

Výškový systém Bpv, souřadnicový systém JTSK.

OBJEDNATEL:	ZHOTOVITEL:						
	SPRÁVA A ÚDRŽBA SILNIC JIHOMORAVSKÉHO KRAJE, p.o.k. ŽEROTÍNOVO NÁMĚSTÍ 449/3 602 00 BRNO		AF-CITYPLAN s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 721 236 297 www.af-cityplan.cz				
III/15286 ŠLAPANICE - JIŘÍKOVICE							
NÁZEV PROJEKTU:							
ČÁST / NÁZEV DOKUMENTU:	SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY						
PŘÍLOHA:	PRŮVODNÍ ZPRÁVA						
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:	Ing. J. VYHNÁLEK		Č. ZAKÁZKY:	2017-0039	KOPIE Č.:		
ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT:	Ing. J. VYHNÁLEK		STUPEŇ:	PDPS			
VYPRACOVAL:	T. BARTÁK		ČÁST:	A			
KONTROLA:	Ing. J. VYHNÁLEK		PŘÍLOHA Č.:	1			
MĚŘÍTKO:	-	POČET A4:	-	REVIZE:		-	DATUM:

A.1 – PRŮVODNÍ ZPRÁVA



Zhotovitel:

AF-CITYPLAN s.r.o.

Datum:

5/2017

Zastoupený:

Ing. Petr Košan

Číslo zakázky:

2017/0039

Autorský kolektiv:

Ing. Jakub Vyhnálek

Tomáš Barták

Kontrola:

Ing. Jakub Vyhnálek

Objednatel:

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

Zastoupený:

Ing. Zdeněk Komůrka

III/15286 Šlapanice - Jiříkovice

AF-CITYPLAN s.r.o. Sídlo společnosti: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4, Česká republika

Obchodní rejstřík: Městský soud v Praze, oddíl C, vložka 25005

IČ: 47307218

DÍČ: CZ47307218

ID datové schránky: wxnvyhk

Telefon: +420 277 005 500

Fax: +420 224 922 072

E-mail: cityplan@afconsult.com

Web: <http://www.afconsult.com>

<http://www.af-cityplan.cz>



Obsah:

1	Identifikační údaje.....	5
1.1	Označení stavby	5
1.2	Investor (objednatel projektové dokumentace).....	5
1.3	Zhotovitel projektové dokumentace.....	5
1.4	Spolupráce	5
1.4.1	Geodetické zaměření.....	5
1.4.2	Diagnostika vozovky	5
2	Základní údaje o stavbě	6
2.1	Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění	6
2.2	Předpokládaný průběh stavby	6
2.2.1	Zahájení	6
2.2.2	Etapizace a uvádění do provozu	6
2.2.3	Dokončení stavby	6
2.3	Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán).....	6
2.4	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití.....	6
2.5	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	6
2.6	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření	7
2.6.1	Vztahy na dosavadní využití území.....	7
2.6.2	Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území.....	7
2.6.3	Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou	7
3	Přehled výchozích podkladů a průzkumů	7
3.1	Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace.....	7
3.1.1	Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady	7
3.1.2	Diagnostický průzkum konstrukcí.....	7
3.1.3	Průzkum inženýrských sítí.....	7
3.1.4	Ostatní	7
4	Členění stavby (jednotlivých částí stavby)	8
4.1	Způsob číslování a značení	8
4.2	Určení jednotlivých částí stavby	8
4.3	Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory.....	8
5	Podmínky realizace stavby	8
5.1	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	8
5.2	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	8
5.3	Zajištění přístupu na stavbu	9



5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	9
6 Přehled budoucích vlastníků (správců)	9
6.1 Seznam předpokládaných budoucích vlastníků a správců	9
6.2 Způsob užívání jednotlivých objektů stavby	9
7 Předávání částí stavby do užívání	9
7.1 Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání. 9	
7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby	9
8 Souhrnný technický popis stavby	9
8.1 Základní technické parametry	9
8.1.1 Širší dopravní vztahy	9
8.1.2 Rozsah a dispoziční uspořádání	10
8.1.3 Začlenění stavby	10
8.2 Technický popis jednotlivých objektů	10
8.2.1 Trasa	10
8.2.2 Příčné uspořádání komunikace	10
8.2.3 Směrové řešení	10
8.2.4 Výškové řešení	11
8.2.5 Konstrukce vozovky	11
8.2.6 Silniční zachytňné systémy	12
8.2.7 Silniční vodící systémy	12
8.2.8 Dopravní značení	12
9 Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření	13
10 Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace a památkové zóny	13
10.1 Rozsah dotčení	13
10.2 Podmínky pro zásah	14
10.3 Způsob ochrany nebo úprav	14
10.4 Vliv na stavebně technické řešení stavby	14
11 Zásah stavby do území	14
11.1 Bourací práce	14
11.2 Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada	14
11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu	14
11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch	15
11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace	15
11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa	15
11.7 Zásah do jiných pozemků	15



11.8 Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků	15
12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby	15
12.1 Určení a zdůvodnění nároků stavby	15
12.1.1 Všechny druhy energií	15
12.1.2 Telekomunikace	15
12.1.3 Vodní hospodářství.....	15
12.1.4 Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování	16
12.1.5 Možnosti napojení na technickou infrastrukturu.....	16
12.1.6 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby	16
13 Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí.....	18
13.1 Ochrana krajiny a přírody.....	18
13.2 Hluk	18
13.3 Emise z dopravy.....	19
13.4 Prašnost.....	19
13.5 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje.....	19
13.6 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě	20
13.7 Nakládání s odpady	20
14 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti	20
14.1 Mechanická odolnost a stabilita	20
14.2 Požární bezpečnost.....	20
14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí	21
14.4 Ochrana proti hluku	21
14.5 Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)	21
14.6 Úspora energie a ochrana tepla.....	21
15 Další požadavky	21
15.1 Užitné vlastnosti stavby	21
15.2 Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	21
15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí.....	21
15.3.1 Povodně.....	21
15.3.2 Agresivní podzemní voda	21
15.3.3 Poddolování.....	22
15.3.4 Seismická	22
15.3.5 Radon.....	22



