



Výškový systém: Bpv

Souřadnicový systém: S-JTSK

Číslo zakázky: 17 197 00	HIP: Ing. Martin HAVLÍK 602619782, mha@pontex.cz	 Praha 4, Bezová 1658, 147 14
Schválil:	Zodp. projektant:	
Tech. kontrola: Ing. Jan HRACHOVEC 730857686, hrachovec@vpupraha.cz	Vypracoval: Ing. Tereza ŠNOUROVÁ 604220702, snourova@vpupraha.cz	 VPÚ DECO PRAHA a.s. Podbabská 1014/20, 160 00, Praha 6

Objednatel: KSÚS Karlovarského kraje	Obec: BOCHOV, HLINKY	Kraj: KARLOVARSKÝ
Akce: II/208 MODERNIZACE SILNICE HLINKY-BOCHOV	Datum: 12/2017	Stupeň: DSP/PDPS
Část: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Souprava	Č. přílohy: A.

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### OBSAH:

1.	Identifikační údaje .....	2
a)	Označení stavby .....	2
b)	Stavebník .....	2
c)	Projektant .....	2
2.	Základní údaje o stavbě .....	3
a)	Stručný popis návrhu stavby .....	3
b)	Předpokládaný průběh stavby .....	3
c)	Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR .....	3
d)	Stručná charakteristika území stavby .....	3
e)	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí .....	4
f)	Celkový dopad stavby na dotčené území .....	4
3.	Přehled výchozích podkladů a průzkumů .....	5
4.	Členění stavby .....	5
5.	Podmínky realizace stavby .....	5
a)	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků .....	5
b)	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti .....	6
c)	Zajištění přístupu na stavbu .....	6
d)	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy .....	7
6.	Přehled budoucích vlastníků (správců) .....	7
7.	Předávání části stavby do užívání .....	8
8.	Souhrnný technický popis stavby .....	8
8.1.	Souhrnný technický popis .....	8
8.2.	Technický popis jednotlivých stavebních objektů .....	8
8.2.1.	SO 101 Modernizace silnice II/208 úsek 1 (extravilán Hlinky – most ev. č. 208-005) .....	8
8.2.2.	SO 102 Modernizace silnice II/208 úsek 3 (most ev. č. 208-005 – Německý Chloumek) .....	12
8.2.3.	SO 103 Modernizace silnice II/208 úsek 5 (Německý Chloumek – Bochov) .....	16
8.2.4.	SO 182 Dopravně inženýrská opatření .....	20
8.2.5.	SO 201 Modernizace mostu ev. č. 208-005 .....	21
9.	Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření .....	22
10.	Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky .....	22
a)	Dotčená ochranná pásma .....	22
b)	Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav .....	25
c)	Vliv na stavebně technické řešení stavby .....	25
11.	Zásah stavby do území .....	26
a)	Bourací práce .....	26
b)	Kácení mimolesní zeleně .....	26
c)	Rozsah zemních prací .....	26
d)	Ozelenění .....	26
e)	Zásah do ZPF, rekultivace .....	26
f)	Zásah do PUPFL .....	26
g)	Zásah do jiných pozemků .....	26
h)	Vyvolané změny staveb .....	27
12.	Nároky stavby na zdroje a její potřeby .....	27
13.	Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí .....	27
14.	Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti .....	28
15.	Další požadavky .....	29
a)	Užitné vlastnosti stavby .....	29
b)	Bezbariérové užívání stavby .....	29
c)	Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí .....	29
d)	Splnění požadavků dotčených orgánů .....	29

## A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### 1. Identifikační údaje

#### a) Označení stavby

Název stavby: II/208 Modernizace silnice Hlinky - Bochov

Místo stavby: Karlovarský kraj  
Okres Karlovy Vary  
k. ú. Nové Kounice, Javorná u Toužimi a Německý  
Chloumek

Charakter stavby: modernizace pozemní komunikace

#### b) Stavebník

Objednatel: KSÚS Karlovarského kraje,  
příspěvková organizace  
Chebská 282, 256 01 Sokolov  
IČ: 70947023

#### c) Projektant

Zhotovitel PD: Pontex, spol. s r.o.  
Bezová 1658, 147 14 Praha 4  
IČ: 47122706

Zhotovitel části: VPÚ DECO PRAHA a.s.  
Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6  
IČ: 60193280

Vypracovala: Ing. Tereza Šnourová

Stupeň PD: Dokumentace pro stavební povolení/  
Projektová dokumentace pro provádění stavby  
dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 146/2008 Sb.,  
o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních  
staveb

Datum zpracování: 12/2017

## **2. Základní údaje o stavbě**

### **a) Stručný popis návrhu stavby**

Jedná se o modernizaci silnice II/208 v Karlovarském kraji v provozním staničení km 15,064 – 26,970 dle údajů silniční databanky. Začátek a konec úseku byl stanoven objednatelem. Celková délka modernizace je 11 392m. Navrhuje se modernizace asfaltového krytu vozovky včetně optimalizace příčného sklonu a lokálních sanací vrchní asfaltové podkladní vrstvy s mírnou optimalizací stávajícího šířkového uspořádání, obnova nezpevněné krajnice, modernizace stávajících sjezdů a propustků, reprofilace silničních příkopů a ostatních odvodňovacích zařízení, doplnění a modernizace stávajících silničních svodidel, výměna směrových sloupků, obnova a doplnění stálého dopravního značení. Součástí stavby je i modernizace mostu ev. č. 208-005.

Projektové staničení přibližně odpovídá provoznímu staničení dle podkladů silniční databanky.

### **b) Předpokládaný průběh stavby**

Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2019 – 2020, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběrového řízení na zhotovitele stavby.

V zásadě se počítá s realizací stavby jako celku, vzhledem k nutnosti zachování provozu hromadné i individuální dopravy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV.

Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 16 měsíců od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

### **c) Vazby na regulační plány, ÚP, ÚR**

Vzhledem k charakteru stavby jako modernizace stávající pozemní komunikace jsou vazby na regulační plány a ostatní územně plánovací dokumentace bezpředmětné. Rozhodnutí o umístění stavby pro tuto akci není požadováno.

### **d) Stručná charakteristika území stavby**

Řešeným územím je pouze těleso silnice II/208 v km 15,064 – 26,970 provozního staničení dle údajů silniční databanky. Jedná se o pahorkovité území s nadmořskou výškou přibližně 620 – 702 m n. m. Bpv. Převážná část stavby leží v nezastavěném území mezi obcemi Bochov, Německý Chloumek a Hlinky, silnice je v tomto úseku orientována přibližně ve směru západ - východ ve smyslu staničení.

Silnice II/208 je v předmětném úseku obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění. Průměrně se pohybuje šířka zpevnění v rozmezí 5,8 – 6,5m. Šířkové uspořádání je provedeno až jako extravilánové s krajnicí a příkopem.

Niveleta silnice ve směru staničení nejprve klesá k mostu ev. č. 208-005 přes Dražovský potok, následně stoupá až do km 19,570, dál niveleta klesá až do km 20,450, dál do km 20,970 strmě stoupá a následně pomalu klesá k vesnici Německý Chloumek. Za vesnicí niveleta stoupá až do km 24,580, následně prudce klesá do

km 25,120 a pak až do obce Bochov mírně stoupá. Podélné sklony se pohybují v rozmezí od 0,3% do 7,3%.

Vozovka silnice má netuhou konstrukci s asfaltovým krytem, která vykazuje v současnosti celou řadu poruch plynoucích především z vyčerpané životnosti konstrukce a nevyhovujícího stavu krajnice a odvodňovacích zařízení – praskliny, trhliny, vyjeté koleje. Diagnostický průzkum vozovky je samostatnou přílohou této PD.

V trase je několik úrovnových stykových křižovatek – v km 19,787 se silnicí III/2086, v km 19,961 se silnicí III/1794, v km 21,657 se silnicí III/19814 a v km 26,103 s místním komunikací, jejichž poloha je zřejmá z koordinačních situací. Křižovatky budou upraveny pomocí doplněného VDZ, které upraví pohyby vozidel tzv. kanalizováním v prostoru těchto křižovatek. Na křižovatce s MK v km 26,103 z důvodu malých šířkových poměrů není VDZ navrženo.

V řešeném úseku se nachází most ev. č. 208-005. Modernizaci tohoto mostu řeší samostatný objekt SO 201 - Modernizace mostu ev. č. 208-005

V dotčeném úseku se nachází 1 autobusová zastávka v km 21,579 vlevo a 21,7550 vpravo – Bochov, Číhaná, rozcestí – oboustranná zastávka v zálivu linky č. 421346. Zálivy pro autobusovou zastávku jsou modernizovány ve stávající délce a šířce.

