


SO 121 SILNICE II/120
SO 181 PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ
SO 191 STÁLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Č.	Datum	Popis	Vypracoval	Schválil
REVIZE				

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

Zpracovatel dokumentace: Sdružení společností "3S-4R-RS PP Středočeský kraj"	
Tvořené společnosti:	Zastoupené společností:
1. Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno 2. SHB, a.s., Masná 1493/8, 702 00 Ostrava 3. SATRA, s.r.o., Sokolská 32, 120 00 Praha 2 4. 4roads s.r.o., Slunná 541/27, 162 00 Praha 6 – Střešovice	4roads s.r.o.  Slunná 541/27 162 00 Praha 6 – Střešovice IČ: 063 27 354 DIČ: CZ06327354
Navrhl/vypracoval:	Hlavní inženýr projektu:
Ing. Šárka Veselá	Ing. Marek Pejchal

Kraj: STŘEDOČESKÝ	Čís.sm.obj.:	–
Katastrální území: PRČICE, PŘESTAVKY U SEDLCE, VRCHOTICE, LIBENICE U TÁBORA	Čís.akce:	–
Akce: II/120 - Sedlec - Prčice - hranice kraje, 16,976 - 11,566 km	Datum:	08/2022
	Stupeň:	PDPS
	Formát:	33 X A4
	Měřítko:	–
Část:	Číslo kopie:	Číslo přílohy:
PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		A. + B.

OBSAH:

1.	Identifikační údaje	4
a)	Označení stavby	4
b)	Stavebník	4
c)	Projektant	4
d)	Údaje o budoucích vlastnících a správcích	4
2.	Členění stavby	5
3.	Přehled vstupních podkladů a průzkumů	5
4.	Základní údaje o stavbě	5
a)	Stručný popis návrhu stavby	5
b)	Předpokládaný průběh stavby	5
c)	Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR	6
d)	Stručná charakteristika území stavby	6
e)	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	6
f)	Celkový dopad stavby na dotčené území	6
5.	Podmínky realizace stavby	7
a)	Věcné a časové vazby souvisejících staveb	7
b)	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	7
c)	Zajištění přístupu na stavbu	8
d)	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	8
6.	Předávání části stavby do užívání	8
7.	Souhrnný technický popis stavby	8
7.1.	Souhrnný technický popis	8
7.2.	Technický popis jednotlivých stavebních objektů	8
7.2.1.	SO 121 SILNICE II/120	8
7.2.2.	SO 181 Přechodné dopravní značení	14
7.2.3.	SO 191 Stálé dopravní značení	15
8.	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření	16
9.	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky	16
a)	Dotčená ochranná pásma	16
b)	Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav	19
c)	Vliv na stavebně technické řešení stavby	19
10.	Zásah stavby do území	19
a)	Bourací práce	19
b)	Kácení mimolesní zeleně	19
c)	Rozsah zemních prací	19
d)	Ozelenění	19
e)	Zásah do ZPF, rekultivace	19
f)	Zásah do PUPFL	20
g)	Zásah do jiných pozemků	20
h)	Vyvolané změny staveb	20
11.	Nároky stavby na zdroje a její potřeby	20
12.	Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí	20
13.	Ochrana obyvatelstva	22
14.	Zásady organizace výstavby	22
a)	Potřeby a spotřeby rozhodujících medií a hmot, jejich zajištění	22
b)	Odvodnění staveniště	22
c)	Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu	22
d)	Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky	22
e)	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	23
f)	Maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště	25
g)	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy	25
h)	Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace	25
i)	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin	26
j)	Ochrana životního prostředí při výstavbě	26
k)	Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	28
l)	Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	28
m)	Zásady pro dopravní inženýrská opatření	28

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížďky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.	29
o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.....	29
p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny	29
15. Celkové vodohospodářské řešení	30
16. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti.....	30
17. Další požadavky.....	31
a) Užitné vlastnosti stavby	31
b) Bezbariérové užívání stavby	31
c) Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí.....	31
d) Splnění požadavků dotčených orgánů	31

PRŮVODNÍ ZPRÁVA A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Název stavby: **II/120 – Sedlec – Prčice – hranice kraje,
16,976 – 11,566 km**

Místo stavby: Katastrální území:
Prčice [746819], Středočeský kraj
Přestavlky u Sedlce [735108], Středočeský kraj
Vrchotice [786411], Středočeský kraj

Charakter stavby: oprava pozemní komunikace

b) Stavebník

Objednatel: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje,
příspěvková organizace
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

c) Projektant

Projektant: Sdružení společností "3S-4R-RS PP Středočeský kraj"
Tvořené společnosti:
1. Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Bohunická 50, 619 00 Brno
2. SHB, a.s., Masná 1493/8, 702 00 Ostrava
3. SATRA, s.r.o., Sokolská 32, 120 00 Praha 2
4. 4roads s.r.o., Slunná 541/27, 162 00 Praha 6 – Střešovice
Zastoupené společností: 4roads s.r.o.

Stupeň PD: Projektová dokumentace pro provádění stavby dle
vyhlášky č. 169/2016 Sb. v platném znění, o stanovení
rozsahu dokumentace veřejné zakázky na stavební práce
a soupisu stavebních prací, dodávek a služeb s výkazem
výměr

Datum zpracování: 08/2022

d) Údaje o budoucích vlastnících a správcích

Vlastnictví jednotlivých objektů se vzhledem k opravě pozemní komunikace
oproti současnému stavu nemění.

Přehled budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů:

SO 121 SILNICE II/120	Středočeský kraj/KSUSSK
SO 181 PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	zhotovitel stavby (dočasně)
SO 191 STÁLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	Středočeský kraj/KSUSSK

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

2. 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 vyhláškou č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb.

Seznam stavebních objektů:

SO 121 SILNICE II/120

SO 181 PŘECHODNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

SO 191 STÁLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Stavba není dále členěna na dílčí části, neobsahuje ani žádné provozní soubory.

3. Přehled vstupních 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 silnice II/120,
- vyjádření a stanoviska získaná v průběhu projednání dokumentace,
- 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. Základní údaje o stavbě

a) Stručný popis návrhu stavby

Předmětem akce jsou údržbové práce na silnici II/120 a to od staničení km 11,566 00 v obci Sedlec – Prčice po staničení km 16,976 00 na hranici Jihočeského a Středočeského kraje v celkové délce 5,410km. Začátek i konec opravy silnice je u stávajících příčných spár již opravených úseků silnice s jejich drobným přesahem.

Navrhuje se oprava asfaltového krytu vozovky včetně lokálních sanací s úpravou konstrukčních vrstev až na úroveň pláně, pročištění odvodňovacích prvků komunikace, obnova propustků a vtokových objektů, případná výšková rektifikace a výměna obrubníků v zastavěném území, výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí, obnova a doplnění vodorovného dopravního značení plastem, včetně předznačení barvou.

Stavba bude převážně realizována v nezastavěném území, mimo krátký úsek v zastavěném území obcí Sedlec – Prčice, Přestavlky a Vrchotice.

b) Předpokládaný průběh stavby

Stavební práce budou probíhat za postupných uzavírek dílčích úseků silnice III/120. První dílčí úsek je od Sedlec – Prčice po křižovatku Na Františku (křižovatka se silnicí III/1205), druhý dílčí úsek je od této křižovatky Na Františku po hranici Jihočeského a Středočeského kraje. Objízdná trasa pro první dílčí úsek bude vedena po silnici II/121, III/12137 a III/1205, objízdná trasa pro druhý dílčí úsek bude vedena po silnici III/1205, III/12137 a II/122.

Dotčeným úsekem silnice II/120 je částečně vedena autobusová linka hromadné dopravy. Náhradní trasy autobusů je třeba řešit dle požadavků jejich provozovatelů.

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 7 měsíců od zahájení stavební činnosti.

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

Stavba probíhá na území obcí Sedlec – Prčice, Přestavlky a Vrchotice. A dále na katastrálních územích Středočeského kraje – Prčice, Přestavlky u Sedlce a Vrchotice.

Stavba bude převážně realizována v nezastavěném území, mimo průjezdní úseky v zastavěném území obcí Sedlec – Prčice, Přestavlky a Vrchotice. Trasa silnice je vedena v mírně zvlněném terénu Vlašimské pahorkatiny.

Silnice II/120 je dvoupruhová komunikace s obousměrným provozem. Šířkové uspořádání v trase je pak dvojího typu – převážně jako extravilánové s krajnicemi a příkopem, výjimečně pak jako intravilánové se zvýšenými obrubníky a chodníky, nebo případně v kombinaci obou typů. Základní šířka silnice II/120 je 5,5m.

Na trase silnice II/120 nejsou uvedeny výstupy intenzit dopravy v rámci celostátního sčítání dopravy z roku 2016.

