

změna	obsah	vypracoval	datum

AKCE

## D0 513 VESTEC - LAHOVICE - VÝMĚNA STÁVAJÍCÍHO POVRCHU VOZOVKY V ULICI PRAŽSKÁ

OBJEDNATEL PD



**ŘEDITELSTVÍ  
SILNIC  
A DÁLNIC**

**ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.**

Čerčanská 2023/12  
Krč, 140 00 Praha 4  
IČ 659 93 390

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

ZPRACOVATEL PD



**atelierpromika**  
projektová činnost v dopravě

**Atelier Promika, s. r. o.**

Na Pankráci 1618/30  
140 00 Praha 4  
IČ 260 80 273

VYPRACOVAL	Ing. Šárka Veselá	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	Ing. Marek Pejchal
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Šárka Veselá	TECHNICKÁ KONTROLA	Ing. Petr Macek
ČÁST		ČÁST	Č. PARÉ
		<b>B.</b>	
		Č. PŘÍLOHY	
		-	
<b>Souhrnná technická zpráva</b>			
STUPEŇ	PDPS	DATUM	10/2025
MĚŘÍTKO	-	FORMÁT	A4



## OBSAH

1	Popis území stavby.....	3
2	Celkový popis stavby .....	4
2.1	Základní charakteristika stavby a její užívání.....	4
2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	5
2.3	Celkové provozní řešení .....	5
2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	5
2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	5
2.6	Základní charakteristika objektů .....	6
2.7	Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	12
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	12
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	13
2.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	13
2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	14
3	Připojení na technickou infrastrukturu.....	14
4	Dopravní řešení .....	14
5	Řešení vegetace a souvisejících terénních Úprav .....	15
6	Popis vlivů stavby na životní prostředí.....	15
7	Ochrana obyvatelstva .....	15
8	Zásady organizace výstavby.....	16

## **1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY**

### **a) Charakteristika území**

Stavba se nachází na území Středočeského kraje, okres Praha – západ, katastrální území Dolní Břežany a v zastavěném území obce Dolní Břežany.

Silnice je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací a vozovka silnice má netuhou konstrukci s asfaltovým krytem.

Odvodnění vozovky je zajištěno příčným a podélným spádováním do uličních vpustí a kanalizace resp. přes nezpevněnou krajnici do silničního příkopu nebo přilehlých nezpevněných ploch.

Předmětem stavby je výměna krytu průjezdního úseku silnice III/0031 pomocí technologie nízkohlučného asfaltového krytu v délce cca 873,0m. Po výměně krytu vozovky dojde v dotčeném okolí stavby k významnému zlepšení hlukové zátěže a snížení vibrací generovaných automobilovou dopravou.

### **b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací**

Vzhledem k charakteru stavby jako výměna krytu stávající pozemní komunikace navrhovaná stavba není v kolizi s platnou územně plánovací dokumentací. Rozhodnutí o povolení stavby pro tuto akci není požadováno.

### **c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území**

Výjimky z technických požadavků na výstavbu nebo souhlas s odchylným řešením z platných předpisů a norem není požadováno.

### **d) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů**

Plánovaný stavební záměr byl projednán s dotčenými orgány státní správy a následné vzešlé požadavky a připomínky byly zapracovány do projektové dokumentace.

### **e) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření**

Základním vstupním podkladem pro vyhotovení PD bylo polohopisné a výškopisné zaměření současného stavu.

Základním podkladem pro návrh konstrukce vozovky PD byla Diagnostika vozovky, včetně rozboru PAU, tedy zatřídění asfaltové směsi dle vyhlášky č. 130/2019.

### **f) Ochrana území podle jiných právních předpisů**

Řešené území nemá evidován žádný způsob ochrany.

### **g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území**

Předmětné území se nenachází v záplavovém území ani v poddolované oblasti.

### **h) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky a není potřeba je ve větší míře chránit. Odtokové poměry se stavbou nemění.

### **i) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Asanace ani demolice objektů nejsou pro realizaci stavby potřeba, s výjimkou nutného frézování stávajících konstrukcí vozovky.

**j) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF a PUPFL**

Při stavbě nedochází k záboru zemědělského půdního fondu nebo záboru pozemků určených k plnění funkce lesa.

**k) Územně technické podmínky**

Vzhledem k charakteru stavby budou zachovány stávající napojení na dopravní a technickou infrastrukturu.

