


ČÁST A

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Zhotovitel PD: PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4, IČ: 45272387, www.pragoprojekt.cz, Dat.schránka: 4kifr54 Zpracovatelský útvar: Ateliér Praha I – K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4, Tel.: 226 066 111, Fax: 226 066 118, E-mail: mailbox@pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: Ing. Vladimír KONÍČEK podpis: <i>[Signature]</i>	Zodpovědný projektant: Ing. Vladimír KONÍČEK podpis: <i>[Signature]</i>	Ředitel ateliéru Praha I: Ing. Jan ZAPLETAL	
Technická kontrola: Ing. Zbyněk KARÁSEK podpis: <i>[Signature]</i>	Hlavní inženýr projektu: Ing. Vladimír KONÍČEK podpis: <i>[Signature]</i>		

Kraj:	STŘEDOČESKÝ	Číslo zakázky:	16 196 2
Místo stavby:	k.ú. NUPAKY, KUŘÍ U ŘIČAN, MODLETICE U DOBŘEJOVIC, JAŽLOVICE, VŠECHROMY, OTICE U SVOJŠOVIC	Číslo akce:	06 222
Objednatel:	ŘSD ČR, NA PANKRÁCI 56, 140 00 PRAHA 4	Datum:	08/2016
Název stavby:	D1 Oprava AB vozovky km 11,980 - 15,650 P a km 15,650 - 9,400 L	Formát:	
		Měřítko:	
		Stupeň:	Souprava:
Část:	PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Číslo přílohy:	A

Obsah

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ	3
3	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	4
4	ČLENĚNÍ STAVBY, STAVEBNÍ OBJEKTY	4
5	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	5
6	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	5
7	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	5
8	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	5
8.1	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS	5
8.2	TECHNICKÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ A JEJICH SOUČÁSTÍ	6
9	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	12
10	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	12
11	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	14
12	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	15
13	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	16
14	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI	18
15	DALŠÍ POŽADAVKY	18

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

a) Stavba:

Název stavby: D1 Oprava AB vozovky km 11,980 - 15,650 P a
km 15,650 – 9,400L
Místo stavby: Středočeský kraj
Katastrální území: Nupaky, Kuří u Říčán, Modletice u Dobřejovic, Jažlovice,
Všechromy, Otice u Svojšovic
Druh stavby: liniová, stavební úpravy
Stupeň dokumentace: DSP/PDPS

b) Investor, objednatel dokumentace:

Název investora: Ředitelství silnic a dálnic ČR
IČ: 659 93 390
Adresa investora: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

c) Zhotovitel dokumentace:

Název: PRAGOPROJEKT, a.s.
Adresa: K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
IČO: 452 72 387
DIČ: CZ45272387
Zpracovatelský útvar:
Ateliér Praha I, ředitel ateliéru
Zpracovatelský tým: hl. inženýr projektu: Ing. Jan Zapletal
silniční část: Ing. Vladimír Koníček
mostní objekty: Ing. Vladimír Koníček
protihlukové stěny, zárubní zeď: Ing. Miroslav Seidl
geodetické práce: Ing. Pavel Menger
dopravní inženýrství: Ing. Pavel Sobotka
elektro a sdělovací obj.: ing. Bronislav Štambaský
životní prostředí: Ing. Martin Hanuška
soustavy prací: Ing. Dana Vojtíšková
p. Radim Chovanec

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Dokumentace vychází ze zpracování konceptu dokumentace stavby „D1 Oprava AB vozovky km 11,980 - 15,650 P a km 15,650 – 12,100 L“, zpracovaného firmou PRAGOPROJEKT a.s. v roce 2015. Tato dokumentace byla zastavena v rozpracovanosti, protože nebylo možné zajistit soulad navrhované technologie opravy vozovky a požadavků na dopravní opatření po dobu výstavby.

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

Předmětem tohoto projektu je návrh opravy vozovky dálnice D1 v úseku km 12-16 v celé šířce vozovky a km 9,4-12 vlevo, včetně dálničních mostů v úseku km 12-16. Vozovka v tomto úseku je v nevyhovujícím stavu a vyžaduje plošnou opravu. Cílem tohoto projektu je navrhnout taková opatření, aby nový povrch vozovky v tomto úseku opět zajistil komfortní, plynulý a hlavně bezpečný provoz. Dále je součástí stavby úprava svodidel, odvodnění, dopravního značení, mostů a protihlukových stěn.

Navržené opravy vycházejí z diagnostického průzkumu vozovky, provedeného odbornou firmou SQZ, s.r.o. v červnu 2015 a firmou Viakontrol, s.r.o. v srpnu 2016, požadavků správce a prohlídky na místě.

b) Předpokládaný průběh stavby

Předpokládaný termín zahájení výstavby 03/2017

Předpokládaný termín dokončení stavby 11/2017

Etapizace stavby a jednotlivá dopravní opatření jsou zpracovány v samostatných přílohách E. – Zásady organizace výstavby a SO 190.1 a 190.2.

c) Vazby na regulační plány a územní plán

Stavba není v rozporu s územním plánem, jedná se pouze o opravu stávající komunikace. Úpravy nezasahují do nových pozemků. Nedochozí k rozdílnému využití ploch v dané oblasti oproti stávajícímu stavu.

d) Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Dálnice D1 (tzv. Brněnská dálnice) spojuje Prahu s Brnem a dále Ostravou. Opravovaný úsek je cca 6,6 km dlouhý a začíná v km 9,4 dálnice D1 a končí v cca km 16 v místě ukončení připojovacího pruhu MÚK Všechnomy směr Brno. Dosavadní využití území se touto stavbou nijak nemění.

e) Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Stavba bude mít dočasně negativní vliv na životní prostředí během výstavby. Provoz po dokončení stavby zůstává v původním rozsahu. Dopad z provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí se nezhorší. Naopak opravou vozovky se zlepší bezpečnost provozu, sníží se úroveň hluku od dopravy a s tím související negativní dopad na krajinu, zdraví a životní prostředí.

f) Celkový dopad stavby na dotčené území

Výstavbou, respektive opravou se nijak nemění původní charakter a využití území. V současné době nejsou známy žádné související investice.

