

A.

Souřadnicový systém JTSK

OKRES RAKOVNÍK

Výškový systém Bpv



projektová, průzkumná a konzultační společnost

PUDIS a.s., Nad Vodovodem 2/3258, 100 31 Praha 10
tel.: +420 267 004 111, www.pudis.cz, info@pudis.cz

| | | |
|--|--|---|
| Vypracoval: Ing. Jan Petr Ing. Jiří Blažek | Hlavní inženýr projektu: Ing. Jan Petr | Investor: Středočeský kraj Zborovská 11 150 21 Praha 5 |
| | Výrobní ředitel: Ing. Jan Vlček | |
| Odpovědný projektant: Ing. Jan Petr | Ředitel společnosti: Ing. Martin Höfler | |
| Číslo zakázky: 1-6060-0001-05 | Datum: 07/2018 | |
| Akce: II/606 Velká Dobrá – Nové Strašecí, rekonstrukce silnice a mostů | Měřítko: – | Formát: 21x A4 |
| | Stupeň: PDPS | Souprava: |
| Příloha: PRŮVODNÍ ZPRÁVA | Číslo přílohy: A | |

**II/606 VELKÁ DOBRÁ – NOVÉ STRAŠECÍ,
REKONSTRUKCE SILNICE A MOSTŮ**
(okres Rakovník)

PDPS

A. Průvodní zpráva



Obsah:

| | |
|---|-----------|
| 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE..... | 4 |
| 1.1. Označení stavby | 4 |
| 1.2. Objednatel stavby | 4 |
| 1.3. Zhotovitel projektové dokumentace | 4 |
| 1.3.1. Projektanti jednotlivých profesí | 4 |
| 1.3.2. Autorizovaní inženýři projektového týmu (dle zákona č. 360/92 Sb.)..... | 4 |
| 1.4. Seznam příloh dokumentace | 5 |
| 2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ | 5 |
| 2.1. Základní údaje charakterizující stavbu | 5 |
| 2.2. Předpokládaný průběh výstavby | 5 |
| 2.3. Vazby na územní plánování..... | 5 |
| 2.4. Charakteristika území a jeho využití | 5 |
| 2.5. Vliv technického řešení stavby na krajinu, zdraví a životní prostředí | 6 |
| 2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření | 6 |
| 3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ | 6 |
| 4. ČLENĚNÍ STAVBY | 6 |
| 4.1. Způsob číslování a značení stavebních objektů | 6 |
| 4.2. Určení jednotlivých skupin objektů | 6 |
| 4.3. Členění stavby na stavební objekty | 7 |
| 5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY | 7 |
| 5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb..... | 7 |
| 5.2. Uvažovaný průběh výstavby | 7 |
| 5.3. Zařízení staveniště a přístup na stavbu | 8 |
| 5.4. Dopravní omezení, objížďka a výluky dopravy | 8 |
| 6. PŘEHLED STAVEBNÍCH OBJEKTŮ | 8 |
| 6.1. Rozdělení dle budoucích vlastníků (správců) | 8 |
| 7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ..... | 9 |
| 8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY | 9 |
| 8.1. Souhrnný popis stavby..... | 9 |
| 8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí | 9 |
| 8.2.1. Objekty přípravy staveniště | 9 |
| SO 001.2 Příprava území (Rakovník)..... | 9 |
| SO 002.2 Zařízení staveniště (Rakovník)..... | 9 |
| 8.2.2. Komunikace | 10 |
| SO 110.2 Silnice II/606 úsek Stochov - Nové Strašecí (Rakovník) (km 10,633 – 13,821) .. | 10 |
| SO 111 Silnice II/606 obec Nové Strašecí (km 13,821 – 15,341)..... | 11 |
| SO 180.2 Dopravně-inženýrská opatření (Rakovník)..... | 11 |
| SO 190.2 Dopravní značení (Rakovník)..... | 11 |
| 9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ | 12 |
| 9.1. Geodetické zaměření | 12 |
| 9.2. Vyšetření průběhu IS | 12 |
| 9.3. Diagnostika vozovky | 12 |
| 9.4. Dendrologický průzkum | 13 |