Podle celostátního sčítání dopravy z roku 2016 dosahovaly intenzity automobilové dopravy 69 TNV/24 hodin.

Dosavadní druh pozemků dotčených stavbou je v převážné většině plochy záboru ostatní plocha s využitím silnice nebo ostatní komunikace ve vlastnictví investora. Vzhledem k současné podobě katastrální mapy zasahuje stávající plocha tělesa silnice II/208 v dotčeném úseku i do pozemků soukromých vlastníků, chráněných ZPF (orná půda), lesních pozemků a vodních toků.

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

Vzhledem k charakteru stavby jako modernizace stávající komunikace nemá zvolené technické řešení stavby a jejího provozu negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí. Naopak po modernizaci vozovky dojde ke zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy.

Stavba zasahuje do lesních pozemků.

Počítá se s likvidací vzrostlé zeleně, především s mýcením křovin z příkopů a kácení stromů, které tvoří z hlediska bezpečnosti silničního provozu nebezpečnou překážku.

Vodní režim v dané oblasti není stavbou ovlivněn.

Pro zamezení zásahu do okolních pozemků bude obvod stavby řádně vytýčen a označen. Po celou dobu stavby bude zajištěn průjezd a přístup vozidel integrovaného záchranného systému.

#### **f) Celkový dopad stavby na dotčené území**

Stavba zajišťuje především modernizaci vlastní vozovky komunikace a jejího příslušenství a tím i zvýšení bezpečnosti automobilové dopravy a nemá žádný zásadní vliv na dosavadní využití území.

Navrhovanou stavební modernizací se dosavadní zařazení dotčených pozemních komunikací nemění a tato modernizace nemá ani vliv na intenzity

automobilové dopravy. Vzhledem k charakteru stavby nedojde po jejím dokončení k výrazným vzhledovým změnám oproti současnému stavu. Stavba nepředpokládá jakékoliv zásahy do vedení stávajících inženýrských sítí ani návrh nových vedení IS. Pro stavbu se počítá s demolicí mostovky mostu ev. č. 208-005 a propustku v 2xDN 1400 v km 18,697. Dále se počítá s frézováním asfaltových vrstev, vybouráním části stávající vozovky a částí modernizovaných propustků a degradovaných prvků odvodnění.

Nejsou známy žádné vlivy na jiné stavby plánované v zájmovém území ani žádné stavby dotčené navrhovanou stavbou. Nejsou navrženy žádné změny staveb dotčených touto stavbou.

### 3. Přehled výchozích podkladů a průzkumů

- smlouva o dílo na zpracování projektové dokumentace,
- zaměření současného stavu (polohopis a výškopis) v digitální podobě v souřadnicích JTSK a výškovém systému Bpv, včetně zákresu pozemkových hranic,
- orientační zákres stávajících inženýrských sítí dle podkladů příslušných správců,
- *Diagnostický průzkum vozovky a návrh její opravy „II/208 Modernizace silnice Hlinky – Bochovo“*
- webový portál ČÚZK,
- vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace.

### 4. Členění stavby

Stavba je vzhledem ke svému charakteru členěna na stavební objekty podle objektových řad, obsaženy jsou objekty pozemních komunikací mostní objekt. Způsob členění je v souladu s vyhl. MD ČR č. 146/2008 Sb., o obsahu a rozsahu projektové dokumentace staveb pozemních komunikací.

#### Seznam stavebních objektů:

- SO 101 Modernizace silnice II/208 úsek 1 (extravilán Hlinky – most ev. č. 208-005)
- SO 102 Modernizace silnice II/208 úsek 3 (most ev. č. 208-005 – Německý Chloumek)
- SO 103 Modernizace silnice II/208 úsek 5 (Německý Chloumek – Bochovo)
- SO 182 Dopravně inženýrská opatření
- SO 201 Modernizace mostu ev. č. 208-005

Stavba není dále členěna na dílčí části, neobsahuje ani žádné provozní soubory.

### 5. Podmínky realizace stavby

#### a) Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Projektantovi nejsou známy žádné jiné související stavby v širším dotčeném území.

## **b) Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti**

Stavba by měla být realizována v průběhu stavební sezóny 2019 – 2020, termín není pevně stanoven, zahájení bude závislé na provedení výběru zhotovitele. V zásadě se počítá s realizací stavby jako celku, vzhledem k nutnosti zachování provozu hromadné i individuální dopravy bude provedena etapizace stavebních prací v souladu s navrženými ZOV. Dokončení stavby se předpokládá nejpozději do 16 měsíců od zahájení stavební činnosti. Doba trvání stavby bude závislá především na dodavatelem zvoleném postupu prací.

Stavební práce předpokládané v rámci výstavby:

- provedení přípravných zemních prací (příp. odhumusování)
- demolice mostovky mostního objektu
- demontáž zábradlí, stržení zarostlé krajnice
- frézování asfaltových vrstev vozovky v předepsané tloušťce
- zařízení a odbourání okrajů vozovky silnice pro realizaci nové nezpevněné krajnice, vybourání nefunkčních prvků odvodnění a stávajících konstrukcí propustků určených k výměně
- sanace asfaltové podkladní vrstvy v rozsahu dle vizuální prohlídky po odfrézování krytových vrstev vozovky
- obnova odvodňovacích zařízení, příkopů a propustků, realizace nových propustků a modernizace stávajících, zpevnění příkopů příkopovými tvárnicemi
- doplnění zásypů a podkladních konstrukčních vrstev vozovky v místech realizace nových propustků
- realizace asfaltových konstrukčních vrstev vozovky včetně obnovy vodorovného dopravního značení
- obnova nezpevněné krajnice
- obnova a doplnění stálého dopravního značení
- ohumusování a zatravnění.

Akce nevyžaduje žádnou nadstandardní koordinaci. Stavba bude prováděna takovým způsobem, aby všechny vjezdy a přístupy ke vstupům do stávajících objektů byly zachovány po celou dobu výstavby. Zařízení staveniště se předpokládá pouze velmi malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude řešeno v rámci vlastních pozemků stavby. Tato plocha bude sloužit i jako případná deponie pro materiál. Plochy pro větší skládky se neuvažují. Parkování mechanismů, bude-li potřebné, je v omezené míře možné na staveništi. Napojení stavebního pozemku na zdroje vody a elektrické energie není nutné.

Navrhovaná stavební modernizace se dotkne několika bodů základního výškového bodového pole Ab3 Bochovy - Vodná. Jedná se o body, jež jsou umístěny na konstrukcích stávajících silničních propustků (body z intervalu Ab3 – 6.1 až Ab3 – 32.1) a u kterých bude provedena v rámci modernizace změna čel z kolmých na šikmá. Stavbou dojde ke zničení těchto bodů, je nutné tuto skutečnost předem oznámit na Zeměměřický úřad, který stanoví podmínky jejich přeložení, nebo rozhodne o zrušení. V případě že tak nebude učiněno, zahájí Zeměměřický úřad řízení o porušení pořádku na úseku zeměměřictví.

## **c) Zajištění přístupu na stavbu**

Přístup staveništní dopravy na stavbu bude veden z obou směrů silnice II/208. Jiný přístup není třeba zřizovat. Uspořádání staveniště a obslužnost staveniště se bude v průběhu výstavby měnit a přizpůsobovat daným podmínkám a potřebám stavby.

#### d) Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

##### TERMÍN VÝSTAVBY:

zahájení stavby: dle rozhodnutí objednatele (předpoklad 2019)

ukončení stavby: cca 16 měsíců po zahájení stavby

Předpokládaná doba realizace: 16 měsíců - dvě stavební sezony

Postup prací je dán běžným technologickým sledem stavebních prací a rozdělením do jednotlivých dílčích úseků podle stavebních objektů.

Celá stavební činnost bude organizována tak, že bude zachován provoz po polovinách. Výjimku tvoří přestavba propustku v km 18,697, kde je nutné provádění při úplné uzavírce. Doprava bude řízena světelnými signály a to během výstavby všech SO včetně mostu SO 201. Během modernizace výše uvedeného propustku (cca 2 měsíce) bude doprava vedena po objíždné trase.

Při modernizaci sil. II/208 je následující postup pracovních činností:

- odstranění dřevin navržených ke kácení
- modernizace jednotlivých úseků komunikace
- modernizace mostu SO 201
- modernizace propustku v km 18,697
- provedení vodorovného a svislého dopravního

Více informací – viz příloha E. Zásady organizace výstavby.