1 Identifikační údaje

1.1 Označení stavby

Název:	III/15286 Šlapanice - Jiříkovice
Kraj:	Jihomoravský
Katastrální území:	Šlapanice u Brna [762792]
Obec:	Šlapanice [583952]
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)
Charakter stavby:	Stavební úpravy spočívající v sanaci okrajů vozovky, položení nových asfaltových vrstev a reprofilace příkopů

1.2 Investor (objednatel projektové dokumentace)

Název:	Správa a údržba silnice Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje
Sídlo:	Žerotínovo náměstí 449/3, 602 00 Brno
IČ:	70932581
Zastoupený:	Ing. Zdeňkem Komůrkou, ředitelem

1.3 Zhotovitel projektové dokumentace

Název:	AF-CITYPLAN s.r.o.
Sídlo:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
IČ:	47307218
Zastoupený:	Ing. Petrem Košanem
Autorský kolektiv:	Ing. Jakub Vyhnálek – hlavní inženýr projektu Tomáš Barták – projektant

1.4 Spolupráce

1.4.1 Geodetické zaměření

Název:	GEOOPEN s.r.o.
Sídlo:	Husovická 9, 614 00 Brno
IČ:	46342745

1.4.2 Diagnostika vozovky

Název:	Jiří Dobrovolný, silniční laboratoř
Sídlo:	Bratří Mrštíků 15, 614 00 Brno
IČ:	41569121



2 Základní údaje o stavbě

2.1 Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Předkládaná projektová dokumentace PDPS řeší stavební úpravy spočívající v sanaci okrajů vozovky, položení nových asfaltových vrstev a reprofilace příkopů.

Upravovaný úsek silnice III/15286 se nachází v okrese Brno-venkov v Jihomoravském kraji. Začátek úseku je na konci obce Šlapanice, jedná se o km 3,850. Konec řešeného úseku je před obcí Jiříkovice v km 5,049. Celková délka uprav silnice III/15286 je 1,199 km.

Dotčené katastrální území je Šlapanice u Brna [762792].

Stavba je situována v převážné míře v extravilánovém úseku.

Stávající trasa silnice III/15286 plní funkci silnice III. třídy, spojuje Jiříkovice se Šlapanicemi.

Cílem úprav je zlepšit stávající nevyhovující stav vozovky a celkově zmodernizovat řešený úsek silnice tak, aby byla zajištěna jeho funkčnost, přehlednost, aby bylo dosaženo zlepšení bezpečnostních podmínek pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích.

2.2 Předpokládaný průběh stavby

2.2.1 Zahájení

Předpokládaný termín zahájení stavby je rok 2017.

2.2.2 Etapizace a uvádění do provozu

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby se nepředpokládá etapizace.

2.2.3 Dokončení stavby

Předpokládaný termín dokončení stavby je rok 2017.

V případě příznivých klimatických podmínek a nasazení dostatečného množství mechanizace lze předpokládat dokončení stavby během 3 měsíců.

2.3 Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)

2.4 Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Záměr se nachází na stávajícím silničním pozemku silnice III/15286. Jedná se v převážné míře o území rovinaté.

Nadmořská výška stávajícího terénu řešené trasy se pohybuje zhruba mezi 249 a 234 m n. m.

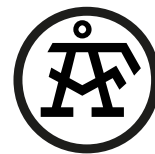
Trasa silnice III/15286 vede v převážné míře v extravilánu.

Dle klimatických oblastí spadá celá lokalita do mírně teplé oblasti.

Dle mapových podkladů je na celém území převažující radonový index 1, tzn. nízký.

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

Technické řešení stavby nemá významný vliv na krajinu, zdraví a ŽP. Jedná o úpravu okrajů komunikace a reprofilace příkopů zachovávající stávající stav stavby ve vztahu ke svému okolí.



Největší rizika jsou z havárií vyplývajících z charakteru stavby, tj. pozemní komunikace využívaná především pro automobilovou dopravu. V případě nehod těchto vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému plynoucí ze zákonné povinnosti v těchto případech.

2.6 Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

2.6.1 Vztahy na dosavadní využití území

Vzhledem k charakteru navrhovaných stavebních činností je stavba bez zásadního vlivu na dosavadní využití území. Stavba zachovává současný způsob využití území.

2.6.2 Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Stavba bude časově a věcně koordinována s akcí „III/15286 – Jířkovice, mosty 15286-3,4“, případně i dalšími stavbami, pokud se termín realizace bude shodovat s termínem realizace této akce. Zhotovitelé jednotlivých staveb společně s investory budou stavby realizovat ve vzájemné součinnosti tak, aby bylo omezeno dopravní omezení.

2.6.3 Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

K žádným změnám nedojde.

3 Přehled výchozích podkladů a průzkumů

3.1 Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

3.1.1 Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

- Geodetické výškopisné a polohopisné zaměření (GEOPEN s.r.o. 21.9.2016)
- Ortofoto mapa (formát wms, @ TopGis, s.r.o.)
- Katastrální mapa (formát wms)
- Zákresy tras inženýrských sítí jednotlivých vlastníků (zajištěno od správců a majitelů jednotlivých IG sítí, pokud byly k dispozici)
- jednotná dopravní vektorová mapa

3.1.2 Diagnostický průzkum konstrukcí

Byl proveden diagnostický průzkum a posouzení vozovky v km 3,850 – 5,125 (Jiří Dobrovolný, silniční laboratoř 12.12.2016)

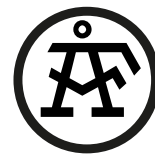
3.1.3 Průzkum inženýrských sítí

Stavba je umístěna v ochranném pásmu inženýrských sítí. Orientační zakres inženýrských sítí byl získán od správců sítí, byl zanesen do situací. Před zahájením stavby je nutno všechny IS vytyčit.

3.1.4 Ostatní

Další průzkumy nebyly v rámci tohoto záměru prováděny.

Dle ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen památkový zákon), zhotovitel stavby s dostatečným předstihem ohlásí a projedná stavební záměr s Archeologickým ústavem AV ČR v Praze a umožní záchranný archeologický výzkum.



