

TECHNICKÁ ZPRÁVA – SO 101, 102, 103 a 104

1. Identifikační údaje

a) Označení stavby

Název stavby: **REKONSTRUKCE SILNICE II/198
PERNOLEC – PŘIMDA – II. ÚSEK**

Místo stavby

Obec : **Úšava, Nové Sedliště, Mlýnec**

Okres : **Tachov**

Kraj: **Plzeňský**

Katastrální území: **Úšava, Staré Sedliště, Nové Sedliště, Mchov, Lužná u
Boru, Mlýnec**

b) Stavebník, objednatel

Investor : **Správa a údržba silnic Plzeňského kraje, p.o.**

Adresa : **Škroupova 18, 306 13 Plzeň**

IČO : **72053119**

c) Zodpovědný projektant

Jméno : **Ing. Jaroslav Rojt**

Název : **Projekční kancelář Rojt**

Adresa : **Vodní 27, 344 01 Domažlice**

IČO: **12285447**

Zaměření: **Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby**

Číslo autorizace: **0200225**

A – Úvodem

Projektová dokumentace výše uvedené akce byla zpracována na základě objednávky investora, tj. Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, s požadavkem zpracovat projektovou dokumentaci pro provádění stavby na rekonstrukci výše uvedené komunikace.

B – Všeobecné údaje

Úsek silnice II/198 navržený k rekonstrukci je veden od začátku obce Úšava ve směru pasportního staničení k pracovní spáře za sjezdem z dálnice D5 (exit 136) a je rozdělen na 4 úseky. Silnice II/198 vykazuje v předmětném úseku rozsáhlé poruchy krytu včetně svěšených okrajů vozovky, hloubkové koroze obrusné vrstvy, výtluků a trhlin, způsobených zejména dopravním zatížením komunikace, povětrnostními vlivy a stářím vozovky se stávajícím živičným krytem na konci jeho životnosti. V úseku od Staromlýnského rybníku až cca 250 m za křižovatku se silnicí III/19850 má stávající komunikace nevyhovující šířkové uspořádání. Na základě předložených skutečností byl uvedený úsek silnice určen k opravě krytu, v místě nevyhovující šířky komunikace bude provedeno její rozšíření, včetně rozšíření hráze Staromlýnského rybníku.

úsek 2.1	SO 101 je veden od pracovní spáry v místě začátku obce Úšava po konec obce. délka úseku : 0,357 ⁷¹ km
úsek 2.2	SO 102 je veden od konec obce Úšava ke Staromlýnskému rybníku. (km 0,357 ⁷¹ – 2,444 ⁰⁷) délka úseku : 2,086 ³⁶ km
úsek 2.3	SO 103 + SO 301 je veden od začátku Staromlýnského rybníku až cca 250 m za křižovatku se sil. III/19850. V uvedeném úseku bude provedeno rozšíření komunikace na kategorii S 7,5. (km 2,444 ⁰⁷ – 3,933 ⁵⁸) délka úseku SO 103 : 0,090 ⁶⁴ km délka úseku SO 301 : 1,398 ⁸⁷ km
úsek 2.4	SO 104 je veden od konce úseku 2.3 k pracovní spáře za mimoúrovňovým křížením s dálnicí D5 u sjezdu č. 136. (km 3,933 ⁵⁸ – 5,395 ¹⁸) délka úseku : 1,461 ⁶⁰ km
celková délka opravy komunikace: 5,395 ¹⁸ km	

C – Použité výchozí podklady

Výchozím podkladem pro zpracovanou dokumentaci bylo polohopisné a výškopisné zaměření současného stavu s vloženými aktuálními vlastnickými hranicemi.

Vlastní technický návrh je vypracován na základě odsouhlasené projektové dokumentace pro stavební povolení.

D – Technické řešení

Způsob úpravy – SO 101

Začátek opravy a rovněž začátek staničení je situován v místě pracovní spáry na začátku obce Úšava. Oprava je dále vedena ve směru pasportního staničení na konec obce,

kde končí ve staničení km 0,357⁷¹. Přesné vedení trasy uvedené silnice je patrné ze situace. Součástí stavby je rovněž úprava všech stávajících sjezdů, rozjezdů křižovatek a autobusových zastávek v rozsahu uvedeném ve výkazu výměr stavebních prací.