Členění na pracovní úseky je plně věcí zhotovitele stavby, který se musí již v rámci nabídky seznámit s místními podmínkami a projednat si s ohledem na své technologické možnosti délku jednotlivých částečně uzavřených úseků s příslušnými orgány (Policie, příslušného odboru dopravy). S ohledem na přehlednost úseků se předpokládá, že doprava bude vždy řízena světelnými signály.

Zařízení staveniště bude vždy umístěno na uzavřeném úseku komunikace, nepředpokládá se rozsáhlejší zařízení staveniště, napojení na zdroje energií a vody je plně věcí zhotovitele a jeho technologických potřeb, obecně je možno použít mobilních zdrojů.

## 6. Přehled budoucích vlastníků (správců)

### Přehled budoucích vlastníků jednotlivých stavebních objektů:

SO 101	Modernizace silnice II/208 úsek 1 (extravilán Hlinky – most ev. č. 208-005)	KSUS Karlovarského kraje
SO 102	Modernizace silnice II/208 úsek 3 (most ev. č. 208-005 – Německý Chloumek)	KSUS Karlovarského kraje
SO 103	Modernizace silnice II/208 úsek 5 (Německý Chloumek – BochoV)	KSUS Karlovarského kraje
SO 182	Dopravně inženýrská opatření	zhotovitel stavby (dočasně)
SO 201	Modernizace mostu ev. č. 208-005	KSUS Karlovarského kraje

Stavební objekty stavby budou užívány jako pozemní komunikace v souladu se současným uspořádáním.

## 7. Předávání části stavby do užívání

Předpokládá se předání do užívání pro celou stavbu najednou po definitivním dokončení stavby.

## 8. Souhrnný technický popis stavby

### 8.1. Souhrnný technický popis

Název stavby:	II/208 Modernizace silnice Hlinky - Bochov			
Místo stavby:	Karlovarský kraj Okres Karlovy Vary k.ú. Nové Kounice, Javorná u Toužimi a Německý Chloumek			
Charakter stavby:	modernizace pozemní komunikace			
Projektovaný rozsah:	silnice II/208: km 15,064 – 22,281 a 22,795 – 26,970 (projektové staničení shodné s provozním)			
Délka stavby:	11 392m (SO101 + SO102 + SO103 + SO 201)			
	SO 101 km 15,064377 – 17,394295	2 329,918m	zaokrouhleno	2 330m
	SO 102 km 17,435703 – 22,281272	4 845,569m	zaokrouhleno	4 846m
	SO 103 km 22,795550 – 26,970000	4 174,450m	zaokrouhleno	4 175m
	SO 201 km 17,394295 – 17,435703	41,408m	zaokrouhleno	41m
	Celkem			11 392m
Orientační výměry:	vozovka silnice II/208 – 15 260m <sup>2</sup> + 33 098m <sup>2</sup> + 27 306m <sup>2</sup> + 300m <sup>2</sup>			
Počet bus zastávek:	1 zastávka			
Přestavby křižovatek:	nejsou – pouze návrhem VDZ			
Modernizace mostů:	most ev. č. 208-005			
Řešené propustky:	2 propustky – výměna stávajícího propustku v km 18,697 a doplnění propustku pod sjezdem v km 21,645 jinak pouze modernizace, pročištění, příp. doplnění svodidla			
Železniční přejezdy:	neobsahuje			
Řešené sjezdy:	obsahuje pouze výškové navázání stávajících sjezdů			

### 8.2. Technický popis jednotlivých stavebních objektů

#### 8.2.1. SO 101 Modernizace silnice II/208 úsek 1 (extravilán Hlinky – most ev. č. 208-005)

Tento stavební objekt řeší modernizaci silnice II/208 v úseku konec obce Hlinky až k mostu ev. č. 208-005. Směrové i šířkové parametry vozovky silnice II/208 zůstávají zachovány, stejně tak i podélné sklony nivelety se snaží v co největší míře zachovat stávající výškové poměry.

### **Situační řešení**

Stávající směrové vedení silnice II/208 je zcela zachováno a je tvořeno přímými úseky proloženými směrovými oblouky s přechodnicemi o parametrech, které umožňují prostorové možnosti trasy.

Celková délka úseku 1 je 2 330m.

Silnice II/208 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění přibližně 5,8 – 6,5m. Šířkové uspořádání je extravilánového typu s krajnicí a příkopem. Uvažuje se šířka jízdního pruhu 2x3,0m a vodící proužek 2x0,25m. Pokud je to dle situace možné šířka vozovky se drží v návrhové kategorii S 7,5. Šířka nezpevněné krajnice je 0,75m v úsecích se směrovými sloupky a 1,50m v úseku se svodidly.

Ve směrových obloucích, ve kterých to dovolují místní podmínky, je navrženo rozšíření jízdních pruhů. Rozšíření jízdních pruhů je na tomto úseku navrženo pouze u směrových oblouků VB3 a VB4  $R=240$  m a to o 0,25 m na šířku jízdního pruhu 2x3,0 m + 2x 0,25 m rozšíření a vodící proužek 2x0,25m. Jedná se o úsek v km 15,526 334 – 15,687 752. Ve zbytku úseku jsou z důvodu místních podmínek navrženy směrové oblouky bez rozšíření. Všude je ale zachována šířka jízdního pruhu 2x3,0m a vodící proužek 2x0,25m.

Směrové navázání krajnice vozovky silnice II/208 na stávající silnice, místní komunikace, polní cesty a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu.

### **Výškové řešení**

Návrh výškového řešení modernizace silnice II/208 vychází ze stávajícího uspořádání a požadavku na změnu příčného sklonu vozovky z důvodu odvodnění povrchu vozovky. Nutné je navázání na stávající plochy komunikací a zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů.

Navržený podélný sklon v největší možné míře kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,3% – 7,30%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 2500 – 25000m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice cca 2,0% - 2,5% je nově upraven na hodnotu 2,5%. Změna bude provedena tak, aby při zvětšení příčného sklonu nedošlo k snížení únosnosti konstrukce vozovky v ploše jízdních pruhů, tzn. že v místech zeslabené konstrukce je navržena konstrukce vozovky nová.

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně –3cm pod úroveň přilehlé vozovky.

Výškové navázání krajnice vozovky silnice II/208 na stávající silnice, místní komunikace, polní cesty a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu, předpoklad cca 2,0m za hranu vozovky.

### Navrhované konstrukce

Konstrukce vozovky je netuhá s asfaltovým krytem. V současném stavu vykazuje vozovka celou řadu poruch (podrobněji viz Diagnostický průzkum).

#### Konstrukce vozovky km 15,064 – 19,100:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,3kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ 50/70	70mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,4kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Lokální opravy podkladní vrstvy	ACP 16S 50/70	min. 40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,7kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129

*Odfrézování stávajícího povrchu v průměrné tl. 40mm*

*Očištění povrchu, kontrola stavu povrchu a výběr míst k lokálním opravám*

*Opravy trhlin a spár dle TP 115*

*\* Postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva*

V místech rozšíření vozovky, kde rozšíření bude větší jak 0,25m oproti stávající vozovce, je předpokládáno frézování stávající obrusné asfaltové vrstvy, vybourání podkladních vrstev a doplnění plné konstrukce vozovkového souvrství v min. šířce 2,0m.

#### Zatřídění vozovky dle TP 170:

*Třída dopravního zatížení – V*

*Návrhová úroveň porušení – D1*

*Konstrukce – D1-N-2*

*Podloží - PIII*

#### Plná konstrukce vozovky:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,3kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	70mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík	PS-I	0,7kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub> 0/32	150mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 150mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem		min. 410mm	

*\* Postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva*

Vrchní vrstva nezpevněné krajnice v tloušťce 0,15 m bude provedena ze štěrkodrti, alternativně ze zhutněné vrstvy asfaltového recyklátu frakce 0-32 vyzískaného z frézování stávající vozovky. Stejný materiál bude použit i na modernizaci stávajících sjezdů pro navázání na novou vozovku v nejnútnejším rozsahu.

Napojení stávajících sjezdů na okolní nemovitosti bude provedeno následovně.

#### Zatřídění vozovky dle katalogu vozovek polních cest:

*Třída dopravního zatížení – VI*

*Návrhová úroveň porušení – D2*

*Konstrukce – PN 612*

#### Konstrukce sjezdu:

R materiál	R-mat	100mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 250mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Konstrukce sjezdu celkem		min. 350mm	

## **Odvodnění**

Odvedení srážkových vod z vozovky silnice zachovává stávající systém odvodnění podélným a příčným spádováním do stávajících příkopů nebo do okolního terénu.

