

PPU spol. s r.o.
INŽENÝRSKÝ ATELIER
PORADENSTVÍ - PROJEKCE - URBANISMUS
VYŽLOVSKÁ 2243 / 36, 100 00 PRAHA 10

DOPRAVA, KOMUNIKACE, TERÉNNÍ ÚPRAVY
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ, TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA
ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HLUK, EXHALACE
POČÍTAČOVÉ ZPRACOVÁNÍ, PLOTROVÁNÍ

ZÁPIS V OBCHODNÍM REJSTŘÍKU U MĚSTSKÉHO SOUDU
V PRAZE, ODDÍL C, Č.VLOŽKY 20939, IČ 49613481

VYPRACOVAL: BC. MICHAL ŠUPEJ

KONTROLOVAL: ING. JIŘÍ MANTLÍK

ODP.PROJEKTANT SPEC.: ING. TOMÁŠ VEJRAŽKA

ŠÉFPROJEKTANT STAVBY: ING. PETR VEJRAŽKA

STAVBA: NOVÁ OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA VÍTOVA-PRAŽSKÁ-KARLICKÁ
V DOBŘICHOVICÍCH

PROFESE: DOPRAVA

ČÁST

STUPEŇ PD: PDPS

B

FORMÁTY A4: –

Č.PŘÍLOHY

VÝKRES:

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

MĚŘÍTKO: –

■

OBJEDNAVATEL: MĚSTO DOBŘICHOVICE

Zak.č.: 6655–2420

DATUM: 12/2024

B.1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území

Město Dobřichovice se nachází jihozápadně od Prahy a východně od okresního města Beroun. Obcí prochází silnice III/115 (jedná se o komunikace vedoucí paralelně mezi dálnicemi D4 a D5 z Prahy přes Černošice, Dobřichovice, Řevnice a Hostomice do obce Jince, kde končí v křižovatce s ulicí II/118), II/116 (vedoucí z Dobřichovic podle Berounky až do Berouna), dále III/11510 (vedoucí z Dobřichovic přes Všenory kolem Černolic až do Řitky, kde končí v MÚK exitu 14 na dálnici D4) a III/11515 (vedoucí z křižovatky řešené v této PD přes obec Karlík a Karlické údolí).

Řešená křižovatka ulic Pražská (průtah silnice II/115), Karlická (průtah III/11515) a Vítova se nachází v blízkosti centra u městského úřadu, kde západní a východní kvadranty tvoří převážně obytná zástavba; v jižním kvadrantu se nachází místní restaurace a Park 5. května; severní kvadrant tvoří volné pochozí a pobytové prostranství se Sousoším Kalvárie.

b) Soulad s územně plánovací dokumentací

Projektová dokumentace řeší doplnění okružní křižovatky a chodníků, dále přemístění přechodů pro chodce přes komunikace a v neposlední řadě taky stavební úpravu nástupiště autobusové zastávky *Dobřichovice, rozc. Karlík*.

c) Geologie, geomorfologie a hydrogeologie, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Řešená křižovatka se nachází v Hořovické pahorkatině Brdské oblasti Hořovické brázdy České vysočiny Podberounské soustavy v Hercynském systému. Podloží oblasti tvoří převážně štěrky a písky (nezpevněný sediment). Městem Dobřichovice vede řeka Berounka, pod řešeným místem se nachází útvar podzemní vody Svrchní silur a devon Barradienu, spadající do povodí Labe. V řešené oblasti se nenachází zdroj nerostů.

d) Průzkumy a rozbor

Byl proveden pochozí průzkum oblasti s fotodokumentací současného stavu.

e) Ochrana území

Řešenou komunikací je vedena technická infrastruktura a jejich ochranná pásma zasahují do prostoru stavby.

- Řešené území neleží na území zvláště chráněných území nebo v jejich ochranném pásmu v prvku NATURA 2000.
- Řešené území neleží v poddolovaném území, ani se zde nenachází důlní díla.
- Řešené území není ložiskově chráněno ani dotčeno dřívější těžbou surovin
- Řešené území není dotčeno sesuvy.
- Řešené území není součástí seizmických oblastí dle ČSN EN 1998-x/ Změny Z4. Při návrhu konstrukcí není nutné jejich posouzení proti účinkům seizmicity přirozeného geologického původu.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území

Oblast se nenachází v záplavovém, ani v poddolovaném území. Zhruba 100 m ve směru do ulice Vítova se v křižovatce s ulicí Lomená nachází hranice záplavového území pro Q100 (tj. průtok při stoleté povodni).

g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí a vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba nemá vliv na okolní stavby.

h) Asanace, demolice, kácení dřevin

Během výstavby nedojde k žádným asanačním nebo demolicím. Dojde pouze k prořezání větví křovin v blízkosti chodníkových ploch.

i) Zábor ZPF a PUPFL

Nedochází k záboru pozemků ZPF A PUPFL.

j) Územně technické podmínky

Jedná se o stavbu okružní křižovatky a úpravu navazujících funkčních ploch včetně nástupiště autobusové zastávky *Dobřichovice, rozc. Karlík*. Stavba je navržena pro bezbariérové užívání podle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

k) Věcné a časové vazby, investice

Stavba není vázána na jiné záměry.

l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Katastrální území: Dobřichovice [627810]

č.parc.	druh pozemku / využ.	celk. plocha	Vlastník/správce	poznámka
37	Ostatní plocha / silnice	3 768 m ²	Město Dobřichovice	VB-L, VB-U
130	Ostatní plocha / ostatní komunikace	105 m ²	Město Dobřichovice	
131/2	Zast. plocha a nádvoří /	43 m ²	Patrik Rozner	
142/4	Ostatní plocha / jiná plocha	79 m ²	Město Dobřichovice	VB-U
142/5	Ostatní plocha / jiná plocha	14 m ²	Město Dobřichovice	VB-U
142/6	Ostatní plocha / jiná plocha	4 m ²	Město Dobřichovice	VB-U
142/7	Ostatní plocha / jiná plocha	54 m ²	Město Dobřichovice	
145/1	Ostatní plocha / silnice	23 869 m ²	Středočeský kraj / KSÚS	VB-L
145/27	Ostatní plocha / silnice	19 m ²	Středočeský kraj / KSÚS	
145/28	Ostatní plocha / silnice	60 m ²	Středočeský kraj / KSÚS	
145/34	Ostatní plocha / silnice	385 m ²	Česká republika / SPÚ	
145/42	Ostatní plocha / ostatní komunikace	50 m ²	Město Dobřichovice	
145/48	Ostatní plocha / ostatní komunikace	497 m ²	Město Dobřichovice	VB-U
145/50	Ostatní plocha / ostatní komunikace	8 m ²	Středočeský kraj / KSÚS	
145/67	Ostatní plocha / silnice	3 m ²	Česká republika / SPÚ	
477/1	Ostatní plocha / silnice	7 043 m ²	Středočeský kraj / KSÚS	VB-U
477/5	Ostatní plocha / ostatní komunikace	159 m ²	Česká republika / SPÚ	VB-U
477/11	Ostatní plocha / silnice	170 m ²	Město Dobřichovice	VB-U
477/12	Ostatní plocha / silnice	147 m ²	Město Dobřichovice	VB-L