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 k významnému omezení hlukové zátěže a snížení vibrací generovaných automobilovou dopravou.

Není nutné vynětí ze ZPF ani PUPFL.

Nepočítá se s likvidací hodnotné vzrostlé zeleně. Budou odstraněny dřeviny, které mají neuspokojivý zdravotní stav anebo jsou ve střetu s opravou silnic.

Vodní režim v dané oblasti není stavbou ovlivněn.

Pro zamezení zásahu do okolních pozemků bude obvod stavby řádně vytýčen a označen.

f) Celkový dopad stavby na dotčené území

Stavba zajišťuje především zvýšení bezpečnosti a snížení hlučnosti automobilové dopravy opravou vozovky stávající pozemní komunikace a jejího příslušenství a nemá žádný zásadní vliv na dosavadní využití území.

Navrhovanými stavebními úpravami se dosavadní zatřídění dotčené pozemní komunikace 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.

Tato dokumentace neřeší jakékoliv zásahy do vedení stávajících inženýrských sítí ani návrh nových. Pro stavbu se nepočítá s žádnou potřebou demolice, výjma vybourání stávající vozovky a jejího vybavení.

Nejsou navrženy žádné změny staveb dotčených touto stavbou.

5. Podmínky realizace stavby

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb

V řešeném území byla v první polovině roku 2022 realizována stavba: "Chodník podél silnice II/120 Prčice-Přestavky", zpracovatel: Ing. Pavel Kubísek, investor: Město Sedlec-Prčice. V rámci dokumentace PDPS opravy silnice II/120 byla provedena výšková korekce trasy silnice II/120 dle nově osazeného chodníku. Před započítáním stavby opravy silnice II/120 bude vhodné vyhodnotit a posoudit realizované odvodnění v rámci stavby chodníku a případně dle potřeby dopravit projekt opravy silnice II/120.

Žádné jiné související stavby v území nejsou známy.

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

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

Stavební práce budou probíhat za postupných uzavírek dílčích úseků silnice III/120. První dílčí úsek je od Sedlec – Prčice po křižovatku Na Františku (křižovatka se silnicí III/1205), druhý dílčí úsek je od této křižovatky Na Františku po hranici Jihočeského a Středočeského kraje. Objízdná trasa pro první dílčí úsek bude vedena po silnici II/121, III/12137 a III/1205, objízdná trasa pro druhý dílčí úsek bude vedena po silnici III/1205, III/12137 a II/122.

Dotčeným úsekem silnice II/120 je částečně vedena autobusová linka hromadné dopravy. Náhradní trasy autobusů je třeba řešit dle požadavků jejich provozovatelů.

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 7 měsíců od zahájení stavební činnosti.

Stavební práce předpokládané v rámci výstavby:

- provedení přípravných zemních prací (příp. odhumusování),
- stržení zarostlé krajnice,
- frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce po dílčích úsecích,
- obnova propustků, zatrubněních příkopů, případně jejich pročištění
- sanace podkladních vrstev vozovky v rozsahu dle vizuální prohlídky,
- obnova vtokových objektů případně jejich pročištění a výšková rektifikace,
- realizace vrstvy vozovky z recyklovaného asfaltového materiálu na místě,
- případná výšková a směrová rektifikace obrubníků a žlabů,
- případná výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí,
- realizace asfaltových konstrukčních vrstev vozovky,
- obnova nezpevněné krajnice v úseku s extravilánovým uspořádáním,
- osazení směrových sloupků,
- obnova vodorovného dopravního značení,
- ohumusování a zatravnění.

Akce nevyžaduje žádnou nadstandardní koordinaci. Stavba bude prováděna takovým způsobem, aby všechny hlavní pěší tahy a přístupy ke vstupům do stávajících objektů byly zachovány po celou dobu výstavby. Zařízení staveniště se předpokládá pouze velmi malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude řešeno v rámci vlastních pozemků stavby. Tato plocha bude sloužit i jako případná deponie pro materiál. Plochy pro větší skládky se neuvažují. Parkování mechanismů,

bude-li potřebné, je v omezené míře možné na staveništi. Napojení stavebního pozemku na zdroje vody a elektrické energie není nutné.

c) Zajištění přístupu na stavbu

Dopravní napojení staveniště bude zajištěno z obou směrů silnice II/120. 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 zásadním způsobem omezí provoz na silnici II/120 a budou probíhat za postupných uzavírek dílčích úseků silnice II/120. První dílčí úsek je od Sedlec – Prčice po křižovatku Na Františku (křižovatka se silnicí III/1205), druhý dílčí úsek je od této křižovatky Na Františku po hranici Jihočeského a Středočeského kraje. Omezení v dopravě, ke kterému bude docházet během realizace stavby, bude řešeno přechodným dopravním značením. Objízdná trasa pro první dílčí úsek bude vedena po silnici II/121, III/12137 a III/1205, objízdná trasa pro druhý dílčí úsek bude vedena po silnici III/1205, III/12137 a II/122.

Dotčeným úsekem silnice II/120 je částečně vedena autobusová linka hromadné dopravy. Náhradní trasy autobusů je třeba řešit dle požadavků jejich provozovatelů.

Stavba zajistí připojení všech navazujících pozemních komunikací včetně sjezdů na přilehlé nemovitosti. Stavební mechanismy budou pojíždět pouze ve vymezeném prostoru staveniště a nebudou narušovat přilehlé pozemky.

6. Předávání části stavby do užívání

Předpokládá se předání do užívání po jednotlivých definitivně dokončených úsecích stavby. Je však možné řešit i předčasné užívání postupně dokončovaných úseků stavby v závislosti na požadavku dotčených obcí a KSÚSSK, což lze odůvodnit předpokládanými dopravními komplikacemi v dotčeném území.

7. Souhrnný technický popis stavby

7.1. Souhrnný technický popis

Název stavby:	II/120 – Sedlec – Prčice – hranice kraje, 16,976 – 11,566 km
Místo stavby:	Katastrální území: Prčice [746819], Středočeský kraj Přestavky u Sedlce [735108], Středočeský kraj Vrchotice [786411], Středočeský kraj
Charakter stavby:	oprava pozemní komunikace
Projektovaný rozsah:	provozní staničení silnice II/120: km 11,566 00 - 16,976 00
Délka úpravy:	5,410 km
Orientační plocha vozovky:	29.905 m ²
Přestavby křižovatek:	neobsahuje
Mosty:	neobsahuje
Propustky:	obnova
Železniční přejezdy:	neobsahuje

7.2. Technický popis jednotlivých stavebních objektů

7.2.1. SO 121 SILNICE II/120

Obsahem tohoto hlavního stavebního objektu je oprava asfaltového krytu vozovky včetně lokálních sanací s úpravou konstrukčních vrstev až na úroveň pláně,

pročištění odvodňovacích prvků komunikace, obnova propustků a vtokových objektů, případná výšková rektifikace a výměna obrubníků v zastavěném území, výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí.

Návrh zachovává směrové a výškové vedení nivelety vozovky s jejím lokálním vyrovnaním a v extravilánu s mírným navýšením.

Situační řešení

Pro potřeby návrhu směrového a výškového vedení opravované trasy byla středem stávající vozovky silnice proložena projektová osa. Směrové vedení osy je tvořeno přímými úseky proloženými směrovými oblouky, poloměry směrových oblouků se v souladu se současným uspořádáním trasy pohybují v širokém rozpětí 21 – 5000 m.

Silnice II/120 je dvoupruhová komunikace s obousměrným provozem. Šířkové uspořádání v trase je pak dvojího typu – převážně jako extravilánové s krajnicemi a příkopem, výjimečně pak jako intravilánové se zvýšenými obrubníky a chodníky, nebo případně v kombinaci obou typů.

Základní šířka silnice II/120 je 5,5m. Vzhledem k stávajícím poměrům v řešeném území jsou šířky silnic lokálně přizpůsobeny na stávající hrany. Z celkové délky úpravy 5,410km je cca 4,643km navrženo v základní šířce vozovky 5,5m (2x jízdní pruh a 2x zpevněná krajnice). Ke zúžení vozovky na 4,5m dochází ve dvou místech řešeného úseku silnice a to v obci Přestavky kolem staničení km 12,75 – 12,77 (dl. cca 24,0m) a na hrázi Prostředního rybníka kolem staničení km 15,07 – 15,16 (dl. cca 88,0m), kde z důvodu těsné zástavby či hráze rybníka a konfigurace terénu nelze vozovku provést v základní šířce. Ke zúžení vozovky na 5,0m dochází ve dvou místech řešeného úseku silnice a to v obci Přestavky kolem staničení km 12,45 – 12,67 (dl. cca 213,0m) a na východní straně Prostředního rybníka kolem staničení km 15,20 – 15,41 (dl. cca 215,0m), kde z důvodu těsné zástavby a konfigurace terénu nelze vozovku provést v základní šířce.