| | |
|--|-----------|
| 10.DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY | 13 |
| 10.1. Ochranná pásma vedení a objektů | 13 |
| 10.1.1. Pozemní komunikace | 13 |
| 10.1.2. Elektroenergetika | 13 |
| 10.1.3. Plynovody | 14 |
| 10.1.4. Sdělovací kabely | 14 |
| 10.1.5. Vodovody, kanalizace | 14 |
| 10.2. Ochranná pásma přírodního charakteru, kulturní památky | 15 |
| 10.2.1. Ochranné pásmo vodních ploch, zátopová území | 15 |
| 10.2.2. Ochranné pásmo lesa | 15 |
| 10.2.3. Ochranná pásma z hlediska ochrany přírody | 15 |
| 10.2.4. Ochrana kulturních památek | 15 |
| 11.ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ | 15 |
| 11.1. Bourací práce | 15 |
| 11.2. Kácení zeleně | 15 |
| 11.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu | 16 |
| 11.4. Ozelenění ploch | 16 |
| 11.5. Zásah do ZPF a rekultivace | 16 |
| 11.6. Zásah do PUPFL | 16 |
| 11.7. Zásah do poddolovaných území | 16 |
| 11.8. Zásah do jiných pozemků | 17 |
| 11.9. Vyvolané změny staveb | 17 |
| 12.NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY | 17 |
| 13.VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ | 17 |
| 13.1. Ochrana krajiny a přírody | 17 |
| 13.2. Hluk z dopravy | 17 |
| 13.3. Emise z dopravy | 18 |
| 13.4. Vliv na vodní toky a zdroje | 18 |
| 13.5. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě | 18 |
| 13.6. Nakládání s odpady | 18 |
| 14.OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI | 18 |
| 14.1. Mechanická odolnost a stabilita | 18 |
| 14.2. Požární bezpečnost | 19 |
| 14.2.1. Úvodní část | 19 |
| 14.2.2. Příjezd požární techniky | 19 |
| 14.2.3. Použité normy požární bezpečnosti staveb | 19 |
| 14.2.4. Závěrečná část | 19 |
| 14.3. Ochrana životního prostředí | 19 |
| 14.4. Bezpečnost provozu na pozemní komunikaci | 20 |
| 14.5. Úspora energie a ochrana tepla | 20 |
| 15.DALŠÍ POŽADAVKY NA STAVBU | 20 |
| 15.1. Užití vlastností stavby | 20 |
| 15.2. Zabezpečení staveniště | 20 |
| 15.3. Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu | 20 |
| 15.4. Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí | 20 |
| 16.VYPOŘÁDÁNÍ SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ | 20 |

Seznam obrázků:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Označení stavby

Předmětem stavby je „II/606 Velká Dobrá – Nové Strašecí, rekonstrukce silnice a mostů“ (okres Rakovník).

1.2. Objednatel stavby

Název: Středočeský kraj
Se sídlem: Zborovská 11, 150 21 Praha 5
IČO: 7089 1095
DIČ: 005-7089 1095

1.3. Zhotovitel projektové dokumentace

Název: PUDIS a. s., Nad vodovodem č.2/3258, 100 31 Praha 10; společnost je zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka zápisu 1458

Kontaktní osoba pro věcná jednání:

Ing. Martin Höfler – ředitel
Ing. Jan Petr – hlavní inženýr projektu

IČO: 4527 2891
DIČ: CZ 4527 2891

1.3.1. Projektanti jednotlivých profesí

Stavební objekty byly zpracovány pracovníky PUDIS a.s. mimo elektro a sdělovací objekty, jenž jsou od fáze DSP v režii ČEZ/CETIN. Stavební objekty jsou rozděleny dle členění staveb – viz kapitola 4.

Zpracovatelský kolektiv

| | |
|--------------------------|---|
| Hlavní inženýr projektu | Ing. Jan Petr |
| 100 Komunikace | Ing. Michal Turek, Ing. J. Blažek, Ing. Lukáš Kořínek |
| 800 Objekty úpravy území | Ing. Jiří Blažek |
| Záborový elaborát | Ing. Jiří Blažek |

1.3.2. Autorizovaní inženýři projektového týmu (dle zákona č. 360/92 Sb.)

V této části jsou uvedeni autorizovaní inženýři, kteří se přímo podíleli na předmětné stavbě. V závorce je uvedeno číslo autorizace.

| | | |
|--------------------------|----------------------|--|
| Ing. Jan Petr | (0000878) | Dopravní stavby (ČKAIT) |
| Ing. Gabriela Matznerová | (0011753) | Stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství (ČKAIT) |
| Jiří Bílek | (ČSSK/0223/KOO/2016) | Koordinátor BOZP |

1.4. Seznam příloh dokumentace

| | |
|--------|---|
| Část A | PRŮVODNÍ ZPRÁVA |
| Část B | SOUHRNNÉ ŘEŠENÍ STAVBY |
| Část C | STAVEBNÍ ČÁST |
| Část D | TECHNOLOGIE – NEOBSAZENO |
| Část E | ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY – NEOBSAZENO |
| Část F | DOKLADY |
| Část G | PRŮZKUMY A ROZBORY |

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Základní údaje charakterizující stavbu

Jedná se rekonstrukci silnice II. třídy č.606 na úseku dl. 4 708 m vedeném částečně na území obcí i v extravilánu. Stavební pozemek se nachází na území Středočeského kraje, západně od Prahy od hranice okresu po křižovatku se silnicí II/237 v Novém Strašecí. Katastrální území stavby - Rynholec, Nové Strašecí.