Vysvětlivky:

VB-L = Věcné břemeno podle listiny

VB-U = Věcné břemeno užívání

Pozemky, na nichž bude umístěno ZS:

Zařízení staveniště (ZS) určí investor na pozemku v jeho vlastnictví. Předběžně je uvažování s umístěním ZS v blízkosti staveniště na pozemku investora. Přesná poloha ZS bude určena v dalším stupni PD.

m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Vlivem přeložek kabelů CETIN a ČEZ, a dále úpravou vedení veřejného osvětlení dojde ke změně ochranných a bezpečnostních pásem kabelů. Nové ochranné a pásmo vznikne na pozemku parc. č. 142/7, k přesunu ochranného pásma dojde na pozemcích parc. č. 37, 130, 142/4, 142/6, 145/34, 145/50 a 145/48.

n) Monitoring a sledování přetvoření

Monitoring řešené oblasti není potřeba.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Jedná se úpravu stávající průsečné křižovatky, resp. změnu uspořádání stávající úrovně průsečné světelně neřízené křižovatky na jednopruhovou okružní křižovatku. Dojde k úpravě vedení chodníkových ploch, napojení na veřejnou dopravní infrastrukturu zůstává zachováno. Napojení pěší dopravy je zachováno se začleněním zásad dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Objekty přeložek sítí zahrnují pouze změnu vedení tras těchto sítí, napojení na technickou infrastrukturu zůstává zachováno.

B.2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1. Celková koncepce řešení stavby

a) Předmět stavby

Předmětem stavby je přeměna stávající úrovně průsečné světelně neřízené křižovatky ulic Pražská (průtah silnice II/115), Karlická (průtah silnice III/11515) a Vítova (místní obslužná komunikace) na jednopruhovou okružní křižovatku (světelně neřízenou). V souvislosti s touto úpravou dojde k úpravě stávajícího nástupiště autobusové zastávky *Dobřichovice, rozc. Karlík*, úpravám navazujících chodníkových ploch, k přeložkám veřejného osvětlení (SO 401), kabelů CETIN (SO 402) a ČEZ (SO 403). Dále dojde i k úpravě odvodnění řešené křižovatky.

b) Účel užívání stavby

Účelem užívání této stavby je standardní užívání silniční dopravou, pěší dopravou a veřejnou autobusovou dopravou. Účelem ostatních stavebních objektů je úprava rozvodů ČEZ, telekomunikačního rozvodu CETIN a rozvodů VO.

c) Trvalá / dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky

Výjimky z technických požadavků na stavby, bezbariérové užívání staveb nebo odchylky od platných předpisů a norem nejsou řešeny, není o ně žádáno.

e) Zohlednění podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů

Nebyla vydána žádná stanoviska dotčených orgánů – budou doplněna po jejich obdržení.

f) Celkový popis koncepce řešení stavby

Základní parametry stavby:

- Průměr jednopruhové okružní křižovatky 26,00 m
 - Šířka okružního pásu 6,60 m
 - Šířka pojížděného prstence 2,30 m
 - Průměr středového ostrova 8,20 m
- Návrhová rychlost 30 km/h
- Šířka chodníku min. 1,50 m
- Šířka nástupiště autobusové zastávky min. 1,70 m
- Přejechod pro chodce
 - Šířka přechodu pro chodce 4,00 m
 - Délka přechodu pro chodce max. 7,00 m
- Šířka jízdního pruhu min. 3,00 m
- Šířka dělicího ostrůvku min. 1,00 m
- Autobusová zastávka
 - Délka zastávky 12,00 m
 - Šířka zastávky 2,75 m
 - Délka zařazovacího úseku dle stávajících podmínek
 - Délka vyřazovacího úseku napojení od okružní křižovatky
- Nové osvětlení
 - 12 svítidel
 - Nový kabel 145,1 m

Intenzity dopravy:

Komunikace II/115 je součástí sítě Celostátního sčítání dopravy (prováděném zpravidla v intervalu 5 let).

Roční průměr denních intenzit									
LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	TR	O	M
784	133	10	36	8	32	26	6	9205	86

Celkem vozidel: 10 326 voz/den

Z toho těžkých vozidel: 1 035 voz/den

Roční průměr denních intenzit dle dnů:										
Den	LN	SN	SNP	TN	TNP	NSN	A	TR	O	M
Pracovní	943	169	13	46	11	43	34	8	10 018	91
Volný	386	43	2	12	1	6	6	2	7 172	74

Celkem vozidel: Pracovní (Po-Pá) 11 376 voz/den

Ostatní dny 7 704 voz/den

Z toho těžkých vozidel: Pracovní (Po-Pá) 1 267 voz/den

Ostatní dny 292 voz/den

Vysvětlivky:

- **LN** Lehká nákladní vozidla s přívěsy i bez přívěsů (max. 7,5 t)
- **SN** Střední nákladní vozidla bez přívěsů (max. 20 t)
- **SNP** Střední nákladní vozidla s přívěsy (max. 20 t)
- **TN** Těžká nákladní vozidla bez přívěsů (nad 20 t)
- **TNP** Těžká nákladní vozidla s přívěsem (nad 20 t)
- **NSN** Návěsové soupravy nákladních vozidel
- **A** Autobusy (standardní, midi)
- **TR** Traktory bez přívěsů
- **O** Osobní a dodávková vozidla bez přívěsů i s přívěsy
- **M** Jednostopá motorová vozidla

Hodinová intenzita dopravy:		
	TV	SV
Padesátirázová	123	1 229
Špičková	117	1 167

Vysvětlivky:

- **TV** Těžká vozidla celkem
- **SV** Všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)

Těžká nákladní vozidla celkem: 218 voz/den

(= 0,1 LN + 0,9 SN + 1,9 SNP + TN + 2,0 TNP + 2,3 NSN + A + AK)

