

D

AKCE

II/237 N. STRAŠECÍ - MŠEC, REKONSTRUKCE

OBJEDNATEL PD



Městys Mšec

Mšec čp. 109
270 64 Mšec
IČ 00244091

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

ZHOTOVITEL PD



atelierpromika
projektová činnost v dopravě

Atelier PROMIKA s.r.o.

Muchova 9/223, 160 00 Praha 6
tel.: +420 233 081 261 e-mail: promika@promika.cz
IČ 26080273

VYPRACOVAL	Ing. Jiří Ctibor	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	Ing. Tomáš Roztočil
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Tomáš Roztočil	TECHNICKÁ KONTROLA	Ing. Petr Macek

AKCE

II/237 N. STRAŠECÍ - MŠEC, REKONSTRUKCE - II. ETAPA

ČÁST

D. VÝKRESOVÁ DOKUMENTACE

PŘÍLOHA

SO 130 CHODNÍKY PODÉL KOMUNIKACE

ČÁST

D.4.1

Č. PARÉ

Č. PŘÍLOHY

TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUPEŇ	DUR	DATUM	02/2017	MĚŘÍTKO	-	FORMÁT	A4
--------	-----	-------	---------	---------	---	--------	----

SO 130 TECHNICKÁ ZPRÁVA

OBSAH:

1.	Identifikační údaje	2
a)	Označení stavby	2
b)	Stavebník	2
c)	Projektant	2
2.	Základní údaje o stavbě	3
a)	Stručný popis návrhu stavby	3
b)	Stručná charakteristika území stavby	3
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů	4
4.	Technické řešení	4
	Souhrnný technický popis	4
	Směrové a výškové vedení	4
	Příčné uspořádání	5
	Konstrukce chodníku	5
	Konstrukce vjezdů na pozemky	5
	Výškové vyrovnání na stávající stav	6
	Odvodnění	6
	Bezpečnostní zařízení	6
	Autobusové zastávky	6
	Rekultivace	7
5.	Související stavební objekty	7
6.	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky	7
a)	Dotčená ochranná pásma	7
b)	Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav	9
c)	Vliv na stavebně technické řešení stavby	9
7.	Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí	9
a)	Ochrana krajiny a přírody	9
b)	Hluk	9
c)	Emise z dopravy	10
d)	Vliv znečištěných vod na vodní toky a zdroje	10
e)	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby	10
f)	Nakládání s odpady	11
8.	Obecné požadavky na bezpečnost a užité vlastnosti	11
9.	Další požadavky	12
a)	Užitečné vlastnosti stavby	12
b)	Bezbariérové užívání stavby	12
c)	Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí	13
d)	Splnění požadavků dotčených orgánů	13

C.1.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Název stavby: II/237 N. Strašecí - Mšec, rekonstrukce – II. etapa

Stavební objekt: **SO130 Chodníky podél komunikace**

Místo stavby: Středočeský kraj
Mšec
k.ú. Mšec [700231], k.ú. Mšecké Žehrovice [700240]

Charakter stavby: novostavba

b) Stavebník

Objednatel:
Středočeský kraj,
Zborovská 11, 150 21 Praha 5

c) Projektant

Zhotovitel PD: Atelier PROMIKA s.r.o.
Muchova 9/223, 160 00 Praha 6
IČ: 26080273

Odpovědný projektant: Ing. Tomáš Roztočil
autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby,
ČKAIT – 0011745

Vypracoval: Ing. Jiří Ctibor

Stupeň PD: Dokumentace pro územní rozhodnutí dle vyhlášky
499/2006 Sb., ze dne 14. března 2013, o dokumentaci
staveb

Datum zpracování: 02/2017

2. Základní údaje o stavbě

a) Stručný popis návrhu stavby

Jedná se o rekonstrukci vozovky silnice II/237 v úseku provozního staničení km 19,360 – 21,481 (SO 121) a jednosměrného úseku sil. II/237 projekčního staničení km 0,0 – 0,196 (SO 122), obojí v intravilánu Mšece.