4 Členění stavby (jednotlivých částí stavby)

4.1 Způsob číslování a značení

Stavební záměr je rozdělen na následující řady stavebních objektů, jejíž struktura je v souladu s vyhláškou 146/2008 Sb.:

Stavebně objektové řady:

SO 000 - Objekty přípravy staveniště

SO 100 - Objekty pozemních komunikací (včetně propustků)

SO 200 - Mostní objekty a zdi - neobsazeno

SO 300 - Vodohospodářské objekty - neobsazeno

SO 400 - Elektro a sdělovací kabely - neobsazeno

SO 500 - Objekty trubních vedení - neobsazeno

SO 600 - Objekty podzemních staveb - neobsazeno

SO 650 - Objekty drah - neobsazeno

SO 700 - Objekty pozemních staveb - neobsazeno

SO 800 - Objekty úpravy území - neobsazeno

SO 900 - Volná řada objektů

4.2 Určení jednotlivých částí stavby

Jednotlivé stavební objekty jsou zařazeny do příslušné skupiny, jsou zařazeny do odpovídající číselné řady

4.3 Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

SO 001 – Příprava staveniště

SO 101 – Komunikace

SO 901 – Dopravní opatření

5 Podmínky realizace stavby

5.1 Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

S investorem a zhotovitelem souvisejících akcí bude dohodnuta spolupráce tak, aby stavební činnost probíhala v souběhu, aby bylo minimalizováno dopravní omezení.

5.2 Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Na počátku výstavby se vytyčí průběhy stávajících inženýrských sítí. Následně se provedou zemní práce pro realizaci souvrství.

Průběh výstavby bude zároveň určen na základě technologických možností vybrané prováděcí firmy tak, aby měly jednotlivé činnosti plynulou návaznost a docházelo k co možná nejmenšímu omezení provozu a snížení dopadu na okolí.

Stávající stav bude před realizací zaměřen geodetem zhotovitele. Zaměření bude sloužit pro vypracování realizační dokumentace stavby. Po dokončení stavby bude provedeno zaměření



skutečného stavu. Toto bude sloužit jako podklad pro dokumentaci skutečného provedení stavby.

5.3 Zajištění přístupu na stavbu

Pro přepravní a přístupové trasy bude sloužit pozemní komunikace III/15286 a přilehlý stávající dopravní systém. Pro příjezd na stavební pozemek budou využity navazující úseky silnic na stavbu.

5.4 Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Během výstavby dojde k dopravnímu omezení na silnici III/15286. Návrhy předpokládaných objízdných tras pro tranzitní a místní dopravu jsou součástí tohoto projektu.

Během stavební činnosti bude zachován příjezd pro pohotovostní vozidla hasičského záchranného sboru a musí být zachován přístup ke všem objektům pro požární techniku. Veškeré požární hydranty musí být během stavby po celou dobu výstavby přístupné a nesmí dojít k jejich zakrytí. V případě uzavírky komunikací nebo jejich části bude tato skutečnost písemně oznámena 15 dní předem příslušnému Hasičskému záchrannému sboru.

Přechodné úpravy silničního provozu budou předem projednány a odsouhlaseny DI Policie ČR. Před zahájením stavebních prací bude konkrétní návrh dopravních opatření zhotovitele odsouhlasen s DI Policie ČR a speciálním silničním stavebním úřadem, toto projednání si zajistí sám zhotovitel na základě jeho zvoleného postupu prací.

6 Přehled budoucích vlastníků (správců)

6.1 Seznam předpokládaných budoucích vlastníků a správců

SO 101 – Komunikace – Jihomoravský kraj (SÚS JMK)

6.2 Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Není znám žádný důvod, který by zamezoval využívání stavby a jejich částí obvyklým způsobem, tj. především pro silniční dopravu a chodce. Jedná se o veřejně přístupné pozemní komunikace a chodníky. Inženýrské sítě budou rovněž využívány k účelům, pro které jsou určeny.

7 Předávání částí stavby do užívání

7.1 Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání

Nepředpokládá se.

7.2 Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Z charakteru stavby se nepředpokládá užívání stavby před dokončením.

8 Souhrnný technický popis stavby

8.1 Základní technické parametry

8.1.1 Širší dopravní vztahy

Na začátku řešeného úseku silnice III/15286 bude projekt navazovat na stávající stav (cca v místech začátku obce Šlapanice). Na konci úseku bude úprava silnice III/15286 navazovat na akci „III/15286 – Jířkovice, mosty 15286-3,4“.



8.1.2 Rozsah a dispoziční uspořádání

Rozsah a dispoziční uspořádání stavby je patrné z přílohy A.2 – *Koordinační situace stavby*.

8.1.3 Začlenění stavby

Trasa navrhované komunikace respektuje a kopíruje prostorový průběh stávající silnice III/15286. Proto se jedná o minimální zásah do současného stavu území.

8.2 Technický popis jednotlivých objektů

SO 000 – Objekty přípravy staveniště

SO 001 – Příprava staveniště

Součástí prací spojených s přípravou staveniště bude vytyčení stavby včetně stávajících inženýrských sítí.

Dále si zhotovitel vybuduje zařízení staveniště (ZS) na vytipovaném pozemku. Pozemek pro zařízení staveniště (ZS) není pevně stanoven. Předpokládá se využití blízkých volných areálů a samotné plochy silničního pozemku. Objekt zahrnuje úpravy ploch pro zařízení staveniště včetně uvedení do původního stavu nebo odstranění provedených úprav tak, aby plochy mohly být v rámci příslušných objektů uvedeny do projektovaného stavu.

V rámci stavby nejsou řešeny ani skladovací prostory a pomocné provozy (např. obalovny, betonárny), protože ty jsou stejně jako zařízení staveniště (ZS) odvislé od vybraného zhotovitele.

Dále je součástí objektu odstranění zeleně a sejmutí drnu v prostoru.

SO 100 – Objekty pozemních komunikací

SO 101 – Komunikace

Řešení spočívá v sanaci okrajů vozovky, položení nových asfaltových vrstev a reprofilace příkopů úseku silnice III/15286. Okraje vozovky a části navazující na současný stav budou sanovány. Na střední části vozovky bude provedeno pouze zesílení stávající konstrukce pokládkou nových asfaltových vrstev. Na části bude provedena kompletní výměna vozovkových vrstev. Příkopy budou reprofilovány. Přehledně podrobné informace viz situační výkresy.