Intenzita dopravy pro hlukové a emisní výpočty:											
RPDI během fází dne:	Die CNOSOS- EU	I1	I2	I3	I4	Celkem	Die manuálu 2020	OAL	NAL	NS	Celkem
Den (06-18)		7 662	399	78	68	8 207		7 731	435	41	8 207
Večer (18-22)		1 403	40	8	12	1 463		1 415	44	5	1 464
Noc (22-06)		610	33	7	6	656		615	36	4	655

Vysvětlivky:

- I1 O + část LN
- I2 část LN + SN + část A + TR
- I3 SNP + TN + TNP + NSN + část A + AK + TRP
- I4 M
- OAL O + M + část LN
- NAL část LN + SN + TN + A + AK + TR + TRP
- NS SNP + TNP + NSN

Emise:					
OA	LNA	TNA	NS	BUS	Celkem
1 273	107	24	7	4	1 415

Vysvětlivky:

- OA O + M
- LNA LN
- TNA SN + TN + TR + TRP
- NS SNP + TNP + NSN
- BUS A + AK

Cyklistická doprava:

108 cyklo/den

Ulice Vítova (místní obslužná komunikace) ani ulice Karlická (průtah silnice III/11515) nejsou součástí sítě pro Celostátní sčítání dopravy, ani nebyl prováděn žádný průzkum intenzit dopravy mimo rámec Celostátního sčítání dopravy.

g) Ochrana stavby

Ochrana stavby není řešena.

h) Základní bilance stavby

- Vozovka 1 021 m²
- Plocha pojižděného prstence 68 m²
- Chodníková plocha 322 m²
- Plocha sjezdu k soukromé rezidenci 55 m²

i) Základní předpoklady výstavby

- Předpokládané zahájení výstavby 2Q/2025
- Předpokládané dokončení stavby 3Q/2025

Stavba není členěna na etapy.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb

Požadavky na předčasné užívání staveb nejsou.

k) Orientační náklady stavby

Odhadnuté investiční náklady akce bez DPH jsou 5 mil Kč.

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba nevyžaduje urbanistické a architektonické řešení, jedná se o dopravní stavbu.

B.2.3. Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

Stavební objekt (SO)	Název
101	Dopravní řešení
401	Veřejné osvětlení
402	Přeložka CETIN
403	Přeložka ČEZ

Přeložky ČEZ a CETIN budou řešeny a realizovány samostatně na základě uzavřených smluv o přeložkách a nejsou tedy předmětem této PD.

Dojde k úpravě křižovatky ulic Pražská (průtah silnice II/115), Karlická (průtah III/11515) a Vítova (místní obslužná komunikace), resp. ke změně uspořádání z úrovně průsečné světelně neřízené křižovatky na jednopruhovou okružní křižovatku. Vlivem této úpravy dojde k úpravě navazujících chodníkových ploch, dále k úpravě nástupiště autobusové zastávky *Dobřichovice, rozc. Karlík*, a v neposlední řadě také k přeložkám veřejného osvětlení, kabelů CETIN a ČEZ.

Průměr okružní křižovatky je 26 m, okružní pás má navrženou šířku 6,60 m, pojížděný prstenec má navrženou šířku 2,30 m. Chodníkové plochy jsou navrženy v šířce min. 1,50 m, přechody pro chodce mají šířku 4,00 m, přes komunikaci II/115 (ulice Pražská) na jihozápadním paprsku okružní křižovatky je rozdělen středovým dělicím ostrůvkem tak, že vždy překonává jeden jízdní pruh o šířce max. 3,50 m. Ostatní přechody vedeny přes celý jízdní pás délku max. 7,00 m. Přechody pro chodce jsou posunuty dále od křižovatky tak, aby odstup přechodu pro chodce od hrany okružního pásu byl minimálně 5 m; na severovýchodním paprsku je přechod posunut až za zařazovací úsek autobusové zastávky.

Šířka chodníku v místě autobusové zastávky je min. 1,70 m, autobusová zastávka je dimenzována pro samostatný standardní autobus dl. 12 m.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Celková bilance nároků všech druhů energií není v rámci projektu řešena. Dopad změny osvětlení VO je zanedbatelný

c) Celková spotřeba vody

Stavba po své realizaci nepotřebuje vodu.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Po realizaci výstavby v žádném případě nedojde k navýšení stávajících koncentrací škodlivých látek v ovzduší vlivem stavby ani jejího budoucího provozu.

V době výstavby se mohou krátkodobě nepatrně zvýšit koncentrace škodlivých látek v ovzduší (NO₂, benzen, PM₁₀) podél komunikací, po kterých bude vedena staveništní doprava. V okolí staveniště pak dojde k dočasnému nárůstu koncentrací PM₁₀ vlivem zvýšené prašnosti. Se vzdáleností od komunikací a staveniště budou příspěvky významně klesat.

Při vlastním provozu navržené stavby bude vznikat odpad; půjde především o uliční smetky, které budou vznikat při pravidelném úklidu. Jiné odpady při provozu zpomalovacího prahu vznikat nebudou. Uliční smetky budou pravidelně v rámci údržby odváženy.

Při výstavbě budou vznikat odpady různého charakteru, převážně se však bude jednat o vykopanou zeminu a odpad z použitých či rozbitých stavebních prvků a dílů a po frézování. Přebytečná výkopová zemina bude odvážena na skládky inertních materiálů. Stavební odpad a případně vzniklý směsný odpad bude ze staveniště pravidelně odvážen na odpovídající skládky, materiál schopný recyklace bude odvážen do recyklačních center.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

V rámci stavby jsou požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě. Jedná se o rekonstruovaný rozvod VO. Jiné další požadavky nejsou.

B.2.4. Bezbariérové užívání stavby

Celá stavba byla situačně i výškově navržena tak, aby v maximální možné míře vyhověla požadavkům na bezbariérové řešení dle příslušných předpisů (vyhláška MMR č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, ČSN 73 6102, ČSN 73 6110, ČSN 73 6425-1 a další navazující předpisy a pomůcky) především pro osoby s omezenou schopností pohybu a základními prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Pro realizaci úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí být použity pouze schválené materiály s příslušnými atesty – viz nařízení vlády č. 163/2002 Sb. A TN TZÚS 12.03.04-6. Pojížděné a chodníkové plochy musí splňovat požadavek na zajištění koeficientu smykového tření min. 0,5.

B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je bezpečná při dodržování zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v aktuálním znění.