Rekonstrukce zahrnuje především výměnu krytu vozovky v průměrné tloušťce cca 10 cm, lokální vysprávky podkladních vrstev vozovky, terénní úpravy související především s rozšířením nezpevněné krajnice na normové hodnoty, lokálně úpravy chodníků, stavební úpravy usnadňující přecházení vozovky, úprava stávajícího parkování vozidel, pročištění stávajících příkopů, dále pak úpravy křižovek a optimalizaci šířkového uspořádání vozovky, obnovu dopravního značení aj.

Trvalý zásah do okolních pozemků bude proveden pouze v nezbytně nutném rozsahu s ohledem na dopravní řešení jednotlivých lokalit a napojení na stávající síť veřejných komunikací.

Stavba nebude mít vliv na stávající charakter území z hlediska zastavěnosti.

Rekonstrukce je navržena z důvodu nevyhovujícího technického stavu povrchu stávajících zpevněných ploch. Po jejím dokončení se očekává zvýšení přehlednosti a bezpečnosti dopravy.

2.2. Předpokládaný průběh výstavby

Termín zahájení stavby: 03/2019

Termín dokončení stavby: 12/2020

2.3. Vazby na územní plánování

Pro obec Rynholec platí Změna č.3 územního plánu z 03/2016, zpracovatel Agrouurbanistický ateliér. Stavba je v obci Rynholec umístěna do plochy vedené jako plochy technické infrastruktury – silnice I. třídy a je tak v souladu s ÚP.

Pro obec Nové Strašecí platí Změna č.3 územního plánu z 10/2010, zpracovatel Doc. Ing. Arch. Ivan Horký, DrSc. (spol. ARCHIS). Stavba je v této obci umístěna do plochy komunikací II. třídy a je tedy v souladu s ÚP.

2.4. Charakteristika území a jeho využití

Řešené území začíná v km 10,633 na hranici okresů Kladno a Rakovník a dále pokračuje přes Rynholec a končí v km 15,341 v Novém Strašecí před křižovatkou se silnicí II/237 na konci obce.

Z hlediska zastavěnosti území se předmětná stavba nachází z části na zastavěném území a mezi obcemi na nezastavěném území a je vedena v téměř výhradně po zpevněných (asfaltových) plochách a zcela výjimečně po navazujících nezpevněných (zatravněných) plochách.

Využití území – stávající plochy dopravní a technické infrastruktury.

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

Jedná se o rekonstrukci stávajících ploch dopravní infrastruktury, dokončením stavby nedojde ke změně vlivů na krajinu, zdraví a životní prostředí.

2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření

Stavba nebude mít negativní vliv na své okolí, nedochází ke změně stávajících poměrů. Naopak se díky ní očekává mírné zlepšení dopravní situace v řešeném prostoru, neboť dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu (nový povrch komunikací, usměrnění provozu v některých křižovatkách).

Vliv stavby na odtokové poměry se nepředpokládá, protože byly vesměs zachovány parametry stávajícího řešení komunikací s mírnou redukcí zpevněných ploch v některých křižovatkách.

Stavba nevyžaduje žádná opatření pro zmírnění vlivů na okolí.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

V projektu byly použity následující průzkumy a podklady:

- geodetické zaměření a vyšetření inženýrských sítí, zpracovatel GT Atelier geodezie s.r.o., listopad 2014 – leden 2015
- diagnostika vozovky, zpracovatel Consultest s.r.o., Zkušební laboratoř, výzkum a poradenské služby ve stavebnictví, prosinec 2014
- aktualizovaná diagnostika vozovky, zpracovatel Viakontrol s.r.o., duben 2018
- intenzity dopravy v řešené lokalitě převzaté z CSD 2016
- evidence mostů, systém pro hospodaření s mosty (BMS)
- požadavky investora
- místní šetření a konzultace s DOSS
- Dodatečné podklady o jiných investicích v jednotlivých obcích

4. ČLENĚNÍ STAVBY

4.1. Způsob číslování a značení stavebních objektů

Číslování jednotlivých stavebních objektů je v souladu s ustanoveními Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací vydané Ministerstvem dopravy ČR.