8.2.1 Trasa

Trasa respektuje stávající vedení silnice III/15286 v délce 1,199 km.

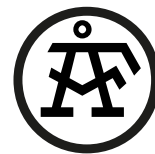
8.2.2 Příčné uspořádání komunikace

Dvoupruhová obousměrná směrově nerozdělená komunikace, šířka jízdních pruhů $2 \times 2,75$ m, šířka nezpev. krajnice $2 \times 0,75$ m. Celková šířka asfaltového povrchu 5,5 m. Na začátku úseku dojde k napojení na stávající šířkové uspořádání v délce cca 10,0 m. Na konci úseku dojde k napojení s akcí „III/15286 – Jířkovice, mosty 15286-3,4“ v délce cca 12,2 m. Napojení bude probíhat pouze v asfaltových vrstvách.

V celém úseku bude střechovitý sklon o hodnotě 2,5 %. Přehledně viz situace a podélné profily.

8.2.3 Směrové řešení

Přehledně viz situační výkresy, kde jsou zaznačena staničení míst, kde dochází k přechodu mezi přímou trasou a směrovým kružnicovým obloukem. Směrové řešení respektuje stávající trasu silnice.



Na silnici navazují stávající boční odbočení (sjezdy). Tři stávající nevyhovující propustky pod sjezdy budou rekonstruovány, čela budou šikmá pod úhlem 30°. Šikmá čela budou odlážděna z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm. Trouby budou korugované DN400 SN16 uloženy do ŠP lože dle požadavků výrobce. Konstrukce sjezdů bude provedena z ŠD fr. 0/32 hutněna po vrstvách max. 300 mm.

Staničení sjezdů s uvedenou délkou trouby:

- km 3, 868 68; dl 9 m
- km 4,248 62; dl. 15 m
- km 4,311 50; dl. 7 m

8.2.4 Výškové řešení

Přehledně viz podélný profil. Řešení vychází ze stávajícího stavu, proto je minimální podélný sklon pouze 0,07 %.

8.2.5 Konstrukce vozovky

Zesílení stávající konstrukce:

Stávající propadlé okraje vozovky budou v minimální šířce 1,5 m odbourány.

Skladba zesílení stávající konstrukce (dle diagnostiky):

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11S	50 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z asf. emulze	PS-C	0,20 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16	70 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z asf. emulze	PS-C	0,20 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16	prom.	ČSN EN 13108-1
<u>Infiltrační postřik</u>	<u>PI-C</u>	<u>0,60 kg/m²</u>	<u>ČSN 73 6129</u>
Celkem		min. 120 mm	

Skladba sanace (dle diagnostiky):

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11S	50 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z asf. emulze	PS-C	0,20 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16	70 mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik z asf. emulze	PS-C	0,20 kg/m ²	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16	50 mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	PI-C	0,60 kg/m ²	ČSN 73 6129
Kamenivo stmelené cementem	C8/10 SC	150 mm	ČSN 73 6124
<u>Štěrkodrt fr. 0/32</u>	<u>ŠDA min.</u>	<u>200 mm</u>	<u>ČSN 73 6126</u>
Celkem		min. 520 mm	

Na osu rozhraní sanace a zachované stávající konstrukce bude použita kompozitní geomříž š. 1,5 m s minimální pevností v tahu 100 kN/m proti vzniku trhlin. Tato geomříž bude položena na stávající konstrukci (vyrovnávku) a podkladní vrstvu asfaltového betonu sanované části.

V případě sanace vozovky bude zemní pláš provedena ve sklonu min. 3% a bude zhutněna alespoň na požadovaný min. modul přetvárnosti $E_{def,2} = 45$ MPa. Při napojení na stávající konstrukci vozovky bude provedené zazubení konstrukčních vrstev.

V případě že na zemní pláni nebude požadovaný min. modul přetvárnosti $E_{def,2} = 45$ MPa bude provedena výměna zeminy aktivní zóny a to pouze na základě nevyhovujících zkoušek modulu přetvárnosti a souhlasu investora/TDI. Bude se jednat o sanaci aktivní zóny do hloubky 300 mm v podobě ŠD fr. 0/63, bude se jednat o zeminu vhodnou pro podloží vozovky (pro aktivní zónu) dle ČSN 73 6133.



Krajnice a dosypávky v koruně komunikace budou provedeny z ŠD fr. 0/32.

V místě napojení na stávající konstrukci se v co největší možné míře provede odfrézování stávajících vrstev v délce cca 10 m. Dále se provede šířkové napojení a položení nových obrusných a ložných vrstev dle skladby zesílení stávající konstrukce. V místě napojení na akci „III/15286 – Jiříkovice, mosty 15286-3,4“ se provede odfrézování asfaltových vrstev v délce cca 12,2 m a ustálení střežovitěho příčného sklonu 2,5%. Dále se provede šířkové napojení a položení nových obrusných a ložných vrstev dle skladby zesílení stávající konstrukce

Příčné spáry budou profrézovány a do spáry bude vložen těsnící provazec s následným zalitím asfaltovou zálivkou.

Součástí objektu je reprofilace přilehlých příkopů. Dno příkopů bude reprofilováno minimálně 0,2 m pod úroveň vyústění zemní pláně. Svahy příkopu budou maximálně ve sklonu 1:1. V místě vysokého násypu cca v km 4,664 – 4,800 se na levém svahu zářezového tělesa osadí přírodní protierozní mříže s plošnou hmotností min. 700 g/m². Příkopy budou po celé délce trasy mimo cca km 5,038 – KÚ zde se na pravé straně násypového tělesa počítá s rekultivací násypového svahu – rozprostření ornice, osetí travním semenem, ozelenění a zalévání. Zároveň se v cca km 5,038 vymodeluje vyústění příkopu volně do terénu. Před ZÚ se po obou stranách komunikace provede pročištění příkopu v celkové délce cca 44,0 m.

Z důvodu reprofilace příkopu se bude muset odstranit stávající SDZ, které bude během stavby uskladněno a opětovně osazeno do nové kotevní patky s betonovým základem.

8.2.6 Silniční zachytné systémy

V celém úseku není počítáno se svodidly ani zábradlím.