V celé trase před zahájením stavebních prací provede dodavatel odstranění bláta, prachu a příp. hlinitého nánosů z povrchu živичného krytu vozovky, seřiznutí krajnic a vymytí stávajícího krytu vodou.

Poté bude provedeno odfrézování stávající obrusné vrstvy v \varnothing tloušťce 50 mm s částečným vyrovnáním profilu. Dále bude provedeno odstranění prachu vymytím vodou a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. Následně bude provedena sanace neúnosných míst a oprava zbylých trhlin a spár (viz popis níže). Na takto upravený podklad bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství 0,45 kg/m² (ČSN 73 6129) a následně bude provedena pokládka ložné vrstvy s funkcí vyrovnávky z asfaltového betonu hrubozrnného ACL 16 S PMB 25/55-55 (ČSN EN 13108-1) v \varnothing tloušťce 60 mm. Následně bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství 0,30 kg/m² a zřízení obrusné vrstvy z asfaltového betonu střednězrnného ACO 11 S PMB 45/80-50 (ČSN EN 13108-1) v tloušťce 50 mm. Poté bude provedeno dosypání krajnic a vodorovné dopravní značení.

Způsob úpravy – SO 102

Začátek úseku je ve staničení km 0,357⁷¹ v místě konce obce Úšava. Oprava je dále vedena ve směru pasportního staničení k začátku Staromlýnského rybníku, kde končí ve staničení km 2,444⁰⁷, délka úseku je 2,086³⁶ km. Přesné vedení trasy uvedené silnice je patrné ze situace. Součástí stavby je rovněž úprava všech stávajících sjezdů, rozjezdů křižovatek a autobusových zastávek v rozsahu uvedeném ve výkazu výměr stavebních prací.

V celé trase před zahájením stavebních prací provede dodavatel odstranění bláta, prachu a příp. hlinitého nánosů z povrchu živичného krytu vozovky, seřiznutí krajnic a vymytí stávajícího krytu vodou.

Poté bude provedeno odfrézování stávající obrusné vrstvy v min tloušťce 30 mm s částečným vyrovnáním profilu. Dále bude provedeno odstranění prachu vymytím vodou a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. Následně bude provedena sanace neúnosných míst a oprava zbylých trhlin a spár (viz popis níže). Na takto upravený podklad bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství 0,45 kg/m² (ČSN 73 6129) a následně bude provedena pokládka ložné vrstvy s funkcí vyrovnávky z asfaltového betonu hrubozrnného ACL 16 S PMB 25/55-55 (ČSN EN 13108-1) v \varnothing tloušťce 60 mm. Následně bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství 0,30 kg/m² a zřízení obrusné vrstvy z asfaltového betonu střednězrnného ACO 11 S PMB 45/80-50 (ČSN EN 13108-1) v tloušťce 50 mm. Poté bude provedeno dosypání krajnic a vodorovné dopravní značení.

Způsob úpravy – SO 103

Začátek úseku je ve staničení km 2,534⁷¹, oprava je dále vedena ve směru pasportního staničení přes křižovatku se sil. III/19850 a končí ve staničení km 3,933⁵⁸. Délka úseku je 1,398⁸⁷ km. Přesné vedení trasy uvedené silnice je patrné ze situace.

V uvedeném úseku bude provedeno rozšíření komunikace na kategorii S 7,5. V celé trase před zahájením stavebních prací provede dodavatel odstranění bláta, prachu a příp. hlinitého nánosů z povrchu živичného krytu vozovky, seřiznutí krajnic a vymytí stávajícího krytu vodou.