B.2.6. Základní charakteristika objektů

B.2.6.1. Pozemní komunikace

a) Popis současného stavu

Stávající křižovatka ulic Pražská (průtah silnice II/115), Karlická (průtah silnice III/11515), a Vítova (místní komunikace obslužná) je v uspořádání úrovněové průsečné světelně neřízené křižovatky s lehce odsazenými vedlejšími paprsky vpravo. Na hlavní komunikaci (tj. na průtahu silnice II/115) se před křižovatkou nachází dělicí ostrůvky. Přes všechny dotčené komunikace jsou u křižovatky vedeny přechody pro chodce, přičemž na hlavní komunikaci jsou tyto přechody odděleny středovým ostrůvkem.

b) Popis navrženého řešení

Křižovatka bude nově jednopruhá okružní s průměrem 26 m (šířka okružního pásu 6,60 m; šířka pojezdného prstence 2,30 m; průměr středového ostrova 8,20 m). Dojde k úpravám navazujících chodníkových ploch takovým způsobem, aby šířka chodníku byla minimálně 1,50 m. Chodník bude skloněn směrem ke komunikaci – sklon chodníku bude 2 %, lokálně minimálně 1 %. Komunikace bude mít v základu sklon 2,5 % včetně okružního pásu, výjezd do Vítovy ulice (místní obslužná komunikace) bude mít sklon 2 % směrem vně. Pojezdný prstenec je navržen ve sklonu 6 % ve směru od středu okružní křižovatky vně.

Označník autobusové zastávky bude přisunut k nástupní hraně, dopravní značení bude vycházet ze zásad dle TP 65 (Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích) a TP 133 (Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích).

B.2.6.2. Mostní objekty a zdi

V řešeném úseku se mostní objekty či zdi nenachází, ani nejsou v rámci tohoto projektu navrženy.

B.2.6.3. Odvodnění pozemní komunikace

a) Popis současného stavu

Odvodnění veškerých zpevněných ploch je řešeno podélnými a příčnými sklony do uličních vpustí.

b) Popis navrženého řešení

V rámci projektu zůstává způsob odvodnění stejný, dochází pouze k výměně stávajících uličních vpustí nebo umístění nových uličních vpustí. Umístění odvodňovacích žlabů není v rámci projektu potřeba, žádné sjezdy nebo chodníkové plochy nejsou skloněny směrem k vratům, vstupní bráně nebo vstupním dveřím.

B.2.6.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

V řešeném úseku se galerie, tunely a jiné podzemní stavby nenachází, ani nejsou v rámci tohoto projektu navrženy.

B.2.6.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

V řešeném úseku se obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny ani protihlukové clony nenachází, ani nejsou v rámci tohoto projektu navrženy.

B.2.6.6. Vybavení pozemní komunikace

a) Popis současného stavu

V řešeném prostoru se nachází veřejné osvětlení.

b) Popis navrženého řešení

Dojde k přeložce vedení veřejného osvětlení včetně stožárů (SO 401).

B.2.6.7. Objekty ostatních skupin objektů

Objekty ostatních skupin nejsou v rámci této stavby řešeny.

B.2.7. Technická a technologická zařízení

V rámci této projektové dokumentace dochází kromě přeložky veřejného osvětlení včetně stožárů (SO 401) také k přeložkám kabelů CETIN (SO 402) a ČEZ (SO 403)

B.2.8. Požárně bezpečnostní řešení

Všechny komunikace zůstávají ve stávajícím uspořádání, jedná se pouze o úpravu křižovatky, resp. změny z úrovně průsečné světelně neřízené křižovatky na jednopruhovou okružní křižovatku. Průjezd IZS bude nadále zajištěn stejným způsobem jako doposud.

Rozdělení stavby do požárních úseků

Pozemní komunikace není třeba dělit do požárních úseků.

Stanovení požárního rizika a stupně požární bezpečnosti

Pro liniové stavby není třeba stanovovat požární a ekonomické riziko a stupeň požární bezpečnosti. Pro stavbu nebylo proto stanoveno požární riziko.

Zhodnocení navržených stavebních konstrukcí

Stavební konstrukce se neposuzuje.

Evakuace, únikové cesty

Evakuace a únikové cesty se neposuzují.

Odstupové vzdálenosti

Pro pozemní komunikace není třeba stanovovat odstupové vzdálenosti.

Zásahové cesty, příjezdové komunikace, nástupní plochy pro požární techniku

Jízdní pruhy před hranicí okružní křižovatky mají šířku min. 3,00 m; okružní pás má šířku 6,60 m, spolu s poježděným prstencem je v okružní křižovatce k dispozici prostor šířky 8,90 m celkem. Zbylé části komunikací zůstávají ve stávající šíři nebo jsou lehce rozšířeny. Tímto je zaručen průjezd pro veškerá vozidla složená IZS.

Povrch vozovky

Povrch vozovky v jízdních pruzích, autobusové zastávce a v okružním pásu je navržen z asfaltového betonu; povrch poježděného prstence je navržen z hrubé dlažby; povrch chodníkových ploch a sjezdů k soukromým objektům je navržen z kamenné dlažby.

Zabezpečení stavby požární vodou, hasicí přístroje

Není předmětem této dokumentace. Hydranty jsou součástí vybudované vodovodní sítě.

B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

V rámci stavby nejsou úspora energie a tepelná ochrana řešeny.

B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba splňuje hygienické požadavky na ní kladené.

B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Pro stavbu tohoto charakteru nevyplývají žádné požadavky ochrany.

B.3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

B.3.1. SO 401 Veřejné osvětlení

Změna dispozice křižovatky logicky vyvolává potřebu úpravy veřejného osvětlení. VO bude provedeno novými LED svítidly iGuzzini Street na stožárech o výšce 8m, k tomu budou přisvětleny 4 nové přechody pro chodce svítidly stejného typu na stožárech o výšce 6m. Stávající přisvětlení přechodů bude zrušeno. Rozvody budou provedeny kabely CYKY-J 4x10mm², které budou propojeny do stávající sítě VO.

B.3.2. SO 402 Přeložka CETIN

Zřízením nové okružní křižovatky se dostanou některé slaboproudé kabely do pojezdných ploch. Z těchto ploch je nutné kabely vymístit. Toto vymístění je naznačeno v rámci koordinační situace a bude podrobně rozkresleno v podrobné dokumentaci, která bude zpracována v rámci prováděcí dokumentace

B.3.3. SO 403 Přeložka ČEZ

Zřízením nové okružní křižovatky se dostanou některé silnoproudé kabely do pojezdných ploch. Z těchto ploch je nutné kabely vymístit. Toto vymístění je naznačeno v rámci koordinační situace a bude podrobně rozkresleno samostatné dokumentaci, kterou si dle zvyklostí zpracovává a povoluje projektant ČEZ. Tato část není předmětem povolení stavby a je však podmíněnou investicí.