8.2.7 Silniční vodící systémy

Na upravované komunikaci III/15286 budou osazeny směrové vodící sloupky dle TP 58 a vodorovné dopravní značení dle TP 133.

8.2.8 Dopravní značení

Směrové sloupky budou v celém úseku po obou stranách komunikace osazeny ve vzdálenosti 50 m dle ČSN 73 6101. Směrové sloupky budou flexibilní, plastové. U sjezdů bude použito červených směrových sloupků.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno z termoplastu s požadovanými vlastnostmi dle TP 70.

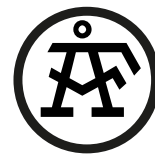
SO 901 – Dopravní opatření

Komunikace bude uzavřena z obou směrů pomocí příčné uzávěry Z2 „Zábrana pro označení uzavírky“, značky B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ doplněné o značku E13 "Text" s textem "MIMO VOZIDEL STAVBY". Příčné uzávěry budou dále doplněny o výstražné světla typu "1".

Objízdná trasa bude vedena po komunikaci III/15287 (Šlapanice - Ponětovice), dále pak po komunikaci III/4174 (Ponětovice - Jiříkovice). Celková délka objízdny trasy bude 4,2 km.

Na změnu dopravního režimu bude upozorněno na zájmových křižovatkách pomocí značky IP22 „Změna organizace dopravy“ s textem: „SILNICE III/15286 SMĚR JIŘÍKOVICE / ŠLAPANICE UZAVŘENA“ ve vhodných místech s následným schematickým vyznačením uzavírky a objízdny trasy „Návěst před objížděnou“ s vyznačením celkové délky objízdny.

Objízdnou trasu budou na významově odpovídajících křižovatkách vyznačovat značky IS11b a IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděny“. Na vybraných křižovatkách budou také osazeny značky IP10a / IP10b „Slepá pozemní komunikace“ spolu s E3a „Vzdálenost“ s textem „XXX m“ zpřesňující celkovou vzdálenost k uzavřenému místu od křižovatky.



Osazení a odstranění přechodného dopravního značení bude provedeno v nočních hodinách. Přechodné dopravní značení je detailně rozkresleno v příloze A.4.3, která je součástí tohoto dokumentu.

9 Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Do projektové dokumentace byly zapracovány poznatky z místního šetření, z podkladů a informací poskytnutých dotčenými subjekty a z provedených průzkumů. Výčet podkladů a průzkumů viz kapitola 3.1.

10 Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky, památkové rezervace a památkové zóny

10.1 Rozsah dotčení

Nejčteněji dotčenými ochrannými pásmy budou především ochranná pásma inženýrských sítí. Zhotovitelem budou splněny podmínky jednotlivých správců inženýrských sítí.

Ochranné pásmo vodovodních řadů a kanalizačních stok dle § 23, Zákona č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) je stanoveno odstavcem 3 takto: Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu: a) u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m, b) u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, 2,5 m, c) 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.

Ochranné pásmo sdělovacího vedení – síť elektronických komunikací (SEK) je v souladu s ustanovením § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů stanoveno rozsahem 1,5 m po stranách krajního vedení SEK.

Ochranné pásmo podzemních vedení elektrizační soustavy do 110 kV včetně a vedení řídicí, měřicí a zabezpečovací techniky je stanoveno v § 46, odst. (5), Zák. č. 458/2000 Sb. a činí 1 metr po obou stranách krajního kabelu kabelové trasy, nad 110 kV činí 3 metry po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo nadzemního vedení podle § 46, odst. (3), Zák. č. 458/2000 Sb. je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, které činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně
 - i) pro vodiče bez izolace 7 m (resp. 10 m u zařízení postaveného do 31. 12. 1994),
 - ii) pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - iii) pro závěsná kabelová vedení 1 m;
- b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně: 12 m (resp. 15 m u zařízení postaveného do 31. 12. 1994).

Plynárenské zařízení je dle ust. § 2925 zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku, provozováno jako zařízení zvlášť nebezpečné a z tohoto důvodu je chráněno ochranným



pásmem dle zákona č. 458/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Ochranným pásmem se rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

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

Pozemní komunikace

Ochranné pásmo silnice mimo souvisle zastavěné území obcí stanovuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích jako území ohraničené svislými plochami do výšky 50 m vedenými po obou stranách komunikace ve vzdálenosti

- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnic I. třídy
- 15 m od osy vozovky silnice II. třídy.

Dále tento zákon v § 33 uvádí: V silničním ochranném pásmu na vnitřní straně oblouku silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy o poloměru 500 m a menším a v rozhledových trojúhelnících prostorů úrovnových křižovek těchto pozemních komunikací se nesmí zřizovat a provozovat jakékoliv objekty, vysazovat stromy nebo vysoké keře a pěstovat takové kultury, které by svým vzrůstem a s přihlédnutím k úrovni terénu rušily rozhled potřebný pro bezpečnost silničního provozu; to neplatí pro lesní porosty s keřovým parkem zajišťující stabilitu okraje lesa.

10.2 Podmínky pro zásah

Podmínky pro zásah v ochranných pásmech jsou stanoveny jednotlivými vlastníky, správci a provozovateli IS jednotlivých dotčených zařízení a to v jejich stanoviscích. Zhotovitel stavby se musí s těmito podmínkami seznámit a řídit se jimi.

10.3 Způsob ochrany nebo úprav

Stavba nevyvolá žádné ochrany ani úpravy.

10.4 Vliv na stavebně technické řešení stavby

Při návrhu byla snaha o minimalizaci střetů s ochrannými pásmy. Kde nebylo možné vyhnout se ochrannému pásmu, je nutné se řídit bezpečnostním opatřením při provádění prací.

11 Zásah stavby do území

11.1 Bourací práce

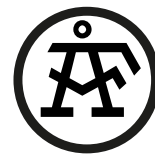
Bourací (odstraňovací) práce budou omezeny na odstranění stávajících vozovkových souvrství, sjezdů a dílčích prvků těchto konstrukcí.

11.2 Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada

Předpokládá se odstraňování náletové zeleně a dřevin v prostoru zemního tělesa se zachováním stávajících vzrostlých stromů.