**l) Věcné a časové vazby stavby**

Projektantovi nejsou známy žádné vazby a vlivy na jiné stavby plánované v zájmovém území ani žádné stavby dotčené navrhovanou stavbou.

**m) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí**

Vzhledem k charakteru stavby jako výměna krytu stávající pozemní komunikace je seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí bezpředmětný.

**n) Seznam pozemků podle KN, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Nedojde k úpravě ochranných pásem.

## **2 CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **2.1 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍ UŽÍVÁNÍ**

**a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby**

Jedná se o výměnu krytu stávající komunikace.

**b) Účel užívání stavby**

Stavba bude nadále užívána pro svoji dopravní funkci.

**c) Trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o stavbu trvalou.

**d) Celkový popis koncepce řešení stavby**

Předmětem stavby je výměna krytu průjezdního úseku silnice III/0031 pomocí technologie nízkohlučného asfaltového krytu v délce cca 873,0m. Z důvodu realizace je stavba členěna na dvě etapy – 1. Etapa v délce cca 519,m a 2. Etapa v délce cca 354,0m.

V rámci stavby bude provedena výměna asfaltového krytu vozovky, výměna mříží a rámp uličních vpustí pro drenážní asfalt, pročištění příkopů, případně výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí a rektifikace obrubníků, Dále bude provedena obnova vodorovného dopravního značení v dotčeném úseku plastem, včetně předznačení barvou.

Technologie a zařízení se v řešeném úseku nenacházejí.

Nová ochranná pásma a chráněná území nejsou generována.

### **e) Základní bilance stavby**

Z důvodu realizace je stavba členěna na dvě etapy. V rámci 1. Etapy stavby je dotčena vozovka o ploše cca 3358,0m<sup>2</sup>, V rámci 2. Etapy stavby je dotčena vozovka o ploše cca 2216,0m<sup>2</sup>.

### **f) Základní předpoklady výstavby**

Předpokládá se realizace během stavební sezóny 2026.

Doba trvání a dokončení stavby bude závislé především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

### **g) Základní požadavky na předčasné užívání staveb**

Zkušební provoz ani předčasné užívání u této stavby není uvažováno.

### **h) Orientační náklady stavby**

Odhadovaný náklad stavby je 17 milionů korun českých celkem.

## **2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ**

Jedná se o výměnu krytu, bude zachováno stávající urbanistické i architektonické řešení.

## **2.3 CELKOVÉ PROVOZNÍ ŘEŠENÍ**

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

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

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

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

Stavebník zajistí pravidelné provádění zkoušek míry hutnění zeminy podloží, zkoušky podkladních vrstev a živičných krytů vozovky a provede o tom záznamy ve stavebním deníku.

Návrh výškového řešení zpevněných ploch vychází z konfigurace stávajícího terénu a navazujících komunikačních ploch.

## **2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Vzhledem k charakteru stavby se žádné zvláštní prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb neuplatňují.

## **2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY**

Bezpečnost při užívání je dána příslušnými předpisy a pravidly dopravy při provozu vozidel na pozemních komunikacích.

## 2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ

Stavba je členěna na tyto stavební objekty:

SO 121 Silnice III/0031

SO 121.1 Silnice III/0031 - 1. Etapa

SO 121.2 Silnice III/0031 - 2. Etapa

SO 181 Přejížděcí dopravní značení

SO 181.1 Přejížděcí dopravní značení - 1. Etapa

SO 181.2 Přejížděcí dopravní značení - 2. Etapa

### 2.6.1. SO 121 Silnice III/0031

Obsahem tohoto stavebního objektu je výměna krytu průjezdního úseku silnice III/0031 pomocí technologie nízkohlučného asfaltového krytu v délce cca 873,0m. Z důvodu realizace je stavba členěna na dvě etapy: 1. Etapa v délce cca 519,m – SO 121.1 Silnice III/0031 - 1. Etapa. 2. Etapa v délce cca 354,0m - SO 121.2 Silnice III/0031 - 2. Etapa.

V rámci stavby bude provedena výměna asfaltového krytu vozovky, výměna mříží a rámu uličních vpustí pro drenážní asfalt, pročištění příkopů, případně výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí a rektifikace obrubníků, Dále bude provedena obnova vodorovného dopravního značení v dotčeném úseku plastem, včetně předznačení barvou.