Ostatní připojení na technickou infrastrukturu zůstává beze změny.

B.4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení

Jednopruhová okružní křižovatka bude mít průměr 26,00 m (okružní pás – š. 6,60 m; pojezdný prstenec – š. 2,30 m; středový ostrov – průměr 8,20 m). Jízdní pruhy na vjezdu do okružní křižovatky budou mít šířku min. 3,00 m a budou u hrany okružního pásu rozšířeny

dle situace. Chodník bude mít šířku min. 1,50 m, v místě nástupiště autobusové zastávky budou mít šířku min. 1,70 m.

Šířka přechodů pro chodce bude 4,00 m, délka přechodů pro chodce bude mít šířku max. 7,00 m. Přechod přes jihozápadní paprsek okružní křižovatky bude rozdělen středovým dělicím ostrůvkem, chodec bude tak najednou překonávat pouze jeden jízdní pruh.

Celá stavba byla situačně i výškově navržena tak, aby vyhověla požadavkům na bezbariérové řešení dle příslušných předpisů (vyhláška MMR č.398/2009 Sb., ČSN 73 6110, ČSN 73 6021, ČSN 73 6425-1 a další navazující předpisy a pomůcky)

Řešení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu

V místech přechodů pro chodce bude nášlap obruby mezi vozovkou a chodníkovou plochou max. 2 cm. Příčný sklon chodníkových ploch bude max. 2 %, podélný sklon nepřekročí hodnotu 5 %. V místech, kde budou u přechodů pro chodce umístěny rampy, bude sklon maximálně 1:8 (12,5 %) dle čl. 2.1.1 Přílohy č. 2 k vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. V místě přechodů pro chodce bude snižena obruba s nášlapem max. 2 cm.

Pro realizaci úprav pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí být použity pouze schválené materiály s příslušnými atesty - viz nařízení vlády č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.03.04 a 12.04.06.

Řešení přístupu a užívání stavby osobami nevidomými a slabozrakými

Odstraňování bariér se netýká pouze osob se sníženou pohyblivostí, ale i osob nevidomých a slabozrakých. Na ně bude pamatováno zřizováním varovných a signálních pásů a v případě potřeby i umělých vodicích linií z reliéfní dlažby.

U veškerých obrubníků s nášlapem menších než 8 cm bude umístěn varovný pás š. 0,40 m. Signální pás š. 80 cm bude umístěn na nástupišti autobusové zastávky 80 cm od označníku, a dále u přechodů pro chodce s výjimkou přechodu přes severozápadní paprsek, kde z důvodu stávajícího uspořádání a nemožnosti umístit umělou nebo přirozenou vodicí linii jsou signální pásy na obou stranách vypuštěny. Podél nástupní hrany bude ještě umístěn nematný kontrastní pás š. 0,50 m.

Přirozené vodicí linie tvoří podezdívky oplocení, případně zvýšené vnější obrubníky s nášlapem více než 6 cm.

Povrch varovného, signálního i hmatného pásu musí být z reliéfní dlažby **v kontrastní barvě** k okolní zádlažbě, musí být vnímatelný bílou holí a nášlapem. Podél veškerých hmatných pásů (signální i varovné) bude umístěna přídlažbová deska s rovným povrchem v šířce min. 250 mm.

Výkopy a staveniště

Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby.

Všechny zábery musí být dostatečně výrazně označeny a v noci i osvětleny, aby nedošlo k úrazům či dopravním nehodám. Kolem výkopů je nutné vybudovat (rámový) plot s výplní a dotykovou lištou pro nevidomé.

Uzávěry chodníku budou osazeny červenými výstražnými světly typu 3 - minimálně jedno výstražné světlo na každé příčné uzávěře, odstup světél na podélné uzávěře max. 50m.

Po celou dobu výstavby je nezbytné zachovat bezpečný pěší přístup obyvatel do jejich domů. Kolmý přechod přes výkopy v chodnících je nutné zajistit dostatečně širokými a únosnými lávkami pro pěší se zábradlím.

Lávky přes výkopy musí být široké nejméně 900 mm s výškovými rozdíly nejvíce do 20 mm a po obou stranách musí mít opatření proti sjetí vozíku jako je spodní tyč zábradlí ve výšce 100 až 250 mm nad pochozí plochou nebo sokl s výškou nejméně 100 mm.

Pokud se pro pochozí plochu použije rošt, musí mít velikost mezery ve směru chůze nejvýše 15 mm.

Pro účely této dokumentace je podrobnější (typové) řešení bezbariérových přechodů, míst pro přecházení, ostatních hmatových úprav, apod. v příloze technické zprávy.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Křižovatka zůstane napojena na dopravní infrastrukturu prakticky stejným způsobem.

c) Doprava v klidu

V rámci PD nejsou navrhované žádné odstavné nebo parkovací plochy.

d) Pěší a cyklistické stezky

Řešenou oblastí není vedena žádná cyklistická stezka ani trasa, cyklistická doprava bude nadále vedena standardním způsobem smíšeně s ostatní silniční dopravou. Pro pěší jsou navrženy chodníkové plochy.

B.5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

Dojde k terénním úpravám navazujících ploch zeleně, dále k nezbytnému prořezu větví křovin.

B.6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Území v okolí stavby není v současné době zatíženo výrazným hlukem z provozu na přilehlých komunikacích v této oblasti.

Výstavba sama ale může do prostoru výstavby a jejího blízkého okolí přinést v době výstavby zvýšení hlukového zatížení. Pro povolené stavby je však možno uvažovat s korekcí na stavební činnost, která je v době od 7.00 do 21.00 hodin +15 dB nad obvyklé povolené hladiny hluku v daném místě. V našem případě jde o hlukové zatížení chráněného venkovního prostoru v denní době v úrovni ekvivalentní hladiny hluku 65 dB.

Negativní vlivy vibrací se v tomto případě mohou projevovat pouze během výstavby - a to během hutnění podloží komunikace, budou se projevovat pouze v jeho blízkém okolí. Užívání hutnicí techniky s vibrací je nutné pro kvalitní úpravu konstrukčních vrstev – bez použití dostatečné hutnicí energie nelze konstrukční vrstvy dostatečně upravit. Po realizaci výstavby v žádném případě nedojde k navýšení stávajících koncentrací škodlivých látek v ovzduší vlivem stavby ani jejího budoucího provozu.