Oprava vozovky nemá žádný negativní vliv na okolní stavby.

3 PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace:

- Koncept dokumentace DSP/PDPS stavby D1 Oprava AB vozovky km 11,980 - 15,650 P a km 15,650 – 12,100L – PRAGOPROJEKT a.s. 2015
- diagnostika vozovky – sdružení SQZ, s.r.o. 06/2015
- geodetické zaměření – PRAGOPROJEKT a.s. 05/2015
- katastrální mapa
- průzkum stáv. inženýrských sítí – PRAGOPROJEKT a.s. 06/2016
- rekognoskace terénu
- mapové podklady
- diagnostika vozovky – Viakontrol, s.r.o. 08/2016
- Dokumentace je zpracována s ohledem na výsledky pracovních porad a projednání.

Základní legislativní předpisy:

- zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění
- vyhláška č. 146/2008 Sb., o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb, v platném znění
- Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací, v platném znění

4 ČLENĚNÍ STAVBY, STAVEBNÍ OBJEKTY

Způsob členění na stavební objekty a skupiny stavebních objektů je proveden dle předpisu ŘSD PPK-CIS.

ŘADA 000 Objekty přípravy staveniště

- | | |
|--------|-------------------------------|
| SO 021 | Příprava území - levá strana |
| SO 022 | Příprava území - pravá strana |

ŘADA 100 Objekty pozemních komunikací

- | | |
|----------|---|
| SO 101 | Oprava vozovky D1 - levá strana |
| SO 102 | Oprava vozovky D1 - pravá strana |
| SO 180.1 | Přechodné dopravní značení - levá strana |
| SO 180.2 | Přechodné dopravní značení - pravá strana |
| SO 190 | Dopravní značení ve správě ŘSD |
| SO 190.1 | Svislé a vodorovné dopravní značení |
| SO 190.2 | Portály pro dopravní značení |

ŘADA 200 Mostní objekty a zdi

- | | |
|--------|------------------------------------|
| SO 201 | Oprava mostu D1-013 - levá strana |
| SO 202 | Oprava mostu D1-013 - pravá strana |
| SO 203 | Oprava mostu D1-014 - levá strana |
| SO 204 | Oprava mostu D1-014 - pravá strana |
| SO 205 | Oprava mostu D1-016 - levá strana |
| SO 206 | Oprava mostu D1-016 - pravá strana |
| SO 207 | Oprava mostu D1-017 - levá strana |
| SO 208 | Oprava mostu D1-017 - pravá strana |

ŘADA 400 Elektro a sdělovací objekty

SO 495.1	Vozovková meteočidla - levá strana
SO 495.2	Vozovková meteočidla - pravá strana
SO 496.1	Smyčky ASD - levá strana
SO 496.2	Smyčky ASD - pravá strana

ŘADA 700 Objekty pozemních staveb

SO 761	Oprava PHS u mostu D1-014
SO 762	Oprava PHS v km 13,200 vlevo

ŘADA 800 Objekty úpravy území

SO 801	Vegetační úpravy - levá strana
SO 802	Vegetační úpravy - pravá strana

5 PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Žádné související stavby jiných stavebníků nejsou známy.

b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Průběh a organizace výstavby je detailně řešena v příloze E. – Zásady organizace výstavby.

c) Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu je po stávajících komunikacích.

d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Viz přílohy E. – Zásady organizace výstavby a SO 180.1 a 180.2.

6 PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
resp.
SSÚD 01 Mirošovice
251 66 Senohraby

7 PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Stavba bude předávána do užívání postupně, ihned po zrealizování jednotlivých úseků, tak aby byla minimálně omezena plynulost provozu v řešeném úseku dálnice D1.

8 SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1 Souhrnný technický popis

Jedná se o projekt návrhu opravy vozovky dálnice D1 v délce cca 6,6 km, od km 9,4 do km 16, včetně dálničních mostů, odvodnění, svodidel a protihlukových stěn. Vozovka v tomto úseku je v nevyhovujícím stavu a vyžaduje plošnou opravu. Cílem tohoto projektu je navrhnout

stavba: D1 Oprava AB vozovky km 11,980 - 15,650 P a km 15,650 – 9,400 L
stupeň: DSP/PDPS

taková opatření, aby nový povrch vozovky v tomto úseku opět zajistil komfortní, plynulý a zejména bezpečný provoz.

Před začátkem stavby je nutné přesně vytyčit polohu dotčených stávajících sítí.

8.2 Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1 Příprava staveniště

SO 021 Příprava území – levá strana

Předmětem stavebního objektu 021 jsou přípravné práce před zahájením rekonstrukce na levé straně (tj. směr do Prahy) dálničního úseku km 9,4-16,0 – odstranění stávajícího silničního vybavení (svodidel a směrových sloupků), odtěžení zásypu mezi svodidlem a protihlukovou stěnou, seříznutí drnové vrstvy z nezpevněné krajnice a levé strany středního dělicího pruhu (SDP) a rovněž kácení keřového porostu v SDP.