Poté bude provedeno odfrézování stávající obrusné vrstvy v \varnothing tloušťce 50 mm s částečným vyrovnáním profilu. Dále bude provedeno odstranění prachu vymytím vodou a

odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. Následně bude provedena sanace neúnosných míst, oprava zbylých trhlin a spár a rozšiřovací rýha komunikace (viz popis níže). Na takto upravený podklad bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství $0,45 \text{ kg/m}^2$ (ČSN 73 6129) a následně bude provedena pokládka ložné vrstvy z asfaltového betonu hrubozrnného ACL 16 S PMB 25/55-55 (ČSN EN 13108-1) v tloušťce 60 mm. Následně bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství $0,30 \text{ kg/m}^2$ a zřízení obrusné vrstvy z asfaltového betonu střednězrnného ACO 11 S PMB 45/80-50 (ČSN EN 13108-1) v tloušťce 50 mm. Poté bude provedeno dosypání krajnic a vodorovné dopravní značení.

Způsob úpravy – SO 104

Začátek úseku je ve staničení km 3,933⁵⁸ cca 250 m za křižovatku se sil. III/19850. Oprava je dále vedena ve směru pasportního staničení a končí v místě pracovní spáry u nájezdu na dálnici D5 ve staničení km 5,395¹⁸. Délka úseku je 1,461⁶⁰ km. Přesné vedení trasy uvedené silnice je patrné ze situace. Součástí stavby je rovněž úprava všech stávajících sjezdů a rozjezdů křižovatek v rozsahu uvedeném ve výkazu výměr stavebních prací.

V celé trase před zahájením stavebních prací provede dodavatel odstranění bláta, prachu a příp. hlinitého nánosů z povrchu živičného krytu vozovky, seříznutí krajnic a vymytí stávajícího krytu vodou.

Poté bude provedeno odfrézování stávající obrusné vrstvy v min. tloušťce 30 mm s částečným vyrovnáním profilu. Dále bude provedeno odstranění prachu vymytím vodou a odborná prohlídka stavu povrchu za účelem výběru míst k lokálním opravám. Následně bude provedena sanace neúnosných míst a oprava zbylých trhlin a spár (viz popis níže). Na takto upravený podklad bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství $0,45 \text{ kg/m}^2$ (ČSN 73 6129) a následně bude provedena pokládka ložné vrstvy s funkcí vyrovnávky z asfaltového betonu hrubozrnného ACL 16 S PMB 25/55-55 (ČSN EN 13108-1) v \varnothing tloušťce 60 mm. Následně bude aplikován spojovací postřik PS-EP v množství $0,30 \text{ kg/m}^2$ a zřízení obrusné vrstvy z asfaltového betonu střednězrnného ACO 11 S PMB 45/80-50 (ČSN EN 13108-1) v tloušťce 50 mm. Poté bude provedeno dosypání krajnic a vodorovné dopravní značení.

Asfaltové směsi nesmějí být pokládány za deště a je-li na podkladu souvislý vodní film, sníh nebo led. Nejnižší přípustná teplota vzduchu při pokládce obrusné vrstvy je 5°C a minimální průměrná teplota vzduchu za posledních 24 h 3°C . Veškeré stavební postupy a materiály musí odpovídat technicko-kvalitativním podmínkám staveb pozemních komunikací.

Na začátku a na konci úseku je třeba zajistit plynulé navázání nové úpravy na starou vozovku. V místě napojení se odstraní živičný kryt v celé šířce stávající vozovky v tl. cca 100 mm na délku min. 5 m. Plynulé napojení nivelety se provede v délce 15 m od styčné spáry. Navázání bude provedeno rovněž ve styku nového krytu s okolními plochami. Styčné plochy dříve provedených asfaltových vrstev a plochy v místě napojení na odříznutý asf. kryt se opatří asfaltovou zálivkou, případně rovnoměrnou vrstvou asfaltového pojiva.

Součástí stavby bude rovněž povrchová úprava všech rozjezdů křižovatek, navazujících sjezdů a autobusových zastávek, která je nezbytná k odstranění výškové difference, vzniklé navýšením nivelety komunikace. V místě situování stávající silniční obruby bude upravena tloušťka frézované vrstvy a vyrovnávky tak, aby nedošlo ke změně stávající nášlapné výšky.

Krajnice budou po položení krytu dosypány a zpevněny ve stávající šířce kamenivem drceným fr. 0/32.