V době výstavby se mohou krátkodobě nepatrně zvýšit koncentrace škodlivých látek v ovzduší (NO₂, benzen, PM₁₀) podél komunikací, po kterých bude vedena staveništní doprava. V okolí staveniště pak dojde k dočasnému nárůstu koncentrací PM₁₀ vlivem zvýšené prašnosti. Se vzdáleností od komunikací a staveniště budou příspěvky významně klesat.

Vlivem stavební činnosti dojde v okolním území stavby krátkodobě ke zvýšení prašnosti a prašného spadu. Po ukončení stavebních aktivit se hodnota prašnosti opět upraví na dnešní hodnoty. Primární prašnost vzniká přímo při určité činnosti, sekundární prašnost vzniká vířením již sedimentovaných částic. Hlavními zdroji prašnosti jsou zemní práce a manipulace

se zeminou a konstrukčními materiály vozovky, staveništní doprava a nevhodně prováděný závěrečný úklid. Intenzita prašnosti též závisí na meteorologických faktorech, vyšší prašnost je samozřejmě za suchého počasí. Omezení prašnosti během výstavby lze docílit skrápěním prašných materiálů při manipulaci a skrápěním vozovek v okolí stavby (po nichž bude probíhat staveništní doprava), opět především v době suchého počasí.

Dalším negativním vlivem během výstavby může být vznikající bláto a možné znečišťování okolních komunikací při výstavbě. Bláto jako vrstva zvodnělých, převážně jílovitých zemin, vzniká ze soudržných zemin za působení srážek nebo podzemní vody. Primárním zdrojem bláta jsou zemní práce a manipulace se zeminami a ornici. Sekundárním zdrojem jsou dopravní prostředky, které roznášejí bláto ze staveniště do okolí.

Při výjezdu ze stavby bez jakýchkoliv opatření může dojít ke znečištění komunikace na vzdálenost 300 až 1 000 m. Bláto pak znečišťuje vozovky, chodníky, stojící i projíždějící vozidla, chodce, ucpává kanalizační vpusti. Proto je nutné tomuto negativnímu prvku výstavby zabránit, nejúčinnějšími jsou opatření organizačně - technického rázu. Vozidla před výjezdem ze staveniště budou mechanicky očištěna. Dalším opatřením je pravidelné čištění vozovek v nejbližším okolí staveniště a vozovek ovlivněných staveništní dopravou ať už mechanicky nebo s použitím tlakové vody (kropicí vozy).

Pro navrhovanou stavbu není nutno řešit ochranu vodních nádrží a vodních zdrojů, není nutno budovat sedimentační nádrže a biologické rybníčky.

Při vlastním provozu navržené stavby bude vznikat odpad; půjde především o uliční smetky, které budou vznikat při pravidelném úklidu. Jiné odpady při provozu zpomalovacího prahu vznikat nebudou. Uliční smetky budou pravidelně v rámci údržby odváženy.

Při výstavbě budou vznikat odpady různého charakteru, převážně se však bude jednat o vykopanou zeminu a odpad z použitých či rozbitých stavebních prvků a dílů. Přebytečná výkopová zemina bude odvážena na skládky inertních materiálů. Stavební odpad a případně vzniklý směsný odpad bude ze staveniště pravidelně odvážen na odpovídající skládky, materiál schopný recyklace bude odvážen do recyklačních center.

b) Vliv na přírodu a krajinu

Navrženou rekonstrukcí komunikace nedojde k výraznému zásahu do současného krajinného rázu území.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nemá vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

d) Zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí

Ke stavbě nebylo vydáno závazné stanovisko posouzení vlivu záměru na životní prostředí, stavba nepodléhá nutnosti posouzení vlivu na životní prostředí dle zákona 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí – jedná se o křižovatku průtahů silnice II. a III. třídy a místní sběrné komunikace (místní komunikace II. třídy) o méně než 4 jízdních pruzích s délkou paprsků menších než 2 km.

e) Naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách

V rámci projektu není potřeba tuto problematiku řešit, tato stavba nespadá do režimu zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

V rámci projektu nedojde ke vzniku nebo změně ochranných či bezpečnostních pásem souvisejících s ochranou životního prostředí.

B.7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Civilní ochrana nemá žádné požadavky na tuto stavbu

B.8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

B.8.1. Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Na staveništi se předpokládá spotřeba elektrické energie a vody. Spotřeba jednotlivých médií bude kolísat dle postupu stavebních prací, prováděné technologie a počtu zaměstnanců. Zdroj elektrické energie bude řešen mobilním agregátem. Voda bude na stavenišť dovážena v cisterně nebo napojením na veřejný rozvod.

Potřeba materiálu pro výstavbu bude operativně řešena jeho denním nebo potřebným dovozem. Pro konstrukce zpevněných ploch budou použity standardní materiály, které bude zajišťovat dodavatel stavby

b) Odvodnění staveniště

Dešťové vody budou během stavby příčným a podélným spádem území odvedeny do zeleně a stávajících uličních vpustí.

Na staveništi a na zařízení staveniště bude umístěno mobilní chemické WC. Splaškové vody budou jímány v mobilním bezodpadovém hygienickém zařízení umístěném po dobu výstavby na pozemku ZS a v prostoru staveniště, standard Toi-Toi.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup na staveniště je umožněn ze všech stran řešené křižovatky

Dočasné zařízení staveniště (ZS) bude zřízeno dohodou dodavatele a investora na pozemcích obce zřejmě mimo vlastní obvod stavby.

V místě ZS mohou vést podzemní inženýrské sítě. Bude třeba respektovat jejich trasy, případně provést ochranu IS položením silničních panelů (v prostoru vedení IS a jejího ochranného pásma).

Na ZS bude umístěn mobilní chemický záchod, maringotka pro vedení stavby. Dále zde budou dočasně odstaveny stavební stroje a případně deponován krátkodobě stavební materiál. V případě potřeby zde bude cisterna s vodou a zdroj elektrické energie. Zařízení staveniště bude oplocené a uzamykatelné.

Přesun hmot bude řešen v rámci staveniště, přebytečný materiál bude průběžně odvážen na skládku.

Potřeba materiálu pro výstavbu bude obvykle operativně řešena jeho denním nebo potřebným dovozem.