4.2. Určení jednotlivých skupin objektů

Skupiny objektů jsou zvoleny dle zvyklostí.

| Skupina objektů | Název objektu |
|-----------------|--|
| 000 | Objekty přípravy stavenišť |
| 100 | Objekty pozemních komunikací (včetně propustků) |
| 200 | Mostní objekty a zdi - NEOBSAZENO |
| 300 | Vodohospodářské objekty - NEOBSAZENO |
| 400 | Elektro a sdělovací objekty – NEOBSAZENO (ČEZ/CETIN) |
| 500 | Objekty trubních vedení - NEOBSAZENO |

| | |
|-----|--|
| 600 | Objekty podzemních staveb - NEOBSAZENO |
| 700 | Objekty pozemních staveb - NEOBSAZENO |
| 800 | Objekty úpravy území |
| 900 | Volná řada objektů - NEOBSAZENO |

4.3. Členění stavby na stavební objekty

Stavba je členěna na následující stavební objekty:

000 – Objekty přípravy staveniště

- 001.2 Příprava území (Rakovník)
- 002.2 Zařízení staveniště (Rakovník)

100 – Komunikace

- 110.2 Silnice II/606 úsek Stochov - Nové Strašecí (Rakovník)
- 111 Silnice II/606 obec Nové Strašecí
- 180.2 Dopravně-inženýrská opatření (Rakovník)
- 190.2 Dopravní značení (Rakovník)

800 – Objekty úpravy území

- 801.2 Vegetační úpravy (Rakovník)

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb

Projekt je koordinován s následujícími záměry:

- rekonstrukce chodníků v ul. Karlovarská Nové Strašecí – zpracovatel sdružení Kprojekt, s.r.o., Rakovník
- rekonstrukce odvodnění v Novém Strašecí
- výhledové záměry Středočeských vodáren SVAS – bude průběžně koordinováno
- **Druhá část rekonstrukce komunikace II/606 na území okresu Kladno.**

V rámci koordinace obou částí rekonstrukce se uvažuje s využitím přebytku výkopu na úseku v okrese Kladno při realizaci úseku v okrese Rakovník.

Naopak přebytek skryté ornice na úseku v okrese Rakovník bude využit při realizaci úseku v okrese Kladno.

5.2. Uvažovaný průběh výstavby

Předpokládá se postupná realizace po jednotlivých etapách a i po dílčích úsecích v rámci etap.

V některých úsecích s problematickými objízdnými trasami bude rekonstrukce vozovky prováděna po polovinách.

Definitivní sled prací na jednotlivých objektech bude určen až v součinnosti s vybraným dodavatelem.

Plynulost výstavby bude zajištěna tím, že investor zahájí stavbu až po vydání stavebního povolení a bude mít zajištěné financování celé stavby.

Zkoordinování jednotlivých stavebních objektů je zajištěno – toto je zřejmé z koordinační situace.

S ohledem na rozsah úprav (Většinou se jedná o výměnu asfaltového krytu vozovky) a vzhledem k předpokládanému uložení stávajících inženýrských sítí dle ČSN 736005 se nepředpokládají jakékoliv jejich přeložky.

5.3. Zařízení staveniště a přístup na stavbu

Umístění ani návrh zařízení staveniště není součástí PDPS, v dokumentaci jsou však uvedeny možnosti jejich umístění.

Jeho případné zřízení vč. zajištění potřebných ploch, napojení na zdroje energií a příslušných projednání a povolení je plně v kompetenci zhotovitele stavby.

Pro zařízení staveniště je m. j. možné využít plochy rekonstruované komunikace, která bude sloužit i pro ukládání materiálu pro realizaci stavby.

Jako přístupová komunikace bude přednostně využívána vlastní silnice II/606. Ostatní komunikace budou vozidla stavby používány jen v nejnútnejší míře, aby se zamezilo obtěžování obyvatel hlukem a prachem.

Podrobnější informace organizaci výstavby viz část C.1 Komunikace, SO 180.2 Dopravně-inženýrská opatření (Rakovník).

5.4. Dopravní omezení, objížďka a výluky dopravy

Během stavby budou postupně buď částečně (po polovinách) nebo úplně uzavřeny úseky stavby, kde bude probíhat stavební činnost.

Na místě budou vyznačeny objížďné trasy, v nepřehledných úsecích s výstavbou po polovinách bude užito SSZ.

Podrobněji je problematika řešena v SO 180.1 Dopravně-inženýrská opatření (Rakovník).

6. PŘEHLED STAVEBNÍCH OBJEKTŮ

6.1. Rozdělení dle budoucích vlastníků (správců)

Přehled předpokládaných budoucích vlastníků (**V**) respektive správců (**S**) stavebních objektů, které jsou součástí této stavby.

