

Souřadnicový systém: S-JTSK Výškový systém: Bpv

OBJEDNATEL PD



Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
Zborovská 81/11
150 21 Praha 5 Smíchov
IČ: 00066001

ZHOTOVITEL PD

ONEGAST, spol. s r.o.
Koněvova 651/22, 130 00 Praha 3, IČ 45786828, e-mail: onegast@onegast.cz



ONEGAST, spol. s r.o.

VYPRACOVAL	HL. INŽENÝR PROJEKTU	KONTROLA	TECHNICKÝ ŘEDITEL
ING. ŠÁRKA VESELÁ	ING. STANISLAV JANOŠ	ING. STANISLAV JANOŠ	ING. EVŽEN BAŠTA

AKCE

III/00315 Libeň km 7,150 – 7,880,
zvýšení bezpečnosti

KÓD ZAKÁZKY	Liberbestu.0421	
STUPEŇ PD	PD úprav	
DATUM	05/2021	
MĚŘÍTKO	–	
POČET FORMÁTŮ	14 x A4	
ČÁST	Č. PŘÍLOHY	Č. PARÉ

SEZNAM PŘÍLOH:

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA
2. SITUACE, M 1:1000

1. TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

Název stavby: **III/00315 Libeň km 7,150 – 7,880, zvýšení bezpečnosti**

Místo stavby: silnice III/00315 – sled směrových zatáček při příjezdu k obci Libeň ve směru od města Jílové u Prahy Středočeský kraj, okres Praha-západ, k.ú. Libeň

Stupeň dokumentace: PD úprav ke zvýšení bezpečnosti dopravy

Zadavatel: **Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace**
Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5 Smíchov

Projektant: **ONEGAST, spol. s r.o.**
Ing. Šárka Veselá
Koněvova 651/22, 130 00 Praha 3
e-mail: onegast@onegast.cz

Datum zpracování: květen 2021

2. Podklady

Základním podkladem pro práce na předkládané dokumentaci byly vstupní informace, údaje a požadavky objednatele. V průběhu prací pak byly prováděny pracovní konzultace se zadavatelem a také příslušnými orgány dopravy a připomínky byly průběžně zapracovány.

Předkládaná dokumentace je vypracována na situačním podkladě mapy dotčeného území.

3. Zdůvodnění úpravy a jejího umístění

Předmětem předkládané dokumentace je návrh úpravy směřující ke zvýšení bezpečnosti provozu s cílem snížení dopravní nehodovosti na silnici III/ 00315 v rozsahu staničení cca km 7,150 – 7,880. Jedná se o sled směrových zatáček při příjezdu k obci Libeň ve směru od města Jílové u Prahy. K nehodám dochází zejména na mokré vozovce vlivem vysokých rychlostí projíždějících vozidel. Tento úsek byl vybrán na základě požadavku zástupce Policie ČR s ohledem na množství nehod, které zde jsou dle evidence nehod Policie ČR.

4. Situační řešení

Obsahem návrhu je provedení bezpečnostní protismykové úpravy (dále jen BPÚ) ve dvou následných protisměrných obloucích ve staničení km 7,280 – 7,500 a dále pak ve směrovém oblouku ve staničení km 7,780 – 7,880 v souladu s příslušným ustanoveními TP 213 Bezpečnostní protismykové úpravy povrchů vozovek, schválených MD-OSI čj. 758/09-910-IPK/1 ze dne 25. 9. 2009, s účinností od 1. října 2009.

Silnice III/00315 propojuje Dolní Břežany a Jílové u Prahy, Radlín a dále pokračuje na Sulice. Její šířkové uspořádání v řešeném úseku vesměs odpovídá návrhové kategorii S 6,5 s jízdním pruhem šířky 2,75m a vodícím proužkem a nezpevněnou krajnicí šířky 0,25m, ve směrových obloucích s rozšířením. Dále je vybavena vodorovným značením V4 (0,125) v celé délce úseku a v km 7,15 označena svislým dopravním značením upozorňujícím řidiče na nebezpečí smyku.

Navržené úpravy provedení BPÚ ve směrových obloucích se týkají pouze položení BPÚ, včetně potřebných přípravných prací, obnovení vodorovného dopravního značení v nezbytně nutném rozsahu stavby a úpravě svislého dopravního značení. Svislé dopravní značení obsahuje osazení značky „IP5“ Doporučená rychlost „30“ k stávající značce „A8“ Nebezpečí smyku, doplnění značek „Z3“ malá vodící tabule do druhého směrového oblouku, posunutí značky „IZ4a“ - Obec a „IZ4b“ - Konec obce směrem od obce a osazení značky „A8“ Nebezpečí smyku se značkou „IP5“ Doporučená rychlost „30“ na původní sloupek po přesunutí značce „IZ4a“.