U výjezdu ze staveniště a ZS bude zajištěno čištění kol a podvozků dopravních a stavebních strojů. V provozním řádu staveniště bude uvedeno nařízení zamezující znečišťování veřejných komunikací vozidly, vyjíždějícími ze stavby. Pozemní komunikace budou během výstavby používány pouze ve stanovenou dobu určenou stavebním úřadem a budou udržovány v běžné čistotě.

Na staveništi bude umístěn další mobilní chemický záchod. V pravidelných intervalech budou ze stavby odstraňovány vzniklé odpady.

Zařízení staveniště bude zlikvidováno včetně odpovídajícího úklidu a rekultivace po ukončení stavby.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Během výstavby dojde k záboru části komunikace vždy po polovinách se zavedením kyvadlového provozu. Přístup k okolním stavbám a pozemkům bude v maximální možné míře zachován.

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

Staveniště se musí zařídit a uspořádat tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět. Nesmí docházet k ohrožování a nadměrnému obtěžování okolí (zvláště hlukem, prachem apod.), k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (zejména se zřetelem na osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), dále ke znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod, k omezování přístupu k sítím technického vybavení.

Výkopy a celé staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace ani jiné osoby.

Všechny zábory musí být dostatečně výrazně označeny, aby nedošlo k úrazům či dopravním nehodám. Kolem výkopů je nutné umístit zábrany s dotykovou lištou pro nevidomé.

Podél stavby bude provedeno dočasné opatření zamezující vstupu na stavbu nepovolaným osobám.

Zařízení staveniště bude po svém obvodu dočasně oploceno, oplocení bude uzamykatelné.

Veškeré zábory veřejného prostranství budou předjednány v dostatečném předstihu, min. 30 dnů před zahájením prací, předjednání provede dodavatel stavebních prací dle časového postupu stavby.

Stavba zajistí viditelnou ceduli na hranici staveniště s informacemi o stavbě, kde bude uveden kontakt na zodpovědné pracovníky stavby, včetně telefonického spojení.

Provádění stavby bude v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb. v platném znění. Zhotovitel se bude řídit dále nařízením vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Veškeré práce musí být prováděny proškolenými pracovníky příslušných kvalifikací, za odborného dozoru a při dodržování všech platných norem a bezpečnostních a hygienických předpisů.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba zabere celý řešený prostor

Pro výstavbu bude zřízeno jedno dočasné zařízení staveniště (ZS) na pozemku dle pokynu investora.

Na zařízení staveniště (ZS) bude umístěn mobilní chemický záchod a buňka či maringotka pro vedení stavby. Dále zde budou dočasně odstaveny stavební stroje a případně deponován krátkodobě stavební materiál a odpady. V případě potřeby zde bude cisterna s vodou a zdroj elektrické energie.

Zařízení staveniště bude oploceno.

Pro odstavení stavebních strojů a případně i cisterny s vodou a zdroje el. energie bude sloužit i samotné staveniště - zde je třeba zajistit, aby stroje a materiál nebyly umístěny v blízkosti stromů a hlavně nad/pod vedením IS.

Potřeba materiálu pro výstavbu na staveništi bude obvykle operativně řešena jeho denním nebo potřebným dovozem.

Staveniště bude během stavby ohrazeno mobilní zábranou (páska).

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Bezbariérové obchozí trasy budou uskutečněny prostřednictvím ostatních komunikací. Výkopy a staveniště musí být zabezpečeny tak, aby nebyly ohroženy žádné osoby ani osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Kolem výkopů je nutné umístit zábrany.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Na staveništi bude vznikat především stavební odpad charakteru použitých materiálů nebo poškozených či nefunkčních dílů a prvků. K nim se budou řadit i obaly dodávaných stavebních materiálů a prvků, materiál z demolice stávající konstrukcí a výkopová zemina z výkopů podloží zpevněných ploch. Po celou dobu výstavby bude vznikat také směsný odpad produkovaný zaměstnanci stavby.

Očekávané druhy vznikajících odpadů během výstavby

Poř. č.	Katalogové číslo odpadu	Kategorie odpadů O/N	Název druhu odpadu podle Katalogu	Množství odpadů (tuny)	Způsob likvidace
1	15 01 01	O	Papírové a lepenkové obaly	< 0,01	recyklace
2	15 01 02	O	Plastové obaly	0,01	recyklace, spalování
3	15 01 03	O	Dřevěné obaly	0,09	spalování
4	17 01 01	O	Beton	21,61	recyklace
5	17 02 03	O	Plasty	<0,01	recyklace, spalování
6	17 03 02	O	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	55,35	Recyklace
7	17 04 07	O	Směsné kovy	<0,01	Sběrny
8	17 04 10	N	Odpad kabelů obsahujících ropné látky	<0,01	Skládkování
9	17 04 11	O	Kebly neuvedené pod číslem 17 04 10	0,01	Sběrny
7	17 05 04	O	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	17,25	skládkování
8	20 03 01	O	Směsný komunální odpad	< 0,1	skládkování
9	20 03 04	O	Kal ze septiků a žump	0	smluvní vztah

Výkopek bude částečně použit pro zpětné násypy a dosypávky.

Množství jednotlivých odpadů bude záviset na délce výstavby (komunální odpad) a na množství poškozených stavebních prvků.

S odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech, a vyhláškou č. 8/2021, Katalog odpadů.

Veškerý odpad vzniklý na staveništi bude tříděn, jednotlivé druhy budou odděleně skladovány na vyhrazených plochách tak, aby nenarušovaly životní prostředí a vzhled okolí stavby a ZS. Bude vedena evidence vzniklého a zneškodněného odpadu a způsobu jeho zneškodnění. Způsob nakládání s odpady bude doložen při kolaudaci stavby.

Ve fázi přípravy stavby dodavatel uzavře smlouvy s odbornými firmami zabezpečujícími nakládání s odpady a jejich zneškodňování. Vzniklý odpad bude pravidelně ze stavby odvážen.

Ze stavebního odpadu budou vytříděny případné složky nebezpečného odpadu, který bude předán k odstranění oprávněné osobě, které byl vydán souhlas k nakládání s nebezpečnými odpady. Recyklovatelný odpad bude odevzdán specializovaným firmám k recyklaci. Materiál nerecyklovatelný a netříděný bude likvidován specializovanými firmami.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Výkopek bude odvezen na skládku zemin. Materiál, který bude na stavbě později upotřeben, bude uložen na zařízení staveniště, případně v prostoru staveniště.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Vozidla před výjezdem ze staveniště budou v době deštivého počasí očištěna mechanicky, tím bude výrazně omezeno vynášení bláta a nečistot ze staveniště. Dalším opatřením je pravidelné čištění vozovek v nejbližším okolí staveniště a vozovek ovlivněných staveništní dopravou, ať už mechanicky (úklid) nebo s použitím tlakové vody (kropicí vozy).