V rámci rekonstrukce komunikace bude provedena kompletní nová vozovka vč. výměny aktivní zóny, šířkové uspořádání vozovky zůstává zachováno, šířka bude všude sjednocena na 6,0 m resp. 5,50 m (SO 122) mezi novými zvýšenými obrubami (vyjma úvodní části – na hrázi rybníka, kde obruby nejsou navrženy). Ve směrových obloucích je navrženo rozšíření vozovky dle ČSN 73 6110 tam, kde to prostorové poměry umožňují. Ve stísněných poměrech, kde komunikace prochází v těsné blízkosti dalších staveb, bude zachována stávající šířka vozovky, min. 4,10 m.

Součástí akce je rovněž rekonstrukce stávajícího chodníku a doplnění nového jednostranného chodníku pro pěší šířky 1,5 m ve vybraných úsecích dle požadavku obce. Vzhledem k intenzitě chodců považujeme tuto šířku s ohledem na stávající prostorové a majetkoprávní poměry za dostatečnou.

Součástí akce bude realizace nové dešťové kanalizace, pro zajištění odvodnění vozovky i chodníku. Kanalizace bude také řešit odvodnění dešťových svodů z budov v těsné blízkosti komunikace, které jsou dnes vyvedeny přímo na komunikaci, a nelze to tedy řešit jiným vhodnějším způsobem.

V rámci akce bude přeloženo částečně nadzemní sdělovací vedení, neboť na části úseku jsou ve stávajícím stavu stožáry tohoto vedení umístěny na hranici zpevnění, a nebyl by tedy dodržen bezpečnostní odstup od pevné překážky. Z obdobných důvodů bude provedena v části úseku také stranová přeložka silového podzemního vedení podél nové hrany komunikace, kde dochází vlivem jejího rozšíření ve směrovém oblouku k mírnému posunu hrany vně.

V řešeném úseku bude posléze provedeno nové vodorovné i svislé dopravní značení.

Stávající šířka zpevnění se rekonstrukcí zásadně nemění.

Délka řešeného úseku je 2 121 m (SO 121) a 196 m (SO 122).

Délka nového chodníku je 1 308 m.

b) Stručná charakteristika území stavby

Řešeným územím je průtah sil. II/237 obcí Mšec vč. jeho jednosměrné části od sil I/16. Komunikace je asfaltová bez obrubníků, šířka zpevnění cca 6 m, ve stísněných poměrech i 4,10 m. Odvodnění je zajištěno do otevřených příkopů, které ke komunikaci v některých jejích částech přiléhají. Odvodnění komunikace je částečně podpovrchové (zatrubněné), se vstupy pomocí uličních vpustí, avšak dle prohlídky velmi mělce uložené. Odvodnění komunikace již neodpovídá současným standardům a nevyhovuje také platným ČSN (hloubka, vzájemná poloha vůči vodovodu, atd.). Sousední budovy, které místy i velmi těsně přiléhají ke zpevnění, by dokonce je zpevnění až přímo k objektu, mají řešeno odvodnění střech do uličního prostoru. Některé domy dokonce nemají ani okapy a dešťová voda přímo stéká ke komunikaci. Toto odvodnění okolních budov je dáno historicky stísněnými prostorovými podmínkami a v rámci této akce je nutno ho řešit. Likvidace povrchových vod na vlastním pozemku není u většiny objektů v zásadě vůbec jednoduše možná.

Před vlastní realizací stavby se podle dostupných informací předpokládá v obci realizace nové splaškové kanalizace, což tento nepříznivý stav ale v zásadě nezlepší.

Niveleta silnice má min. podélný sklon 0,30%, maximální 6,50%. Vozovka silnice má netuhou konstrukci s asfaltovým krytem.