Rozsah návrhu BPÚ a úpravy dopravního značení je patrný z doložené Situace v měřítku 1:1000 a popisu v kapitole „Navrhované konstrukce“ této zprávy.

5. Výškové řešení

Výškové uspořádání se navrhovanými úpravami nemění.

6. Navrhované konstrukce

Před položení BPÚ budou opraveny poruchy krytu vozovky a dále bude provedeno stržení krajnice a vyčištění příkopů.

Ošetření trhlin bude probíhat následujícím způsobem:

- trhliny se profrézují drážkovací frézou nebo kotoučovou pilou tak, aby vznikla komůrka o rozměrech šířky 10 – 30 mm a hloubky 25 - 40 mm v závislosti na šířce původní trhliny, vyčistí rotačním ocelovým kartáčem nebo stlačeným vzduchem a provede se penetračně adhezní nátěr svislých stěn trhliny,
- takto vyčištěné a upravené trhliny se ihned zalijí pružnou modifikovanou zálivkovou hmotou za horka,
- zálivková hmota musí vyplnit prostor upravené drážky bez dutin a pórů. Při přelití je nutné přebytečné množství zálivkové hmoty odstranit.

Oprava výtluků bude probíhat následujícím způsobem:

- zaříznutí okrajů a odfrézování porušené vrstvy v okolí výtluku (frézování porušené vrstvy bude rozšířeno od hrany výtluku o cca 25cm),
- na řádně očištěný vyfrézovaný povrch se provede spojovací postřik PS-C v množství 1,0 kg/m²,
- pokládka asfaltové směsi ACO 11+ v tl. 35 - 50 mm,
- ošetření spar modifikovanou zálivkovou hmotou za tepla (včetně proříznutí komůrky, vyčištění komůrky a opatření svislých stěn adhezním nátěrem).

Sanace podkladních vrstev okrajů vozovky:

• bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání 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 ²		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	PI-C 0,60 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
směs stmelená cementem	SC C _{3/4}	150 mm	ČSN 73 6124-1, ČSN EN 14227-1
šterkodrt'	ŠD _A	150 mm	ČSN 73 6126-1, ČSN EN 13285 (45MPa)
<hr/>			
přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě			
celkem		400 mm	

- úpravu podkladních vrstev je nutné provádět i pod nezpevněnou krajnicí a napojení konstrukčních vrstev provádět ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev,
- 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. Minimální hodnotu modulu přetvárnosti z druhého zatěžovacího cyklu zkoušky deskou stanoví dokumentace ve smyslu TP 170. Na základě měření hodnot modulů na pláni v rámci provádění objektu musí v případě nedodržení minimálních předepsaných hodnot dodavatel v součinnosti s geologem stanovit optimální způsob sanace pláně,
- zvláštní pozornost je třeba věnovat požadavkům na aktivní zónu komunikací v tloušťce 0,5 m. Pokud se v aktivní zóně vyskytuje zemina, která nespĺňuje 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,

- nezpevněná krajnice šířky min. 0,5m bude provedena štěrkodrtí (případně R-mat) tl. 0,10 m frakce 0-32 třída B a pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace bude upravena do úrovně min. – 3 cm pod úroveň přilehlé vozovky.

Stržení krajnice a vyčištění příkopů:

- terén (drn) navazující na zpevněnou krajnici bude pro obnovení odvodnění silnice stržen a upraven pod úroveň přilehlé asfaltové vrstvy. Zároveň se provede pročištění stávajících silničních příkopů.

Ke zvýšení bezpečností bude použita BPÚ, která bude nanесena přímo na stávající asfaltový povrch vozovky ve směrových obloucích. BPÚ bude provedena 10m před začátkem směrového oblouku a ve $\frac{3}{4}$ délky oblouku pro klesající směr v celé šířce vozovky.

Bezprostředně před prováděním prací musí být z povrchu odstraněny uvolněná zrna kameniva, hlína, prach, drobné nečistoty, olejové a mastné skvrny a další volné částice, které mohou snížit přilnavost BPÚ k podkladu.

BPÚ bude složeno z pojiv (akrylová přiskyřičná pojiva) a kameniva, popř. jiného zdrsňujícího materiálu dle TP 213.

Při pokládce BPÚ je nutné postupovat podle technického předpisu TePř zhotovitele BPÚ, který odpovídá předpisům výrobců použitých materiálů.

7. Odvodnění

Odvádění dešťových vod z komunikací se navrženými úpravami nemění.

8. Vyhodnocení nehodovosti

Řešený úsek je dle evidence nehod Policie ČR s přihlédnutím k intenzitám dopravy na této silnici v tomto úseku veden jako jeden z velkým počtem nehodových míst na okrese Praha - Jih.