Prašné materiály bude nutno v době suchého počasí během manipulace s nimi vlhčit kropením.

Ochrana proti znečišťování ovzduší výfukovými plyny

Během výstavby je nutno zabezpečit provoz dopravních prostředků a stavebních strojů produkujících ve výfukových plynech škodliviny tak, aby produkované množství odpovídalo platným vyhláškám a předpisům.

Ochrana proti znečištění podzemních a povrchových vod

Po dobu výstavby bude nutno při provádění stavebních prací vhodným způsobem stavbu zabezpečit tak, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod. Při provozování stavebních strojů je zapotřebí dbát (např. pravidelnými kontrolami) na jejich technický stav, aby se snížily možné úkapy oleje a ostatních provozních kapalin. V době odstavení stroje lze dále omezit případné úkapy olejů a provozních kapalin podložením záchytných nádob.

Ochrana stávající zeleně

V ulici se v blízkosti řešených ploch nachází dřeviny vyžadující během výstavby ochranu dřevěným bedněním. Během stavby je nutné se chovat ohleduplně k okolním dřevinám a stávajícím plochám zeleně.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Pro stavební úpravy komunikací nejsou kladeny žádné speciální požadavky na provádění s ohledem na bezpečnost. Před zahájením výstavby musí být vytyčeny trasy IS, nacházející se na staveništi, včetně definování hloubky jejich uložení, a s jejich polohou musí být seznámeni pracovníci, především ti, kteří budou provádět demolice a výkopové zemní práce.

Při výstavbě stavebních objektů řady 400 je nutné přísně dodržovat bezpečnostní předpisy. Při práci na elektrických zařízeních musí být dodržena příslušná ustanovení a předpisy v platném rozsahu, zejména následující normy:

- ČSN EN 50110-1 – Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- ČSN 33 2000 část 4-41 – Elektrické instalace nízkého napětí: Ochrana pro opatření bezpečnosti – ochrana před úrazem elektrickým proudem
- ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba je navržena tak, aby v co největší míře umožňovala bezbariérové užívání dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Přístup integrované záchranné služby nebude během stavby omezen. Stavba bude přistavovat nádoby na odpad obyvatel k místu svozu a prázdné vracet zpět. Křižovatka bude uzavřena po polovinách (dle osy hlavní komunikace) a bude zaveden kyvadlový provoz podle schématu B/6 (Zúžení na jeden jízdní pruh, řízení provozu světelným zařízením) z TP 66 (Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích).

Navržené stavební úpravy nevyvolají potřebu úpravy ani změny vedení tras hromadné dopravy.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Stavba nevyžaduje speciální opatření při výstavbě.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Umístění ZS bude dohodnuto mezi dodavatelem a Obecním úřadem v rámci projednávání stavebního povolení, úzký uliční profil nedovoluje jeho zřízení v prostoru stavby.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.

Stavba bude prováděna po dvou polovinách, dělicí linie bude přibližně podle stávající osy hlavní komunikace.

V zásadě lze výstavbu rozdělit do 4 postupných a navazujících částí:

- přípravné práce, zábor jedné strany komunikace a přidruženého prostoru, umístění dopravního značení a SSZ pro kyvadlový provoz ve zbylém jízdním pruhu.
- kontrola a doplnění kabelových chráničků v místech přechodů přes vozovku
- realizace příslušné části výstavby
- zábor zbylé části komunikace, uvolnění již vystavěné části pro dopravu v kyvadlovém režimu
- kontrola a doplnění kabelových chráničků v místech přechodů přes vozovku
- realizace zbylé části výstavby
- dokončovací práce, plochy zeleně, dopravní značení.

Před zahájením stavebních prací je nutno spolu se správcí jednotlivých inženýrských sítí vytyčit všechna vedení inženýrských sítí a s polohou prokazatelně seznámit pracovníky, kteří budou provádět především zemní práce.

Bude provedeno vytyčení stavby.

Budou provedeny demolice povrchů zpevněných ploch, podkladních vrstev a obrubníků.

V přechodech přes komunikaci budou kabely, pokud nejsou v chráničcích, opatřeny chráničkami. Pokud bude docházet v některých úsecích k posunům či přeložkám kabelů, budou přeložky prováděny pod dozorem jejich správců či přímo jejich stavebními organizacemi a přeložené sítě budou dále jejich majetkem a pod jejich správou.

Bude provedena zasakovací hloubková drenáž

Vlastní stavební práce na rekonstrukci ulice začnou výkopy a výškovými úpravami pláně (odkopy a drobné násypy) včetně jejího zhutnění, případně včetně úpravy podkladu pro zajištění únosnosti pláně.

Zřízení nových konstrukcí komunikace bude sestávat z provedení podkladních vrstev a z osazení obrubníků na okrajích zpevněných ploch, z položení konstrukčních vrstev a krytu komunikace, vjezdů a vstupů.

Provedena bude úprava dopravního značení.

Následovat budou úpravy v navazujícím okolí uličního profilu včetně rozprostření ornice a zatravnění ploch zeleně.

Výstavba bude zakončena zrušením zařízení staveniště, konečnými úpravami a úklidem.

Průběh výstavby bude významně závislý na navrženém řešení a časovém harmonogramu dodavatele stavby. Bude závislý i na zvolené mechanizaci.

Plynulost výstavby bude záviset především na počasí, to může v případě jeho nepřízně časově omezit nebo i znemožnit další výstavbu.

B.8.2. Výkresy

Bude řešeno v realizační dokumentaci.

B.8.3. Harmonogram výstavby

Bude řešeno v realizační dokumentaci.

B.8.4. Schéma stavebních postupů

Bude řešeno v realizační dokumentaci.

B.8.5. Bilance zemních hmot

Zemní práce představují především výkopy a násypy pro spodní stavbu a zasakovací objekty.

B.9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Odvodnění bude prováděno podélnými a příčnými sklony do stávajících i nově zřízených uličních vpustí, které budou napojeny na stávající kanalizační síť.

PPU spol. s r.o., inženýrský atelier

V Praze, prosinec 2024

Ing. Tomáš Vejražka, Michal Šupej