Oprava příčných a podélných trhlin dle TP 115

Pokládka výztužného prvku bude provedena po opravě lokálních poruch (výtluky a neúnosné okraje komunikace).

Před prováděním postřiku se všechny trhliny podle šířky upraví jedním z následujících způsobů:

1) Pomocí kotouče nebo frézy se trhliny proříznou, vyčistí, svislé stěny se opatří penetračně adhezním nátěrem a vytvořené komůrky se zalijí pružnou asfaltovou zálivkovou hmotou.

2) Pomocí horkovzdušného zařízení se trhliny vyčistí, nahřejí a následně zalijí pružnou asfaltovou zálivkovou hmotou.

V případě větších trhlin se na řádně očištěný povrch provede postřík kationaktivní modifikovanou asfaltovou emulzí (ČSN EN 13808) tak, aby množství asfaltu po vyštěpení emulze činilo $1,2 \text{ kg/m}^2$.

Následně se na takto připravený povrch do postřiku položí rovnoběžně s podélnou osou vozovky pásy geomříže dle TP 147 (splétaná skelná geomříž s min. pevností 100 kN) se vzájemným dotykem a řádně se přitlačí válečkem.

Pokládka geomříže se provádí v dostatečném předstihu před prováděním následné asfaltové vrstvy, aby mohlo dojít k vyštěpení emulze. Případné záhyby nebo zvlnění je nutné před pokládkou odstranit.

Po položení geokompozitu nesmí být vedena jakákoliv doprava. Pouze při pokládce další asfaltové vrstvy smí být poježděn pouze vozidly dopravujícími asfaltovou směs k finišeru. Tato vozidla se musí pohybovat nízkou rychlostí, plynule a nesmí prudce brzdit a nebo se otáčet.

Pokládku geokompozitu provádět dle pokynů a návodů od výrobce, dodržovat požadavky TP 115 a TP 147. Použitý výztužný materiál pro ukládání do asf. vrstev komunikace musí splňovat fyzikální vlastnosti, dané Technickými podmínkami TP 115 - Opravy trhlin na vozovkách s asfaltovým krytem.

Sanace neúnosných míst

V místě výskytu neúnosných míst bude provedeno odstranění zbylých asfaltových vrstev a následně zhutnění, případně doplnění nestmelené podkladní vrstvy tak, aby byla zajištěna únosnost E_{def2} min 120 MPa. Na takto upravený podklad bude aplikován infiltrační postřík asfaltovou emulzí v množství $0,40 \text{ kg/m}^2$ (ČSN 73 6129) a následně bude zřízena podkladní vrstva z obalovaného kameniva střednězrnného ACP 16+ 50/70 v tl. 70 mm.

Rozšiřovací rýha komunikace – SO 103, SO 301

V úseku 2.3 bude provedeno rozšíření komunikace na kategorii S 7,5. Situování rozšíření komunikace je patrné z příložené situace. V rámci stavby bude provedeno rozšíření hráze Staromlýnského rybníku, které je řešeno samostatným stavebním objektem.

Po odfrézování krytu komunikace bude zaříznuta a odstraněna zbývající živičná vrstva ve vzdálenosti 1,0 m od hrany stávajícího zpevnění. Poté bude odstraněna humózní vrstva vyskytující se v místech rozšíření a provedení výkopů, příp. násypů v potřebném rozsahu pro rozšíření. Následně bude provedeno zhutnění zemní pláně na E_{def2} min 45 MPa, zřízení ochranné vrstvy ze šterkodrti ŠDA 0/32 v tl. 220 mm a následné položení podkladní vrstvy ze směsi stmelené cementem SC 0/32 C_{3/4} v tl. 150 mm. Na takto upravený podklad bude provedena vrstva z obalovaného kameniva ACP 16+ 50/70 v tl. 50mm s napojením na stávající živičné vrstvy. V místě nově vzniklé spáry bude položena výztužná geomříž šířky 1,5 m dle TP 147.