Podle celostátního sčítání automobilové dopravy z roku 2016, jsou v předmětném úseku hodnoty 1,095 tis. (sčítací úsek 1-3000) všech vozidel v obou směrech za 24 hod, z čehož bylo 128 těžkých vozidel, TNV = 59. V současné době je na tuto komunikaci zakázán vjezd vozidel těžších než 15t mimo dopravní obsluhu vzhledem ke špatnému stavu mostu přes výpust z Červeného rybníka.

3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

- Smlouva o dílo na zpracování projektové dokumentace a autorský dozor,
- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zákresu pozemkových hranic, zpracovatel: GEOline, s.r.o., 02/2017
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- údaje o intenzitách z celostátního sčítání dopravy 2010,2016
- diagnostický průzkum vozovky, zpracovatel: IMOS Brno a.s., 04/2017,
- projekt splaškové kanalizace v městysi Mšec 05/2015, stupeň DZS, zpracovatel: PROJEKT IV CZ PLUS, s.r.o., Bassova 98/8, Praha 9 – Vysočany
- Oprava chodníků a parkoviště před OD ve Mšeci - DZS, příloha č. 2 SITUACE – SMĚROVÉ ŘEŠENÍ, zpracovatel: Ing. Lubomír KŘIŽÁK, 04/2017
- II/237 N. Strašecí - Mšec, rekonstrukce – DÚR, zpracovatel Atelier Promika s.r.o., 02/2017
- 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. Technické řešení

Souhrnný technický popis

Současně s rekonstrukcí vozovky silnice II/237 (SO 121) je v rámci tohoto stavebního objektu navržen nový jednostranný chodník pro pěší šířky 1,5 m. Chodník bude z povrchu ze zámkové dlažby, na vnější hraně bude lemován zahradním obrubníkem š. 5 cm, který bude ve volné trase převýšen nad povrchem chodníku o 6 cm. Vzhledem k intenzitě chodců považujeme tuto šířku s ohledem na stávající prostorové a majetkoprávní poměry za dostatečnou.

Obruby na vnitřní straně chodníku (směrem do vozovky) jsou navrženy betonové s nášlapem 12 cm, celkové výšky 250 a 300 mm dle jejich umístění – podrobněji viz SO 121. Sklon chodníku je 2% směrem do vozovky, v místech vjezdů, jejichž výška je pod úroveň této hrany chodníku, je příčný sklon opačný (směrem od vozovky).

Směrové a výškové vedení

Směrové i výškové vedení zcela respektuje návrh silnice II/237 (SO 121). Samostatná směrová ani výšková osa není navržena.

Minimální podélný sklon 0,3 % je situován v úvodní části trasy. Maximální navržený podélný sklon je 7,40 %.

Rozsah nově navržených chodníků vč. rekonstrukce stávajících je dán těmito úseky:

- 1. úsek – pravostranný km 19,6502 až km 20,1591, dl. 508,90 m - **nový**
- 2. úsek – pravostranný km 20,1674 až km 20,4736, dl. 306,15 m - **nový**
- 3. úsek – pravostranný km 20,4837 až km 20,7296, dl. 245,90 m - **nový**
- 4. úsek – pravostranný km 21,1832 až km 21,1958, dl. 12,60 m + 6,95 + 14,95 m - **nový**
- 5. úsek – pravostranný km 21,21956 až km 21,250, dl. 30,44 m + 13,65 m - **nový, km 21,250 – 21,31348 rekonstrukce stávajícího chodníku.**
- 6. úsek – levostranný km 21,2586 až km 21,3163, dl. 57,7 m + 3,15 m - **rekonstrukce stávajícího chodníku**
- 7. úsek – levostranný km 21,3834 až km 21,464 dl. 80,65 m - **nový**
- 8. úsek – pravostranný km 21,4603 až km 21,4741 dl. 13,75 m - **nový**

Příčné uspořádání

Vzhledem ke stávajícím prostorovým poměrům je chodník navržen pouze jako jednostranný šířky 1,5 m od hrany obruby (bezpečnostní odstup je zahrnut v této šířce). Min. šířka chodníku 0,9 m je navržena pouze ve dvou lokálních profilech, z prostorových důvodů. V úseku dlouhém cca 35 m, okolo km 20,45 je šířka chodníku proměnná od 1,15 m až po 1,5 m, opět z prostorových důvodů.