#### Situační řešení

Pro potřeby návrhu nivelety byla středem stávající vozovky silnice III/0031 proložena projektová osa. Návrh zcela zachovává směrové i výškové vedení nivelety a projektové staničení odpovídá provoznímu staničení dle silniční databanky.

Směrové vedení osy je tvořeno přímými úseky proloženými směrovými oblouky, poloměry směrových oblouků se v souladu se současným uspořádáním pohybují v rozpětí 270 – 5000 m.

Šířkové uspořádání komunikací je provedeno dvojím typem – jako intravilánové se zvýšenými obrubníky a chodníky, nebo jako extravilánové s krajnicemi a příkopem, případně v kombinaci obou typů. Základní šířka zpevnění je cca 6,0m, lokálně rozšířena až na šířku cca 7,0m.

Součástí jednotlivých objektů je dále navázání vozovky silnice na přilehlé plochy navazujících silnic a místních komunikací včetně příslušného ošetření pracovních spár.

Vzhledem k charakteru stavby jako pouhá výměna krytových vrstev vozovky se žádné zvláštní prvky bezbariérového užívání v souladu s ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací neuplatňují.

#### Výškové řešení

Návrh výškového řešení úpravy silnic III/0031 vychází z navržené technologie opravy vozovky – pouhá výměna krytových vrstev vozovky.

Navržený podélný sklon zcela kopíruje sklon stávající nivelety. Základní příčný sklon vozovky silnice je střešovitý 2,5%, lokálně pak upraven dle stavu, ve směrovém oblouku o poloměru 270,0m 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 výměny krytu opravy vozovky silnic III/0031 je proveden dle zpracované diagnostiky. Oprava komunikace je navržena pro celý sledovaný úsek jako výměna stávajících konstrukčních vrstev za nové asfaltové krytové souvrství v celkové tloušťce 80 mm. V ohrubné vrstvě bude realizována pokládka asfaltové směsi SMA 8 NH s PMB asfaltovým pojivem. Asfaltem stmelené vrstvy byly dle obsahu PAU zaříděny do skupiny ZAS-T1.

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j.: MD-6956/2024-940/2 ze dne 28. 2. 2024 s účinností od 1. 3. 2024 se současným zrušením TP 170 schválených Ministerstvem dopravy, Odborem pozemních komunikací pod č. j.: 517/04-120-RS/1 ze dne 23. 11. 2004 s účinností od 1. 12. 2004 a TP 170, dodatek č.1 schválené Ministerstvem dopravy, Odborem silniční infrastruktury pod č. j. 682/10-910-IPK/1 ze dne 12. 8. 2010 s účinností od 1. 9. 2010, za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky zejména únosnost zemní plně, 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. Vnější svislá pracovní spára musí být před pokládkou živých vrstev opatřena vhodnou zálivkovou hmotou s použitím výztužné mřížoviny, aby došlo k dokonalému spojení nové konstrukce se stávající vozovkou. 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 živé 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.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní plně, 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 plně.

Výměna krytu vozovky silnice III/0031 bude provedena v následujícím konstrukčním uspořádání:

asfaltový koberec mastixový	SMA 8 NH PMB 45/80-65	30 mm	ČSN 73 6120, ČSN EN 13108-5
postřik spojovací emulzní modifikovaný	PS-CP 0,45 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
asfaltový beton ložný	ACL 16 S PMB 45/80-65	50 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-1
postřik spojovací emulzní modifikovaný	PS-CP 0,45 kg/m <sup>2</sup>		ČSN 73 6129, ČSN EN 12591
<b>celkem</b>		<b>80 mm</b>	



Před pokládkou konstrukčních vrstev bude provedeno:

- odfrézování stávajících asfaltových vrstev do hloubky 80mm s reprofilací příčného sklonu, pokud při frézování živičných vrstev dojde k odkrytí vrstvy podkladní, bude tato vrstva sanována, tzn. urovnána v požadované výši a přehutněna, přesný způsob sanace bude upřesněn dle skutečné situace na stavbě,
- oprava podélných a příčných trhlin, vyčištění a zalití polymerem modifikovanou asfaltovou směsí, případné výtluky vyplnit sanačním materiálem, TP 115,
- očištění a zametení odfrézovaného povrchu.

Doplnění vrstev vozovky v místech ubourané části konstrukce vozovky bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev.