Propustek km 3,404⁴⁶ – SO 103

Poloha nově navrženého propustku je patrná z výkresových příloh. Před zahájením vlastní výstavby propustku bude v rámci provádění zemních prací provedeno provizorní převedení vody pro případné zaplavení území během provádění stavby. Provizorní převedení vody bude provedeno z PVC trub DN 400 uložené do pískového lože a v dostatečné vzdálenosti pro umožnění výkopu a betonáže čel propustku. Při provádění zemních prací nutno dbát zvýšené opatrnosti na znečištění vody ropnými látkami. Při provádění stavby bude důsledně dodržován povodňový a havarijný plán.

Stávající trubní propustek DN 600 mm bude nahrazen novým, sestávajícím ze dvou ŽB potrubí světlosti DN 800 mm a délky 11,9 m. Dimenze propustku byla stanovena na základě údajů ČHMÚ pro množství vody Q100, které je pro daný profil stanoveno hodnotou 1,79 m³/sec. S ohledem na polohu nivelety komunikace a okolního terénu bylo nutno zvolit malou konstrukční výšku propustku. Jsou proto navrženy dva otvory, z nichž každý převede při spádu 2% 1,00 m³/sec. Posouzení bylo provedeno dle tabulek pro ostrohranný vtok.

Potrubí bude zakončeno šikmou vtokovou / výtokovou patkovou troubou a zádlažbou navazujících částí příkopu dlažbou z lomového kamene do beton. lože se zatřením spar cementovou maltou. Těleso propustku tvoří železobetonové trouby patkové DN 800 uložené na betonovém loži tl. 300 mm z betonu C25/30 XF2. Sklon potrubí je stanoven na hodnotu 2 %. Navržený profil postačuje pro převedení předpokládaného průtočného množství vody. Trouby budou kladeny od nejnižšího místa směrem vzhůru proti spádu propustku. Pokládají se na připravené bet. lože.

Vtok i výtok propustku budou zpevněny dlažbou z lomového kamene do lože z betonu C25/30 XF3 se zatřením spar cementovou maltou M25 XF3. Obsyp potrubí bude proveden dostupnou, nenamrzavou, vhodnou zeminou. Hutnění materiálu nutno věnovat dostatečnou pozornost, zásyp a hutnění provádět po vrstvách max. 30 cm. Pro hutnění použít vibrační stroje. Násypové těleso bude provedeno dle ČSN 73 6133. V místě překopu komunikace pro vlastní propustek a pro koryto provizorního převedení vody bude provedena nová konstrukce vozovky.

Konstrukce komunikace v místě propustku:

asfaltový beton střednězrný	ACO 11 S PMB 45/80-55	tl.	50	mm
spojovací postřík	PS-EP		0,30	kg/m ²
asfaltový beton hrubozrný	ACL 16 S PMB 25/55-55	tl.	60	mm
spojovací postřík	PS-EP		0,45	kg/m ²
obalované kamenivo	ACP 16 50/70	tl.	50	mm
vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 0/32 C _{3/4}		150	mm
šterkodrt'	ŠD _A 0/32		220	mm
zemní plán upravena a zhutněna na min Edef ₂ = 45 MPa				

Propustky

Veškeré propustky v úsecích 2.1, 2.2 a 2.4 budou opraveny. Oprava spočívá v pročištění propustku, výspravě či případně ve zřízení nových čel a v odláždění vtokové a výtokové strany dlažbou z lomového kamene do lože z betonu C25/30 XF3 se zatřením spar cementovou maltou M25 XF3, případně zřízení vtokové jímky.

V prostoru křižovatky se sil. III/19850 bude stávající propustek odstraněn a následně budou zřízeny 2 nové propustky na obou křižovatkových větvích (viz situace). Propustky budou sestávat z polypropylénových korugovaných hrdlových trub (≥ 10 kN/m²) DN400 v provedení konstrukce komunikace a ve zřízení nových šikmých čel.