Součástí tohoto hlavního stavebního objektu je dále navázání vozovky silnice na přilehlé plochy navazujících místních komunikací a dalších sjezdů včetně příslušného ošetření pracovních spár.

Všechny navrhované stavební úpravy komunikačních ploch budou vybaveny příslušným opatřením ve smyslu vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a rovněž příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Použitý materiál pro hmatové úpravy musí splňovat příslušná ustanovení nařízení vlády ČR č. 163/2002 Sb., ve znění nařízení vlády ČR č. 312/2005 Sb. a nařízení vlády ČR č. 215/2016 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky a Technické návody TZÚS ze dne 15.10.2021.

Výškové řešení

Návrh výškového řešení opravy krytu obou silnic vychází z navržené technologie opravy vozovky – výměna krytových vrstev vozovky. Výškové vedení nivelety vozovky bude lokálně vyrovnáno a mírně navýšeno. Nutné je navázání na stávající plochy komunikací a zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů.

Navržený podélný sklon kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,10 – 9,90%.

Základní příčný sklon vozovky silnice je navržen střežovitý 2,5%, ve většině směrových obloucích pak jednostranný dostředný, nezpevněná krajnice má sklon 8,0%. Při návrhu se počítá s reprofilací příčného sklonu.

Nezpevněná krajnice bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně min. – 3 cm pod úroveň přilehlé vozovky (zpevněné krajnice).

Navrhované konstrukce

Návrh opravy vozovky silnice je proveden dle zpracované diagnostiky. Na základě provedených zkoušek jsou obrusné a ložné vrstvy silnice II/120 a podkladní vrstva silnice II/120 od staničení cca km 15,2 až po konec úseku zaříděny do kategorie ZAS T1, podkladní vrstva silnice II/120 od začátku úseku až po staničení cca km 15,2 zaříděna do kategorie ZAS T4.

Konstrukce nových zpevněných ploch vozovek jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR - OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1, včetně Dodatku TP170 schváleného MD ČR - OSI pod č.j. 682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.9.2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Před pokládkou jednotlivých vrstev je třeba, aby povrch podkladní konstrukce byl čistý, suchý, zbavený prachu a všech mechanických nečistot. Napojení konstrukčních vrstev bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev, spára bude následně proříznuta a zalita modifikovanou asfaltovou zálivkou dle TP 115. Při provádění konstrukcí je nutné zajistit také kvalitní vodorovné spojení jednotlivých konstrukčních vrstev - použít spojovací postřiky a nátěry ze živичné emulze v dostatečném množství a kvalitě v souladu s ČSN 73 6129 Stavba vozovek – Postřikové technologie.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asf. vrstvy ČSN 73 6121 a ČSN EN 13108, cementový beton 73 6123, podkladový beton 73 6124, šterkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláň, 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 pláň.

Základní oprava vozovky v extravilánu se provede v následujícím konstrukčním uspořádání:

asfaltový beton do obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-CP 0,40 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
asfaltový beton do ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-CP 0,50 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
vystužení okrajů skelnou mříží š. 2,0m			
vyrovnávací vrstva z asfaltového betonu	ACO 11+	prům. 30 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
vrstva z recyklovaného asfaltového materiálu na místě s přidáním cementu a asfaltové emulze	RS 0/45 CA (C _{3/4})	200 mm	TP 208, ČSN 73 6124-1
RS...dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu a dávkování cementového pojiva 5%			
celkem		330 mm	

Stávající asfaltové vrstvy budou odfrézovány po vrstvách v tloušťce průměrně 50mm.

Oprava vozovky v extravilánu v místě úpravy aktivní zóny a sanace podkladních vrstev se provede v následujícím konstrukčním uspořádání:

asfaltový beton do ohrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-CP 0,40 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
asfaltový beton do ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-CP 0,50 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
vystužení okrajů skelnou mříží š. 2,0m			
vyrovnávací vrstva z asfaltového betonu	ACO 11+	prům. 30 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-CP 0,60 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
vrstva z recyklovaného asfaltového materiálu na místě s přidáním cementu a asfaltové emulze (doplněn Rmat v požadované tl.)			
	RS 0/45 CA (C _{3/4})	200 mm	TP 208, ČSN 73 6124-1
šterkodrt'	ŠD _A	250 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285

RS...dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu a dávkování cementového pojiva 5%
V místech, kde budou při prohlídkách povrchu zaznamenány konstrukční poruchy vozovky, okrajů je nezbytné provedení hloubkových sanací včetně úpravy aktivní zóny na hloubku 0,5 m a šířku min. 1,5 m. Úprava aktivní zóny se předpokládá mechanicky zpevněnou zeminou tvořenou z 50% asfaltovým recyklátem Rmat a z 50% místní zeminou, na místě s přidáním 3% směsného pojiva, včetně separační geotextilie, přehutnění parapláně (v případě nemožnosti zlepšení AZ bude provedena výměna a náhrada vhodným materiálem - např. ŠD_B 0/63)

Přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě

celkem 580 mm

Stávající asfaltové vrstvy budou odfrézovány po vrstvách v tloušťce průměrně 50mm.

Základní oprava vozovky v intravilánu a na hrázi prostředního rybníka se provede v následujícím konstrukčním uspořádání:

asfaltový beton do ohrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-CP 0,40 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
asfaltový beton do ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní	PS-CP 0,50 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
vystužení okrajů skelnou mříží š. 2,0m			
vyrovnávací vrstva z asfaltového betonu	ACO 11+	prům. 40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
vrstva z recyklovaného asfaltového materiálu na místě s přidáním cementu a asfaltové emulze			
	RS 0/45 CA (C _{3/4})	250 mm	TP 208, ČSN 73 6124-1

RS...dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu a dávkování cementového pojiva 5%

celkem 390 mm

Stávající asfaltové vrstvy budou odfrézovány po vrstvách v tloušťce průměrně 50mm, dále bude po rozfrézování stávajících vrstev tl 350mm a před provedením reprofilace a vrstvy z recyklovaného asfaltového materiálu na místě provedeno další snížení o cca 100mm s převozem přebytečného materiálu na úseky v extravilánu nebo odvozem na skládku.

Oprava vozovky v intravilánu a na hrázi prostředního rybníka v místě úpravy aktivní zóny a sanace podkladních vrstev se provede v následujícím konstrukčním uspořádání:

asfaltový beton do obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřík spojovací emulzní	PS-C 0,40 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
asfaltový beton do ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřík spojovací emulzní	PS-C 0,50 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
vystužení okrajů skelnou mříží š. 2,0m			
vyrovnávací vrstva z asfaltového betonu	ACO 11+	prům. 40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřík infiltrační emulzní	PI-C 0,60 kg/m ²		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
vrstva z recyklovaného asfaltového materiálu na místě s přidáním cementu a asfaltové emulze (doplň Rmat v požadované tl.)			
	RS 0/45 CA (C _{3/4})	250 mm	TP 208, ČSN 73 6124-1
šterkodrt'	ŠD _A	250 mm	ČSN 73 6126-1 ČSN EN 13285

RS...dávkování asfaltové emulze 3% v množství zbytkového asfaltu a dávkování cementového pojiva 5%
V místech, kde budou při prohlídkách povrchu zaznamenány konstrukční poruchy vozovky, okrajů je nezbytné provedení hloubkových sanací včetně úpravy aktivní zóny na hloubku 0,5 m a šířku min. 1,5 m. Úprava aktivní zóny se předpokládá mechanicky zpevněnou zeminou tvořenou z 50% asfaltovým recyklátem Rmat a z 50% místní zeminou, na místě s přidáním 3% směsného pojiva, včetně separační geotextilie, přehutnění parapláně (v případě nemožnosti zlepšení AZ bude provedena výměna a náhrada vhodným materiálem - např. ŠD_B 0/63)

Přesný způsob sanace a její rozsah bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě

celkem 640 mm

Stávající asfaltové vrstvy budou odfrézovány po vrstvách v tloušťce průměrně 50mm, dále bude po rozfrézování stávajících vrstev tl 350mm a před provedením reprofilace a vrstvy z recyklovaného asfaltového materiálu na místě provedeno další snížení o cca 100mm s převozem přebytečného materiálu na úseky v extravilánu nebo odvozem na skládku.

Doplnění konstrukcí sjezdů bude provedeno v následujícím konstrukčním uspořádání:

vrstva z recyklovaného asf. materiálu	R mat	100mm	TP 170
šterkodrt'	ŠD _A	250mm	ČSN EN 13285 45MPa
celkem		350mm	

Sjezdy, které mají ve stavu asfaltový nebo dlážděný kryt (cementobetonovou nebo kamennou dlažbou), budou obnoveny dle stávající konstrukce.