V – Středočeský kraj, S – Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje

SO 110.2 Silnice II/606 úsek Stochov - Nové Strašecí (Rakovník)

SO 111 Silnice II/606 obec Nové Strašecí

SO 190.2 Dopravní značení (Rakovník)

SO 801.2 Vegetační úpravy (Rakovník)

dočasné objekty:

SO 001.2 Příprava území (Rakovník)

SO 002.2 Zařízení staveniště (Rakovník)

SO 180.2 Dopravně-inženýrská opatření (Rakovník)

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

Stavba bude předávána do užívání postupně tak, jak budou jednotlivé její části dokončovány, kolaudace bude probíhat buď po dokončení jednotlivých funkčních celků, nebo po dokončení celé stavby.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1. Souhrnný popis stavby

Jedná se o rekonstrukci stávající silnice II. třídy, jež se významnou měrou podílí na zajištění dobré dopravní obslužnosti v řešené oblasti.

Téměř výhradně se jedná o výměnu a zesílení dvouvrstvého asfaltového krytu.

Celková délka rekonstrukce silnice II/606 je 15 341 m z toho na území okresu Rakovník 4 708 m.

V rámci stavby je také řešeno stávající parkování vozidel podél silnice II/606 v dotčených obcích, kde dojde k jeho regulaci obnovením dopravního značení. Nedochází k fyzickému vytváření nových parkovacích ploch.

S ohledem na charakter úprav a vzhledem k předpokládanému uložení stávajících inženýrských sítí dle ČSN 736005 se nepředpokládají jejich přeložky s výjimkou prostoru mostů.

8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

8.2.1. Objekty přípravy staveniště

SO 001.2 Příprava území (Rakovník)

Předmětem tohoto SO jsou práce, které předcházejí vlastní výstavbě komunikace.

Jedná se zejména smýcení drobných ploch křovin, zejména v příkopech komunikace. Dále pak o sejmutí ornice (vzhledem k charakteru stavby minimální rozsah) a ochranu vzrostlých dřevin před poškozením stavbou.

SO 002.2 Zařízení staveniště (Rakovník)

Je navrženo několik ploch zařízení staveniště (v rámci celé rekonstrukce II/606), s ohledem na místní podmínky částečně na plochách ZPF v extravilánu, částečně na volných plochách v rámci jednotlivých obcí. Objekt řeší přípravu ploch pro vytvoření vyhovujícího zázemí zhotovitele stavby, spočívající např. v realizaci oplocení ZS, sejmutí ornice v tl. 0,30 m a nakládání s ní před a po zřízení ZS, zpevnění ploch ZS apod.

Pro zařízení staveniště v okrese Rakovník je možné využít tyto plochy:

ZS 4 – km 9,8, prac. č. 65/1 v k.ú Vašírov, velikost cca 1 600 m², travnatá plocha

ZS 5 – km 12,9, prac. č. 812/18, 812/19 a 812/62 v k.ú Rynholec, zpevněná plocha

Přístup na staveniště bude ze stávajících silnic II/236, II/237, II/238 a III/0063.

Elektrickou energii získá zhotovitel po dohodě s investorem, případně z mobilních zdrojů.

Zdroj vody bude řešen dovozem z nejbližšího zdroje (zajistí zhotovitel).

Na ploše staveniště budou umístěna chemická WC. Srážkové vody v průběhu stavby budou odváděny do stávajících uličních vpustí a příkopů.

Telefonní linka na stavbu nebude zřizována – použije se mobilních telefonů.

Odběr plynu nepřipadá v úvahu.

Předpokládá se, že ZS nebudou využívána všechna současně, ale spíše postupně dle postupu stavby.

8.2.2. Komunikace

Jedná se o rekonstrukci silnice II/606, jež byla před dokončením souběžně vedoucí rychlostní silnice R6 vedena v silniční síti ČR jako silnice I/6.

V rámci rekonstrukce je komunikace navržena jako dvoupruhová směrově nerozdělená. Dle místních poměrů a požadavků dotčených obcí a správce komunikace je stávající šířkové uspořádání buď zachováno, nebo dochází k zúžení vozovky.

V extravilánu je návrhová kategorie odvozena od S7,5/50-80, základní šířka jízdních pruhů je 3,0 m, vodící proužek je šířky 0,25 m, ve směrových obloucích je navrženo příslušné rozšíření. Zbývající zpevněná část vozovky bude vyznačena vodící čarou jako zpevněná krajnice. V úseku u obce Rynholec je komunikace navržena s přídatným stoupacím pruhem šířky 3,0 m.

V intravilánu je typ příčného uspořádání komunikace odvozen od MS2 8/30-50, základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m, vodící proužek je šířky 0,25 m, ve směrových obloucích je navrženo příslušné rozšíření. Výjimkou, co se rozšíření ve směrovém oblouku týká, je město Nové Strašecí, kde vzhledem ke stísněným podmínkám nebylo lokálně možné rozšíření provést.