Příčný sklon chodníku je navržen 2,0% do vozovky, v místech vjezdů k sousedním nemovitostem, popř. sjezdů na místní komunikace, bude příčný sklon vč. jeho orientace upraven dle místních podmínek.

Nové betonové obrubníky podél komunikace (SO 121, SO 122) budou mít nášlap 120 mm. Ve vjezdech a v místech přechodů pro chodce je navržena obruba snížená nášlap 20 mm. V místech autobusových zastávek 160 mm. Vnější strana chodníku je lemována sadovým obrubníkem s nášlapem 6 cm pro zajištění vodící linie. Výšky nášlapů jsou patrné z přílohy č. 2 u SO 121 – Situace obrubníků.

V místech, kde je chodník vydlážděn až k budovám, či zdím, bude provedena ochranná izolace z nopové folie.

Příčné uspořádání chodníku je následující:

Chodník vč. bezpečnostního odступu 1,50 m (lokálně min 0,9 m)

Konstrukce chodníku

Konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 následující:

D2-D-1, TDZ CH, P III dle TP 170

bet.. dlažba	DL	ČSN 73 6131	60mm
lože z drtě	L	ČSN 73 6131	30mm
šterkodrť	ŠDB	ČSN 73 6126-1	min. 150mm
celkem konstrukce chodníku			240mm

Konstrukce vjezdů na pozemky

Konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 následující:

D2-D-1, TDZ O, P III dle TP 170

bet.. dlažba	DL	ČSN 73 6131	80mm
lože z drtě	L	ČSN 73 6131	40mm

štěrkodrt' ŠDB	ČSN 73 6126-1	min.	200mm
celkem konstrukce vjezdů na pozemky			320mm

Výškové vyrovnání na stávající stav

V místech, kde nebude možné výškové vyrovnání rozdílu terénu od nového chodníku na stávající stav zeminou, budou použity bet. palisády. Konkrétně se jedná o úseky:

- vpravo km 20.557 - 20.566, dl. 10 m
- vpravo km 20.5785 - 20.602, dl. 23,5 m
- vpravo km 20.607 - 20.622, dl. 15 m
- vpravo km 20.607 - 20.622, dl. 15 m
- vpravo km 20.678 - 20.683, dl. 5 m

V km 20.5085 vpravo bude nutná výšková úprava sjezdu i na soukromém pozemku (nepodléhá stavebnímu povolení), vč. výškové úpravy vjezdových vrat.

Odvodnění

Odvodnění chodníku je zajištěno příčným sklonem do vozovky, kde je dále řešeno novou kanalizací SO 301. V místech vjezdů, které jsou pod úrovní vozovky, bude příčný sklon chodníku přizpůsoben podélnému sklonu vjezdů. Odvodnění chodníku tak bude zajištěno liniovým odvodňovačem, zaústěným do kanalizace (SO 301).

Bezpečnostní zařízení

Silniční trubkové trojmadlové zábradlí výšky 1,1 m v barevném červeno – bílém provedení je navrženo dle stávajícího stavu v rozsahu:

- vpravo km 21,300 - 21.313477, dl. 12,60 m
- vpravo km 21.250- 21.2624, dl. 12,60 m

Přechody pro chodce

V rámci vodorovného a svislého dopravního značení (SO 190) budou obnoveny všechny přechody pro chodce v rekonstruované části vozovky ve stávající poloze. Ta je dána zejména příčnými pěšími vzbami.

