

B

Souřadnicový systém S-JTSK
Výškový systém Bpv

PDPS

OBJEDNATEL



Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje,
příspěvková organizace kraje, Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

GENERÁLNÍ PROJEKTANT



Linio Plan, s.r.o.

Sochorova 23, 616 00 Brno

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

ING. TOMÁŠ JAKL

ČÍSLO ZAKÁZKY

L-20-011-000

ATELIER

S2

ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT

ING. TOMÁŠ JAKL

VYPRACOVAL

KATEŘINA HAVLOVÁ

KONTROLOVAL

ING. FRANTIŠEK KOKORSKÝ

KRAJ

JIHOMORAVSKÝ

OKRES

BRNO - VENKOV

MÚ/OÚ

RAJHRAD, HOLASICE

PROJEKTANT SO



Linio Plan, s.r.o.

Sochorova 23, 616 00 Brno

AKCE

**II/425 RAJHRAD PRŮTAH
PROTIHLUKOVÝ KOBEREK**

DATUM

6/2020

FORMÁT

MĚŘÍTKO

ČÁST

B - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

STUPEŇ

PDPS

ČÍSLO ZAKÁZKY

L-20-011-000

PŘÍLOHA

ČÍS. SOUPRAVY

ČÍS. PŘÍLOHY

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

k projektové dokumentaci pro provádění stavby na akci

II/425 Rajhrad průtah - protihlukový koberec

Obsah

| | |
|---|---|
| 1. ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY | 3 |
| 1.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění | 3 |
| 1.2 Předpokládaný průběh stavby | 3 |
| 1.3 Vazby na regulační plány, územní plány | 3 |
| Stavba má charakter úpravy stávající komunikace v intravilánu bez dopadu na územně plánovací dokumentaci | 3 |
| 1.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití | 3 |
| 1.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí | 4 |
| 1.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření | 4 |
| 2. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY | 4 |
| 2.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb | 4 |
| 2.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti | 5 |
| 2.3 Zajištění přístupu na stavbu | 5 |
| 2.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy | 5 |
| 3. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ | 5 |
| 4. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS | 6 |
| 5. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ | 6 |
| 6. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY | 6 |
| 7. ZÁSADY STAVBY DO ÚZEMÍ | 7 |
| 8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY | 7 |
| 8.1 Technická zpráva | 7 |
| a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot | 7 |
| b) Odvodnění staveniště | 7 |
| c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu | 8 |
| d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky | 8 |

| | |
|---|----|
| e) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin | 8 |
| f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště | 8 |
| g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy | 8 |
| h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě | 8 |
| i) Ochrana životního prostředí při výstavbě | 8 |
| j) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi | 8 |
| k) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb | 9 |
| l) Zásady pro dopravní inženýrská opatření | 9 |
| m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby | 9 |
| n) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu | 9 |
| 8.2. Výkresová část ZOV | 9 |
| 8.3 Harmonogram výstavby | 9 |
| 8.4 Schéma stavebních postupů | 10 |
| 9. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY | 10 |
| 10. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 10 |
| 11. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI | 11 |
| 12. DALŠÍ POŽADAVKY | 11 |

1. ÚDAJE O UMÍSTĚNÍ STAVBY

1.1 Popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Město Rajhrad se nachází cca 10 km jižně od Brna. Projektová dokumentace řeší protihlukový koberec v průtahu městem na sil. II/425. Silnice II/425 vede souběžně s dálnicí D2 Brno – Břeclav. Upravovaná část komunikace se nachází v katastrálním území Rajhrad a Holasice.

Předmětný úsek na silnici II/425 má podle celostátního sčítání v roce 2016 následující dopravní zatížení:

- 8 329 vozidel/24hod – v délce celého úseku

Z hlediska dopravní zátěže a počtu těžkých vozidel spadá předmětný úsek komunikace do III. třídy dopravního zatížení (1022 těžkých nákladních vozidel) pro návrhovou úroveň porušení D1 (silnice II. třídy).

Údržba zahrnuje úpravu povrchu vozovky v daném rozsahu o šířce dvou jízdních pruhů. Navrhovaná výška úpravy je 100 mm. V rámci PD dojde k předláždění ostrůvků a výměně reliéfní dlažby. V případě porušení stávající přídlažby během výstavby bude provedena její výměna. Součástí projektové dokumentace nejsou žádné přeložky inženýrských sítí.