Součástí stavby je také rekonstrukce vybraných křižovatek v extravilánu i intravilánu, jejichž současné uspořádání je nebezpečné či nepřehledné. Po dohodě se zástupci dotčených obcí je součástí návrhu zřízení dopravních ostrůvků dle místních potřeb.

Sjezdy na přilehlé zemědělské pozemky zůstanou zachovány, případně budou odstraněny či upraveny tam, kde by bránily volnému průtoku vody v příkopech.

Dle diagnostického průzkumu vozovky je navrženo frézování krytu v tl. 100 mm. Mimo obce a částečně i v nich je navrženo navýšení nivelety průměrně o 30 mm, aby došlo k zesílení vozovky a zlepšení její únosnosti. Budou položeny nové vrstvy v tl. min. 110 mm, navýšení vozovky bude řešeno vyrovnávací vrstvou z asfaltového betonu průměrné tl. 30 mm. Z důvodu nutnosti napojení na okolní zástavbu, a zejména pak chodníky a vjezdy, je ve vybraných úsecích obcí navrženo minimální navýšení nivelety, které však činní alespoň 10 mm. Ke zvýšení únosnosti i doby životnosti vozovky dojde už jen výměnou degradovaných vrstev za nové z kvalitních materiálů odpovídajících aktuálně platným ČSN.

Rekonstruované zálivy BUS budou provedeny v celé tloušťce konstrukce dle vzorových příčných řezů.

SO 110.2 Silnice II/606 úsek Stochov - Nové Strašecí (Rakovník) (km 10,633 – 13,821)

Dojde k rekonstrukci stávající silnice II/606 spočívající ve výměně krytu vozovky, odfrézováno bude 100 mm a následně bude položena nová vrstva v tl. min. 110 mm, v souladu s diagnostickým posudkem. Návrhová kategorie komunikace je odvozená od S 7,5/50-80. Základní šířka jízdního pruhu je 3,00 m s rozšířením vozovky ve směrových obloucích, šířka vodícího proužku je 0,25 m. Zbývající šířka zpevněné části vozovky bude vyznačena vodící čarou jako zpevněná krajnice. Délka úseku je 3 188 m.

Min. poloměr směrového oblouku je 480 m, min. poloměr výškového oblouku je 1 500 m.

Podélné a příčné sklony vozovky vycházejí ze stávajícího trasování a morfologie okolního terénu - min. podélný sklon je 0,13 %, základní příčný sklon 2,5 %.

V km 11,1 budou rekonstruovány vozovky stávajících autobusových zastávek.

V km 11,6 – 13,0 ve směru na Nové Strašecí je ve stávajícím šířkovém uspořádání vyznačen přídatný stoupací pruh šířky 3,0 m.

V km 12,007 je stávající nadjezd železniční trati, nadjezd nebude stavbou dotčen.

V km 12,453 je stávající most přes místní komunikaci, most zůstane zachován ve stávající podobě.

Způsob odvodnění vozovky zůstane zachován stávající – pomocí příčného a podélného sklonu do přilehlých příkopů. Příkopy budou pročištěny.

SO 111 Silnice II/606 obec Nové Strašecí (km 13,821 – 15,341)

Dojde k rekonstrukci stávající silnice II/606 spočívající ve výměně krytu vozovky, odfrézováno bude 100 mm a následně bude položena nová vrstva v tl. min. 110 mm, v souladu s diagnostickým posudkem. Návrhová kategorie komunikace je odvozená od MS 8/30-50. Základní šířka jízdního pruhu je 3,25 m s rozšířením vozovky ve směrových obloucích, šířka vodícího proužku je 0,25 m.

Tyto šířkové parametry se však vzhledem k šířce uličního prostoru, zejména v závěru trasy, nepodařilo vždy dodržet a výsledné řešení je dosažitelným maximem. Délka úseku je 1 520 m.

Min. poloměr směrového oblouku je 23 m, min. poloměr výškového oblouku je 750 m.

Podélné a příčné sklony vozovky jsou limitovány okolní zástavbou - min. podélný sklon je 0,04 %, základní příčný sklon 2,0 %.

Dojde k jasnému oddělení průběžných jízdních pruhů od stávajících parkovacích míst za pomoci dopravního značení. V současnosti je parkování často neoznačené a má negativní vliv na bezpečnost a přehlednost dopravy.

Bude zřízen dopravní ostrůvek na křižovatce s ul. Křivoklátská.