Potrubí bude zakončeno seříznutím ve sklonu cca 1:1,5 na vtokové i výtokové straně s následnou zádlažbou navazujících částí příkopu dlažbou z lomového kamene do lože

z betonu C25/30 XF3 se zatřením spar cementovou maltou M25 XF3. Sklon potrubí bude min. 1 %. Po hrubém výkopu se ručně odstraní nerovnosti dna a provede se zhutněné lože ze stávající zeminy zbavené ostrých kaménků. Trouby se kladou od nejnižšího místa směrem vzhůru proti spádu propustku. Pro zajištění jednotného sklonu potrubí je nutné v loži zřídit prohloubení v místě spoje jednotlivých trub. Po pospojování trub se provede směrové urovnání a následné stranové obsypání ze štěrkodrti 16/32. Obsyp potrubí bude proveden ze štěrkodrti 16/32 v min tl. 200 mm. Aby byly splněny požadavky na krytí trub v tělese komunikace, bude dno stávajících silničních příkopů v potřebné délce prohloubeno a upraveno.

Rozsah stavebních prací u jednotlivých propustků je upřesněn v soupisu prací.

Konstrukce komunikace v místě propustků:

asfaltový beton střednězrný	ACO 11 S PMB 45/80-55	tl.	50	mm
spojovací postřik	PS-EP		0,30	kg/m ²
asfaltový beton hrubozrný	ACL 16 S PMB 25/55-55	tl.	60	mm
spojovací postřik	PS-EP		0,45	kg/m ²
obalované kamenivo	ACP 16 50/70	tl.	50	mm
vrstva ze směsi stmelené cementem	SC 0/32 C _{3/4}		150	mm
štěrkodrt'	ŠD _A 0/32		220	mm
zemní plán upravena a zhutněna na min Edef ₂ = 45 MPa				

Pročištění příkopů – SO 101, SO 102 a SO 104

Veškeré silniční příkopy v trase budou pročištěny, v případě nevyhovující hloubky bude příkop upraven tak, aby dno bylo min. 0,7 m pod niveletou komunikace.

Ocelové svodidlo

SO 101 - Stávající pravostranné ocelové svodidlo začínající ve staničení km 0,225⁷² bude prodlouženo o 20 m směrem k centru obce. Stávající náběh bude demontován a osazen ve staničení km 0,205⁷².

SO 102, 103 a 301 - Stávající ocelová svodidla při sil II/198 v km cca 2,3 – 2,5 budou odstraněna a odvezena na skládku ve vlastnictví investora stavby. Při pravé straně komunikace bude nově osazeno ocelové silniční svodidlo v úseku km 2,285⁵⁰ – 2,573⁵⁰ celkové délky 288 m. Při levé straně v km 2,322⁷⁸ – 2,514⁷⁸ délky 192 m. Svodidla budou ukončena dlouhými výškovými náběhy. Uvažovány jsou svodidla obdobného typu stávajících svodidel a úrovně zadržení N2.

Vodorovné dopravní značení

Součástí stavby bude rovněž provedení vodorovného dopravního značení. Způsob značení a schéma jednotlivých vodorovných dopravních značek je uvedena v příloze PD. V místě nájezdů na dálnici D5 bude vodorovné dopravní značení upraveno tak, že bude zřízen průběžný jízdní pruh v celém úseku a odbočování vlevo na dálniční nájezdy bude prováděno z odbočovacího pruhu. Vodorovné dopravní značení bude provedeno z plastu taženého za studena s retroreflexní příměsí.

Značení bude provedeno dle TP 133, „Zásad pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“. Provedení vodorovného značení včetně odstínů barev, materiálů a rozměrů musí odpovídat ČSN 01 8020 – „Dopravní značky na pozemních komunikacích“ a dále specifikované v ČSN EN 1436 – „Vodorovné dopravní značení. Požadavky na dopravní značení“. Hodnocení hmot VDZ je upraveno v TP 70 „Systém hodnocení hmot pro VDZ“.

Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značení nacházející se v zájmovém území bude zachováno. V místě úpravy vodorovného dopravního značení u nájezdů na dálnici D5 bude provedeno přeložení stávajících dopravních značek do nové polohy dle přiložené situace. U stavebního objektu SO 103 budou stávající dopravní značky přemístěny dle nové polohy komunikace.

E – Provádění stavby

Stavba bude převážně prováděna za omezeného dopravního provozu po polovinách šířky komunikace. Rozšíření hráze Staromlýnského rybníku v součinnosti s rozšířením komunikace v části 2.3 bude realizováno za úplné uzavírky.