Za posledních pět let od 31.5.2016 do 31.5.2021 zde Policie ČR evidovala 34 dopravních nehod. Hlavní příčinou nehod je nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky – 14 nehod (převážně mokry povrch) a nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky – 11 nehod. Z hlediska zranění jsou nehody převážně bez zranění, nebo s lehkým zraněním.

9. Inženýrské sítě, přeložky a jejich ochrana

Součástí této stavby nejsou žádné přeložky stávajících ani návrh nových vedení inženýrských sítí. U stávajících vedení inženýrských sítí se předpokládá, že jsou uložena v hloubkách v souladu s příslušným ustanovením ČSN 73 6005 a řádně ochráněna.

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení jejich správci se zákresem do projektové dokumentace. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit

o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

Případná kabelová vedení, která budou případně dodatečně zjištěna a budou v kolizi s navrhovanými úpravami, budou odkryta a podle podmínek příslušných správců v rámci možností ochráněna nebo přeložena. Pokud bude nutné provést úpravy nebo doplnění sítí, před pokládkou konstrukčních vrstev vozovek a ploch musí být položeny veškeré chráničky, což musí být příslušnými správci zkontrolováno.

Vytyčení inženýrských sítí musí zůstat během stavby neporušeno. Pracovníci dodavatele musí být prokazatelně seznámeni s polohou vedení a zákazem používat v jeho blízkosti mechanizační prostředky (min. 1,5 m po každé straně, u dálkových kabelů 3 m). Správci sítí musí být vyrozuměni nejméně 15 dní před zahájením stavebních prací. Pokud se ve výkopišti vyskytnou nepoužívané kabely, nelze tyto zrušit bez předchozího souhlasu jejich správce a přesného označení o jaké kabely se jedná.

10. Bourací a zemní práce

Návrh nepředpokládá žádné bourací a zemní práce.

11. Definitivní dopravní značení

Součástí stavby je obnovení vodorovného dopravního značení v nezbytně nutném rozsahu vyvolaném touto stavbou a úprava svislého dopravního značení. Návrh dopravního značení je zcela zřejmý z grafické přílohy Situace v měřítku 1:1000. Dopravní značení se v koncích úpravy naváže na stávající čáry plynulým náběhem.

Vzhledem k časovému předstihu vydání PD před skutečným uvedením stavby do provozu je nutné ještě před zahájením vlastní realizace dopravního značení provést aktualizaci dokumentace dopravního značení. Aktualizace je nutná vzhledem k možným změnám jak v právní, tak technicko - kvalitativní oblasti dopravního značení, ke kterým může dojít v době mezi zpracováním návrhu a samotnou realizací stavby.

Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh je nejprve nutno opětovně projednat s Policií ČR. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zněním:

- zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- vyhláška MD č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 – Svislé dopravní značky a část 6.2 – Vodorovné dopravní

značky

- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích

Vodorovné dopravní značky

Vodorovné dopravní značení bude provedeno jednotným způsobem na celém úseku s plynulým přechodem na stávající vodorovné dopravní značení v navazujících úsecích pozemních komunikací. Bude provedeno dvoufázově z materiálů dlouhodobé životnosti (plast - minimální zaručená životnost 3 roky). Značení musí být profilované nebo strukturální (nehlučná úprava) pro zajištění odtoku vody a s retroreflexní úpravou se zvýšenou viditelností v noci a v podmínkách za vlhka a za deště – typ II dle TP 70 „Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích“. Dělicí i vodící čáry budou profilované, ostatní vodorovné značky – např. V7, šipky V9 budou hladké. Značení bude provedeno v barvě bílé příp. červeno-bílé (V6a).

Kvalitativní provedení vodorovného dopravního značení

- *Definitivní vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou fázích. V první fázi je na novou obrusnou vrstvu vozovky položeno kompletní vodorovné dopravní značení již v definitivním uspořádání, ale pouze jednosložkovou rozpouštědlovou barvou s obsahem sušiny min. 75 %. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (odstranění posypu pro počáteční zdrsnění, vyprchání těkavých látek z asfaltu, ojetí vrchní vrstvy CB) nebo uplynutí zimního období (teploty povrchu vhodné pro pokládku, odstranění chloridů z povrchu vozovky, vysušení vozovky) se provede druhá fáze. V této fázi se VDZ obnovuje v definitivním uspořádání a v definitivním provedení.*
- *Veškeré vodorovné dopravní značení bude provedeno z materiálů dlouhodobé životnosti s reflexní úpravou, které jsou schváleny KSÚSSK, např. dvousložkový plast nebo termoplast s minimální zaručenou životností 3 roky.*
- *Minimální požadovaná retroreflexe vodorovného dopravního značení při přejímce musí být 200 mcd/m²/lx. V průběhu záruky nesmí retroreflexe materiálů užitých pro vodorovné dopravního značení klesnout pod 100 mcd/m²/lx (třída Q2). Protokol o zkoušce retroreflexe bude součástí dokladů pro přejímací řízení.*
- *Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení.*
- *Vodorovné dopravní značení se provádí v souladu s TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.*
- *Vodorovné značky musí svým provedením odpovídat Vzorovým listům staveb pozemních komunikací, VL 6-Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 Vodorovné dopravní značky*

12. Provizorní dopravní značení

Dopravně inženýrská opatření (DIO) během stavby si vyžádají jistá omezení automobilového provozu a zábory komunikačních ploch. Při návrhu DIO bude zohledněna snaha o maximální zachování běžného automobilového provozu.