Dojde k zúžení vozovky v ul. Palackého, v prostoru mezi autobusovými zastávkami. Bude zřízena vysazená chodníková plocha ve směru na Rynholec, čímž dojde ke zkrácení přechodu z cca 11 m na 9 m. Případné vyvolané úpravy SSZ budou projektově i stavebně řešeny správcem signalizace (Město Nové Strašecí).

Způsob odvodnění vozovky zůstane částečně zachován – pomocí příčného a podélného sklonu uličními vpustmi do stávající kanalizace, v menší míře pak zasakováním do přilehlých ploch zeleně, částečně bude doplněn novými vpustmi či žlaby v místech tvorby kaluží a v souvislosti s vybudováním nové kanalizace mezi ulicemi Křivoklátská a Okružní (investice města Nové Strašecí – musí být realizována před rekonstrukcí II/606).

V km 13,4 před vjezdem do města Nové Strašecí bude zrušen přechod pro chodce – cizí investice.

V řešeném úseku komunikace (staničení stavby cca km 14,9-15,25) je připravována rekonstrukce přilehlých chodníků. S ohledem na složité výškové poměry je nutné v průběhu přípravy oba projekty koordinovat, a to zejména výškově, aby bylo dosaženo optimálního uspořádání uličního prostoru.

SO 180.2 Dopravně-inženýrská opatření (Rakovník)

V rámci dopravně-inženýrských opatření dojde k realizaci přechodného svislého i vodorovného dopravního značení pro jednotlivé stavební etapy. Stavební práce budou většinou probíhat v polovičních profilech s využitím přenosného SSZ. Úseky s rekonstrukcí mostů budou prováděny v plné uzávěře.

Stavební etapy a podetapy jsou navrženy tak, aby co nejméně omezovaly stávající provoz na dotčených komunikacích a umožnili příjezd rezidentů k jejich nemovitostem. Dle možností zhotovitele je možná realizace více stavebních objektů (etap) současně.

Objízdne trasy budou vyznačeny pouze po prověřených komunikacích s tím, že rezidenti mají možnost s místní znalostí využít kratších, ale z hlediska parametrů ne zcela vyhovujících tras.

Přechodné svislé dopravní značení bude provedeno v základní velikosti s třídou retroreflexe R'1. Přechodné svislé dopravní značení musí odpovídat zásadám TP 65, přechodné vodorovné značení musí odpovídat ČSN EN 1436.

Dopravně inženýrská opatření jsou podrobněji zpracována v samostatné příloze.

SO 190.2 Dopravní značení (Rakovník)

Svislé dopravní značení bude doplněno dle platné legislativy, současně bude provedena obnova těch značek, které jsou v nevyhovujícím technickém stavu. Svislé dopravní značky budou provedeny v základní velikosti a s optickou účinností (třídou retroreflexe) R'1. Svislé dopravní

značení bude provedeno v souladu s TP 65 vč. dodatku č. 1 a ČSN EN 12899-1 včetně národní přílohy.

Vodorovné dopravní značení je v současnosti značně opotřebované, v některých úsecích dokonce úplně chybí. Součástí objektu je obnovení veškerého potřebného vodorovného dopravního značení v celé délce stavby, a to jak v extravilánových, tak v intravilánových úsecích. Vodorovné značení bude typu I provedené plastem a bude v souladu s TP 70 a TP 133.

Na základě žádostí obce Nové Strašecí mohou být některé přechody pro chodce v exponovaných místech zvýrazněny červeným podkladem.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

9.1. Geodetické zaměření

Měření bylo vedeno v polohovém systému JTSK, výškovém systému Balt po vyrovnání. Zaměření podrobných bodů bylo provedeno metodou číselné tachymetrie. Při měření se vycházelo z bodů měřické sítě, která byla pro potřeby podrobného měření v zájmovém území vybudována.

Souřadnice bodů měřické sítě byly určeny metodou GNSS. Pro měření byly využity signály družic globálních navigačních systémů GPS-NAVSTAR a GLONASS, s využitím RTK korekčních dat ze sítě referenčních stanic TRIMBLE VRS NOW Czech. Transformace geocentrických souřadnic do S-JTSK a Balt p.v. byla provedena pomocí transformačního modulu zpřesněné globální transformace.

Souřadnice bodů měřické sítě získané metodou GNSS byly následně vyrovnány na základě měřených polárních dat, výpočtem v SW pro souřadnicové výpočty v geodetických sítích G-NET.

Dosažené výsledky měřených bodů zaručují 2.třidu přesnosti geodetické sítě i podrobných bodů.

Měřeny byly všechny prvky polohopisu a výškopisu, vč. viditelných povrchových znaků inženýrských sítí.