11.3 Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Vzhledem k povaze stavebních prací, kdy se jedná především úpravy spočívající v sanaci okrajů vozovky, položení nových asfaltových vrstev a reprofilace příkopů, budou zemní práce na většině trasy minimální.



11.4 Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Definitivní úpravy terénu předpokládají napojení na přilehlý terén. V km cca 4,664 – 4,800 se na levém svahu zářezového tělesa počítá s osazením přírodní protierozní mříže. V km cca 5,038 – KÚ se na pravé straně násypového tělesa počítá s následnou rekultivací násypového svahu – rozprostření ornice, osetí travním semenem, ozelenění a zalévání.

11.5 Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

V důsledku realizace stavby nedojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu.

11.6 Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nevyvolává zábory pozemků určených k plnění funkce lesa.

11.7 Zásah do jiných pozemků

Stavba dočasně ani trvale nezasahuje do jiných pozemků, které nejsou ve vlastnictví stavebníka či investora.

11.8 Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Stavba nevyvolá žádnou přeložku nebo úpravy stávající technické infrastruktury.

12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby

12.1 Určení a zdůvodnění nároků stavby

12.1.1 Všechny druhy energií

Protože se jedná o liniovou stavbu, která není výrobního charakteru, tak není vyvolán požadavek na potřebu energie.

Zhotovitel stavby si zajistí po dohodě s příslušnými správci napojení na inženýrské sítě. Vzhledem k rozsahu stavby lze předpokládat provedení zařízení staveniště (ZS). V případě, že se zhotovitel rozhodne provést zařízení staveniště, může být napojeno na vodovodní řad a elektrickou energii v závislosti na dostupnosti těchto zdrojů.

Plochy pro deponie a zařízení staveniště (ZS) nejsou určeny a jejich zajištění bude na zhotoviteli stavby na základě jeho technologického postupu výstavby. Předpokladem je využití zpevněných ploch rekonstruovaných pozemních komunikací a zpevněných ploch blízkých výrobních areálů. Po ukončení stavby musí být pozemek zařízení staveniště uveden do původního stavu.

V rámci stavby nejsou řešeny ani skladovací prostory a pomocné provozy (např. obalovny, betonárny), protože ty jsou stejně jako zařízení staveniště (ZS) odvislé od vybraného zhotovitele.

12.1.2 Telekomunikace

Neobsaženo, bezpředmětné.

12.1.3 Vodní hospodářství

Stavba nezvyšuje nároky zájmového území na vodní hospodářství území.

Rekonstruované úseky silnice neobsahují rozvody užitkové a pitné vody, které by byly využity pro její provoz. Rekonstruovaná silnice nemá totiž žádnou spotřebu vody. V případě mytí silnic a dopravního značení budou využita čistící vozidla, která mají svůj vlastní zásobník vody. Zdroj vody pro tato vozidla bude mimo rozsah staveniště.



V této chvíli není možné přesně určit spotřebu vody při vlastní realizaci stavby. Spotřeba vody se bude odvíjet od množství pracovníků na stavbě. Maximální spotřeba vody se uvažuje 60 l/osobu/den.

Po dobu výstavby bude odběr vody záviset mimo jiné na počtu pracovníků, strojů a zařízení na stavbě a rychlosti stavebních prací. Tento počet není v současném stavu projektu znám. Pro provozní účely bude použita voda technologická, která se použije na výrobu betonových a maltových směsí, k ošetřování betonových konstrukcí při tuhnutí, ke kropení staveništních komunikací proti nadměrnému prášení a na očištění stavebních strojů a vozidel. Voda pro hygienické potřeby bude během stavby zajišťována obvyklými prostředky (dovoz balené vody, cisterny, případně napojení na stávající rozvod vody). Pro dopravu vody bude určující i charakter samotného zařízení staveniště (ZS).

Pro technologické účely (např. případná výroba betonových směsí přímo na stavbě) bude voda odebírána z místních zdrojů. Může se jednat o místní vodovodní síť, nebo povrchové zdroje – pro výrobu betonu musí být však ověřena kvalita vody. Pro ostatní potřeby (kropení, mytí vozidel stavby) může být rovněž použita povrchová voda.

V rámci reprofilace příkopů a realizace propustků bude zajištěno odvodnění podél silnice III/15286, nemělo by tak docházet k povrchovému zaplavování přilehlých pozemků, ke kterému může docházet např. při jarním tání sněhu.

12.1.4 Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavební záměr je sám o sobě dopravní infrastrukturou a bude napojen na okolní silniční síť. Záměr neřeší dopravu v klidu.

12.1.5 Možnosti napojení na technickou infrastrukturu

V rámci průzkumů inženýrských sítí byly získány podklady o jejich výskytu v dotčeném území. Průběhy sítí jsou orientační, přeneseny z podkladů získaných od jejich správců.

Před započítáním stavby je nutné nechat všechny sítě vytyčit a případně provést ručně kopané sondy pro ověření jejich hloubky uložení (v rámci návrhu se předpokládá průběh IG sítí dle požadavků ČSN 73 6005 *Prostorové uspořádání sítí technického vybavení*).

12.1.6 Druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady s původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud neurčen), po jejím uvedení do provozu to bude správce příslušné pozemní komunikace. Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom musí zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen původce odpadu vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou MŽP č. 93/2016 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného obecního úřadu (zákon č. 185/2001 Sb. o odpadech, §16, odst. 3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

A.1 – PRŮVODNÍ ZPRÁVA



Druhy odpadů a jejich likvidace - pro tuto stavbu jsou předpokládány následující uvedené druhy odpadů:

Kód	Název	kategorie	Způsob likvidace	Původ odpadu
13 01 00	Hydraulické oleje, brzdové kapaliny *		Zneškodnění oprávněnou osobou	Ze stavebních strojů
15 01 00	Odpady obalů			
15 01 06	Směs obalových materiálů	O, N	Bude odvezeno na řízenou skládku	Obaly zabudovaných materiálů
17 00 00	Stavební a demoliční odpady			
17 01 00	Beton, cihly, tašky a keramika			
17 01 01	Beton	O	Bude zrecyklováno a použito/odvezeno na řízenou skládku	Z demolice
17 02 00	Dřevo, sklo a plasty			
17 02 01	Dřevo	O	Bude zrecyklováno a použito/odvezeno na řízenou skládku	Z demolice
17 03 00	Asfaltové směsi, dehet, výrobky z dehtu			
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	Bude zrecyklováno a použito/odvezeno na řízenou skládku	Z demolice
17 03 02	Asfaltové směsi bez dehtu	O	Bude zrecyklováno a použito/odvezeno na řízenou skládku	Z demolice
17 04 00	Kovy, slitiny kovů			
17 04 05	Železo nebo ocel	O	Bude zrecyklováno	Z demolice
17 05 00	Zemina vytěžená, kamení			
17 05 04	Zemina a kameny	O	Bude využita ke zpětnému zásypu, nevyužitý objem bude odvezen na skládku.	Z demolice, výkopek
20 02 00	Odpady ze zahrad a parků			
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O	Bude kompostováno	Odpad z kácení a údržby zeleně
20 02 02	Zemina a kameny	O	Bude využita ke zpětnému zásypu, nevyužitý objem bude odvezen na skládku.	Odpad z údržby krajnice
20 02 03	Jiný biologicky nerozložitelný odpad	O	Bude odvezeno na skládku.	Odpad z kácení a údržby zeleně, nevhodný pro kompostování

Zhotovitel povede o odpadech evidenci, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doložen způsob jejich využití či likvidace. Tato evidence bude sloužit pro kontrolní činnost KÚ – Odboru životního prostředí a jako jeden z dokladů ke kolaudaci. Doklady o předání odpadů ze stavby oprávněné osobě obsahující údaj o druhu a množství odpadů budou předloženy stavebnímu úřadu ke kolaudaci či k oznámení o užívání stavby.



Po ukončení stavby budou dotčené pozemky uvedeny do původního stavu, tj. nebudou zde skladovány / umístovány žádné odpady.

Po předání stavby do provozu je hospodaření s odpady věcí provozovatele.

Užíváním stavby nevznikají žádné odpady.

13 Vliv stavby a provozu na pozemní komunikaci na zdraví a životní prostředí

13.1 Ochrana krajiny a přírody

Největší rizika z havárií vyplývají z charakteru stavby, tj. pozemní komunikace. V případě nehod vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému plynoucí ze zákonné povinnosti v těchto případech.

V rámci stavby bude potřeba dbát především na ochranu stávající vzrostlé zeleně (stromů) a to včetně jejich kořenového systému. Toto se týká zejména stromových alejí podél komunikace.

13.2 Hluk

Jedná se o stavební úpravu spočívající v sanaci okrajů vozovky, položení nových asfaltových vrstev a reprofilace příkopů silnice, která nebude sama o sobě zdrojem hluku. Z tohoto důvodu není navržena žádná ochrana před negativními účinky hluku z okolí silnic.

Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 22:00 a 06:00 při stavbě.

Stavba nevyvolává nárůst dopravních intenzit, a proto stavba nezvyšuje hlukovou zátěž na okolí. Není nutné navrhovat mimořádná protihluková opatření

Hlukovou zátěž na okolní prostředí bude způsobovat po dobu stavby stavební činnost. Zhotovitel stavby je povinen provádět taková opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku během výstavby, aby byly dodrženy hygienické limity pro denní i noční dobu dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Následující předpisy a nařízení stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli jen v nejmenší možné míře vystaveni hluku, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovené těmito předpisy:

- zákon č. 258/2000 Sb. Zákon o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- nařízení vlády č. 272/2011 Sb. O Ochrane zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému hluku. Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami.

Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. podrobně řeší problematiku hygienických limitů hluku, konkrétně §12 :

- chráněný venkovní prostor stavby se hodnotí podle §12 příslušného odstavce a přílohy č. 3 – část A



- odst. (3) hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ se rovná 50dB a korekcí přihlížející ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle části A přílohy č. 3 k tomuto nařízení
- chráněný venkovní prostor stavby ze stavební činnosti se hodnotí podle §12, odst. (6) a přílohy č. 3 – část B

odst. (6) hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A pro hluk ze stavební činnosti $L_{Aeq,S}$ se stanoví tak, že se k hygienickému limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A $L_{Aeq,T}$ stanovenému podle odstavce 3 přičte další korekce podle části B přílohy č. 3 k tomuto nařízení

13.3 Emise z dopravy

Ochrana ovzduší není v rámci návrhu úprav komunikace řešena. Vlastní stavba nebude mít negativní vliv na kvalitu ovzduší.

Během výstavby se mohou uvolňovat emise polétavého prachu (ze skládek sypkých materiálů aj.). Při stavební činnosti budou využity dostupné prostředky ke snížení emisí prachu ze stavenišť, např. zaplachtování stavby, používání techniky v dobrém stavu a neznečišťování v nadměrné míře okolí, omývání vozidel opouštějících stavbu, skrápění ploch stavenišť apod.

13.4 Prašnost

Po dobu realizace stavby budou zdrojem znečišťování prováděné zemní práce. Jde zejména o prašnost krátkodobého lokálního charakteru. V průběhu stavebních prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti:

- odstranění zdrojů prachu a usazeného prachu před zahájením bourání
- vlhčení materiálu před zahájením bouracích prací
- zkrápění stavenišť v suchých a větrných dnech (kropení, stříkání vodou nebo vodní mlhou) nebo instalace mobilních plotů proti prašnosti
- při skladování a při přepravě sypkého materiálu mimo obvod staveniště zajištění jeho zakrytí, aby bylo zabráněno jeho rozfoukání
- čištění komunikací dotčených staveništní dopravou

13.5 Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba samotná nevyvolává znečištění vodních toků a vodních zdrojů.

Během výstavby je třeba dodržovat stanovené postupy, bezpečnost práce a dodržováním technologické kázně a tím snížit riziko možného dopadu na vodní zdroje a toky. V případě možnosti znečištění vodních zdrojů a toků je nutné přijmout taková opatření, která tomuto zabrání, nebo v případě havárie minimalizují možné dopady. V případě havárie je nutné o tomto informovat správce toku a příslušné orgány.