Při případné rektifikaci obrubníků se použijí obrubníky stávající, v případě potřeby se doplní nový (silniční betonový obrubník zkosený – orientačních rozměrů 250x150mm, v místech snížení obruby pak přechodový a nájezdový) a všechny budou uloženy do betonového lože s opěrou z betonu C 20/25 n XF3.

Všechny navrhované komunikační plochy budou vybaveny ve smyslu opatření vyhlášky MMR ČR č.398/2009Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací.

Odvodnění

Maximální pozornost je věnována návrhu odvodnění. V rozsahu stavby je v celé délce trasy zajištěno odvodnění komunikace.

Stávající systém odvodu dešťových vod z komunikace příčným a podélným spádováním přes nezpevněnou krajnici do silničního příkopu nebo přilehlých nezpevněných ploch, výjimečně do uličních / horských vpustí je v podstatě zachován.

Vtkové objekty na ulici i v příkopech, příkopy a propustky budou pročištěny, případně obnoveny.

V místech, kde nelze z technických důvodů provést příkop standardní hloubky, je proveden mělký příkop s podélnou drenáží, která je zaústěna do propustků či vyvedena na terén.

Ve staničeních km cca 13,080 - 13,151; 16,685 - 16,773; 16,851 – 16,976 ve stísněných poměrech na vnitřním okraji směrového oblouku je navržen nekrytý podobrubníkový odvodňovací kamenný rigol, který je ukončen kamenným záhozem s napojením na příkop s podélnou drenáží.

Zatrubněné příkopy v rozsahu stavby budou pročištěny, včetně jejich vtokových a výtokových částí a bude plně obnovena jejich funkčnost. Řad dešťové kanalizace při ul. Šanovská v Prčicích bude pročištěn, včetně obnovy vpusti při vstupu do řadu (za kapličkou).

Terén (drn) navazující na zpevněnou krajnici bude pro obnovení odvodnění silnice stržen a upraven pod úroveň přilehlé asfaltové vrstvy.

Bourací a zemní práce

Bourací práce zahrnují frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce a v místě případné sanace podkladních vrstev jejich vybourání, dále pak odbourání okrajů vozovky a ztržení krajnice, případné vybourání stávajících konstrukcí propustků s uložení na skládku. Rozsah zemních prací je zcela minimální a konečná úprava terénu odpovídá současnému uspořádání.

Stavba vyvolává minimální přesuny zeminy, pouze vybouraných vrstev komunikace a krajnice včetně sejmutí ornice, které budou částečně opětovně použita na stavbě, zbylá neupotřebitelná část bude odvezena na skládku.

Upravované plochy doprovodné zeleně budou opatřeny vrstvou humózní zeminy v tloušťce min. 0,10 m a zatravněny.

Pokud se během stavby na základě zatěžovacích zkoušek na pláni prokáže nedodržení minimálních předepsaných hodnot únosnosti, dodavatel v součinnosti s geologem stanoví optimální způsob sanace pláně.

Případná násypová tělesa uvažovaná v tomto stavebním objektu budou provedena z materiálů vhodných pro násypy a náležitě zhutněna. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě. Sklony násypových a zářezových těles jsou navrženy do hodnoty max. 1:2.

Při provádění zemních prací je nutné dodržovat následující obecné podmínky:

- skryvkové a případné hutnicí práce by se měly zahájit pouze při předpovědi delšího suchého počasí. Práce se doporučuje provádět po částech a v případě nepříznivého deštivého počasí pokračovat až po vysušení terénu nebo skrytí rozmočené vrstvy a přehutnění povrchu,
- po celou dobu stavebních prací by měl fungovat geotechnický dozor, který by v případě jakýchkoli odchylek oproti popsaným předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření,
- v případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovky nebudou provedeny v těsném sledu bez časové prodlevy a dojde ke zvodnění, rozbřednutí, nebo rozježdění zemní pláně vozidly stavby, je nutné za účasti odpovědného geotechnika stavby navrhnout následná sanační opatření – nejlépe nahrazení poškozené vrstvy konstrukce novým násypem a zhutnění na požadované hodnoty doložené novými zatěžovacími zkouškami.

Inženýrské sítě, jejich ochrana a přeložky

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. Pokud se při stavbě zjistí, že je krytí některého z vedení inženýrských sítí nedostatečné, bude ochráněno, přičemž způsob ochrany bude stanoven dle vyjádření příslušného správce a podle dohody na místě stavby s odpovědným zástupcem správce.

S pokládkou nových konstrukčních vrstev komunikací budou v nezbytně nutném případě provedeny pouze korekce výškového osazení stávajících povrchových znaků inženýrských sítí.

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.

7.2.2. SO 181 Přejížděné dopravní značení

Návrh ZOV je obsahem samostatné kapitoly této zprávy. Termín realizace stavby není pevně stanoven, zahájení bude závislé na způsobu financování, provedení výběru zhotovitele, zažádání o DIR a dalších dílčí projednání samotné stavby.

Hlavním cílem navrhovaných dopravně inženýrských opatření a s tím souvisejícího užití provizorního dopravního značení během stavebních prací je v co největší možné míře zachovat běžný automobilový provoz, provoz autobusů HD, pěší provoz a přístup dopravní obsluhy ke stávajícím objektům, zajistit maximální bezpečnost a plynulost provozu v místě prováděné stavby.

Stavební práce budou probíhat za postupných uzavírek dílčích úseků silnice III/120. První dílčí úsek je od Sedlec – Prčice po křižovatku Na Františku (křižovatka se silnicí III/1205), druhý dílčí úsek je od této křižovatky Na Františku po hranici Jihočeského a Středočeského kraje. Objízdná trasa pro první dílčí úsek bude vedena po silnici II/121, III/12137 a III/1205, objízdná trasa pro druhý dílčí úsek bude vedena po silnici III/1205, III/12137 a II/122.

Dotčeným úsekem silnice II/120 je částečně vedena autobusová linka hromadné dopravy. Náhradní trasy autobusů je třeba řešit dle požadavků jejich provozovatelů.

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 7 měsíců od zahájení stavební činnosti.

Dopravní napojení staveniště bude zajištěno z obou směrů silnice II/120. Jiný přístup není třeba zřizovat. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

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

7.2.3. SO 191 Stálé dopravní značení

Předmětem tohoto stavebního objektu je zejména obnova svislého a vodorovného dopravního značení na trase silnice II/120 a to do tvaru téměř odpovídajícímu současnému stavu. Návrh dopravního značení byl konzultován se zástupcem Policie ČR por. Ing. Vyhnálkem a všechny požadavky byly do dokumentace zapracovány.

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 v dostatečném časovém předstihu (cca 30-60 dní) 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.

Svislé dopravní značení v rámci rozsahu stavby bude v zásadě ponecháno stávající, případně dle potřeby vyměněno.

Poškozené a nově osazované dopravní značky budou velikosti základní ze zpevněného pozinkovaného plechu s dvojitým ohybem s plnými rohy s retroreflexní fólií osazeny objímkami na typové pozinkované sloupky v betonovém základu nebo na sloupy veřejného osvětlení (stávající v rámci stavby). Retroreflexní folie na svislých dopravních značkách bude na silnici II. třídy RA2, na silnici III. a ostatních pozemních komunikacích třídy RA1.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno jednotným způsobem na celém úseku s plynulým přechodem na stávající vodorovné dopravní značení v navazujících úsecích pozemních komunikací. Dopravní značení se v koncích úpravy naváže na stávající čáry plynulým náběhem.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno 2x, nejprve barvou a poté plastem. Finální úprava vodorovného dopravního značení bude provedeno dvoufázově z materiálů dlouhodobé životnosti (plast - minimální zaručená životnost 3 roky). 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 příp. symboly na vozovce atd. budou hladké rovněž typ II. Značení bude provedeno v barvě bílé.

Podél silnice budou osazeny směrové sloupky bílé (dopravní zařízení č. Z11a,b) ve vzdálenostech dle ČSN 73 6101 a TP 58. Ve sjezdech účelových komunikací budou nově osazeny směrové sloupky červené kulaté (dopravní zařízení č. Z11g). Výška všech směrových sloupků bude 0,80 m.

Na směrové sloupky v rozsahu staničení 13,2 – 15,8 km budou dále osazeny zařízení odrazující zvěř od vstupu do silnice. Použijí se odražeče SWAREFLEX s osazením dle TP 130.