Případné rektifikované a vyměňované obrubníky budou nahrazeny novými betonovými zkosenými orientačních rozměrů 250x150mm, v místech snížení obruby na +2cm budou použity přechodové a nájezdové betonové obrubníky. Všechny obrubníky budou uloženy do betonového lože s opěrou.

### **Odvodnění**

Stávající systém odvodu dešťových vod z komunikace příčným a podélným spádováním do uličních vpustí a kanalizace resp. přes nezpevněnou krajnici do silničního příkopu nebo přilehlých nezpevněných ploch bude zcela zachován.

Příkopy a propustky budou pročištěny, případně obnoveny. Terén (drn) navazující na zpevněnou krajnici bude pro obnovení odvodnění silnice stržen a upraven pod úroveň přilehlé asfaltové vrstvy.

U všech uličních vpustí v rozsahu stavby musí být nahrazeny stávající mříže a rámy za takové, které jsou přizpůsobeny pro drenážní asfalt.

### **Dopravní značení**

Součástí tohoto stavebního objektu je i obnova vodorovného dopravního značení na silnici III/0031 a to do tvaru téměř odpovídajícímu současnému stavu. Svislé dopravní značení na silnici III/0031 se v rámci této akce nemění.

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.

Veškeré dopravní značení bude provedeno v souladu s platným zněním:

- zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- vyhlášky MDS č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích
- ČSN EN 12899-1 Stálé svislé dopravní značení - Část 1: Stálé dopravní značky
- ČSN EN 1436 Vodorovné dopravní značení - Požadavky na dopravní značení

- vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 – Vybavení pozemních komunikací, část 6.1 – Svislé dopravní značky a část 6.2 – Vodorovné dopravní značky
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 70 Zásady pro provádění a zkoušení vodorovného dopravního značení na pozemních komunikacích
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 169 Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích
- TKP vydané MD.

### **Svislé dopravní značení**

S úpravou svislých dopravních značek se v rámci této akce neuvažuje. Pokud by v průběhu stavby potřeba osazení nového svislého značení nastala, bude se řídit následujícími požadavky.

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

### **Kvalitativní provedení svislého dopravního značení**

- Všechny dopravní značky musí odpovídat příloze vyhl. MDS č. 294/2015 Sb. v platném znění.
- Všechny svislé dopravní značky musí splňovat ČSN EN 12899-1 včetně národní přílohy NA.
- Provedení značek musí odpovídat Vzorovým listům staveb pozemních komunikací, část VL 6.1. Svislé dopravní značky.
- Svislé dopravní značky musí být ověřeny a certifikovány v ČR. Musí splňovat podmínky zák. č. 22/1997 Sb. a nařízení vlády 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na stavební výrobky.
- Svislé dopravní značky musí být jako výrobek schválené Ministerstvem dopravy k užití na pozemních komunikacích v ČR.
- Doklady prokazující schválení a certifikaci dopravních značek a prohlášení výrobce o shodnosti dodaných výrobků se schválenými, musí být součástí dokladů pro přejímací řízení a výrobce je musí doložit před zahájením dodávek.
- Činná plocha všech dopravních značek musí být provedena z retroreflexní fólie minimálně třídy RA1 resp. RA2 dle třídy komunikace.
- Všechny dopravní značky umístěné na tomto druhu komunikace musí být minimálně v základním rozměru dle ČSN EN 12899-1.
- Štíty základních dopravních značek až do rozměru 1,0 x 1,5 m musí být celolisované z ocelových pozinkovaných plechů s dvojitým ohybem po celém obvodu včetně rohů.
- Dopravní značky umístěné na pozemních komunikacích musí být osazený dle TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.“
- Svislé dopravní značky se umísťují kolmo ke směru jízdy. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. Minimální vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky nebo její nosné konstrukce od hrany zpevněné krajnice je 0,5 m, maximální vzdálenost je 2,0 m. V úsecích se svodidlem