SO 022 Příprava území – pravá strana

Předmětem stavebního objektu 022 jsou přípravné práce před zahájením rekonstrukce na pravé straně (tj. směr z Prahy) dálničního úseku km 12,0-16,0 – odstranění stávajícího silničního vybavení (svodidel a směrových sloupků) a seříznutí drnové vrstvy z nezpevněné krajnice a z pravé strany středního dělicího pruhu (SDP).

8.2.2 Pozemní komunikace

SO 101 – Oprava vozovky D1 – levá strana

Předmětem stavebního objektu je oprava levé poloviny (tj. směr Brno → Praha) dálnice D1. Oprava je rozdělena na dva úseky. Od km 9,400 do km 12,1 je předmětem opravy pouze vozovka dálnice. V úseku km 12,1 – 16,0 jsou předmětem opravy krytové vrstvy vozovky, úprava a doplnění krajních svodidel a oprava povrchových prvků odvodnění.

V současnosti je vozovka tvořena asfaltem stmelеныmi vrstvami na původním CB krytu v rozsahu jízdních pruhů, v rozsahu zpevněné krajnice není původní CB kryt, ale asfaltem stmelené vrstvy, provedené při rozšíření dálnice v roce 1997.

V rámci provedené diagnostiky vozovky byla provedena kategorizace porušení dle TP 82, vozovka je na základě tohoto v úseku km 12-16 zařazena do kategorie 3-dobrá až 5-havarijní.

Směrové a šířkové uspořádání je beze změny oproti stávajícímu stavu. Navrženou opravou dojde ke zvýšení nivelety jízdního pásu cca o 2,5cm.

Navržená konstrukce vozovky vychází z provedené diagnostiky vozovky (viz. kap. 6) a návazného projednání s objednatelem.

V úseku km 12,1 – KÚ je navržena konstrukce vozovky:

SMA 11S	PMB 45/80-60	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-5
PS-EP		0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129
ACL 22S	PMB 25/55-60	70-90 mm	ČSN 73 6121
PS-EP		0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129
ACO 8S	PMB 25/55-60	25-40 mm	ČSN 73 6121
PS-EP		0,20 kg/m ²	ČSN 73 6129
SAL	PMB 40/100-65	min. 25 mm	TP 115
PI-EP		0,60 kg/m ²	ČSN 73 6129
Konstrukce vozovky celkem		135-185 mm	

V úseku km 10,1 - 12,1 je navržena konstrukce vozovky:

SMA 11S	PMB 45/80-60	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-5
PS-EP		0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129

stavba: D1 Oprava AB vozovky km 11,980 - 15,650 P a km 15,650 – 9,400 L

stupeň: DSP/PDPS

ACL 22S	PMB 25/55-60	70-90 mm	ČSN 73 6121
PS-EP		0,20 kg/m ²	ČSN 73 6129
SAL	PMB 40/100-65	min. 25 mm	TP 115
PI-EP		0,60 kg/m ²	ČSN 73 6129
Konstrukce vozovky celkem		135-155 mm	

V části trasy od km 9,4 do km 12,1 je charakter opravy vozovky členitější, než na zbývajícím úseku. Popis opravy jednotlivých dílčích úseků je popsán v dokumentaci SO101. Součástí objektu je i oprava vozovky na mostě D1-011 C2.

SO 102 – Oprava vozovky D1 – pravá strana

Předmětem stavebního objektu je oprava pravé poloviny (tj. směr Praha → Brno) dálnice D1. Předmětem opravy jsou nové krytové vrstvy vozovky, úprava a doplnění krajních svodidel a oprava povrchových prvků odvodnění. Dále je součástí objektu oprava vozovky přejezdů SDP a výměna svodidel na přejezdech SDP.

V současnosti je vozovka tvořena asfaltem stmelnými vrstvami na původním CB krytu v rozsahu jízdních pruhů, v rozsahu zpevněné krajnice není původní CB kryt, ale asfaltem stmelené vrstvy, provedené při rozšíření dálnice v roce 1997.

V rámci provedené diagnostiky vozovky byla provedena kategorizace porušení dle TP 82, vozovka je na základě tohoto zařazena do kategorie 3-dobrý až 5-havarijní.

Směrové a šířkové uspořádání je beze změny oproti stávajícímu stavu. Navrženou opravou dojde ke zvýšení nivelety jízdního pásu cca o 0,5cm.

Ze stávajících přejezdů SDP budou odstraněna betonová svodidla a odvezena na deponii správce komunikace (SSÚD). Na přejezdech budou osazena ocelová lehce rozebíratelná svodidla s úrovní zadržení min. H2, v souladu s PPK-SVO. Na přejezdech bude provedena obnova obrusné vrstvy vozovky.

Navržená konstrukce vozovky vychází z provedené diagnostiky vozovky (viz. kap. 6)

SMA 11S	PMB 45/80-60	40 mm	ČSN 73 6121, ČSN EN 13108-5
PS-EP		0,40 kg/m ²	ČSN 73 6129
ACL 22S	PMB 25/55-60	70-90 mm	ČSN 73 6121
PS-EP		0,20 kg/m ²	ČSN 73 6129
SAL	PMB 40/100-65	25 mm	TP 115
PI-EP		0,60 kg/m ²	ČSN 73 6129
Konstrukce vozovky celkem		135-155 mm	

Zárubní zeď:

Součástí stavebního objektu je návrh nové zárubní zdi, která bude vybudována v místě stávajícího prefabrikovaného betonového svodidla. Stávající betonové svodidlo slouží jako zárubní zeď. Svodidlo se v důsledku působení zemních tlaků posunulo směrem na stávající štěrbinový žlab. Z tohoto důvodu je ve staničení km 14,107 37 - km 14,659 40 navržena náhrada svodidla za železobetonovou zeď. Celková délka zdi je 552,0 m, výška zdi nad komunikací je navržena 1,0 m. Nově navržená zárubní zeď bude mít ze strany komunikace tvar železobetonového svodidla. Za zdí bude v úrovni založení provedena podélná drenáž, která bude napojena na odvodnění komunikace. V horní části zdi bude proveden průběžný betonový žlab.