V rámci modernizace systému odvodnění silnice se navrhuje především odtěžení drnu z nepevněných krajnic, pročištění, příp. reprofilace stávajících silničních příkopů a pročištění stávajících propustků pod sjezdy na okolní nemovitosti.

Trubním propustkům s kolmými čely pod sjezdy budou tato čela ubourána a nahrazena novými šikmými čely. Propustky budou pročištěny a svahy na vtoku i výtoku zpevněny kamenným odlážděním.

Zároveň bude provedena modernizace propustků:

### Propustek DN 600 v km 15,441

- pročištění propustku od nánosů, sanace betonových čel propustku, doplnění nebo výměna odláždění

- na propustku budou nově osazena svodidla

### Propustek DN 800 v km 15,655

- pročištění propustku od nánosů, sanace betonových čel propustku, ubourání stávajícího zábradlí, doplnění nebo výměna odláždění

- na propustku budou nově osazena svodidla

### Propustek DN 400 v km 15,760

- pročištění propustku od nánosů, na vtoku ubourání horské vpusti a osazení nové mříže

- na propustku budou nově osazena svodidla

### Propustek DN 600 v km 15,806

- pročištění propustku od nánosů, sanace betonových čel propustku, doplnění nebo výměna odláždění

- na propustku budou nově osazena svodidla

### Propustek DN 600 v km 15,921

- pročištění propustku od nánosů, sanace betonových čel propustku, doplnění nebo výměna odláždění

- na propustku budou nově osazena svodidla

### Propustek DN 600 v km 16,375

- pročištění propustku od nánosů, sanace šachty na vtoku, doplnit mříž

- na propustku budou nově osazena svodidla

### Propustek DN 600 v km 16,484

- pročištění propustku od nánosů, sanace vtokového objektu, doplnění zábradlí, sanace betonového čela na výtoku, doplnění nebo výměna odláždění

- na propustku budou nově osazena svodidla

#### Propustek DN 400 v km 16,539

- pročištění propustku od nánosů, ubourání betonových čel propustku, nové kusy se šikmým čelem, doplnění nebo výměna odláždění

#### Propustek 2xDN 1600 v km 17,014

- pročištění propustku od nánosů, sanace betonových čel propustku, doplnění nebo výměna odláždění na propustku budou nově osazena svodidla

### **Vybavení pozemní komunikace**

Součástí SO je také modernizace silničního zádržného zařízení. Veškerá stávající svodidla budou odstraněna a nahrazena novým ocelovým, podle požadavků, ČSN budou svodidla případně doplněna.

Na svodidlech budou osazeny směrové nástavce a odrazky v pásnici. V místech bez svodidel budou osazeny směrové sloupky silniční, výšky 0,8m.

### **Bourací a zemní práce**

V rámci tohoto objektu se provede pouze demolice konstrukcí stávající silnice II/208. Bourací práce v rámci této části dokumentace zahrnují:

- demontáž stávajících svodidel a zábradlí v nutném rozsahu s uložením na skládku,
- frézování asfaltových vrstev a vybourání podkladních vrstev vozovky v předepsané tloušťce s uložením na skládku,
- zaříznutí a odbourání okrajů vozovky silnice pro realizaci nové nezpevněné krajnice s uložením na skládku,
- vybourání stávajících odvodňovacích prvků určených k výměně s uložením na skládku.

Obsahem zemních prací v rámci objektu je především stržení drnu z krajnic a dále ostatní práce jako provedení zhutněných dosypávek na úroveň nových příkopů dle vzorového příčného řezu, pročištění příkopů a u propustků.

Dále jsou v rámci stavebního objektu řešeny úpravy zemního tělesa pod silnicí II/208 pro účely vytvoření plnohodnotné šířky vozovky, nebo nezpevněné krajnice šířky 1,5 m pro osazení ocelového svodidla. Dle skutečných sklonových poměrů násypového tělesa jsou v projektu uvažovány různé typy úprav svahu zemního tělesa.

Veškeré terénní úpravy jsou ohumusovány v tl. 0,15m a zatravněny.

#### **8.2.2. SO 102 Modernizace silnice II/208 úsek 3 (most ev. č. 208-005 – Německý Chloumek)**

Tento stavební objekt řeší modernizaci silnice II/208 v úseku od mostu ev. č. 208-005 až k vesnici Německý Chloumek. Směrové i šířkové parametry vozovky silnice II/208 zůstávají zachovány, stejně tak i podélné sklony nivelety se snaží v co největší míře zachovat stávající výškové poměry.

### **Situační řešení**

Stávající směrové vedení silnice II/208 je zcela zachováno a je tvořeno přímými úseky proloženými směrovými oblouky s přechodnicemi o parametrech, které umožňují prostorové možnosti trasy.

Celková délka úseku 3 je 4 846m.

Silnice II/208 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění přibližně 5,8 – 6,5m. Šířkové uspořádání je extravilánového typu s krajnicí a příkopem. Uvažuje se šířka jízdního pruhu 2x3,0m a vodící proužek 2x0,25m. Pokud je to dle situace možné, šířka vozovky se drží v návrhové kategorii S 7,5. Šířka nezpevněné krajnice je 0,75m v úsecích se směrovými sloupky a 1,50m v úseku se svodidly.

Ve směrových obloucích, v kterých to dovolují místní podmínky, je navrženo rozšíření jízdních pruhů.

Naopak v km 18,708 – 18,851 je v oblouku navrženo lokální zúžení na 6,25 a to z důvodu nezasažení stávající zástavby a jejích vjezdů a sloupu VN. V navazujícím protisměrném oblouku v km 18,859 – 18,989 není rozšíření v oblouku navrženo z důvodu stísněného prostoru. Vozovka má v tomto místě základní šířku 2x3,25m a je zde alespoň rozšíření oproti stávajícímu stavu.

Směrové navázání krajnice vozovky silnice II/208 na stávající silnice, místní komunikace, polní cesty a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu.

### **Výškové řešení**

Návrh výškového řešení modernizace silnice II/208 vychází ze stávajícího uspořádání a požadavku na změnu příčného sklonu vozovky z důvodu odvodnění povrchu vozovky. Nutné je navázání na stávající plochy komunikací a zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů.

Navržený podélný sklon v největší možné míře kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,3% – 7,16%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 250 – 30000m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice cca 2,0% - 2,5% je nově upraven na hodnotu 2,5%. Změna bude provedena tak, aby při zvětšení příčného sklonu nedošlo k snížení únosnosti konstrukce vozovky v ploše jízdních pruhů, tzn. že v místech zeslabené konstrukce je navržena konstrukce vozovky nová.

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně –3cm pod úroveň přilehlé vozovky.

Výškové navázání krajnice vozovky silnice II/208 na stávající silnice, místní komunikace, polní cesty a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu, předpoklad cca 2,0m za hranu vozovky.

### **Navrhované konstrukce**

Konstrukce vozovky je netuhá s asfaltovým krytem. V současném stavu vykazuje vozovka celou řadu poruch (podrobněji viz Diagnostický průzkum).

Návrh vozovky je proveden dle doporučení Diagnostického průzkumu a je rozdělen do 2 úseků. Rozsah jednotlivých typů konstrukcí je zřejmý z příslušných grafických příloh.

Konstrukce vozovky km 15,064 – 19,100:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,3kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ 50/70	70mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,4kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Lokální opravy podkladní vrstvy	ACP 16S 50/70	min. 40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,7kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129

*Odfrézování stávajícího povrchu v průměrné tl. 40mm*

*Očištění povrchu, kontrola stavu povrchu a výběr míst k lokálním opravám*

*Opravy trhlin a spár dle TP 115*

*\* Postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva*

Konstrukce vozovky km 15,064 – 19,100:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,3kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ 50/70	50mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,4kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Lokální opravy podkladní vrstvy	ACP 16S 50/70	min. 40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,7kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129

*Odfrézování stávajícího povrchu v průměrné tl. 40mm*

*Očištění povrchu, kontrola stavu povrchu a výběr míst k lokálním opravám*

*Opravy trhlin a spár dle TP 115*

*\* Postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva*

V místech rozšíření vozovky, kde rozšíření bude větší jak 0,25m oproti stávající vozovce, je předpokládáno frézování stávající obrusné asfaltové vrstvy, vybourání podkladních vrstev a doplnění plné konstrukce vozovkového souvrství v min. šířce 2,0m.