Cílem úpravy je zlepšení stávajícího technického stavu komunikace a dosažení lepších protihlukových vlastností vozovky. Hygienický limit hluku, který je stanoven nařízením vlády č. 272/2011 Sb.

1.2 Předpokládaný průběh stavby

Vzhledem k rozsahu stavby se předpokládá realizace v jednom časovém období. Při současných dostupných informacích lze uvažovat s následujícími časovými termíny:

Výběr zhotovitele 09/2020

Realizace 11/2020

Doba prací se předpokládá maximálně 8 týdnů. S ohledem na rozsah stavby a rychlost dokončení bude prováděna po jednotlivých jízdních pruzích. Doprava bude řízena kyvadlově pomocí světelného signalizačního zařízení dle TP 66 (viz příloha *SO 901 Dopravní opatření*).

Definitivní průběh realizace včetně časového harmonogramu provádění prací a dopravních opatření si určí až zhotovitel stavby po dohodě s objednatelem a Policií ČR.

1.3 Vazby na regulační plány, územní plány

Stavba má charakter úpravy stávající komunikace v intravilánu bez dopadu na územně plánovací dokumentaci.

1.4 Charakteristika území a jeho dosavadní využití

Silnice II/425 je silnice II. třídy v Jihomoravském kraji, která propojuje okres Brno-venkov, okres Břeclav a státní hranici se Slovenskem jako doprovodná komunikace k dálnici

D2. Opravovaný úsek je v celé délce v intravilánu města Rajhrad a má délku 1517,5 m. Stavba začíná v provozním km 0,207 a končí v km 1,803. Projektová dokumentace neřeší úpravu křižovatky se sil. III/41617, která je součástí projektu jiného investora.

Z hlediska směrového a výškového vedení není ve stávající trase nutné něco měnit a ani vzhledem k zadání projektové dokumentace to není přípustné. Z tohoto důvodu není žádný zásah do směrového a výškového vedení trasy navržen. Staveniště je prostorově omezeno stávající polohou vozovky komunikace a křižovatkami.

Stavba je umístěna na pozemcích druhu „ostatní plocha“ s využitím jako silnice. Zájmové území se nachází pouze na pozemcích ve vlastnictví Jihomoravského kraje.

V místě stavby se nachází poměrně velké množství inženýrských sítí, které ale nebudou stavbou nijak dotčeny. Je však nutné dbát na ochranná pásma těchto inženýrských sítí. Z hlediska dosavadního i budoucího využití se charakter zájmového území nemění.

1.5 Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí

Svým technickým řešením budou mít údržbové práce příznivý vliv na životní prostředí, neboť přispějí ke snížení hlukové zátěže odstraněním četných nerovností vozovky, míst s poškozením, a především protihlukovými vlastnostmi nově položeného krytu.

Umístění stavby odpovídá hlediskům péče o životní prostředí a obecným technickým požadavkům na výstavbu v souladu s vyhláškami č. 137/1998 Sb. a č. 501/2006 Sb. i předpisům, které stanoví hygienické a protipožární podmínky.

1.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Údržba nepředstavuje významný zásah do území, protože se jedná o úpravu stávajícího povrchu vozovky komunikace ve stávající trase a niveletě.

V průběhu realizace bude mít stavba dopad na dotčené území především omezením veřejného provozu a částečně zvýšením prašnosti a hlučnosti v okolí stavby, především při odstranění konstrukce stávající vozovky. Dopad na vybavení technickou infrastrukturou a inženýrské sítě je vzhledem k celkovému rozsahu stavby minimální. Realizace stavby bude probíhat vždy pouze v jednom jízdním pruhu, doprava v druhém jízdním pruhu bude zachována a řízena pomocí SSZ.

2. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

2.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb

Město Rajhrad si nechalo v prosinci 2018 zpracovat projekt na úpravu stykové křižovatky (II/425 x III/41617) na okružní. Návrh okružní křižovatky byl řešen v rámci projektu Rajhrad – okružní křižovatka ulic Masarykova - Štefánikova – Městečko ve stupni DÚR. V případě, že se oba projekty budou realizovat současně, je třeba realizaci obou částí

zkoordinovat. Předmětná projektová dokumentace PDPS „II/425 Rajhrad průtah – protihlukový koberec“ návrh okružní křižovatky respektuje.

2.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Realizace stavby bude s ohledem na její rozsah a technologickou náročnost prováděna po jednotlivých jízdnicích pruzích. Doprava bude řízena kyvadlově pomocí světelného signalizačního zařízení dle TP 66 (viz *SO 901, příloha č. 1 – Pracovní místo v obci*).