SO 180.1 – Přechodné dopravní značení – levá strana

SO 180.2 – Přechodné dopravní značení – pravá strana

Stavební objekt SO 180.1 Přechodné dopravní značení – levá strana řeší veškerá dopravní opatření spojená s opravou levého jízdního pásu v km 9,400 – 16,000 a opravou povrchu přejezdů SDP v km 9,405 – 9,525, 13,025 – 13,145, 14,622 – 14,739, 15,76 – 15,594 a 15,720 –

15,840. Stavební objekt SO 180.2 Přechodné dopravní značení – pravá strana řeší veškerá dopravní opatření spojená s opravou pravého jízdního pásu v km 11,970 – 16,000.

Součástí stavebního objektu SO 180.1 je značení objízdných tras, které budou využívány během uzavření Exitu 15 vlevo při opravě levého pásu. Dále jsou součástí dopravní opatření na komunikacích nižších tříd případně místních komunikacích křižujících dálnici pod mosty D1-013, D1-014, D1-16 a D1-017, u kterých dojde v souvislosti s opravou levých mostů k omezení provozu právě na komunikacích pod nimi.

Součástí stavebního objektu SO 180.2 je značení objízdných tras, které budou využívány během uzavření Exitu 15 vpravo při opravě pravého pásu. Dále jsou součástí dopravní opatření na komunikacích nižších tříd případně místních komunikacích křižujících dálnici pod mosty D1-013, D1-014, D1-16 a D1-017, u kterých dojde v souvislosti s opravou pravých mostů k omezení provozu právě na komunikacích pod nimi.

Součástí objektu SO 180.1 je provizorní telematické vybavení (kamerový dohled, informační vozíky, detekce vozidel) po dobu opravy levého jízdního pásu. Součástí objektu SO 180.2 je provizorní telematické vybavení (kamerový dohled, informační vozíky, detekce vozidel) po dobu opravy pravého jízdního pásu.

SO 190.1 – Svislé a vodorovné dopravní značení

Stavební objekt SO 190.1 Svislé a vodorovné dopravní značení řeší provedení svislého a vodorovného dopravního značení v rámci opravy vozovky dálnice D1 v úseku km 9,4-16,0. Obsahem tohoto SO 190.1 je demontáž vybraných dopravních značek a osazení nového svislého dopravního značení, demontáž vodorovného dopravního značení, kontrola správnosti osazení kilometrovníků a v celém úseku osazení zapuštěných reflexních knoflíků.

SO 190.2 – Portály pro dopravní značení

V rámci tohoto stavebního objektu se řeší zhodnocení stavu protikoroze ochrany (PKO) portálů a poloportálů svislého dopravního značení a její případná oprava. Výčet portálů a poloportálů, kterých se úpravy týkají, je uveden ve specifikacích prací (součástí smlouvy o dílo):

Levý jízdní pás:

Poloportál	km 15,026	(výměna SDZ + oprava PKO)
------------	-----------	---------------------------

Pravý jízdní pás:

Poloportál	km 12,151	(výměna SDZ + oprava PKO)
------------	-----------	---------------------------

Portál	km 14,856	(výměna SDZ + oprava PKO)
--------	-----------	---------------------------

Portál	km 15,416	(pouze oprava PKO)
--------	-----------	--------------------

Poloportál	km 15,591	(výměna SDZ + oprava PKO)
------------	-----------	---------------------------

(uvedeno staničení dle projektu)

Na základě upřesnění na jednání 3. 7. 2015 jsou předmětem kontroly a opravy PKO pouze ocelové patky a dolní části sloupů do výšky 2,0 m nad základ.

8.2.3 Mostní objekty a zdi

SO 201 – Oprava mostu D1-013 – levá strana + SO 202 – Oprava mostu D1-013 – pravá strana

Dálniční most o 1 poli přes polní cestu, směrově v přímé, výškově v mírném stoupání, kolmý, s železobetonovou deskovou nosnou konstrukcí, staticky rozpěrák. Délka přemostění je 6,00 m, délka NK mostu 7,80 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 2x12,33 m, výška mostu nad terénem cca 6,00 m.

Vozovka na mostě je asfaltová, krajnice zpevněné, chodníky nejsou. Krajní římsy jsou monolitické železobetonové, s betonovými integrovanými svodidly, střední římsa je monolitická železobetonová, se středním oboustranným betonovým svodidlem.

V rámci opravy bude provedeno odfrézování vozovky na ochranu izolace, výměna vozovky, lokální sanace říms a svodidel, prodloužení vnějších integrovaných svodidel a nové zálivky podél říms a na koncích NK ve vozovce.

SO 203 – Oprava mostu D1-014 – levá strana + SO 204 – Oprava mostu D1-014 – pravá strana

Dálniční most o 1 poli přes silnici III. tř., směrově v přímé, výškově v mírném stoupání, šikmý, s nosnou konstrukcí z předpjatých prefabrikátů KA-67 délky 11 m, staticky rozpěrák. Délka přemostění je 9,00 m, délka NK mostu 11,70 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 2x12,60 m, výška mostu nad terénem cca 5,85 m.