Zatřídění vozovky dle TP 170:

*Třída dopravního zatížení – V*

*Návrhová úroveň porušení – D1*

*Konstrukce – D1-N-2*

*Podloží - PIII*

Plná konstrukce vozovky:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřík	PS-E	0,3kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	70mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřík	PS-I	0,7kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub> 0/32	150mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 150mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem		min. 410mm	

*\* Postříky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva*

Vrchní vrstva nezpevněné krajnice v tloušťce 0,15 m bude provedena ze štěrkodrti, alternativně ze zhutněné vrstvy asfaltového recyklátu frakce 0-32 vyzískaného z frézování stávající vozovky. Stejný materiál bude použit i na modernizaci stávajících sjezdů pro navázání na novou vozovku v nejnужnějším rozsahu.

Napojení stávajících sjezdů na okolní nemovitosti bude provedeno následovně.

Zatřídění vozovky dle katalogu vozovek polních cest:

*Třída dopravního zatížení – VI*

*Návrhová úroveň porušení – D2*

*Konstrukce – PN 612*

Konstrukce sjezdu:

R materiál	R-mat	100mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 250mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Konstrukce sjezdu celkem		min. 350mm	

**Odvodnění**

Odvedení srážkových vod z vozovky silnice zachovává stávající systém odvodnění podélným a příčným spádováním do stávajících příkopů nebo do okolního terénu.

V rámci modernizace systému odvodnění silnice se navrhuje především odtěžení drnu z nezpevněných krajnic, pročištění, příp. reprofilace stávajících silničních příkopů a pročištění stávajících propustků pod sjezdy na okolní nemovitosti.

Trubním propustkům s kolmými čely pod sjezdy budou tato čela ubourána a nahrazena novými šikmými čely. Propustky budou pročištěny a svahy na vtoku i výtoku zpevněny kamenným odlážděním.

Zároveň bude provedena modernizace propustků:

Propustek DN 600 v km 17,734

- pročištění propustku od nánosů, sanace betonových čel propustku především poškozeného vtokového objektu, doplnění nebo výměna odláždění
- na propustku budou nově osazena svodidla, na levé straně i opěrná zídka

Propustek DN 1000 v km 17,117

- pročištění propustku od nánosů, sanace betonových čel propustku především poškozeného vtokového objektu, doplnění nebo výměna odláždění a zpevněného příkopu
- na propustku budou vyměněna svodidla, na obou stranách osazena opěrná zídka

Propustek 2xDN 1400 v km 18,697

- vybourání stávajícího zcela poškozeného propustku
- nahrazen propustkem 2xDN 1400 délky 25,05m s kolmými čely
- na propustku budou vyměněna svodidla

Nový propustek DN 400 v km 18,919

- navržena výměna celého propustku
- pod stávajícím sjezdem navržen nový propustek DN400 dl. 11,5m

Rámový propustek v km 20,540

- propustek je bez závažných viditelných vad
- na propustku budou pouze vyměněna svodidla

Nový propustek DN 400 v km 21,645

na křižovatce v km 21,645 je pod stávajícím sjezdem navržen nový propustek DN400 dl. 6,5m

### **Vybavení pozemní komunikace**

Součástí SO je také modernizace silničního zádržného zařízení. Veškerá stávající svodidla budou odstraněna a nahrazena novým ocelovým, podle požadavků, ČSN budou svodidla případně doplněna.

Na svodidlech budou osazeny směrové nástavce a odrazky v pásnici. V místech bez svodidel budou osazeny směrové sloupky silniční, výšky 0,8m.

### **Bourací a zemní práce**

V rámci tohoto objektu se provede demolice konstrukcí stávající silnice II/208 a stávající propustek 2xDN 1400 v km 18,697.

Bourací práce v rámci této části dokumentace zahrnují:

- demontáž stávajících svodidel a zábradlí v nutném rozsahu s uložením na skládku,
- frézování asfaltových vrstev v předepsané tloušťce s uložením na skládku,
- zaříznutí a odbourání okrajů vozovky silnice pro realizaci nové nezpevněné krajnice s uložením na skládku,
- vybourání stávajících odvodňovacích prvků určených k výměně s uložením na skládku.

Obsahem zemních prací v rámci objektu je především provedení zhutněných dosypávek na úroveň silniční pláň dle vzorového příčného řezu v místech realizace stavebních prací na stávajících propustcích, stržení drnu z krajnic, pročištění příkopů a propustků.

Veškeré terénní úpravy jsou ohumusovány v tl. 0,15m a zatravněny.

#### **8.2.3. SO 103 Modernizace silnice II/208 úsek 5 (Německý Chloumek – Bochov)**

Tento stavební objekt řeší modernizaci silnice II/208 v úseku od vesnice Německý Chloumek až k obci Bochov. Směrové i šířkové parametry vozovky silnice II/208 zůstávají zachovány, stejně tak i podélné sklony nivelety se snaží v co největší míře zachovat stávající výškové poměry.

### **Situační řešení**

Stávající směrové vedení silnice II/208 je zcela zachováno a je tvořeno přímými úseky proloženými směrovými oblouky s přechodnicemi o parametrech, které umožňují prostorové možnosti trasy.

Celková délka úseku 5 je 4 175m.

Silnice II/208 v předmětném úseku je obousměrnou dvoupruhovou pozemní komunikací s proměnnou šířkou zpevnění přibližně 5,8 – 6,5m. Šířkové uspořádání je extravilánového typu s krajnicí a příkopem. Uvažuje se šířka jízdního pruhu 2x3,0m a vodící proužek 2x0,25m. Pokud je to dle situace možné šířka vozovky se drží v návrhové kategorii S 7,5. Šířka nezpevněné krajnice je 0,75m v úsecích se směrovými sloupky a 1,50m v úseku se svodidly.

Ve směrových obloucích, v kterých to dovolují místní podmínky, je navrženo rozšíření jízdních pruhů.

V km 23,100 – 23,260 a km 26,360 26,580 je navrženo lokální zúžení na 6,25 a to z důvodu nedostatečné šířky stávající komunikace.

Směrové navázání krajnice vozovky silnice II/208 na stávající silnice, místní komunikace, polní cesty a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu.

### Výškové řešení

Návrh výškového řešení modernizace silnice II/208 vychází ze stávajícího uspořádání a požadavku na změnu příčného sklonu vozovky z důvodu odvodnění povrchu vozovky. Nutné je navázání na stávající plochy komunikací a zajištění odvedení srážkových vod z vozovky pomocí příčných a podélných spádů.

Navržený podélný sklon v největší možné míře kopíruje sklon stávající nivelety a pohybuje se v rozmezí 0,03% – 6,70%. Lomy výškového polygonu jsou zaobleny výškovými zakružovacími oblouky o poloměrech 400 – 20000m.

Stávající základní příčný sklon vozovky silnice cca 2,0% - 2,5% je nově upraven na hodnotu 2,5%. Změna bude provedena tak, aby při zvětšení příčného sklonu nedošlo k snížení únosnosti konstrukce vozovky v ploše jízdních pruhů, tzn. že v místech zeslabené konstrukce je navržena konstrukce vozovky nová.

Nezpevněná krajnice má sklon 8,0% a bude pro zajištění řádného odvodu srážkové vody z povrchu komunikace upravena do úrovně –3cm pod úroveň přilehlé vozovky.

Výškové navázání krajnice vozovky silnice II/208 na stávající silnice, místní komunikace, polní cesty a sjezdy je provedeno pokud možno beze změny v nejnutnějším rozsahu, předpoklad cca 2,0m za hranu vozovky.

### Navrhované konstrukce

Konstrukce vozovky je netuhá s asfaltovým krytem. V současném stavu vykazuje vozovka celou řadu poruch (podrobněji viz Diagnostický průzkum).

#### Konstrukce vozovky km 22,795 – 26,970:

Asfaltový beton pro ohrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS-E	0,3kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+ 50/70	60mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS-E	0,4kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Lokální opravy podkladní vrstvy	ACP 16S 50/70	min. 40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS-E	0,7kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129

*Odfrézování stávajícího povrchu v průměrné tl. 40mm (v km 24,750 - 25,250 a 26,850 - KÚ pouze 20 mm)*

*Očištění povrchu, kontrola stavu povrchu a výběr míst k lokálním opravám*

*Opravy trhlin a spár dle TP 115*

*\* Postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva*

V místech rozšíření vozovky, kde rozšíření bude větší jak 0,25m oproti stávající vozovce, je předpokládáno frézování stávající ohrusné asfaltové vrstvy, vybourání podkladních vrstev a doplnění plné konstrukce vozovkového souvrství v min. šířce 2,0m.