- musí být bližší okraj značky vzdálen od líce svodidla minimálně o vzdálenost, předepsanou deformačním prostorem daného typu svodidla.
- Spodní okraj nejnižše umístěných základních dopravních značek (včetně dodatkových tabulek) osazených ve volné trase bude ve výšce nejméně 1,8 m nad úrovní přilehlé vozovky. Značky umístěné v místech předpokládaného pohybu chodců se umísťují spodním okrajem ve výšce nejméně 2,2 m.
  - Nosné konstrukce dopravních značek základní velikosti musí být schváleného typu. Nosné konstrukce jsou v provedení z ocelových pozinkovaných sloupků osazených do demontovatelných kotevních patek, které jsou kotveny do betonového základu. Kotevní patky mohou být z Al slitiny.
  - Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm.
  - Značky o rozměru 1,0 × 1,5 m nebo soubor značek, jejichž celková plocha přesahuje 1,5 m<sup>2</sup> se osazují vždy na nosnou konstrukci tvořenou dvěma sloupky.
  - Rozměry základových patek jsou minimálně 50/50/70 cm (š/d/h) pro jeden sloupek.
  - Základ je proveden z betonu min. třídy C 16/20–XF 2. Beton základů značek musí být odolný proti účinkům chemických rozmrazovacích materiálů. Horní hrana základů dopravních značek nesmí vystupovat nad úroveň terénu.

### **Vodorovné dopravní značení**

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 provedena 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.

### **Kvalitativní provedení vodorovného dopravního značení**

- Definitivní vodorovné dopravní značení bude provedeno ve dvou fázích. V první fázi je na novou brusnou 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 KSÚS SK, např. dvousložkový plast nebo termoplast s minimální zaručenou životností 3 roky.
- Minimální požadovaná retroreflexe vodorovného dopravního značení při přejímce musí být 200 mcd/m<sup>2</sup>/lx. V průběhu záruky nesmí retroreflexe materiálů užitých pro

vodorovné dopravního značení klesnout pod 100 mcd/m<sup>2</sup>/lx (třída Q2). Protokol o zkoušce retroreflexe bude součástí dokladů pro přijímací 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.

### **Bourací a zemní práce**

Bourací práce zahrnují frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce s uložením na skládku.

Rozsah zemních prací je zcela minimální a konečná úprava terénu v zásadě odpovídá současnému uspořádání. Stávající příkopy budou pročištěny. Na stávající zarostlé nefunkční krajnici bude stržena travnatá vrstva.

Stavba vyvolává minimální přesuny zeminy a materiálu, pouze vyfrézovaných vrstev komunikace, krajnice a z čištění příkopů včetně sejmutí drnu, které budou částečně opětovně použité 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 popsáním předpokladům rozhodoval o změnách v navržené technologii, případně určil potřebná sanační opatření,
- v případě, že navrhované úpravy silniční pláně a následné pokládky konstrukčních vrstev vozovek 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.

#### **2.6.2. SO 181 Přejídné dopravní značení**

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

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

Podrobněji je návrh dopravně inženýrských opatření popsán v části PD D.1.7. Návrh DIO.

### **2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ**

Neobsahuje technická ani technologická zařízení.

### **2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ**

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 požárními zařízeními.

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 – směrové, výškové a šířkové parametry rekonstruovaných komunikací se nemění. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu lze očekávat odstraněním nerovností a poruch na vozovce a pokládkou nové ohrančovací 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 objektu jako liniové dopravní stavby nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nezbytné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde zasypání ani poškození požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,

pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušnou hasičskou záchrannou stanici.

## **2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA**

NEOBSAZENO

## **2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ**

Zadavatel stavby je povinen respektovat ustanovení zákona č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb., která zadavateli stavby ukládají zřídit funkci koordinátora a zpracovat plán, pokud jsou naplněna ustanovení tohoto zákona a nařízení vlády.

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 správci 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 – při užívání stavby – je nutno dodržovat především ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích a o technické způsobilosti vozidel.

## **2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ**

Žádná opatření proti škodlivým účinkům vnějšího prostředí nejsou navržena, vzhledem k charakteru stavby a jejího okolí.

## **3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

Vzhledem k charakteru stavby se stávající napojení na technickou infrastrukturu nemění.

## **4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

### **a) Popis dopravního řešení**

Předmětem stavby je výměna krytu průjezdního úseku silnice III/0031 pomocí technologie nízkohlučného asfaltového krytu v délce cca 873,0m. Z důvodu realizace je stavba členěna na dvě etapy – 1. Etapa v délce cca 519,m a 2. Etapa v délce cca 354,0m.

V rámci stavby bude provedena výměna asfaltového krytu vozovky, výměna mříží a rámu uličních vpustí pro drenážní asfalt, pročištění příkopů, případně výšková rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí a rektifikace obrubníků, Dále bude provedena obnova vodorovného dopravního značení v dotčeném úseku plastem, včetně předznačení barvou.