V počátku prací bude instalováno přechodné dopravní značení s vymezením uzavírek a omezením dopravy vlivem stavby.

Technologický postup:

- Odfrézování stávajícího krytu vozovky (tl. 100 mm)
- Výměna pásových vpustí (v km 1,102 – 1,186)
- Předláždění ostrůvků (šedá betonová dlažba + reliéfní dlažba červené barvy)
- Vizuální prohlídka, očištění povrchu
- Sanace případných trhlin dle TP 115
- Nanesení spojovacího postřiku (PS-CP) a pokládka ložné vrstvy (ALC 22 S)
- Nanesení další vrstvy postřiku (PS-CP) a pokládka obrusné vrstvy (SMA 8 NH)
- Nástřik vodorovného dopravního značení

V rámci opravy povrchu může dojít k porušení stávající přídlažby, uličních vpustí atd. V takových případech budou tyto prvky opraveny po případě vyměněny. Součástí PD bude také předláždění ostrůvků a výměna reliéfní dlažby. Podrobněji jsou veškeré postupy zobrazeny v příloze *SO 101.4 Vzorový příčný řez*.

2.3 Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající sil. II/425, III/41617 případně místních komunikacích.

2.4 Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

Údržbové práce budou prováděny po jednotlivých jízdnicích pruzích. Doprava bude řízena kyvadlově za pomoci SSZ.

3. PŘEDÁVÁNÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Komunikace bude předána k užívání jako celek bezprostředně po dokončení.

4. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS

Projektová dokumentace řeší úpravu v šířce dvou jízdních pruhů a případného rozšíření v místě křižovatek. V rámci stavby se nezasáhne do přilehlých ploch chodníků, zeleně a sjezdů. Stávající ostrůvky budou v celé trase komunikace zachovány.

Projekt zahrnuje opravu obrusné a ložné vrstvy v délce 1517,5 m. Tloušťka frézování je 100 mm, stejně jako následná pokládka nových vrstev. Touto opravou tak nedojde k navýšení nivelety oproti stávajícímu stavu. Podrobněji konstrukce vozovky patrná z přílohy *SO 101.4 Vzorový příčný řez*.

V rámci projektu bude provedeno předkládky poničených dělicích ostrůvků a výměna reliéfní dlažby. Při frézování povrchu může také dojít k poničení stávající betonové přídlažby, která bude v takovém případě vyměněna za novou. Podrobný popis jednotlivých dodatkových prací je v příloze *Soupis prací*.

Součástí stavby a PD nejsou žádné přeložky či úpravy stávajících inženýrských sítí (podzemního ani nadzemního vedení). Dojde pouze k výškové úpravě poklopů a mříží.

5. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Pro zpracování PD byly provedeny následující průzkumy:

1. Průzkum inženýrských sítí:

Průzkum byl proveden firmou Linio Plan, s.r.o. Poloha sítí byla ověřena u jednotlivých správců inženýrských sítí. Bylo zjištěno, že se stavba nedotkne žádné inženýrské sítě. Během stavebních prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

2. Stanovení obsahu PAU:

V dubnu 2020 bylo firmou IMOS, a.s. proveden rozbor stávajících vrstev vozovky, který určil množství dehtů v asfaltových vrstvách. Z průzkumu vyšlo, že ve vzorcích odebraných v oblasti stavby se nevyskytují asf. vrstvy s velkým množstvím dehtů (třída T1).

3. Geodetické zaměření:

Zaměření bylo zpracováno v květnu 2020 firmou ZK Brno, s.r.o.

4. Fotodokumentace celé trasy:

Fotodokumentace celé trasy byla provedena v dubnu 2020 firmou Linio Plan, s.r.o.

6. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba se nachází v intravilánu v k.ú. Brněnské Ivanovice. Stavba je bez přímého dopadu na významné krajinné prvky. Má charakter údržby současného stavu a nezasahuje do žádné chráněné krajinné oblasti či přírodní parků. Zátopových území (nad Q100) se stavba nedotýká. Část stavby v samotném závěru se nachází v památkové zóně, na kterou však nemá

svým charakterem žádný dopad. Stavba se nenachází v ochranném pásmu lesa. Stavbou dotčená ochranná pásma stávajících inženýrských sítí jsou následující:

Ochranná pásma elektrických vedení dle zákona č. 458/2000 Sb.