Vozovka na mostě je asfaltová, krajnice zpevněné, chodníky nejsou. Krajiní římsy jsou monolitické železobetonové, při poslední opravě (1997) nadbetonované, s ocelovými zábradelními svodidly, střední římsa je monolitická železobetonová, nadbetonovaná, s jednostrannými ocelovými svodidly po stranách.

V rámci opravy bude provedeno odfrézování vozovky a její výměna, lokální sanace všech říms, oprava středních svodidel, výměna krajních svodidel a nové zálivky podél říms a na koncích NK ve vozovce.

SO 205 – Oprava mostu D1-016 – levá strana + SO 206 – Oprava mostu D1-016 – pravá strana

Dálniční most o 1 poli přes polní cestu, přesypaný, směrově v levostranném oblouku, výškově ve stoupání, šikmý, s železobetonovou rozšířenou deskovou nosnou konstrukcí s čelními zdmi, staticky rozpěrák. Délka přemostění je 4,25 m, délka NK mostu 6,80 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 15,15 + 16,37 m, výška mostu nad terénem cca 7,5 m.

Vozovka na mostě je asfaltová, krajnice zpevněné, chodníky nejsou. Krajiní římsy jsou monolitické železobetonové, vlevo s betonovým svodidlem a protihlukovou stěnou, vpravo s betonovým integrovaným svodidlem, ve středním pasu římsa není, pouze ocelové střední oboustranné svodidlo.

V rámci opravy bude provedeno odfrézování vozovky a její výměna, lokální sanace říms a svodidel a nové zálivky podél říms a na koncích NK ve vozovce.

SO 207 – Oprava mostu D1-017 – levá strana + SO 208 – Oprava mostu D1-017 – pravá strana

Dálniční most o 4 polích přes silnici II. třídy a železniční vlečku, směrově v levostranném oblouku, výškově ve stoupání, šikmý, s železobetonovou deskovou nosnou konstrukcí. Délka přemostění je 46,20 m, délka NK mostu 48,20 m, šířka mezi zvýšenými obrubami 2x15,25 m, výška mostu nad terénem cca 7,3 m.

Vozovka na mostě je asfaltová, krajnice zpevněné, chodníky nejsou. Krajiní římsy jsou monolitické železobetonové, vlevo s betonovým svodidlem a protihlukovou stěnou, vpravo s betonovým svodidlem, ve středním pasu jsou na římsách betonová svodidla.

V rámci opravy bude provedeno odfrézování vozovky na ochranu izolace, výměna vozovky, výměna vnějších betonových svodidel, lokální sanace říms a středních svodidel a nové zálivky podél říms a na koncích NK ve vozovce.

8.2.4 Elektro a sdělovací objekty

SO 495.1 – Vozovková meteočidla – levá strana

Předmětem projektu je výměna vozovkových meteorologických čidel dvou stávajících silničních meteorologických stanic (SMS) v km 10,254 a v km 15,418 dálnice D1. Důvodem výměny je rekonstrukce vozovky v místě čidel.

Stavební objekt SO 495.1 řeší odpojení a demontáž stávajících vozovkových čidel ve směru na Prahu a instalaci nových čidel, jejich proměření, zapojení a následné oživení SMS a celého systému.

Umístění SMS, jejich napájení, výbava a datový přenos se nemění.

Součástí prací bude kabeláž v místě instalace, potřebné stavební práce a geodetické zaměření.

SO 495.2 – Vozovková meteočidla – pravá strana

Předmětem projektu je výměna vozovkových meteorologických čidel stávající silniční meteorologické stanice (SMS) v km 15,418 dálnice D1. Důvodem výměny je rekonstrukce vozovky v místě čidel.

Stavební objekt SO 495.2 řeší odpojení a demontáž stávajícího vozovkového čidla ve směru na Brno a instalaci nového čidla, jeho proměření, zapojení a následné oživení celého systému.

Umístění SMS, její napájení, výbava a datový přenos se nemění.

Součástí prací bude kabeláž v místě instalace, potřebné výkopové a stavební práce a geodetické zaměření.

SO 496.1 – Smyčky ASD – levá strana

Předmětem projektu je výměna indukčních smyček stávajících automatických sčítačů dopravy (ASD) a výměna indukčních smyček stávajících portálů liniového řízení dopravy (LŘD). Důvodem výměny je rekonstrukce vozovky v místě smyček.

Stavební objekt SO 496.1 řeší odpojení a demontáž stávajících indukčních smyček ve směru na Prahu a instalaci nových smyček, jejich proměření, zapojení a následné oživení celého systému ASD a LŘD.

Umístění ASD a LŘD, napájení, výbava a datový přenos se nemění.

Součástí prací bude kabeláž v místě instalace, potřebné výkopové a stavební práce a geodetické zaměření.

SO 496.2 – Smyčky ASD – pravá strana

Předmětem projektu je výměna indukčních smyček stávajících automatických sčítačů dopravy (ASD). Důvodem výměny je rekonstrukce vozovky v místě smyček.

Stavební objekt SO 496.2 řeší odpojení a demontáž stávajících indukčních smyček ve směru na Brno a instalaci nových smyček, jejich proměření, zapojení a následné oživení celého systému ASD.

Umístění ASD, napájení, výbava a datový přenos se nemění.

Součástí prací bude kabeláž v místě instalace, potřebné výkopové a stavební práce a geodetické zaměření.