Dále bude provedena výměna stávajících silničních svodidel a jejich doplnění v nezbytně nutném rozsahu. Na hrázi Prostředního rybníka vpravo ve směru staničení bude osazeno atypické svodidlo, kotvené do železobetonové římsy a základu a dále se na ocelová svodidla na hrázi Prostředního rybníka osadí modré odrazky, nahrazující směrové sloupky modré barvy č. Z11e,f dle TP 65, upozorňující na zvýšené nebezpečí náledí. Všechna ocelová jednostranná svodidla budou osazena v souladu s TP 114 s úrovní zadržení N2 a budou doplněna odrazkami dle TP 58.

8. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Základním průzkumem pro opravu vozovky byla diagnostika vozovky, která navrhuje způsob opravy vozovky silnice, který byl v PD respektován.

9. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky

a) Dotčená ochranná pásma

Během stavby bude respektována ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“. V prostoru stavby, kde dojde ke křížení a souběhu s ostatními inženýrskými sítěmi, je třeba před započítím zemních prací nechat od jejich správců vytyčit trasy podzemních vedení. Zemní práce v ochranných pásmech inženýrských sítí budou prováděny ručně dle platných ČSN a předpisů a dle požadavků jednotlivých správců. Stavba musí respektovat případně dotčená ochranná pásma vedení inženýrských sítí dle následujícího výčtu:

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou určena zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) v § 23.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm 2,5m,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně

pro vodiče bez izolace 7 m,

pro vodiče s izolací základní 2 m,

pro závěsná kabelová vedení 1 m,

b) u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně

pro vodiče bez izolace 12 m,

pro vodiče s izolací základní	5 m,
c) u napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně	15 m,
d) u napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně	20 m,
e) u napětí nad 400 kV	30 m,
f) u závěsného kabelového vedení 110 kV	2 m,
g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence	1 m.

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo od vnějšího líce obvodového pláště výroby elektřiny.

Ochranná pásma telekomunikačních vedení

Ochranná pásma telekomunikačních vedení jsou určena zákonem č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) v § 102, § 103.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo nadzemního komunikačního vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu. Parametry tohoto ochranného pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu nadzemního komunikačního vedení.

Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu (§ 32 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb. vč. pozdějších změn a doplnění). Parametry těchto ochranných pásem, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka těchto zařízení a spojů příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 68.

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany od půdorysu,
- b) u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu,
- c) u technologických objektů 4 m od půdorysu.

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 69 a příloze k zákonu.

Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

Podzemní zásobníky (od oplocení) mimo samostatně umístěných sond 250 m

Tlakové zásobníky zkapalněných plynů do vnitřního obsahu

nad 5 m ³ do 20 m ³	20 m
nad 20 m ³ do 100 m ³	40 m
nad 100 m ³ do 250 m ³	60 m
nad 250 m ³ do 500 m ³	100 m
nad 500 m ³ do 1000 m ³	150 m
nad 1000 m ³ do 3000 m ³	200 m
nad 3000 m ³	300 m

Plynojemy

do 100 m ³	30 m
nad 100 m ³	50 m

Plnící 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

Ochranné pásmo Českých drah:

Ochranné pásmo dráhy je určeno zákonem č. 266/1994 Sb. o drahách.

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

u dráhy státní a regionální 60 m od krajní osy koleje, nejméně však ve
vzd. 30 m od hranic obvodu dráhy
u vlečky 30 m od osy krajní koleje

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 jsou 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 vozovky 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.

10. Zásah stavby do území

a) Bourací práce

Stavba nepočítá s žádnými demolicemi, vyjma frézování asfaltových vrstev vozovky, případné sanace podkladních vrstev vozovky, případné odstranění propustků a odstranění krajnice.

b) Kácení mimolesní zeleně

Nepočítá se s likvidací hodnotné vzrostlé zeleně. Budou odstraněny dřeviny, které mají neuspokojivý zdravotní stav anebo jsou ve střetu s opravou silnic.

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.

Stavba nevyvolá žádné přesuny zeminy, pouze vybouraných vrstev komunikace a krajnice, které budou částečně opětovně použité na stavbě, zbylá část bude odvezena na skládku.

d) Ozelenění

Upravované plochy doprovodné zeleně budou opatřeny vrstvou humózní zeminy v tloušťce min. 0,10 m a zatravněny.

e) Zásah do ZPF, rekultivace

Stavba nevyžaduje vynětí žádných pozemků ze ZPF.

f) Zásah do PUPFL

Stavba nijak nezasahuje do PUPFL.

g) Zásah do jiných pozemků

Stavba bude probíhat pouze na stávajícím tělese silnice II/120.

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 (oprava 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.

11. 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.

12. 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).

Po opravě vozovky dojde k významnému omezení hlukové zátěže a snížení vibrací generovaných automobilovou dopravou. Stavba nebude mít žádný významný vliv na emisní zátěž v bezprostředním okolí dotčených pozemních komunikací.

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

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 platných právních předpisů. Jedná se o zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na který v souvislosti se stavební činností navazují především vyhlášky č. 8/2021 Sb., Katalog odpadů.

Ve všech případech využívání odpadů musí být dodržena povinnost 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.

Přebytečný výkopový materiál bude operativně odvážen. Stavební odpad musí být ukládán do kontejnerů, zajištěných na náklady zhotovitele stavby, pokud není tento odpad přímo nakládán a vyvážen z místa vzniku k využití nebo k odstranění. Stavební odpad musí být po celou dobu přistavení kontejneru na stavební odpad zajištěn proti nežádoucímu znehodnocení nebo úniku. Zhotovitel stavby zajistí, aby ze stavebního odpadu byly vytřídkeny nebezpečné složky odpadu a využitelné složky odpadu.

Zatřídění následně specifikovaných stavebních a demoličních odpadů je provedeno podle Katalogu odpadů, vyhláška č. 8/2021 Sb.

Odpady vznikající ve fázi demolic

Katalog. č.odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v t	Způsob naložení s odpadem
170101	beton	O		skládka nebo recyklace
170302	asfaltové směsi neuvedené pod č.170301	O		skládka nebo recyklace
170504	zemina a kamení neuvedené pod č.170503	O		skládka nebo recyklace
170508	štěrka ze železničního svršku neuvedený pod č.170507	O		skládka
170904	směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod č.170901, 170902 170903	O		skládka nebo recyklace

Odpady vznikající ve fázi výstavby

Katalog. č.odpadu	Specifikace odpadu	Kategorie	Množství v t	Způsob naložení s odpadem
170203	plasty	O		materiálové využití
170504	zemina a kamení neuvedené pod č.170503	O		skládka nebo recyklace
170508	šterk ze železničního svršku neuvedený pod č.170507	O		skládka
150101	papírové a lepenkové obaly	O		materiálové využití
150102	plastové obaly	O		materiálové využití
150103	dřevěné obaly	O		spalovna nebo skládka
150110	obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	N		spalovna NO nebo skládka NO
203001	směsný komunální odpad	O		spalovna nebo skládka
200304	kal ze septiků a žump	O		splašková kanalizace, čistírna odpadních vod

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.

13. Ochrana obyvatelstva

Potřeby civilní ochrany nebudou navrhovanou stavbou dotčeny.

14. Zásady organizace výstavby

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících medií a hmot, jejich zajištění

Pro výstavbu bude zapotřebí zajistit elektrickou energii a vodu. Napojení na el. energii a vodu bude z mobilních zdrojů. Podmínky odběru budou zakotveny ve smlouvě mezi investorem a zhotovitelem stavby.

Napojení na kanalizaci splaškovou bude řešeno umístěním chemických WC.

Napojení na telekomunikační síť bude řešeno použitím mobilních telefonů.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště bude odvodněno do stávajících odvodňovacích zařízení. Takto odváděná voda nesmí obsahovat kontaminované látky a dále bude zabráněno odplavování mechanických usazenin.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Dopravní obsluha stavby bude zajišťována nákladními automobily.

Dopravní napojení staveniště bude zajištěno z obou směrů silnice II/120. Jiný přístup není třeba zřizovat. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

Zdroj vody, případně napojení elektrické energie bude z mobilních zdrojů.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavební práce budou probíhat za postupných uzavírek dílčích úseků silnice III/120. První dílčí úsek je od Sedlec – Prčice po křižovatku Na Františku (křižovatka

se silnicí III/1205), druhý dílčí úsek je od této křižovatky Na Františku po hranici Jihočeského a Středočeského kraje. Objízdna trasa pro první dílčí úsek bude vedena po silnici II/121, III/12137 a III/1205, objízdna trasa pro druhý dílčí úsek bude vedena po silnici III/1205, III/12137 a II/122.

Stavba zajistí připojení všech navazujících pozemních komunikací včetně sjezdů na přilehlé nemovitosti.

e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

e.1) Ochrana stávající zeleně

Při provádění prací bude dodržována ustanovení norem:

- ČSN 83 9011 Práce s půdou
- ČSN 83 9031 Trávníky a jejich zakládání
- ČSN 83 9061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích

a Standardů péče o přírodu a krajinu:

- SPPKA A02 001-2013 Výsadba stromů
- SPPKA A02 002-2013 Řez stromů
- SPPKA A02 003-2013 Výsadba a řez keřů a lián.