Dopravní značení při provádění stavebních prací na silnici je stanoveno a vychází ze Zásad pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích (viz samostatná příloha PD – Zásady organizace výstavby).

F – Bezpečnost provozu

Při provádění stavebních prací na rekonstrukci vozovky je nutné respektovat směrnice pro zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích při provádění prací za provozu. Dále je nutné dodržovat všechny bezpečnostní předpisy a výnosy při provádění vlastních stavebních prací.

G – Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

Stanoviska, vyjádření dotčených orgánů státní správy a organizací jsou doloženy v příloze PD – Doklady. Veškeré požadavky a připomínky k projektové dokumentaci týkající se stavebních prací byly splněny, příp. budou splněny při provádění stavebního díla.

H – Požární bezpečnost staveb

Silnice II/198 odpovídá svými šířkovými parametry požadavkům ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic. Návrh opravy respektuje stávající šířkové uspořádání komunikace, která je navržena jako dvoupruhová, obousměrná, s šířkou jízdního pruhu 3,0 m.

Uvedené parametry stávající komunikace splňují protipožární požadavky na přístupové komunikace, stanovené v čl. 12.2 ČSN 73 0802 - Požární bezpečnost staveb.

I – Bezpečnost práce, ochrana zdraví

Pracovníci jsou povinni dodržovat při práci všeobecná pravidla bezpečné práce, hygieny při práci, používat předepsané ochranné pomůcky a musí splňovat podmínky zdravotní způsobilosti.

Organizace, provádějící stavební práce, musí mít zpracován individuální technologický postup pro jednotlivé činnosti z hlediska bezpečnosti práce podle svých podmínek (vybavenost mechanismy, druhu prováděných prací, kategorie udržované PK apod.), který musí být v souladu s ustanoveními zákoníku práce č. 262/2006 Sb. (§103, odst. 2 a 3), zákona č. 309/2006 Sb., nařízení vlády č. 591/2006 Sb. a platnými předpisy BOZP. Pracovníci musí být s touto dokumentací seznámeni v rozsahu, který se jich týká.

Obsluhy stavebních mechanismů, silničních strojů a zařízení musí být prokazatelně, teoreticky i prakticky seznámeny s jejich činností, obsluhou i údržbou. Tam, kde je to předepsáno musí mít příslušné oprávnění k jejich obsluze. Bezpečnost při práci s jednotlivými mechanismy je třeba zajistit dodržováním návodu pro obsluhu. Opravy a údržbu mechanismů lze provádět jen jsou-li v klidu. Stavební mechanismy, silniční stroje a zařízení musí být v přepravní poloze zajištěna.

Pro práci na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a ostatních silnicích I. třídy, k nimž má příslušnost k hospodaření ŘSD ČR platí Směrnice generálního ředitele č. 37/2003, kterou

je třeba přiměřeně aplikovat i na ostatní silnice a pozemní komunikace.

J – Zařízení staveniště

Bude určeno na základě dohody provádějící firmy s investorem nejpozději při předání staveniště.

K – Sklárky, odpadový materiál

Při provádění stavebních prací bude odstraněná živičná obalovaná drť odvezena a uložena na skládce živičných materiálů. Odstraněný asfaltobetonový kryt může být dále zpracován jako recyklovatelná surovina pro výrobu asfaltobetonových směsí.

Veškerý další případný přebytečný materiál bude odvezen na řízenou skládku odpadu.

Při likvidaci odpadů je nutno dodržovat především zákon o odpadech č. 185/2001Sb. a další příslušné vyhlášky včetně všech novel.

L – Oprava objízdných tras

Před započítím stavby budou komunikace objízdných tras lokálně vyspraveny. V průtahu obcí Staré Sedliště se na komunikacích vyskytují lokální poruchy a výtluky. Z tohoto důvodu bude po dokončení stavby provedena oprava povrchu sil. III/19849 a III/19850 v intravilánu obce v důsledku zvýšeného zatížení komunikace v době vedení dopravy po objízdných trasách.