Zatřídění vozovky dle TP 170:

Třída dopravního zatížení – V  
Návrhová úroveň porušení – D1  
Konstrukce – D1-N-2  
Podloží - PIII

Plná konstrukce vozovky:

Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+ 50/70	40mm	ČSN EN 13108-1
Spojovací postřik	PS-E	0,3kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 16+ 50/70	60mm	ČSN EN 13108-1
Infiltrační postřik	PS-I	0,7kg/m <sup>2</sup> *	ČSN 73 6129
Štěrkodrt'	ŠD <sub>A</sub> 0/32	150mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 150mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Konstrukce vozovky celkem		min. 400mm	

\* Postřiky jsou uváděny v množství zbytkového pojiva

Vrchní vrstva nezpevněné krajnice v tloušťce 0,15 m bude provedena ze štěrkodrti, alternativně ze zhutněné vrstvy asfaltového recyklátu frakce 0-32 vyzískaného z frézování stávající vozovky. Stejný materiál bude použit i na modernizaci stávajících sjezdů pro navázání na novou vozovku v nejnútnejším rozsahu.

Napojení stávajících sjezdů na okolní nemovitosti bude provedeno následovně.

Zatřídění vozovky dle katalogu vozovek polních cest:

Třída dopravního zatížení – VI  
Návrhová úroveň porušení – D2  
Konstrukce – PN 612

Konstrukce sjezdu:

R materiál	R-mat	100mm	ČSN 73 6126-1
Štěrkodrt'	ŠD <sub>B</sub> 0/32	min. 250mm	ČSN EN 13285, ČSN 73 6126-1
Konstrukce sjezdu celkem		min. 350mm	

**Odvodnění**

Odvedení srážkových vod z vozovky silnice zachovává stávající systém odvodnění podélným a příčným spádováním do stávajících příkopů nebo do okolního terénu.

V rámci modernizace systému odvodnění silnice se navrhuje především odtěžení drnu z nezpevněných krajnic, pročištění, příp. reprofilace stávajících silničních příkopů a pročištění stávajících propustků pod sjezdy na okolní nemovitosti.

Trubním propustkům s kolmými čely pod sjezdy budou tato čela ubourána a nahrazena novými šikmými čely. Propustky budou pročištěny a svahy na vtoku i výtoku zpevněny kamenným odlážděním.

Zároveň bude provedena modernizace propustků:

Propustek DN 600 v km 23,128

- pročištění propustku od nánosů, ubourání betonových čel propustku a stávajícího zábradlí, nové kusy se šikmým čelem, doplnění nebo výměna odláždění

#### Propustek DN 600 v km 23,238

- pročištění propustku od nánosů, ubourání betonových čel propustku a stávajícího zábradlí, nové kusy se šikmým čelem, doplnění nebo výměna odláždění

#### Propustek DN 600 v km 23,600

- pročištění propustku od nánosů, ubourání stávajícího zábradlí na vtoku ubourání betonového čela, nové kusy se šikmým čelem, na výtoku sanace betonového čela, doplnění nebo výměna odláždění
- nad propustkem bude vlevo osazeno svodidlo

#### Propustek DN 600 v km 24,120

- pročištění propustku od nánosů, ubourání stávajícího zábradlí na vtoku ubourání betonového čela, nové kusy se šikmým čelem, na výtoku sanace betonového čela, doplnění nebo výměna odláždění
- nad propustkem bude vlevo osazeno svodidlo

#### Propustek DN 1200 v km 25,148

- pročištění propustku od nánosů, sanace betonových čel propustku, doplnění nebo výměna odláždění a zpevněného příkopu
- na propustku budou vyměněna svodidla

#### Propustek DN 600 v km 26,223

- pročištění propustku od nánosů, ubourání stávajícího zábradlí na vtoku ubourání betonového čela, nové kusy se šikmým čelem, na výtoku sanace betonového čela, doplnění nebo výměna odláždění nad propustkem bude vpravo osazeno svodidlo a opěrná zídka

Na konci úseku v km 26,930 – 27,035 vpravo bude nově za zpevněnou krajnicí osazena příkopová betonová tvarovka z důvodu zajištění odvedení srážkových vod do odvodňovacího systému. Betonová tvarovka bude v prostoru křižovatky ukončena u nově navržené horské vpusti, která bude zaústěna do zatrubněného příkopu směřujícího od silnice I/6 směrem do Bochova.

### **Vybavení pozemní komunikace**

Součástí SO je také modernizace silničního zádržného zařízení. Veškerá stávající svodidla budou odstraněna a nahrazena novým ocelovým, podle požadavků, ČSN budou svodidla případně doplněna.

Na svodidlech budou osazeny směrové nástavce a odrazky v pásnici. V místech bez svodidel budou osazeny směrové sloupky silniční, výšky 0,8m.

### **Bourací a zemní práce**

V rámci tohoto objektu se provede pouze demolice konstrukcí stávající silnice II/208. Bourací práce v rámci této části dokumentace zahrnují:

- demontáž stávajících svodidel a zábradlí v nutném rozsahu s uložením na skládku,
- frézování asfaltových vrstev a vybourání podkladních vrstev vozovky v předepsané tloušťce s uložením na skládku,
- zaříznutí a odbourání okrajů vozovky silnice pro realizaci nové nezpevněné krajnice s uložením na skládku,

- vybourání stávajících odvodňovacích prvků určených k výměně s uložením na skládku.

Obsahem zemních prací v rámci objektu je především stržení drnu z krajnic a dále ostatní práce jako provedení zhutněných dosypávek na úroveň nových příkopů dle vzorového příčného řezu, pročištění příkopů a u propustků.

Dále jsou v rámci stavebního objektu řešeny korekce zemního tělesa pod silnicí II/208 pro účely vytvoření plnohodnotné šířky vozovky, nebo nebezpečné krajnice šířky 1,5 m pro osazení ocelového svodidla. Dle skutečných sklonových poměrů násypového tělesa jsou v projektu uvažovány různé typy úprav svahu zemního tělesa.

Veškeré terénní úpravy jsou ohumusovány v tl. 0,15m a zatravněny.

#### **8.2.4. SO 182 Dopravně inženýrská opatření**

Stavební objekt SO 182 řeší provedení přechodného dopravního značení po dobu provádění modernizace silnice II/208, která je důležitou spojnici mezi silnicemi I/20 a I/6 v trase Bečov n. Teplou – Bochoř.

Dopravní opatření jsou rozdělena na tři části v rámci čtyř stavebních objektů:

SO 101 - Modernizace silnice úsek 1 (extravilán Hlinky - most ev. č. 208-005)

SO 102 - Modernizace silnice úsek 3 (most ev. č. 208-005 - Německý Chloumek)

SO 103 - Modernizace silnice úsek 5 (Německý Chloumek - Bochoř)

SO 201 - Modernizace mostu ev. č. 208-005 (mezi úsekem 1 a 3)

#### **A. DIO pro SO 101, SO 103 a SO 102 -v době mimo úplnou uzávěru pro přestavbu propustku**

Jedná se o modernizaci sil. II/208. Modernizace sil. II/208 je v předmětném úseku navržena na šířkové uspořádání odpovídající kategorii S 7,5.

Veškerá stavební činnost bude realizovat za provozu po polovinách, výjimku tvoří propustek v km 18,697, kde je provedení uzavírky jediným technicky možným řešením a je navržena objízdná trasa.

Stavební úseky budou dlouhé 300 až 500m. Řízení provozu bude realizováno pomocí světelné signalizace – schéma C/5 (TP66). Stavební práce v prostoru stykových křižovatek budou realizovány dle modifikovaného schématu C/5.

#### **B. DIO pro SO 201**

V rámci 2. úseku stavby proběhne modernizace mostu ev. č. 208-005. Modernizace mostu bude probíhat po polovinách. Nejprve bude realizováno provizorní dopravní značení, které pomocí světelných signálů převede dopravu na 1 polovinu mostu, po jejím ukončení bude dopravní značení přesunuto na druhou stranu pro realizaci DIO pro druhou fázi stavebních prací na mostě.

Po skončení modernizace druhé poloviny mostu bude provizorní dopravní značení odstraněno a na mostě bude probíhat běžný provoz v obou směrech.

#### **C. DIO pro SO 102 – plná uzávěra II/208 pro provedení propustku**

V rámci tohoto stavebního objektu bude proveden nový propustek v km 18,697 těsně před začátkem obecní část Bochoř – Novými Kounicemi. Realizace tohoto propustku si vyžádá úplné vyloučení provozu ze silnice II/208 a to v úseku mezi

obcemi Hlinky a Nové Kounice. Objízdná trasa je navržena jako obousměrná. Podrobněji viz TZ objektu SO 182.