Dřeviny v dosahu stavební činnosti je nutné ochránit v souladu s ČSN 83 9061 Technologie stavebních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích před mechanickým poškozením.

Žádné stavební materiály ani výkopek nebudou skladovány v blízkosti vzrostlých dřevin.

e.2) Ochrana před hlukem, vibracemi a otřesy

Zhotovitel stavby bude provádět a zajistí stavbu tak, aby hluková zátěž v chráněném venkovním prostoru staveb vyhověla požadavkům stanoveným v Nařízení vlády č. 217/2016 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, kterým se mění Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, kde je stanoveno, že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech staveb nepřekročí hygienický limit $L_{Aeq,s}$ 65 dB v době 7.00-21.00 hod, $L_{Aeq,s}$ 60 dB v době 6.00-7.00 hod a 21.00-22.00 hod, $L_{Aeq,s}$ 45 dB v době 22.00-6.00 hod, a že hladina hluku ze stavební činnosti v chráněných vnitřních prostorech staveb nepřesáhne:

- a) v pracovní dny v době 7 do 21 hodin $L_{Aeq,s}$ 55 dB, od 6 do 7 a od 21 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB,
- b) ve dnech pracovního klidu od 6 do 22 hodin L_{Amax} 40 dB, od 22 do 06 hodin L_{Amax} 30 dB.

Snížení hladiny hluku lze dosáhnout následujícími opatřeními:

- a) Časy provozu jednotlivých uvedených strojů (zdrojů hluku) musí být dodrženy.
- b) Stavební stroje a nářadí je nutné používat v bezvadném technickém stavu, správně seřízené a provádět pravidelnou údržbu.
- c) V průběhu výstavby doporučujeme hlučnější stroje umísťovat co nejdále od chráněných venkovních prostorů staveb, omezit chod hlučných strojů a zařízení naprázdno.
- d) Během stavby doporučujeme provádět průběžný monitoring hluku ze stavby a pružně reagovat na situaci na stavbě případnými akustickými opatřeními.

e.3) Ochrana před prachem

Možné zvýšení prašnosti v dotčené lokalitě provozem stavby bude eliminováno těmito opatřeními:

- a) Před výjezdem ze staveniště bude umístěna plocha PO pro mechanické dočištění vozidel. Na této ploše bude před výjezdem ze staveniště vozidla očištěna tak, aby splňovala podmínky § 52 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- b) Pojezd nákladních vozidel po nezpevněné ploše staveniště bude minimalizován, nejvíce poježděné úseky na staveništi budou náležitě zpevněny.
- c) Používané komunikace musí být po dobu stavby udržovány v pořádku a čistotě. Při znečištění komunikací vozidly stavby je nutné v souladu s § 28 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění znečištění neprodleně a bez průtahů odstranit a uvést komunikaci do původního stavu na náklady stavebníka.
- d) Uložení sypkého nákladu s frakcí menší než 4 mm jak v kontejneru na odpad tak na korbách nákladních automobilů musí být důsledně zakryto plachtami dle § 52 zák. č. 361/2000 Sb.
- e) V době déletrvajícího sucha zajistit pravidelné skrápění staveniště, přesypová místa na staveništi (nakládka materiálu na vozidla) vybavit mobilním skrápěcím nebo mlžícím zařízením, které bude spouštěno v době déletrvajícího sucha.
- f) Po celou dobu stavební činnosti bude použito postupů a prostředků zajišťujících eliminaci možné produkce prachu tak, aby nebylo zatíženo okolní prostředí.
- g) Po celou dobu výstavby musí být zajištěna průběžná údržba a čištění komunikací (vozovek i chodníků) dotčených stavbou. Čištění vozovek bude prováděno strojně. Četnost opakování a rozsah čištěného území bude objednáno před zahájením stavebních prací, případně bude upřesněno v jejich průběhu. Čištění musí být prováděno nejen až do skutečné vzdálenosti případné kontaminace stavebními nečistotami.

e.4) Ochrana vod před negativními účinky z provozu stavebních mechanismů

- a) Na staveništi nebude zřizována čerpací stanice PHM. PHM do stavebních strojů bude doplňováno na staveništi dovozem z autocisterny.
- b) Zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku.
- c) Po dobu provádění stavebních prací je třeba výhradně používat vozidla a stavební mechanismy, které splňují příslušné emisní limity na základě platné legislativy pro mobilní zdroje.
- d) Věnovat zvýšenou pozornost technickému stavu dopravních a stavebních mechanismů z hlediska jejich ekologické nezávadnosti a v tomto směru realizovat jejich periodické kontroly.
- e) Stavbu je nutno provádět takovým způsobem, aby nedošlo ke kontaminaci půdy, povrchových a podzemních vod cizorodými látkami.
- f) Použité mechanismy budou povinně vybaveny prostředky k zachycení příp. úkapů či úniků olejů a ropných látek do terénu; pod stojícími stavebními mechanismy budou instalovány záchytné vany.
- g) Zajistit vhodné sorpční prostředky k likvidaci eventuálních havarijních úniků ropných látek z dopravních prostředků.
- h) V případě úniku ropných látek neprodleně zahájit sanační práce a s kontaminovanou zemínou a vodou zacházet podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, a souvisejících prováděcích předpisů.

e.5) Ochrana ovzduší před negativními účinky z provozu stavebních mechanismů

- a) Použité staveništní mechanismy budou splňovat směrnici EHS na emisní limity EURO 4 nebo EURO 5.
- b) Dodavatel stavby musí při nasazování stavebních strojů respektovat požadavky na emise strojů uváděné v akustické studii vypracované pro dokumentaci ke stavebnímu povolení.
- c) Provádět pravidelně technické prohlídky vozidel a pravidelné seřizování motorů.
- d) Vypínat motory, pokud nebudou v činnosti, za nepříznivých rozptylových podmínek (mlha, inverze) omezit souběh činnosti těžké strojní mechanizace na polovinu pracovní doby.
- e) V době nepříznivých rozptylových podmínek bude omezen souběh stavebních mechanismů s vysokým výkonem.

e.6) Ochrana před dalšími účinky stavby

- a) Obvod staveniště bude ohrazen tak, aby bylo zabráněno vstupu třetích osob do staveniště
- b) Veškeré stávající inženýrské sítě na staveništi je nutno před zahájením stavebních prací vytýčit.
- c) Organizace provádějící zemní práce musí být upozorněna na možnou polohovou odchylku uloženého vedení a zařízení od výkresové dokumentace.
- d) Stávající inženýrské sítě je nutno předepsaným způsobem chránit před poškozením.
- e) Povrchové znaky inženýrských sítí musí být po celou dobu stavby zachovány, ochráněny a trvale přístupné.
- f) Staveniště bude zabezpečeno tak, aby nebyla splavována zemina či jiné nečistoty do kanalizace. V průběhu provádění prací a po jejich dokončení budou vyčištěny možné dotčené kanalizační vpusti.
- g) Do kanalizace nebudou vypouštěny výplachy stavebních strojů.

f) Maximální dočasné a trvalé záборы pro staveniště

Zábor stavby bude probíhat pouze na stávajícím tělese silnice II/120.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Krátkodobé záборы staveniště v kontaktu s pěšími budou dočasně ohrazeny tak, aby bylo zabráněno vstupu nepovolaných osob do jejich prostoru typovými přenosnými zábranami v. 1,10 m s dotykovou lištou ve v. do 20 cm nad zemí (úprava pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace) a v kontaktu s veřejnou dopravou budou zajištěny přechodným dopravním značením. Přechody přes výkopové rýhy budou opatřeny dostatečně únosnými a kapacitními lávkami (min. 0,9 m pro průjezd invalidního vozíku) s oboustranným zábradlím náležitých parametrů (viz výše), s protiskluzovou úpravou podlahy a spádem maximálně 1:8 při délce do 3,0 m.

Výkopy budou v noci a za špatné viditelnosti zajištěny výstražným osvětlením.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Zhotovitel stavby je povinen smluvně zajistit likvidaci a odstranění odpadů pouze se subjekty oprávněnými k této činnosti. V rámci žádosti o kolaudaci stavby předloží zhotovitel stavby specifikaci druhů a množství odpadů vzniklých v procesu výstavby a doloží způsob jejich odstranění.

Vybraný zhotovitel bude před začátkem výstavby specifikovat prostory pro shromažďování nebezpečných odpadů a případných ostatních látek škodlivých

vodám ze všech uvažovaných aktivit v rámci stavby; tyto budou ukládány pouze ve vybraných a označených prostorách v souladu s legislativou v oblasti ochrany vod a odpadovém hospodářství.