8.2.5 Objekty pozemních staveb

SO 761 – Oprava PHS u mostu D1-014

Stávající PHS na mostě ev. č. D1-014 je průhledná, s ocelovými sloupky, bez soklových panelů, celkové délky 40 m. Směrově je PHS většinou přímá, koncové panely jsou zalomené, aby se zmenšila mezera mezi průhlednou PHS a navazujícími úseky neprůhledné PHS. Založení PHS je mimo most hlubinné, na pilotách

Ocelové prvky PHS jsou značně zkorodované včetně kotevních prvků, průhledné panely jsou znečištěné a postříkané graffiti.

Stávající PHS bude celá odstraněna a nahrazena novou. Půdorysný tvar zůstane zachován, kotvení do mostu a křídel bude upraveno. Délka polí je s ohledem na délku NK mostu a křídel zvolena převážně 1,75 m, na křídle před mostem (směr Praha) 1,95 m, délka zalomených koncových polí je 2,0 m.

Založení nové PHS mimo most využívá stávajících pilot, jejichž hlavy budou ubourány a budou spojeny novým základovým pasem zalomeným podle stávajícího průběhu PHS.

Sloupky nové PHS jsou navrženy z ocelových profilů HEB160, délka se liší podle umístění (NK, křídla, základ). V přímé části je v hlavách sloupků navrženo ztužení z ocelového profilu U180, který roznáší zatížení od větru mezi více sloupků.

Kotvení na NK mostu je navrženo pomocí horní konzoly z HEB160 zakotvené přes chemické kotvy do horní plochy římsy a spodní konzoly U160 kotvené pomocí sklopných kotev do spodních ploch nosníků

Kotvení na křídlech je navrženo pomocí horní konzoly z HEB160 zakotvené přes chemické kotvy do horní plochy římsy a rektifikovatelné kotvení do boku křídel.

Soklové panely výšky 600 mm jsou navrženy pouze mimo most, jejich délka je přizpůsobena navrženým délkám polí.

Průhledné panely jsou navrženy jako pásy PMMA utěsněné ve sloupcích pomocí samosvorných profilů z recyklovaného plastu. Horní hrana panelů bude volná. Panely jsou navrženy jako odrazivé, stejně jako stávající.

SO 762 – Oprava PHS v km 13,200 vlevo

Předmětem stavebního objektu je návrh opravy stávající protihlukové stěny ve staničení km 12,757 76 – km 13,205 69. Protihluková stěna (PHS) se nachází na levé straně dálnice D1 a skládá se ze tří samostatných částí. První část PHS se nachází ve staničení dálnice km 12,757 76 - km 12,757 76, druhá část PHS se nachází ve staničení dálnice km 12,893 30 - km 12,969 47, třetí část PHS se nachází ve staničení dálnice km 12,964 34 - km 13,205 69. Mezi staničením km 12,859 20 až km 12,900 se nachází PHS na mostě číslo D1-014 (součást SO 761). Oprava PHS bude spočívat ve výměně stávající železobetonové krycí desky a v opravě výplně dilatačních a pracovních spár. Dilatační spáry budou vyplněny novou pryžovou těsnicí vložkou z obou stran. Mezera mezi panely bude vyplněna PUR pěnou. Krycí deska bude provedena nová železobetonová prefabrikovaná. Tvar a délka prefabrikátu bude kopírovat stávající stav.

8.2.6 Objekty úpravy území

SO 801 – Vegetační úpravy – levá strana + SO 802 – Vegetační úpravy – pravá strana

V rámci vegetačních úprav dojde k následnému ozelenění – zatravnění všech humusovaných ploch upravovaných v rámci opravy. Ozelenění bude provedeno ručním výsevem nebo hydroosevem. Ruční výsev bude použit u osetí středního dělicího pruhu, hydroosev na krajnicích a přilehlých částech upravovaných svahů.

Výsadby na svazích vzhledem k prostorovým poměrům neproběhnou. Tloušťka rozprostírané vrstvy ornice bude 15cm. Při výběru travní směsi se vychází z místních geobotanických a klimatických podmínek, návrh musí respektovat zhoršené stanovištní podmínky v okolí extrémně zatížené dálnice (exhaláty, zasolení).

Základní informace jsou uvedeny v TKP 13 – Vegetační úpravy a v dalších předpisech v TKP uvedených. Trávník je nutno založit tak, aby při předání splňoval parametry stanovené TKP.

Místa napojení upravovaných ploch na stávající svah musí plynule navazovat, nesmí zde být nerovnosti, zlomy apod., aby bylo možné svahy sekat.

Podrobnější popis je uveden v objektu SO 801.

9 VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Výsledný návrh postupu oprav jednotlivých úseků vozovky vychází ze zpracované diagnostiky vozovky, zpracované firmou SQZ, s.r.o. 06/2015 pro úsek km 12-16 a firmou Viakontrol, s.r.o. 08/2016 pro úsek km 9,4-12.

Pro účely zpracování projektové dokumentace bylo provedeno podrobné zaměření v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bvp. Zaměření zpracovala firma PRAGOPROJEKT, a.s.

Byl proveden průzkum stávajících inženýrských sítí s tím, že podrobné vytyčení stávajících sítí musí být provedeno nejdříve při předání stavby zadavatelem. Zpracoval PRAGOPROJEKT, a.s.

Byl proveden stavebně technický průzkum stávajících dálničních mostů. Zpracoval PRAGOPROJEKT, a.s.

Pro ověření podkladů byla projektanty provedena rekognoskace terénu na místě stavby, za účasti investora a majetkového správce.