| | |
|---|------|
| Podzemní vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně | 1 m |
| Podzemní vedení elektrizační soustavy nad 110 kV | 3 m |
| Elektrické stanice | |
| a) u venkovních s napětím větších než 52 kV v budovách | 20 m |
| b) u stožárových a věžových stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí | 7 m |
| c) u kompaktních zděných stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí | 2 m |
| d) u vestavěných elektrických stanic od obestavění | 1 m |

Ochranná pásma se měří od krajního vodiče vedení na každou stranu. Pásmo je vymezeno svislou rovinou.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací

| | |
|---|-------------------------|
| OP do průměru 500mm | 1,5 m od okraje potrubí |
| OP nad průměr 500mm | 2,5 m od okraje potrubí |
| OP nad průměr 200mm s dnem pod 2,5m hloubky se zvyšují o 1m | |

Ochranná pásma podzemních kabelů sítí elektronických komunikací (SEK)

| | |
|----------------------|-----------------------------------|
| OP kabelu Telefónica | 1,5 m po stranách krajního vedení |
|----------------------|-----------------------------------|

7. ZÁSADY STAVBY DO ÚZEMÍ

Stavba nepředstavuje výrazný zásah do území, protože se jedná o údržbu komunikací ve stávající trase a niveletě.

Vlivem předmětných prací nedojde vedle pozemků investora k zásahu do okolních pozemků. Stavba nevyžaduje přeložky dopravní a technické infrastruktury.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot

Veškeré nutné materiály v požadované kvalitě a v potřebném množství si zajistí zhotovitel stavby. Jejich množství je patrné z přílohy *Soupis prací a rozpočet*.

b) Odvodnění staveniště

Základní způsob odvodnění staveniště je plně v kompetenci zhotovitele stavby.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na stavbu bude zajištěn po stávající sil. II/425, III/41617 případně místních komunikacích.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Okolní stavby a pozemky nesmí být stavební činností poškozeny.

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

Při provádění stavby musí být dodržovány veškeré bezpečnostní předpisy a nařízení za účelem ochrany osob při provádění stavebních činností. Všechny přístupy na stavbu budou označeny informační tabulí o provádění stavby. V průběhu demolice, překopu vozovky, asanace i výstavby budou tato místa zajištěna vhodnými bezpečnostními opatřeními.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba bude probíhat pouze na pozemcích ve vlastnictví Jihomoravského kraje.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Stavba se nedotkne žádné stávající komunikace pro pěší, pouze přechodů pro chodce, které budou přesunuty na jiná místa a po skončení stavby navráceny zpět.

h) Maximální produkováná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě

Původcem odpadů budou firmy provádějící demolici a vlastní výstavbu. Tyto firmy mají povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu s platným zákonem a souvisejícími vyhláškami a předpisy.

Veškerý vybouraný materiál musí být recyklován nebo odvezen na řízenou skládku příslušné skupiny. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel.

Původci odpadů, kteří nakládají s odpady, jsou povinni vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi v souladu s § 39 zákona o odpadech a § 21, § 22 vyhl. MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Očekávané množství odpadů je stanoveno v soupisu prací. Přesné množství vzniklých odpadů bude známo až v průběhu provádění stavby.

i) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Zhotovitel stavby musí přijmout taková opatření, aby během realizace údržbových prací nedošlo k ohrožení životního prostředí. Při náhlých prudkých bouřích je nutno počítat s rizikem vyplavení staveniště.

j) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Stavba musí být prováděna v souladu s platnými bezpečnostními předpisy a normami pro silniční pozemní komunikace.

Před a během stavby musí vedení stavby zajistit poučení všech zúčastněných pracovníků o zásadách a opatřeních k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle

příslušných zákonných bezpečnostních předpisů a technologických pravidel zpracovaných pro jednotlivé technologie výstavby.

Pracovníci stavby musí být o bezpečnosti práce pravidelně školeni a o tomto musí být pořízen záznam potvrzený jejich vlastnoručním podpisem. Vedení stavby zajistí účinný dohled nad dodržováním zásad bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a stanoví i sankce za jejich nedodržování.

Zákon 309/2006 Sb. nařizuje investorům povinnost zajistit činnost koordinátora BOZP na stavbách, na nichž se zároveň pohybují pracovníci více než jednoho zhotovitele. Koordinátor BOZP je kvalifikovaná osoba, jejímž úkolem je zajistit bezpečnost a ochranu zdraví při přípravě a realizaci stavby, navrhovat a dohlížet na realizaci preventivních opatření, vést příslušnou dokumentaci.