Největší rizika z havárií vyplývají z charakteru stavby, tj. pozemní komunikace. V případě nehod vozidel při současném úniku látek nebezpečných životnímu prostředí (PHM, oleje, provozní kapaliny) postačí pro zamezení škod na životním prostředí zásah integrovaného záchranného systému plynoucí ze zákonné povinnosti v těchto případech.

Během výstavby:

- nesmí dojít k znečištění vod ropnými látkami a musí být dodržována preventivní opatření k zabránění úkapům či únikům ropných látek,



- nesmí být skladovány závadné látky a lehce odplavitelný materiál v blízkosti vodních toků,
- nesmí provádění stavby negativně ovlivnit odtokové poměry v dané lokalitě,
- je nutné dřeviny a porosty nacházející se v těsné blízkosti stavby chránit vhodnými opatřeními před jejich poškozením,
- kácení dřevin, zeleně a vymýcení křovin bude provedeno mimo vegetační dobu a dobu hnízdění ptáků
- je nutné zajistit vhodný způsob čištění dopravních prostředků stavby před jejich výjezdem na veřejné komunikace tak, aby bylo zamezeno znečištění veřejných komunikací.
- musí být všechny odpady uloženy, zabezpečeny a přepravovány tak, aby neznečišťovaly staveniště a okolí

13.6 Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

Řeší plán BOZP, který je součástí tohoto dokumentu.

13.7 Nakládání s odpady

Silničním provozem nevznikají odpady, které by bylo nutno řešit.

Jako hlavní druh odpadu bude inertní materiál z konstrukcí vozovek. Bude se jednat hlavně o asfaltové vrstvy a podkladní materiály konstrukce vozovky.

Během stavby bude vedena samostatná evidence v rozsahu vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnosti nakládání s odpady v platném znění. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o nezávadném odstranění odpadů, více viz kapitola 12.6.

14 Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti

14.1 Mechanická odolnost a stabilita

Zásady technického řešení návrhu vyplývají z požadavků příslušných platných právních předpisů (zákony ČR, vyhlášky vlády, směrnice) a požadavků na technická řešení (ČSN, TP, TKP, VL). Odolnost stavby bude zajištěna použitím certifikovaných materiálů určených pro stavby pozemních komunikací.

Vzhledem k charakteru stavby a při použití typizovaných prvků a dimenzí jednotlivých prvků (konstrukce vozovky apod.), lze konstatovat, že návrh z hlediska statického ověření vyhovuje.

14.2 Požární bezpečnost

Stavba nevyvolává svými konstrukčními prvky nároky na požární bezpečnost. Výstavba jednotlivých stavebních objektů a ani jejich následné užívání nevytváří žádné speciální nároky na zajištění protipožární ochrany. Záměr řeší pouze úpravu pozemních komunikací. Z tohoto důvodu nejsou pro tuto stavbu vyplněny části zprávy, které se týkají požární bezpečnosti pozemních staveb.

Průjezdny profil řešené liniové stavby má šířku nejméně 5,5 m s průjezdnou výškou bez omezení a splňuje tak požadavky čl. 12.2 z ČSN 73 0802 (Požární bezpečnost staveb).

Během stavební činnosti bude zachován příjezd pro pohotovostní vozidla hasičského záchranného sboru a musí být zachován přístup ke všem objektům pro požární techniku. Veškeré požární hydranty musí být během stavby po celou dobu výstavby přístupné a nesmí dojít k jejich zakrytí.



V případě uzavírky komunikací nebo jejich části bude tato skutečnost písemně oznámena min. 15 dní předem příslušnému Hasičskému záchrannému sboru.

Stavba splňuje technické požadavky na stavby dle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění vyhlášky č. 268/2011 Sb.

14.3 Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Realizace stavebních úprav nemá zásadní vliv na životní prostředí.

Objekt v běžném provozu negativně neovlivňuje životní prostředí a ani jinak nekoliduje s ostatními hledisky ochrany životního prostředí.

14.4 Ochrana proti hluku

Stavba nezvyšuje hlukovou zátěž na okolí, a proto není nutné navrhovat žádná protihluková opatření. Jako samozřejmé připomínáme dodržování nočního klidu mezi 22:00 a 06:00 při stavbě.

14.5 Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

Stavba svým charakterem (liniová stavba) nevyžaduje zvláštní opatření pro zajištění bezpečnosti při jejím užívání. Uživatelé, účastníci silničního provozu, se při užívání této stavby musí řídit obecně platnými právními předpisy ČR, týkající se provozu motorových i nemotorových vozidel na pozemních komunikacích.

14.6 Úspora energie a ochrana tepla

Realizace rekonstrukce nemá vliv na úsporu energie a ochranu tepla. Opatření pro úspory energie a ochranu tepla nejsou v rámci stavby navrženy.

15 Další požadavky

15.1 Užitné vlastnosti stavby

Jedná se o stavbu trvalou s návrhovou dobou životnosti min. 25 let.

15.2 Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Na tento projekt nejsou kladeny technické požadavky na stavby dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích na bezbariérové užívání staveb.

15.3 Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

15.3.1 Povodně

V rámci stavební úprav nedojde ke změně odtokových poměrů v území.

Samotné silniční koruny předmětných komunikací se nachází mimo záplavové území. Poloha záplavového území nemá vliv na stavbu, stavba nemá vliv na záplavové území.

Není navržena ochrana stavby před negativními účinky povodně.

15.3.2 Agresivní podzemní voda

Veškeré betonové výrobky a monolitické konstrukce budou provedeny dle ČSN EN 206 zvláště s ohledem na jejich odolnost vůči stupni vlivu prostředí.

A.1 – PRŮVODNÍ ZPRÁVA



Při zimní údržbě bude používán chemický posyp, silnice bude solena, konstrukční betony, které se mohou dostat do styku s takto znečištěnou povrchovou vodou, budou mít stupeň vlivu prostředí XF4.

15.3.3 Poddolování

Předmětná stavba se nachází v území nezasaženém důlní činností, ochrana proti poddolování není tudíž navržena.

15.3.4 Seizmicita

Seizmicita na našem území nemá na tento druh stavby vliv.

15.3.5 Radon

Opatření proti radonu není u liniové stavby navrženo.

Dle mapových podkladů je na celém území převažující radonový index 1, tzn. nízký.

V Praze 5/2017

Tomáš Barták