Pro daný projekt nebylo zapotřebí provádět samostatný geologický průzkum.

10 DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Z hlediska způsobu ochrany budou práce probíhat tak, aby nedošlo k narušení stávajících objektů. Žádné další zvláštní podmínky pro stavbu nebyly stanoveny.

V rámci zpracování projektu byl proveden průzkum existence inženýrských sítí v zájmovém území. Poloha sítí, uvedených v dokumentaci byla převzata z podkladů poskytnutých jednotlivými správci. Zpracovateli projektové dokumentace byly zákresy předány v digitální formě. V souladu s předpisy TKP a v součinnosti se správci sítí se musí průběh dotčených podzemních inženýrských sítí vytyčit v terénu a to nejpozději při předání stavby zadavatelem.

Stavba se dotýká ochranných pásem inženýrských sítí a komunikací. Inženýrské sítě a další zařízení mají dle příslušných zákonů, vyhlášek a předpisů vyhlášena ochranná pásma. Před započítím jakékoliv stavební činnosti je nezbytné veškeré sítě v obvodu staveniště vytyčit, viditelně označit a dodržovat podmínky pro práci v ochranných pásmech. Příslušní pracovníci musejí být s těmito podmínkami prokazatelně seznámeni a kontrolováni.

K zásahu, nebo manipulaci s podzemními vedeními nebude bez vědomí správce sítě manipulováno.

V trase modernizace se nacházejí zejména podzemní vedení kanalizace, plynovodu, vodovodu, sdělovacích kabelů, rozvody VN a NN, a nadzemní vedení sdělovacích kabelů.

Přehled ochranných pásem:

Silniční ochranná pásma:

Silniční ochranná pásma jsou určena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v § 30.

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými **do výšky 50 m** a ve vzdálenosti:

- **100 m** od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větve jejich křižovatek; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku,
- **50 m** od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy,

- **15 m** od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

Ochranná pásma dráhy:

Ochranná pásma dráhy jsou určena zákonem č. **266/1994 Sb.**, o drahách v § 8.

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

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální **60 m** od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti **30 m** od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, **100 m** od osy krajní koleje, nejméně však **30 m** od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky **30 m** od osy krajní koleje,
- u speciální dráhy **30 m** od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy **35 m** od osy krajní koleje,
- u dráhy lanové **10 m** od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové **30 m** od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

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 u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně nebo nad průměr 500 mm od vnějšího líce zvyšují o **1,0 m.**

Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení:

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

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

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

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:

- 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,
- u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 12 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,

- u napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně 15 m,
- u napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně 20 m,
- u napětí nad 400 kV 30 m,
- u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- 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.

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. 50/1976 Sb.). 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.

Stavba neprochází ochranným pásmem vodního zdroje, chráněným územím ani památkovou rezervací.

11 ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou

Stavební práce spočívají v opravě stávající vozovky a s tím související výměnou svodidel a opravou povrchového odvodnění. Dále budou opraveny vozovky a svodidla na dálničních mostech, mostní závěry, opraveny stávající protihlukové stěny a portály dopravního značení. Současná funkce se realizací stavby nemění.

a) bourací práce

S ohledem na to, že se jedná o opravu stávající vozovky, spočívají bourací práce především v odstranění původních konstrukčních vrstev (frézování). Dále pak dojde k odstranění stávajících ocelových a betonových svodidel, uličních vpustí, části monolitických betonových rigolů a štěrbínových žlabů v rámci oprav povrchových odvodňovacích prvků.

U mostů budou odstraněny části křídel a stávající ocelová PHS na mostě 014.

b) kácení mimolesní zeleně a její případná náhrada

Náletové dřeviny budou odstraněny před začátkem stavby v rámci běžné údržby. V rámci stavby bude odstraněn keřový porost v SDP.

c) rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Zemní práce zahrnují sejmutí drnové vrstvy z ploch SDP v tl. 0,15. Dále je zde počítáno se seříznutím drnové vrstvy z nebezpečné krajnice v tloušťce 0,15 m a zpětným ohumusováním krajnic a SDP. Drnová vrstva a zemina sejmutá v rozsahu stavby bude odvezena na skládku.

d) ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Provedení sadových úprav ve smyslu výsadby stromů, keřů či jiné okrasné zeleně se nepředpokládá.

Plochy upravených krajnic a SDP budou ručně osety.

e) zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

- bez zásahu

f) zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

- bez zásahu

g) zásah do jiných pozemků

Viz příloha G.1 – Záborový elaborát.

h) vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Oprava vozovky v daném úseku nemá dopad na změnu stávajících staveb v lokalitě.

12 Nároky stavby na zdroje a její potřeby

Určení a zdůvodnění nároků stavby na

a) všechny druhy energií

Zajištění energie pro stavbu je věcí zhotovitele. Po svém zprovoznění nemá stavba nároky na energii.

b) telekomunikace

Zhotovitel použije mobilní telefony.

c) vodní hospodářství

Zajištění vody pro stavbu je věcí zhotovitele. Po svém zprovoznění nemá stavba nároky na spotřebu vody.

d) připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Základními přístupovými komunikacemi jsou dálnice D1, silnice II. a III. tříd a místní komunikace.

e) možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

Napojení je plně v kompetenci zhotovitele stavby. Podmínky připojení musí zhotovitel projednat se správcí vedení.

f) druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech a se souvisejícími prováděcími vyhláškami. Užíváním staveniště bude vznikat běžný

komunální odpad a kal ze septiků a žump (odpad z chemických WC na stavbě). Další odpady související se stavbou jsou uvedeny v samostatné příloze G.2 – Projekt nakládání s odpady.