### **b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Vzhledem k charakteru stavby jako výměna krytu stávající pozemní komunikace se způsob napojení na stávající dopravní infrastrukturu nemění.

### **c) Doprava v klidu**

Z hlediska dopravy v klidu se rekonstrukcí komunikace nic nemění.

### **d) Pěší a cyklistické stezky**

Z hlediska pěších a cyklistů se stavbou nic nemění.

## **5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

### **a) Terénní úpravy**

Není předmětem této stavby.

### **b) Použité vegetační prvky**

V rámci této stavby nedojde k výsadbě a kácení stromů.

### **c) Biotechnická, protierozní opatření**

Není předmětem této stavby.

## **6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

### **a) Vliv na životní prostředí**

Vzhledem k charakteru stavby jako výměna krytu stávající komunikace nemá zvolené technické řešení stavby a jejího provozu negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Po výměně krytu vozovky dojde v dotčeném okolí stavby k významnému zlepšení hlukové zátěže a snížení vibrací generovaných automobilovou dopravou.

### **b) Vliv na přírodu a krajinu**

Stavba nezasahuje trvalým zábořem do lesních pozemků. Vodní režim v dané oblasti není stavbou negativně ovlivněn.

### **c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Stavba nespadá pod ochranné území Natura 2000.

### **d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí**

Vzhledem k charakteru stavby jako výměna krytu stávající komunikace není vyžadováno stanovisko posouzení vlivu záměru na životní prostředí.

### **e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení**

Nebylo vydáno.

### **f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma**

Vzhledem k charakteru stavby jako výměna krytu stávající komunikace nejsou navrhována ochranná a bezpečnostní pásma.

## **7 OCHRANA OBYVATELSTVA**

Potřeby civilní ochrany nebudou navrhovanou stavbou dotčeny.



## **8 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 okolního terénu. Takto odváděná voda nesmí obsahovat kontaminované látky a bude důsledně 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 III/0031. 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**

Po dobu stavby bude omezen provoz v místě stavby. Přesný harmonogram provádění prací je závislý na způsobu realizace, které zvolí vybraný zhotovitel.

### **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.
- Stavební stroje a nářadí je nutné používat v bezvadném technickém stavu, správně seřízené a provádět pravidelnou údržbu.
  - V průběhu výstavby doporučujeme hlučnější stroje umísťovat co nejdále od chráněných venkovních prostorů staveb, omezit chod hlučných strojů a zařízení naprázdno.
  - 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 zachytivé 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 oplocen 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 zábory pro staveniště**

Zábory staveniště budou na pozemcích stavby.

#### **g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Krátkodobé zábory 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, Seznam nebezpečných odpadů a Seznam 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 vyhl. č. 8/2021 Sb.

Opad bude na staveništi tříděn a okamžitě nakládán přímo na transportní vozidla. 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 vyhl. 8/2021 Sb. o katalogu 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 zemín**

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, které sám dodavatel nemůže využít, je nutné nabízet jiné právnické nebo fyzické osobě. Odpad může odvážet, recyklovat nebo likvidovat pouze oprávněná osoba. Způsob evidence je stanoven § 20 zákona. 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 záchytné 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 zemínou 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 klopení vozovky v suchém období,
- čištění vozů při výjezdu ze stavby,
- dovážení sypkých materiálů v uzavřených nebo zakrytých autech.

#### **k) Zásady 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 dodržením 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, které jsou vyznačeny na situaci. 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 místních nebo účelových komunikací. Přečasně 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, objížďky 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 záboru stavby. Vjezd a výjezd bude řádně označen.

## **p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny**

### **p.1) Etapizace a realizace stavby**

Stavba bude probíhat ve dvou dílčích etapách tak, aby omezení provozu bylo minimální.

Celková doba výstavby se předpokládá 1 měsíc.

### **p.2) Návrh postupu provádění stavby**

Obecně doporučený postup výstavby:

- provizorní zařízení staveniště,
- stržení drnu a krajnice, pročištění příkopů,
- frézování konstrukce stávajících vozovek,
- výměna poškozených obručníků, osazení nových obrub, včetně úpravy přilehlého chodníku,
- výměna mříží a rámců uličních vpustí,
- případná rektifikace povrchových znaků inženýrských sítí,
- položení asfaltových vrstev včetně postřiků,
- provedení vodorovného dopravního značení,
- ohumsování příkopů,
- likvidace zařízení staveniště.