Z hlediska bezpečnosti, požadavků civilní obrany a požární ochrany nedojde rekonstrukcí silnice k podstatným změnám oproti současnému stavu.

k) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavbou nejsou dotčeny žádné jiné stavby, které by vyžadovaly dodatečné úpravy pro užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

l) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Údržbové práce budou prováděny po jednotlivých jízdnicích pruzích. Doprava bude řízena kyvadlově za pomoci SSZ. Po celou dobu stavby musí být umožněn průjezd integrovanému záchrannému systému. Dopravní obslužnost území bude zachována po celou dobu stavby, budou zachovány alespoň provizorní přístupy k nemovitostem.

m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Nestanovují se.

n) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Skladovací a pracovní plochy včetně potřebných ploch pro skládky kusového materiálu je vhodné podle možností umístit na silničním pozemku v nejbližším okolí staveniště, tj. na přilehlých úsecích rekonstruované komunikace. Zařízení staveniště a případný pronájem jiných pozemků bude zřízeno na náklady zhotovitele.

8.2. Výkresová část ZOV

Zákres staveniště, přístupu na staveniště a organizace dopravy na staveništi si s ohledem na použité stavební mechanismy zajistí zhotovitel stavby.

8.3 Harmonogram výstavby

Veškeré práce budou provedeny v předpokládané době výstavby 12 týdnů.

8.4 Schéma stavebních postupů

Schémata stavebních postupů, pokud budou nutná, budou zpracována zhotovitelem stavby v rámci zpracování jednotlivých technologických předpisů.

9. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Vzhledem k umístění stavby v zastavitelném území se veškeré druhy energií, telekomunikace a vodního hospodářství nacházejí v její blízkosti, stejně jako možnosti připojení na dopravní infrastrukturu. Připojení stavby na potřebné sítě v okolí stavby bude zajištěno z vlastních zdrojů dodavatelské firmy.

Skladovací a pracovní plochy včetně potřebných ploch pro skládky kusového materiálu budou podle možností umístěny na silničním pozemku v nejbližším okolí staveniště. Zařízení staveniště a případný pronájem jiných pozemků bude zřízeno na náklady dodavatele.

Odpady budou vznikat v souvislosti s přípravou území (demolice stávajících konstrukcí vozovek). Odfrézované asfaltové vrstvy budou nabídnuty k odkoupení zhotoviteli. Stavební odpady a nevyužitelná část materiálů vzniklých na stavbě budou uloženy na řízenou skládku příslušné skupiny v okolí stavby. Jednotlivé skládky si určí zhotovitel stavby.

Při výstavbě budou v místě stavby vznikat zejména odpady související s hlavními stavebními pracemi, jejichž množství bude minimalizováno požadavkem na ekonomickou efektivnost stavby. Množství těchto odpadů bude známo až při vlastním provádění stavby.

10. VLIV STAVBY A PROVOZU NA POZEMNÍ KOMUNIKACI NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba nepředstavuje nový negativní zásah do životního prostředí. Během údržby dojde ke krátkodobému zvýšení prašnosti a hlučnosti z důvodu stavebních prací (zdrojem hluku v období výstavby budou zejména práce spočívající v odstranění stávajícího krytu vozovek – frézování). Realizace nového krytu vozovky naopak přinese dlouhodobé zlepšení plynulosti a bezpečnosti provozu a nový kryt vozovky s protihlukovou asfaltovou úpravou povede ke snížení hluku a množství emisí.

Původcem odpadů budou firmy, které budou provádět přípravu území a vlastní výstavbu. Tyto firmy pak budou mít povinnost nakládat s jednotlivými odpady (které jejich činností vzniknou) v souladu s platným zákonem a souvisejícími vyhláškami a předpisy.

Odpady z provozu na komunikacích se nepředpokládají, běžná údržba a zneškodnění případných odpadů budou prováděny správci jednotlivých komunikací.

Hlavním potenciálním rizikem z hlediska možných havárií s přímým dopadem na životní prostředí jsou dopravní nehody vozidel přepravující nebezpečné látky. Jedná se zejména o ropné produkty, jejichž četnost a objemy přepravy jsou, v poměru k ostatním pro životní prostředí nebezpečným látkám, zřejmě nejvyšší. Dalším možným rizikem je manipulace s odpady ze stávajících asfaltových vrstev vozovky obsahujících dehet. Obsah dehtů ve stávajících asf. vrstvách však zkouškou nebyl prokázán.

11. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Navržená stavba splňuje veškeré požadavky na bezpečnost silničního provozu dané:

Zákonem č. 13/1997 o pozemních komunikacích v platném znění

ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Dosažení požadovaných užitných a funkčních vlastností je podmíněno dodržáním platných EN, ČSN, technických kvalitativních podmínek, technických podmínek, vzorových listů a oborového třídníku stavebních konstrukcí staveb pozemních komunikací.

Požárně bezpečnostní řešení

Z hlediska požární bezpečnosti jsou posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Stavba je provedena z materiálů, které nevyžadují požární zabezpečení.

Navržené objekty budou splňovat následující požadavky:

- Projekt vychází z požadavků ČSN 73 08 02 – Požární bezpečnost staveb – nevýrobní objekty. Konstrukce vozovek a šířkové uspořádání komunikací jsou navrženy tak, aby vyhovovaly pojezdu vozidel HZS. Z hlediska požární bezpečnosti jsou tak posuzované stavební objekty bez požárního rizika. Přístup vozidel HZS do dané lokality bude nadále zajišťován ze silnice II/425 a přilehlých ulic.
- V průběhu výstavby posuzovaných objektů musí být zajištěn příjezd požární mobilní techniky ke stávajícím stavebním objektům umístěných kolem posuzovaných objektů. Realizací předmětných stavebních úprav rovněž nedojde ke změně přístupu při požárním zásahu.
- Dopravní omezení a uzavírky budou hlášeny v předstihu na Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje.

12. DALŠÍ POŽADAVKY

Aby nedocházelo k oslabení popř. destrukci zbývajících vrstev po odfrézování, je požadováno po zhotoviteli stavby minimalizovat dobu provozu po odfrézované vozovce.

Před zahájením údržbových prací je potřebné vytyčit a viditelně označit polohu jednotlivých inženýrských sítí. Během prací je nutné stávající inženýrské sítě ochránit.

V případě, že se při realizaci bude provádět odfrézování na mostech nebo nad propustky bude postup odstraňování asfaltových vrstev následující: zahájením frézování vozovky na mostě je doporučeno provést vrtanou sondu za účelem ověření tl. asfaltových vrstev na mostě (počet sond se stanoví s ohledem na velikost mostu po dohodě s investorem).

- Vlastní frézování provádět po vrstvách tl. cca 1 cm (s ohledem na provedené sondy).
- Po odstranění obrusné vrstvy provést kontrolu stavu podkladních asfaltových vrstev a na základě stavu rozhodnout o pokračování frézování.

- V žádném případě neodstraňovat ochrannou vrstvu izolace (vrstva tl. cca 3 cm nad izolací).
- V případě, že dojde k poškození izolace, je nutno okamžitě zastavit práce a informovat investora, nepokoušet se o opravu izolace.
- V oblasti dilatačních závěrů postupovat až po dohodě s investorem.
- V oblasti podél říms po provedení nových asfaltových vrstev obnovit spáru dle VL4 (s předtěsněním).
- U frézování vozovky na mostech bude přítomná vždy zodpovědná osoba zhotovitele.

Obecné zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci uvádí zákon č.262/2006 Sb. zákoník práce a na něj navazující předpisy. Jedná se zejména o zákon č.309/2006 Sb., nařízení vlády č.591/2006 Sb. a č.362/2005 Sb. a vyhlášku č.48/1982 Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízení ve znění vyhlášek č.324/1990 Sb., č.207/1991 Sb. a č.192/2005 Sb.

Při pracích v blízkosti vedení inženýrských sítí je nutné dodržovat veškeré podmínky pro ochranná a bezpečnostní pásma, které stanoví následující zákony: č. 458/2000 Sb. energetický zákon (elektrická zařízení a sítě, plynovody), č.127/2005 Sb. o elektronických komunikacích (komunikační vedení) a č.274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích (vodovod a kanalizace).

Veškeré stavební práce budou prováděny dle platných technologických předpisů, příslušných norem a technicko-kvalitativních podmínek, případně podle zvláštních TKP s důrazem na provádění předepsaných zkoušek a měření pro jednotlivé práce. Veškeré materiály použité při stavbě musí odpovídat všem platným právním předpisům, TKP, ČSN a ČSN EN. Zásady zkoušení jsou podrobně v těchto TKP specifikovány.

Zhotovitel předloží certifikáty na použité materiály a výrobky.

Změny oproti projektové dokumentaci je možné provádět pouze po dohodě s projektantem a investorem stavby.

V Brně, červen 2020

Kateřina Havlová