autobusové zastávky s obcí Přední Lhota.

Název díla: II/611 x II/329 Poděbrady – přední Lhota, okružní křižovatka_PD	Celkem stránek / stránka
SO 01 Pozemní komunikace	8 / 6

7. Inženýrské sítě

Dopravní část projektu neřeší žádné práce spojené s překládkou, úpravami ani pokládkou inženýrských sítí. Ty jsou součástí příslušných objektů. Obecně je stávající sítě nutno před zahájením prací vytyčit příslušnými správci, případně zajistit doklad o neexistenci vedení. Týká se i nových sítí, které v době realizace zpevněných ploch budou již položeny.

O těchto skutečnostech je třeba učinit zápis do stavebního denníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena. Podobně musí být respektovány požadavky správců sítí při realizaci pojezdových ploch pěších ploch.

8. Bezbariérové užívání stavby

- Obecné požadavky - jsou dány ustanoveními vyhlášky č. 398/2009 Sb.
- Projektant upozorňuje zejména na nutnost dodržení průchozího prostoru mezi vodící linií a svislým dopravním značením (minimálně 1,5 m, ve stísněných poměrech a jiných odůvodněných případech min. 0,9 m). Podchozí výška min. 2,2 m.
- Úpravy pro pohybové postižení - dodržení obecných požadavků viz výše.
- Úpravy pro smyslové postižení zraku (hmatová dlažba – varovné a signální pásy na přechodu a v pěších trasách)

Projektant upozorňuje zejména na nutnost kontrastního označení sloupků dopravního značení, viz vyhláška č. 398/2009 Sb., Příloha č. 1, bod 1.2.11.

9. Ostatní souvislosti

9.1 Požární ochrana

Vzhledem k charakteru objektu jako liniové dopravní stavby nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. V průběhu stavby budou zajišťována opatření na úseku požární ochrany, vyplývající z povinností právnických a fyzických osob stanovených Zákonem o požární ochraně 133/95 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška č. 67/2001 Sb. a další změny a doplňky) a vyhláška č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona. Dále pak vyhláška č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů.

9.2 Kultura výstavby

Během provádění stavby je třeba dodržovat veškeré závazné předpisy a ustanovení. Zdůrazňuje se nutnost čištění vozidel při výjezdu ze staveniště na veřejné komunikace a ochrana stávající zeleně.

9.3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci (BOZP)

Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy, týkající se bezpečnosti práce a technických zařízení, zejména:

Název díla: II/611 x II/329 Poděbrady – přední Lhota, okružní křižovatka_PD	Celkem stránek / stránka
SO 01 Pozemní komunikace	8 / 7

- Zákon 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). Výstavby se týkají především § 3,15,18 a 21, které jsou rozvinuty v Nařízení vlády 591/2006 Sb.
- Zákon 262/2006 Sb. – Zákoník práce, novela č.585/2006 Sb. - ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška 361/2007 Sb. o ochraně zdraví zaměstnanců při práci ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády 272/2011 Sb. o ochraně před účinky hluku a vibrací
- Zákon 309/2006 Sb. o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů, včetně navazujících předpisů.
- Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky (ve znění zákona 34/2011 Sb.) vč. nařízení vlády č. 361/2007 Sb. (strojní zařízení) a č. 271/2011 Sb. (stavební výrobky) – vše ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon 13/1997 Sb. O pozemních komunikacích – ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon 361/2000Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška MD 104/1997 Sb. Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády 361/2007 Sb. Nařízení vlády, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci ve znění pozdějších předpisů.
- Nařízení vlády 378/2001 Sb. o bližších požadavcích na bezpečný provoz a používání strojů, zařízení a nářadí.
- Nařízení vlády 362/2005 Sb. o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády 201/2010 Sb. Nařízení vlády, kterým se stanoví způsob evidence a hlášení pracovních úrazů.
- Zákon 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění následných novel.
- Zákon o požární ochraně 133/ 1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů (viz plné znění ve vyhl. 67/2001 Sb. a další změny a doplňky) a vyhl. č. 246/2001 Ministerstva vnitra, kterou se provádějí některá ustanovení zmíněného zákona.
- Vy/hláška 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění pozdějších předpisů.



10. Závěr

Závěrem lze konstatovat, že realizace stavby ve smyslu návrhu je v dané lokalitě z dopravního hlediska možná. Uspořádání dopravních ploch vychází ze zásad stabilizovaných v rámci předchozího stupně projektové přípravy (DÚR) a je v souladu s celkovou koncepcí řešení. Návrh rovněž plně respektuje stávající dopravní režim v širším zájmovém území stavby.

Přehledně je navrhované řešení patrné z grafického doprovodu dokumentace a bylo ve výsledné podobě odsouhlaseno zástupci objednatele.

Obecně je nutné předložit zpracovanou dokumentaci v plném rozsahu řádným způsobem k vyjádření všem dotčeným orgánům a organizacím.

Název díla: II/611 x II/329 Poděbrady – přední Lhota, okružní křižovatka_PD	Celkem stránek / stránka
SO 01 Pozemní komunikace	8 / 9