### 8.2.5. SO 201 Modernizace mostu ev. č. 208-005

Modernizace mostu je navržena tak, aby respektovala požadavky modernizovaného úseku silnice II/208, a to zejména s ohledem na šířkové uspořádání kategorie silnice S 7,5.

V rámci modernizace mostu se předpokládá využití stávající spodní stavby a nosné konstrukce. Bude provedena výměna mostního svršku. Ze stávajícího mostu bude odstraněno ocelové zábradlí, vrstvy vozovky, železobetonové římsy a roznášecí betonová deska.

Stávající spodní stavba bude ponechána, provede se sanace povrchu obou opěr. Spáry mezi prefabrikáty budou přespárovány. Nosná konstrukce tvořená předpjatými prefabrikáty KA-61 bude ponechána. Spodní a boční hrany nosné konstrukce budou sanovány. Na nosníky se vybetonuje nová spřahující železobetonová deska včetně koncových příčníků. Provede se nový hydroizolační systém. Následně budou vybetonovány železobetonové římsy, do kterých bude kotveno zábradelní svodidlo s napojením na svodidla v trase. Budou provedeny vrstvy vozovek. V rámci terénních úprav bude odlážděn prostor pod mostem.

Charakteristika stávajícího mostu: Trvalý silniční most o jednom poli, jednopodlažní, nepohyblivý s výškou neomezenou. Směrově je most v přímé. Spodní stavbu tvoří plné masivní opěry z prefabrikovaných dílců. Nosná konstrukce z předpjatých PREFA nosníků KA-61. Římsy jsou železobetonové. Kryt vozovky je živičný, pravděpodobně několikrát přebalený. Na římsě je zábradlí. Před a za mostem navazuje ocelové svodidlo.

Charakteristika modernizovaného mostu: Trvalý silniční most o jednom poli, jednopodlažní, nepohyblivý s výškou neomezenou. Směrově je most v přímé. Spodní stavbu tvoří plné masivní opěry z prefabrikovaných dílců. Nosná konstrukce z předpjatých PREFA nosníků KA-61. Římsy jsou železobetonové. Kryt vozovky je živičný dvouvrstvý. Do říms je osazeno zábradelní svodidlo napojeno před a za mostem na svodidlo v trase.

	<i>stávající</i>	<i>nový</i>
Délka mostu:	21,90 m	22,0 m
Délka přemostění:	10,65 m	10,65 m
Délka NK:	12 m dle ML	12,68 m
Rozpětí NK:	11,32 m	11,32 m
Šířka mostu:	9,40 m	9,60 m
Volná šířka mostu:	8,80 m	7,50 m
Šířka mezi zv. obruhami:	~ 6,92 m	7,50 m
Chodníky:	0,90 m	nejsou
Římsy:	~1,20 m	L 0,95 m, P 1,15 m

Šířka NK:	neuvedeno	9,1 m odhad
Plocha mostu:	112,80 m <sup>2</sup>	121,73 m <sup>2</sup>
Plocha nosné konstrukce:	neuvedeno	115,39 m <sup>2</sup>
Plocha vozovky:	153,30 m <sup>2</sup>	95,10 m <sup>2</sup>
Výška mostu nad terénem:	5 m	5 m
Stavební výška:	0,80 m	0,95 m
Konstrukční výška:	0,60 m	0,60 m
Šikmost mostu:	57,78 gr.	57,78 gr.
Staničení mostu (dle BMS):	km 17,430	km 17,430
Zatížitelnost mostu:	Vn = 15 t	Vn *
	Vr = 41 t	Vr *
	Ve = 177 t	Ve *

\* Po dokončení modernizace mostu bude proveden podrobný statický výpočet pro přesné stanovení zatížitelnosti mostu.

## 9. Výsledky a závěry z podkladů, průzkumů a měření

Základním průzkumem pro modernizaci vozovky byla diagnostika vozovky. Tato diagnostika navrhuje způsob modernizace vozovky silnice, který byl v PD respektován a dále upřesněn na základě konzultací s objednatelem.

## 10. Dotčená ochranná pásma, chráněná území, zátopová území, kulturní památky

### a) Dotčená ochranná pásma

Stavba vzhledem ke svému charakteru nemá žádný negativní vliv na dotčená ochranná pásma. Nachází se v těchto ochranných pásmech:

#### Silniční ochranná pásma dle zákona č. 13/1997 Sb.

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

- silnice II. a III. tř. a MK II. tř. - 15 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu

Stavba musí respektovat případně dotčená ochranná pásma vedení inženýrských sítí dle následujícího výčtu:

#### Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok jsou určena zákonem č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích) v § 23.

Ochranná pásma jsou vymezena vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně 1,5m,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm 2,5m,

- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti podle písmene a) nebo b) od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

#### Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 46.

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:

a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně

pro vodiče bez izolace 7 m,

pro vodiče s izolací základní 2 m,

pro závěsná kabelová vedení 1 m,

b) u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně

pro vodiče bez izolace 12 m,

pro vodiče s izolací základní 5 m,

c) u napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně 15 m,

d) u napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně 20 m,

e) u napětí nad 400 kV 30 m,

f) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,

g) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

Ochranné pásmo podzemního vedení elektrizační soustavy do napětí 110 kV včetně a vedení řídicí a zabezpečovací techniky činí 1 m po obou stranách krajního kabelu; u podzemního vedení nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo elektrické stanice je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti:

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách 20 m od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,

- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 7 m od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,

- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 m od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,

- u vestavěných elektrických stanic 1 m od obestavění.

Ochranné pásmo výroby elektřiny je vymezeno svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo od vnějšího líce obvodového pláště výroby elektřiny.

#### Ochranná pásma telekomunikačních vedení

Ochranná pásma telekomunikačních vedení jsou určena zákonem č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) v § 102, § 103.

Ochranné pásmo podzemního komunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.

Ochranné pásmo nadzemního komunikačního vedení vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu. Parametry tohoto ochranného pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka tohoto vedení příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu nadzemního komunikačního vedení.

Ochranné pásmo rádiového zařízení a rádiového směrového spoje vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu (§ 32 odst. 1 písm. c) zákona č. 183/2006 Sb. vč. pozdějších změn a doplnění). Parametry těchto ochranných pásem, rozsah omezení a podmínky ochrany stanoví na návrh vlastníka těchto zařízení a spojů příslušný stavební úřad v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

#### 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:

- 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.

Bezpečnostní 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 § 69 a příloze k zákonu.

Bezpečnostním pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys.

- Podzemní zásobníky (od oplocení) mimo samostatně umístěných sond 250 m
- Tlakové zásobníky zkapalněných plynů do vnitřního obsahu

nad 5 m <sup>3</sup> do 20 m <sup>3</sup>	20 m
nad 20 m <sup>3</sup> do 100 m <sup>3</sup>	40 m
nad 100 m <sup>3</sup> do 250 m <sup>3</sup>	60 m
nad 250 m <sup>3</sup> do 500 m <sup>3</sup>	100 m
nad 500 m <sup>3</sup> do 1000 m <sup>3</sup>	150 m
nad 1000 m <sup>3</sup> do 3000 m <sup>3</sup>	200 m
nad 3000 m <sup>3</sup>	300 m

- Plynojemy
- |                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| do 100 m <sup>3</sup>                 | 30 m  |
| nad 100 m <sup>3</sup>                | 50 m  |
| Plnírny plynů (od technologie)        | 100 m |
| Zkapalňovací stanice stlačených plynů | 100 m |
| Odpařovací stanice zkapalněných plynů | 100 m |
| Kompresorové stanice (od technologie) | 200 m |

Regulační stanice vysokotlaké do tlaku 40 barů včetně	10 m
Regulační stanice s tlakem nad 40 barů	20 m
- Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně	
do DN 100 včetně	10 m
nad DN 100 do DN 300 včetně	20 m
nad DN 300 do DN 500 včetně	30 m
nad DN 500 do DN 700 včetně	45 m
nad DN 700	65 m
- Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů	
do DN 100 včetně	80 m
nad DN 100 do DN 500 včetně	120 m
nad DN 500	160 m
- Sondy podzemního zásobníku plynu od jejich ústí	
s tlakem do 100 barů	80 m
s tlakem nad 100 barů	150 m

Stavba neleží v památkové zóně, rezervaci ani v ochranném pásmu památky, ani v zátopovém území. Stavba se v km 15,064 – 19,752 nachází v chráněné krajinné oblasti Slavkovský les.

#### **b) Podmínky pro zásah, způsob ochrany nebo úprav**

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

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

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

#### **c) Vliv na stavebně technické řešení stavby**

Dotčená ochranná pásma nemají žádný zásadní vliv na stavebně technické řešení stavby.