Odpadový materiál vzniklý při bourání bude likvidován v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech, ve znění pozdějších změn (dále jen zákon o odpadech), jeho prováděcích předpisů a na něj navazující vyhlášky Ministerstva životního prostředí č. 8/2021 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Během výstavby bude původce odpadů odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností, stavbou bude vedena evidence o množství a způsobu nakládání s odpadem, v souladu s vyhláškou MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

Odpad bude na staveništi tříděn, bude ukládán buď přímo na transportní vozidla, nebo do kontejnerů umístěných na ploše staveniště pro následný odvoz. Z hlediska posuzování vhodnosti odpadů k recyklaci bude postupováno v souladu s doporučeními metodického pokynu odboru odpadu MŽP k nakládání s odpady ze stavební činnosti a odstraňování staveb (seznam odpadů vhodných k úpravě recyklací obsahuje příloha č. 1 příslušného metodického pokynu MŽP).

Materiálové využití odpadů bude mít přednost před jejich uložením na skládku nebo jiným využitím odpadů. Přednostně budou odpady druhotně využity (stavební recyklace, dřevní hmota, železo). Odpady budou předány pouze osobám, které jsou dle zákona o odpadech k jejich převzetí oprávněny.

Původcem odpadů vznikajících v průběhu realizace stavby bude zhotovitel stavby. Po celou dobu stavby bude zhotovitelem stavby vedena evidence odpadů. Ke kolaudaci budou předloženy doklady o způsobu odstranění odpadů ze stavební činnosti, pokud jejich další využití na stavbě není možné.

Při provádění prací se předpokládá vznik běžného stavebního odpadu (v úvahu přicházejí vadné či poškozené stavební materiály, dřevo, asfaltové směsi, suť, polystyren, apod.), zařazeného dle vyhlášky č. 93/2016 Sb. (Katalog odpadů) do skupiny odpadů 17. Splaškové vody z WC budou likvidovány oprávněnou firmou. Při nakládání s odpady, které vzniknou v důsledku stavebních prací, se bude zhotovitel řídit zákonem o odpadech č. 541/2020 Sb. Odpady vzniklé na stavbě budou tříděny podle druhů, zabezpečeny proti úniku a přednostně nabízeny k využití, např. k recyklaci. Vzniklý odpad na stavbě bude ve smyslu výše uvedené legislativy a na základě dohod účastníků výstavby průběžně likvidován. Zhotovitel stavby vytvoří v rámci zařízení staveniště podmínky pro třídění a shromažďování jednotlivých druhů odpadů v souladu se stávajícími předpisy v oblasti odpadového hospodářství; o odpadech vznikajících v průběhu stavby a způsobu jejich odstranění nebo využití bude vedena odpovídající evidence.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Stavba nevyvolává potřeby výrazných zemních prací. Výkopy a násypy jsou zanedbatelné.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavební činnost bude mít, jako vždy, negativní vliv na okolí. Bude nutné ve zvýšené míře dbát na udržování pořádku na staveništi a na dodržování všech norem ochrany životního prostředí se zvláštní pozorností na **hluk a vyvážení nečistot ze stavby**.

Při stavební činnosti bude nutno dodržovat povolené hladiny hluku pro dané období stanovené v NV č. 272/2011 o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Znečištění ovzduší (prašnost a emise ze stavebních strojů) je způsobena zejména při demolicích, dopravě a pracích ve vnějším prostoru. Problematiku řeší zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami. Zhotovitel je povinen zabezpečit provoz dopravních prostředků produkujících ve výfukových plynech škodliviny v množství odpovídajícím platným vyhláškám a předpisům o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. V průběhu stavby je nutné pravidelné čištění komunikací.

Vibrace způsobené výstavbou jsou omezeny Nařízením vlády č. 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, která rovněž stanoví povinnosti stavebních organizací.

Odpad při výstavbě bude likvidován dle platných předpisů, zvláště § 10-16 zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Odpady je nutné zařazovat podle katalogu odpadů a odpady, které sám dodavatel nemůže využít, nabízet jiné právnické nebo fyzické osobě. Odpad může odvážet, recyklovat nebo likvidovat pouze oprávněná osoba. Původcem veškerých odpadů vzniklých během stavby bude zhotovitel. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpadem do doby předání oprávněné osobě. Veškerý vybouraný materiál bude na stavbě tříděn. Lokality a trasy na skládky bude možné stanovit po určení dodavatele stavby, který si trasy projedná.

Ochrana půd a podzemních vod

- Všechny objekty, kde bude docházet k manipulaci s ropnými a jinými závadnými látkami, budou zabezpečeny tak, aby nemohlo dojít k úniku těchto látek a ke znečištění povrchových a podzemních vod.
- Zhotovitel stavby je odpovědný za náležitý technický stav svého strojového parku.
- Po dobu provádění stavebních prací je třeba výhradně používat vozidla a stavební mechanizmy, které splňují příslušné emisní limity na základě platné legislativy pro mobilní zdroje.
- Manipulační resp. odstavná plocha pro vozidla stavby a stavební mechanizmy bude v místě zpevněných ploch.
- Použité mechanizmy budou povinně vybaveny prostředky k zachycení příp. úkapů či úniků olejů a ropných látek do terénu; pod stojícími stavebními mechanizmy budou instalovány zachytivé vany.
- Stavbu je nutno provádět takovým způsobem, aby nedošlo ke kontaminaci půdy, povrchových a podzemních vod cizorodými látkami.
- Stavba bude vybavena soupravou pro asanaci případného úniku ropných látek.
- Jakékoliv znečištění bude okamžitě asanováno. Tyto havárie budou likvidovány odborně způsobilou firmou.
- S kontaminovanou zeminou a vodou se bude zacházet podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a souvisejících prováděcích předpisů.
- Na stavbě nesmí být skladovány látky škodlivé vodám a pohonné hmoty.

Pro minimalizaci negativního vlivu stavba zajistí:

- minimální dobu výstavby,
- technologickou kázeň,
- čištění příjezdní vozovky a kropení vozovky v suchém období,
- čištění vozů při výjezdu ze stavby,
- dovážení sypkých materiálů v uzavřených nebo zakrytých autech.

k) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Pracovníci stavby budou před zahájením prací proškoleni a seznámeni s možnostmi pohybu a chováním v areálu staveniště. Dokument bude písemně potvrzen podpisy všech zúčastněných osob.

Zajištění bezpečnosti práce je dáno dodržováním veškerých předpisů, nařízení a pravidel BOZP při projektové činnosti a při provádění stavby.

S pracovníky bude provedeno školení, seznámení a přezkoušení z bezpečnostních předpisů. Všichni pracovníci musí být vybaveni bezpečnostními a ochrannými pomůckami a dbát toho, aby tyto pomůcky byly používány a udržovány v provozuschopném stavu.

Dále je nutno dodržovat následující zásady:

- Pracovníci musí dodržovat provozní, bezpečnostní a hygienické předpisy. Zvláštní důraz je kladen na dodržování výše uvedených předpisů a protipožárních předpisů při práci s otevřeným ohněm v blízkosti plynovodních zařízení s médiem.
- Staveniště bude ohrazeno.
- Veškeré zařízení, prostředky a pomůcky sloužící k ochraně života, zdraví a bezpečnosti pracovníků musí být udržováno v provozuschopném stavu.
- Pracovníci pracující se strojními mechanismy musí být seznámeni s provozem, údržbou a předpisy pro jednotlivá zařízení.
- Zařízení staveniště musí odpovídat platným předpisům.
- Elektrické zařízení (včetně osvětlení), jejich kontrola a údržba musí odpovídat platným příslušným technickým normám.
- Pracovníci musí být seznámeni a poučeni o všech povinnostech, které je třeba dodržovat při eventuální havárii, aby se předešlo újmě na zdraví a ztrátách na životech a majetku.
- V prostoru stavby se nacházejí stávající vedení inženýrských sítí. Činnost v prostoru ochranných pásem těchto vedení je omezena předpisy a podmínkami jednotlivých správců.
- Detailní bezpečnostní předpisy a pracovní postupy jsou věcí prováděcí firmy.

Stavbyvedoucí před začátkem výstavby zajistí vytýčení podzemních sítí a bude je během celé doby výstavby udržovat. Práce v ochranných pásmech inženýrských vedení budou provádět proškolení pracovníci.

Na staveništi musí být vývěskou oznámena telefonní čísla nejbližší první pomoci a policie.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba a její bezbariérové prvky jsou navrženy v přímé návaznosti na bezbariérové řešení dotčených staveb tak, aby pospolu tvořili funkční bezbariérový celek.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

V souvislosti s provozem staveniště a prováděním díla bude dotčen stávající dopravní režim v bezprostředním okolí stavby.