Přechod, který přímo navazuje na nový chodník (SO 130) (jedná se jen o přechod v km 20,726) bude ze strany nového chodníku vybaven pouze varovným pásem z reliéfní dlažby se sníženým nášlapem obruby 2 cm, neboť není určen pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace – levá strana vozovky je bez chodníku.

Autobusové zastávky

V rozsahu stavby se nacházejí na komunikaci tři autobusové zastávky. Dvě z nich jsou v intravilánu obce, jedna mimo souvisle zastavěné území – na hrázi červeného rybníka.

V případě zastávky v intravilánu obce, v km 20,2 vpravo, bude provedena zvýšená nástupní hrana délky 11 m, s nášlapem 16 cm. Stejně to bude provedeno i v km 20,140 vlevo, kde bude zvýšená nástupní hrana pouze v dl. 3,4 m – delší nástupní hranu nelze vzhledem ke konfiguraci zajistit. Tyto obruby jsou součástí SO 121.

V autobusové zastávce v km 20,2 vpravo bude chodník pro pěší rozšířen na šířku 2,2 m.

Rekultivace

V rozsahu km 20,6583 – 20,7260 se nachází vpravo od stávající komunikace panelový chodník š. 1 m pro pěší. Ten bude v rámci stavby odstraněn a nahrazen chodníkem novým (SO 130). V místech, kde panelový chodník nevede ve stopě navrhovaného chodníku, bude po odstranění bet. panelů a případného podsypu provedena rekultivace tohoto území. V rámci rekultivace se doplní zeminy a ornice v tl. 0,20 m do úrovně okolního terénu. Použita bude zemina a ornice na vrchní vrstvu v tl. 0,20 m. Následné ozelenění bude provedeno travním semenem, viz SO 801 Vegetační úpravy.

5. Související stavební objekty

100 Objekty řady 100

- SO 121 Silnice II/237 - průtah Mšec
- SO 122 Propojení I/16 - II/237
- SO 180 Přechodné dopravní značení na dálnici a sil. I. tříd
- SO 182 Přechodné dopravní značení
- SO 190 Stálé dopravní značení

300 Objekty řady 300

- SO 301 Dešťová kanalizace
- SO 302 Dešťové svody

400 Objekty řady 400

- SO 421 Přeložka kabelu nn ČEZ Distribuce
- SO 461 Přeložka sdělovacího vedení CETIN

800 Objekty řady 800

- SO 801 Vegetační úpravy

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

a) Dotčená ochranná pásma

Stavba se nachází v těchto ochranných pásmech:

Silniční ochranná pásma dle zákona č. 13/1997 Sb. – pouze mimo souvisle zastavěné území obcí – této stavby se netýká.

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.

b) Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav

Je nutné, aby před zahájením stavebních prací bylo provedeno řádné polohové a výškové vytyčení podzemních vedení inženýrských sítí jejich správci se zákresem do projektové dokumentace. Případně je třeba předat písemný doklad o neexistenci vedení a učinit o tom zápis do stavebního deníku. Stávající zařízení správců sítí musí být během stavební činnosti chráněna před poškozením, v případě poškození stavbou musí být za účasti správce opravena.

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

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

c) Vliv na stavebně technické řešení stavby

Dotčená ochranná pásma nemají žádný zásadní vliv na stavebně technické řešení stavby. Součástí stavby je i několik přeložek inženýrských sítí, které jsou řešeny v samostatných stavebních objektech.

7. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí

a) Ochrana krajiny a přírody

Zvolené technické řešení stavby a jejího provozu nemá zásadní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Z hlediska ochrany přírody se stavba nachází v přírodním parku Džbán (identif. 209).

Stavba se nedostává do blízkosti významných krajinných prvků (VKP) a není žádným způsobem dotčena ani systém Natura 2000.

Stavba se nenachází v zátopovém území.

b) Hluk

Provedené stavební úpravy nebudou mít žádný vliv na intenzity automobilové dopravy. V rámci stavby se tak nenavrhují žádná protihluková opatření.