Omezení v dopravě, ke kterému bude docházet během realizace stavby, bude řešeno přechodným dopravním značením.

Termín realizace stavby není pevně stanoven, zahájení bude závislé na způsobu financování, provedení výběru zhotovitele, zažádání o DIR a dalších dílčí projednání samotné stavby.

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně dva týdny od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací. Případné poruchy krytu vozovky budou provedeny za částečné uzavírky silnice v místě stavby, pokládání BPÚ bude probíhat za kompletní uzavírky silnice III/00315 v místě stavby a bude trvat maximálně dva dny (sobota a neděle).

Návrh objízdne trasy se předpokládá od křižovatky silnic III/10114 a III/00315 po silnici III/10114 přes Libeň, Okrouhlo; dále po silnici III/1042 přes Zahořany; na silnici II/104 přes Jílové u Prahy a po silnici II/105 ke křižovatce silnic II/104 a III/00315.

Provedení přenosných svislých dopravních značek musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP a ZTKP vydané MD. Veškeré přenosné dopravní značky musí splňovat podmínky TP 66. Všechny standardní značky budou provedeny v základním rozměru dle ČSN EN 12 899-1. Činná plocha přenosných dopravních značek na silnicích II. a nižších tříd musí být provedena z retroreflexní fólie min. tř. RA1. Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující, objímky mohou být z Al slitin. Uchycení přenosných dopravních značek na nosnou konstrukci musí být provedeno pomocí speciální příchytky zabraňující jejímu pootočení či uvolnění, pevně spojené se zadní stěnou značky. Značky budou připevněny na nosné konstrukce (sloupky) z Al nebo FeZn profilu o průřezu 40 x 40 mm (tzv. jäckl) s červenobílým reflexním polepem a osazené do přenosných podstavců z recyklovaných materiálů.

Otevřené výkopy budou ohrazeny kovovými zábranami, v noci a za snížené viditelnosti označeny výstražným osvětlením.

Dodavatel je povinen zajistit údržbu svislého i vodorovného dopravního značení tak, aby byla zajištěna nepřetržitě jeho plná funkčnost po celou dobu užití v rámci stavby.

Před vlastní realizací je nutné požádat o stanovení užití místní nebo přechodné úpravy silničního provozu, návrh DIO je nutno projednat s Policií ČR. Stanovení vydává příslušný orgán státní správy, ve smyslu ustanovení § 77 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Těsně před podáním žádosti o DIR na umístění dopravního značení je nutné přezkontrolovat, zda aktuální podoba stávajícího dopravního značení v řešeném území odpovídá stavu zakreslenému v projektové dokumentaci.

Dopravně inženýrská opatření budou trvat po celou dobu výstavby.

13. Požadavky na provádění úpravy

Veškeré práce je nutno provádět v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními. Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným normám a technologickým předpisům.

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 společností.

Plochy pro větší skládky se neuvažují.

14. Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát příslušných ustanovení zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, dále nařízení vlády č.361/2007 Sb., který se stanovují podmínky ochrany zdraví při práci a nařízení vlády č.101/2005 Sb., kterým se upravují podrobnější požadavky na pracoviště a pracovní prostředí, dále pak 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., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění 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 celou dobu stavby udržována, pracovníci dodavatele musí být s jejich polohou prokazatelně seznámeni. Práce v blízkosti podzemních vedení 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 dopravně inženýrskými opatřeními zpracovanými v rámci prováděcí dokumentace nebo přímo dodavatelem stavby dle aktuální situace.

15. Požární ochrana

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

- 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.

16. Vliv na životní prostředí

Při provádění bude mít stavba částečně nepříznivý vliv na okolí - zvýšení prachových emisí, určité nevýznamné znečištění ovzduší při zemních pracích, při dopravě materiálu a provozu stavebních strojů. Zvýšená bude rovněž hlučnost, při realizaci stavby je nutno dodržet, aby hladina hluku ze stavební činnosti byla v souladu s § 10 a 11 nařízení vlády č. 272/2011 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.

Dodavatel stavebních prací je povinen používat stroje a mechanismy v dobrém technickém stavu, jejichž hlučnost nepřekračuje hodnoty stanovené v technickém osvědčení.