Vyhotovení dopravně inženýrských opatření zajistí zhotovitel stavby v dostatečném předstihu před zahájením stavební činnosti jako součást (přílohu) žádosti o povolení zvláštního užívání komunikací. Přechodné dopravní značení bude osazeno podle zásad pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Při provádění stavebních prací musí být zachovány podmínky bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Dopravně inženýrská opatření budou koncipována tak, aby omezení dopravy bylo minimální.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - řešení dopravy během výstavby, například přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objízdky a výluky; opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Nejsou stanoveny žádné speciální podmínky. Musí se dodržet podmínky stanovené stavebním povolením a stanovením přechodné úpravy provozu.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště bude umístěno v rámci dopravně inženýrských opatření zajišťovaných zhotovitelem stavby v prostoru stavby.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

p.1) Etapizace a realizace stavby

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

Stavební práce budou probíhat za postupných uzavírek dílčích úseků silnice III/120. První dílčí úsek je od Sedlec – Prčice po křižovatku Na Františku (křižovatka se silnicí III/1205), druhý dílčí úsek je od této křižovatky Na Františku po hranici Jihočeského a Středočeského kraje. Objízdná trasa pro první dílčí úsek bude vedena po silnici II/121, III/12137 a III/1205, objízdná trasa pro druhý dílčí úsek bude vedena po silnici III/1205, III/12137 a II/122.

Dotčeným úsekem silnice II/120 je částečně vedena autobusová linka hromadné dopravy. Náhradní trasy autobusů je třeba řešit dle požadavků jejich provozovatelů.

Délka trvání stavby se předpokládá přibližně 7 měsíců od zahájení stavební činnosti.

p.2) Návrh postupu provádění stavby

Obecně doporučený postup výstavby:

- provedení přípravných zemních prací (příp. odhumusování),
- stržení zarostlé krajnice,
- frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce po dílčích úsecích,
- obnova propustků, zatrubněních příkopů, případně jejich pročištění
- sanace podkladních vrstev vozovky v rozsahu dle vizuální prohlídky,
- obnova vtokových objektů případně jejich pročištění a výšková rektifikace,
- realizace vrstvy vozovky z recyklovaného asfaltového materiálu na místě,
- případná výšková a směrová rektifikace obrubníků a žlabů,
- případná výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí,
- realizace asfaltových konstrukčních vrstev vozovky,
- obnova nezpevněné krajnice v úseku s extravilánovým uspořádáním,
- osazení směrových sloupků,
- obnova vodorovného dopravního značení,
- ohumusování a zatravnění.

15. Celkové vodohospodářské řešení

V rámci opravy vozovky není měněna koncepce vodohospodářského řešení.

16. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

Stavba musí být navržena a provedena tak, aby byla při respektování hospodárnosti vhodná pro zamýšlené využití a aby současně splnila základní požadavky, kterými jsou:

- mechanická odolnost a stabilita,
- požární bezpečnost,
- ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí,
- ochrana proti hluku,
- bezpečnost při užívání,
- úspora energie a ochrana tepla.

Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit přísunovými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí, zvláště hlukem, prachem apod., k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, dále k znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

Stavby nebo jejich části se musí odstraňovat (bourat, demontovat, popřípadě přemísťovat) tak, aby v průběhu prací nedošlo k ohrožení bezpečnosti, života a zdraví osob, ke vzniku požáru a k nekontrolovatelnému porušení stability stavby nebo její části. Při odstraňování staveb nebo jejich částí nesmí být ohrožena stabilita jiných staveb ani provozuschopnost sítí technického vybavení v dosahu stavby.

Bezpečnost účastníků silničního provozu z hlediska technického řešení jednotlivých objektů je dána dodržením platných norem a technických předpisů. Navrhované úpravy chodníkových ploch mají zajistit lepší podmínky pro bezpečné přecházení obou komunikací. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu lze očekávat odstraněním nerovností a poruch na vozovce a pokládkou nové obrusné vrstvy.

Bezpečnost účastníků bude zajištěna dodržením požadovaných technologických postupů při výstavbě (rovinatost vozovky, protismykové vlastnosti vozovky apod.).

V neposlední řadě bude bezpečnost účastníků provozu podmíněna dodržováním zákonů, vyhlášek a předpisů platných pro každého uživatele pozemních komunikací.

Vzhledem k charakteru stavby 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.

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

Při provádění stavebních prací nebude v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb překročen hygienický limit akustického

tlaku $L_{Aeq,T}$ 60 dB(A) v době od 7 do 21 hodin. Tento požadavek vyplývá z ustanovení nařízení vlády č. 502/2000 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb. 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.

17. 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.

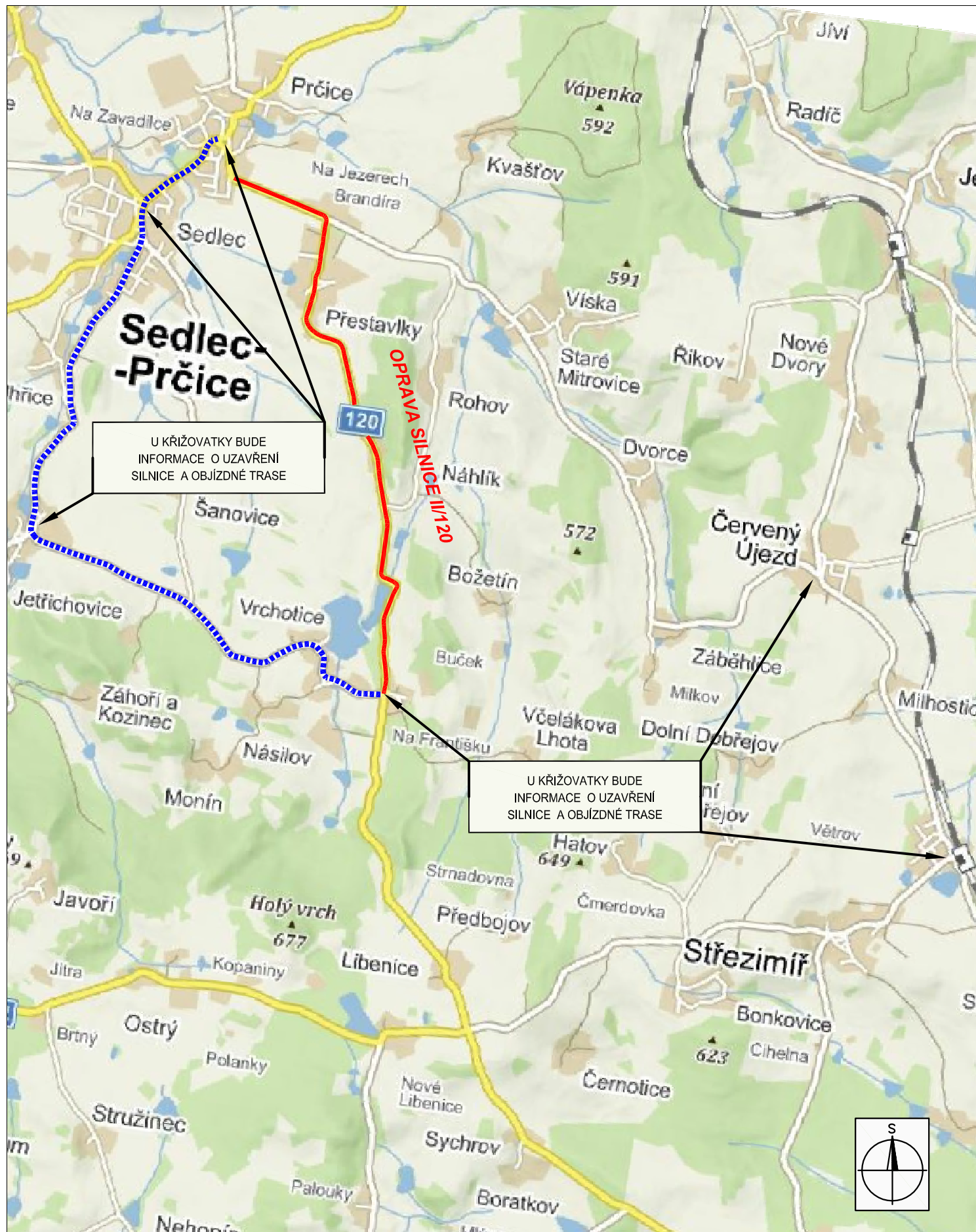
c) Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Žádná opatření nejsou vzhledem k charakteru stavby a okolního prostředí navržena.

Lokalita se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

d) Splnění požadavků dotčených orgánů

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



LEGENDA:

OBJÍZDNÁ TRASA PRO VŠECHNA VOZIDLA

Objízdná trasa pro druhý dílčí úsek