13 VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

a) Vliv na ochranu krajiny a přírody

Stavba je realizována v rámci stávajícího tělesa dálnice, oprava vozovky nebude mít vliv na okolní přírodu a krajinu. Vzrostlá zeleň podél dálnice nebude stavbou dotčena.

b) Hluk

Jedná se o stavbu liniového charakteru, kde se stavební mechanismy pohybují po celé trase stavby. Hluk ze stavební činnosti bude tedy vzhledem k jednotlivým chráněným objektům proměnný. Vždy bude záležet na konkrétní současné poloze stavebních mechanismů.

Dálnice D1 je v předmětném úseku již dnes významným zdrojem hluku. Zhoršení stávající akustické situace se nepředpokládá.

c) Emise z dopravy

Lze předpokládat krátkodobé zvýšení především polétavého prachu při provádění zemních prací. Dále pak zvýšení emisí na dovozových trasách staveništní dopravy. Jedná se však o krátký časový úsek, překračování imisních limitů v souvislosti se samotnou stavbou se nepředpokládá.

d) Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Voda z vozovky je sváděna do stávající kanalizace, v místech bez odvodňovacích žlábků do stávajících příkopů. Plocha zpevněných ploch zůstává shodná a charakter odvodnění dálnice se nemění. Znečištění vod samotnou stavbou se proto nepředpokládá.

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

Při provádění prací na staveništi je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

Některé základní právní předpisy:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Zákon 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).

- Nařízení vlády č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí.
- Nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky.
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.
- Zákon č. 373/2011 Sb., o specifických zdravotních službách.

f) nakládání s odpady

Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých dalších zákonů (ve znění pozdějších předpisů). Původcem odpadu ve smyslu zákona bude po dobu výstavby dodavatel stavby, po uvedení do provozu správce komunikace. Při hospodaření s odpady budou respektována ustanovení uvedeného zákona, vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů, vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, a ostatní prováděcí předpisy, vše ve znění pozdějších předpisů.

Podle uvedeného zákona je původce odpadu povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom je povinen zajistit zneškodnění odpadů. Během výstavby i po uvedení do provozu je původce odpadu povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb.

Na stavbě se nepředpokládá vznik nebezpečných odpadů, k jejich vzniku by mohlo dojít pouze v případě havárie (rozlité ropné látky, odpadní oleje, absorpční činidla) – pro nakládání s nebezpečnými odpady je podle zákona č. 185/2001 Sb. nutný souhlas územně příslušného správního úřadu; nebezpečné odpady je třeba v souladu s vyhláškou č. 383/2001 Sb. skladovat v uzavřených nepropustných označených nádobách a likvidovat osobou oprávněnou k nakládání s nebezpečnými odpady. Všechny odpady vzniklé ze stavby budou předány k využití nebo zneškodnění pouze oprávněné osobě, do doby předání je za nakládání s odpady zodpovědný původce odpadu. Doklady o nezávadném zneškodnění všech odpadů vzniklých při výstavbě budou předloženy ke kolaudačnímu řízení.

14 OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

a) mechanická odolnost a stabilita

Posouzení únosnosti stávajících konstrukčních vrstev a návrh nových vrstev vozovky bylo provedeno v rámci diagnostiky vozovky.

b) požární bezpečnost (umožnění zásahu jednotek požární ochrany, únikové cesty pro osoby apod.)

Stavba svým charakterem liniové dopravní stavby nevyvolává nároky na požární bezpečnost. Přístup jednotek IZS k event. dopravní nehodě je po stávající silniční síti.

c) ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Nenavrhují se žádná speciální opatření na zajištění ochrany zdraví a životního prostředí.

d) ochrana proti hluku

Nenavrhují se žádná speciální opatření na zajištění ochrany proti hluku.

e) bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Bezpečnost provozu na komunikacích je obecně zajištěna dopravním značením a respektováním zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

f) úspora energie a ochrana tepla (hospodárnost provozu, úsporné technologie při výstavbě a údržbě apod.)

Netýká se stavby.

15 Další požadavky

a) užitné vlastnosti stavby (dostatečná kapacita objektů, obecné technické požadavky na výstavbu a výroby, snadná údržba, životnost apod.)

Zajištění užitných vlastností stavby je dáno řádným technickým návrhem dle příslušných norem a technických podmínek a kvalitou provedených prací. Kapacita komunikace se opravou nemění.

b) zajištění přístupu a podmínek pro užívání stavby - veřejně přístupných komunikací a ploch osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Netýká se stavby.

c) ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí (povodně, agresivní podzemní voda, bludné proudy, poddolování a povětrnostní vlivy)

Povodně:

Netýká se stavby, stavbou se nemění umístění stavby.

Agresivní podzemní voda:

Netýká se stavby, stavba nemění stávající základy.

Povětrnostní vlivy:

Na stavbu nebudou mít vliv žádné škodlivé účinky prostředí, kromě běžných (vliv dešťové vody, vliv vlhkosti s mrazovými cykly na betonové konstrukce) s jejímž vlivem návrh počítá, žádná speciální opatření nejsou navrhována.

Protikorozní ochrana

Ocelové součásti objektů jsou navrženy v souladu s požadavky TKP PK, kapitola 19.

Bludné proudy:

Netýká se stavby.

Poddolování:

Netýká se stavby, stavba nemění stávající základy.

d) *splnění požadavků dotčených orgánů*

Neobsazeno.