V blízkosti zástavby je nutné během výstavby dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Při provádění stavebních prací nebude v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb překročen hygienický limit akustického tlaku $L_{Aeq,T} 60 \text{ dB(A)}$ v době od 7 do 21 hodin. Tento požadavek vyplývá z ustanovení nařízení vlády č. 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.

c) Emise z dopravy

Stavba nebude mít žádný významný vliv na emisní zátěž v bezprostředním okolí dotčených pozemních komunikací.

Kompenzační opatření nejsou vzhledem k výše uvedeným skutečnostem navrhována.

d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a zdroje

Vodní režim v dané oblasti není stavbou významně ovlivněn. Rekonstrukcí silnice se nemění podmínky provozu na komunikaci, ale mění se způsob odvádění dešťových vod. Téměř veškerá voda ze silnice bude odváděna novou dešťovou kanalizací (SO 301). Rekonstrukce vozovky nezasahuje pod hladinu podzemní vody a nedojde tedy k jejímu ohrožení. V rámci stavby nebudou prováděny žádné zářezy pro komunikaci.

e) Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

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.

f) **Nakládání s odpady**

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu se zákonem č. 185/2001 a souvisejícími vyhláškami a předpisy, především s vyhláškou č. 383/2001 o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláškou č. 93/2016 (katalog odpadů) a vyhláškou č. 376/2001 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, č. 93/2016 Sb., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů a č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů v platných zněních.

Pro materiálové využití výkopových zemin, které se stanou odpadem, je nutno postupovat dle vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 12 a následujících a přílohy č. 10 a 11 této vyhlášky.

Ve všech případech využívání odpadů musí být dodržena povinnost §12 odst. 2 a §14 odst. 1 a 2 zákona o odpadech. To znamená, že odpady smějí být využívány pouze:

- v zařízeních, která jsou k využívání odpadů podle zákona určena, tj. k jejichž provozování byl vydán souhlas k provozu zařízení a s jeho provozním řádem příslušným krajským úřadem
- v zařízeních, která nejsou k využívání odpadů podle zákona určena, ale v nichž je přesto možné v souladu s §14 odst. 2 zákona o odpadech využívat odpady, které splňují požadavky stanovené pro vstupní suroviny. Není požadován souhlas k provozování těchto zařízení, ale musí být prokázána shoda odpadu se vstupní surovinou.

Ocelové konstrukce (stožáry světelné signalizace nebo plynovodní potrubí) a kabeláž jsou majetkem správce zařízení. Ten rozhodne, zda tyto konstrukce uschová ve svém skladovém zařízení pro další využití nebo zda je odevzdá do výkupu sběrných surovin.

Do stavby nebudou zabudovány žádné nebezpečné látky, nebo materiály a tyto látky, či materiály nebudou vznikat ani vlastním provozem stavby.

V případě pochybností, zda movitá věc je či není odpadem, rozhoduje na návrh vlastníka movité věci či správního orgánu, který provádí řízení, v němž se tato otázka vyskytla, příslušný krajský úřad, a to na návrh vlastníka této movité věci nebo správního orgánu, který provádí řízení, v němž se otázka naskytla, nebo který rozhodnutí o této otázce potřebuje ke své další činnosti.

8. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

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 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a dále je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

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 příslušnými 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 dodržáním 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 obrusné vrstvy.

Bezpečnost účastníků bude zajištěna dodržáním 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.

9. Další požadavky

a) Užitné 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 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a dále je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

b) Bezbariérové užívání stavby

Úpravy dopravního řešení musí doprovázet příslušné prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010).

c) Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí

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

Lokalita se nenachází v záplavovém území.

d) Splnění požadavků dotčených orgánů

Jedná se o dokumentaci k projednání s DOSS, případné požadavky DOSS budou následně řešeny.