## **11. Zásah stavby do území**

### **a) Bourací práce**

Pro stavbu se počítá s demolicí mostovky mostu ev. č. 208-005, propustku 2xDN 1400 v km 18,697. Dále se počítá s frézováním asfaltových vrstev, vybouráním části stávající vozovky a částí modernizovaných propustků.

### **b) Kácení mimolesní zeleně**

Počítá se s likvidací vzrostlé zeleně, především s mýcením křovin z příkopů a kácení stromů, které tvoří z hlediska bezpečnosti silničního provozu nebezpečnou překážku.

### **c) Rozsah zemních prací**

Rozsah zemních prací stavby pozemní komunikace je zcela minimální a konečná úprava terénu odpovídá současnému uspořádání. Stávající zarostlé krajnice budou zařízuty, příkopy budou nově vytvarovány, svahy nového silničního tělesa budou ohumusovány a zatravněny. Stavba nevyvolá žádné významné přesuny zeminy, pouze vybouraných vrstev komunikace a krajnice, které budou částečně opětovně použité na stavbě, zbylá část bude odvezena na skládku.

### **d) Ozelenění**

V místech terénních úprav bude zemní těleso ohumusováno v tl. 0,15m a oseto travním semenem.

### **e) Zásah do ZPF, rekultivace**

Při stavbě dojde k trvalému záboru zemědělského půdního fondu. Jedná se o dílčí zábory, které jsou už dnes dotčeny příslušenstvím komunikace (vtokové objekty propustků, napojení melioračních systémů atd.). S rekultivací se vzhledem k charakteru a rozsahu této stavby neuvažuje.

### **f) Zásah do PUPFL**

Při stavbě dojde k trvalému záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa. Jedná se o dílčí zábory, které jsou už dnes dotčeny příslušenstvím komunikace (vtokové objekty propustků, napojení melioračních systémů atd.). S rekultivací se vzhledem k charakteru a rozsahu této stavby neuvažuje.

### **g) Zásah do jiných pozemků**

Podrobná informace o pozemcích je předmětem samostatné části PD. Tento dokument může sloužit investorovi pro následné majetkové vypořádání historicky nedořešených pozemků v okolí komunikace. Realizace stavby bude probíhat na stávajícím tělese silnice II/208, silnice se nebude rozšiřovat.

Vlastní modernizace vozovky silnice i krajnic a čištění odvodňovacích zařízení probíhají v převážné většině plochy záboru na pozemcích ve vlastnictví Karlovarského kraje. Vzhledem k současné podobě katastrální mapy zasahuje stávající plocha silničního zemního tělesa silnice II/208 v dotčeném úseku i do pozemku soukromých vlastníků a ZPF (orná půda) a PUPFL.

## **h) Vyvolané změny staveb**

Stavba nevyvolává nutnost žádných změn stávající dopravní a technické infrastruktury. V rámci projektové dokumentace bylo v zájmovém území provedeno ověření stávajících vedení inženýrských sítí. Vzhledem k charakteru stavby (pouhá údržba silnice bez výraznějšího zásahu do směrového a výškového vedení trasy) nedojde k přeložkám inženýrských sítí v zájmovém území.

Nenavrhuje se žádný zásah do vodních toků mimo odláždění svahového tělesa pod mostním objektem SO 201.

## **12. Nároky stavby na zdroje a její potřeby**

Stavba nemá žádné zvláštní nároky na zdroje. K jejímu provozování není potřeba napojení na silová ani sdělovací vedení a zařízení, vodovod nebo plyn.

## **13. Vliv stavby a provozu na PK na zdraví a životní prostředí**

Zvolené technické řešení stavby a jejího provozu nemá zásadní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Stavba se v km 15,064 – 19,752 nachází v CHKO Slavkovský les.

V prostoru stavby se nenacházejí významné krajinné prvky, biocentra ani funkční biokoridory. Nezasahuje se do soustavy chráněných území Natura 2000 (EVL, PO).

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

Vodní režim v dané oblasti není stavbou významně ovlivněn. Modernizace povrchu silnice nezasahuje pod hladinu podzemní vody a nedojde tedy k jejímu ohrožení. V rámci stavby nebudou prováděny žádné zářezy pro komunikaci, pouze dočasné výkopy pro reprofilaci příkopů.

Bezpečnost práce při provádění stavebních prací zajistí zhotovitel ve smyslu platných předpisů v ČR. Zejména bude nutno dbát nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích a zákona č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci). Zvýšenou pozornost je třeba věnovat pracím v blízkosti podzemních vedení. Jejich poloha musí být jejich správcem předem vytyčena a po dobu stavby udržována. S jejich polohou musí být pracovníci dodavatele prokazatelně seznámeni. Práce v jejich blízkosti je nutno provádět za odborného dozoru příslušné organizace, bez použití mechanismů a za dodržení dalších podmínek správce. Dále je nutná zvýšená pozornost při pracích v blízkosti nadzemních vedení, zejména při použití mechanismů ve výškách větších 3m. Je nutno zajistit bezpečnost pracovníků při souběžném provádění prací. Pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s nebezpečím, dodavatelské organizace musí uzavřít vzájemné dohody. Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím a v noci výstražným světlem. Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích.

Dokumentace je zpracována dle právních předpisů, platných od 1.1.2001. Jedná se o zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, na který v souvislosti se stavební činností navazují především vyhlášky č. 376/2001 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů, č. 381/2001 Sb., Katalog odpadů, ve znění pozdějších předpisů, č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, ve znění pozdějších předpisů a č. 374/2008 Sb., o přepravě odpadů.

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

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

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

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

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

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

Další informace – viz příloha ZOV.

## **14. Obecné požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti**

Vzhledem k charakteru objektu jako liniové dopravní stavby nevzniká požární riziko a není proto třeba zvláštních opatření z hlediska požární ochrany. Z hlediska zabezpečení požární ochrany během stavby je nezbytné zajistit následující opatření:

- stavební činností nedojde zasypaní ani poškození požárních hydrantů,
- v průběhu prací bude zajištěna možnost průjezdu hasičských vozidel,
- pokud by mělo případně dojít k omezení průjezdu vozidel, je nutné tuto skutečnost nahlásit nejméně 14 dní předem na příslušnou hasičskou záchrannou stanici.

S ohledem na charakter stavebních prací a situování staveniště i v zastavěné oblasti je nutné během výstavby dodržovat ohleduplnost vůči obyvatelům, v maximální možné míře omezit hluk a prašnost. Ponechávaná stávající vzrostlá zeleň bude chráněna po celou dobu výstavby ve smyslu ustanovení ČSN DIN 18920. Vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k zanášení zeminy na veřejné komunikace.

Při provádění stavebních prací nebude v chráněném venkovním prostoru a v chráněném venkovním prostoru staveb překročen hygienický limit akustického tlaku  $L_{Aeq,T} 60 \text{ dB(A)}$  v době od 7 do 21 hodin. Tento požadavek vyplývá z ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb., O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Nejhluchnější práce budou prováděny v době od 8 do 17 hodin s přestávkou. Doba provozu hlučných strojů bude minimalizována, stojící nákladní vozy budou mít vypnuté motory, při provádění nejhluchnějších prací nebude používána jiná hlučná technika. Stacionární zdroje budou podle možností umístěny co nejdále od obytné zástavby, kompresory budou opatřeny protihlukovým krytem.

Během provozu je nutno dodržovat ustanovení zákona o provozu na pozemních komunikacích.

## **15. Další požadavky**

### **a) Užité vlastnosti stavby**

Navržené technické řešení je v souladu s českými i evropskými technickými normami, s technickými kvalitativními podmínkami (TKP) a technickými podmínkami (TP) staveb pozemních komunikací. Návrh stavby je v souladu s vyhláškou 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích i s vyhláškou 137/1998 Sb., o obecných požadavcích na výstavbu a dále je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

### **b) Bezbariérové užívání stavby**

Vzhledem k charakteru stavby se žádné zvláštní prvky bezbariérového užívání ve smyslu požadavků vyhlášky MMR ČR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a ve smyslu příslušných ustanovení ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (Únor 2010) neuplatňují.

### **c) Ochrana před škodlivými účinky vnějšího prostředí**

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

Lokalita se nenachází v záplavovém území.

Vlivy poddolování na modernizovanou pozemní komunikaci je možno označit za nepodstatné.

### **d) Splnění požadavků dotčených orgánů**

Veškeré požadavky DOSS a správců dotčených sítí, které byly známy v době zpracování PD, byly zpracovány.