9.2. Vyšetření průběhu IS

Bylo osloveno celkem 37 správců, společnosti Kabelová televize CZ s.r.o. a ENES s.r.o. vyjádření k existenci svých zařízení v řešené lokalitě přes opakované žádosti nedodali.

Vyšetření průběhu kanalizace získané od společnosti SVAS v prostoru stavby je pouze orientační a nespécifikuje technické parametry jednotlivých stok, ani jejich vlastníka/provozovatele. V případě kolize s těmito zařízeními je potřeba zajistit jejich přesné vytyčení a kontaktovat příslušného správce.

Přesnost zakreslů stávajících inženýrských sítí odpovídá kvalitě podkladů jejich správců. Zakreslená vedení jsou pouze orientační a před zahájením stavebních prací je nutno je za účasti jejich správců vytyčit.

9.3. Diagnostika vozovky

V souladu s požadavky objednatele byla v roce 2014 vypracována diagnostika vozovky silnice II/606 v úseku Velká Dobrá - Nové Strašecí (km 0,000 - 15,341). V úseku byla provedena vizuální prohlídka s fotodokumentací, skladba vozovky byla posouzena odebranými jádrovými vývrtky a kopanými sondami. Na základě realizovaných prací je navržen způsob opravy vozovky.

Vzhledem k dopravnímu významu (silnice II. třídy) je komunikace zařazena do návrhové úrovně porušení D1. Dopravní zatížení je udáváno hodnotou průměrné denní intenzity provozu

těžkých nákladních vozidel (voz/den) a je stanoveno z celostátního sčítání dopravy prováděného v roce 2010. Hodnota počtu těžkých nákladních vozidel (TNV) v úseku silnice II/606 odpovídá IV., resp. III. třídě dopravního zatížení (tj. 101 až 500 TNV denně, resp. 501 až 1500 TNV denně). Srovnáním údajů z roku 2010 a 2005 lze konstatovat mírný pokles dopravního zatížení. Pro účely diagnostiky se v úseku uvažuje spodní hranice III. třídy dopravního zatížení.

Diagnostický průzkum, jeho výsledky, aplikace a návrhy opatření byly aktualizovány v 04/2018.

9.4. Dendrologický průzkum

Podél celé rekonstruované trasy, se krom dotčených ploch, nenachází žádné významné dřeviny, které by mohly být eventuálně rekonstrukcí dotčeny.

Mezi obcemi Stochov, Slovanka a Rynholec jsou nové výsadby převážně javorů a jasanů v kůlových úvazcích na vnější hraně příkopů silnice – k jejich ohrožení rekonstrukcí nedojde.

Mezi obcemi Rynholec a Nové Strašecí jsou opět nové výsadby převážně javorů a jasanů na vnější hraně příkopů silnice – k jejich ohrožení rekonstrukcí nedojde.

Zeleň eventuálně dotčená stavbou se nachází v jediné lokalitě (viz dendrologický průzkum):

Plocha č. 5 – Rynholec (km 11,7 – 11,8), dřeviny č. 25 – 27.

10. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMÁ, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Veškerá stavební činnost, která bude prováděna v některém z ochranných pásem, musí dodržovat obecné zásady práce v jednotlivých ochranných pásmech.

10.1. Ochranná pásma vedení a objektů

Pro jednotlivé druhy inženýrských sítí platí předepsaná ochranná pásma dle platných předpisů. V následujícím textu jsou pro informaci uvedena ochranná pásma objektů a stávajících vedení.

10.1.1. Pozemní komunikace

zákon č. 13/1997 Sb.

Silničním ochranným pásmem je prostor ohraničený svislými plochami do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

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

10.1.2. Elektroenergetika

zákon č. 458/2000 Sb.

Ochranné pásmo vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení. V ochranném pásmu nadzemního a podzemního vedení, výroby elektřiny a elektrické stanice je zakázáno:

- a) zřizovat bez souhlasu vlastníka těchto zařízení stavby či umisťovat konstrukce a jiná podobná zařízení, jakož i uskladňovat hořlavé a výbušné látky,
- b) provádět bez souhlasu jeho vlastníka zemní práce,
- c) provádět činnosti, které by mohly ohrozit spolehlivost a bezpečnost provozu těchto zařízení nebo ohrozit život, zdraví či majetek osob,

- d) provádět činnosti, které by znemožňovaly nebo podstatně znesnadňovaly přístup k těmto zařízením
 - e) vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad výšku 3 metry (u nadzemních vedení)
 - f) vysazovat trvalé porosty a přejíždět vedení těžkými mechanismy (u podzemních vedení)
- a je nutné dodržet podmínky práce v nich.

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

- 1. pro vodiče bez izolace 7 m,
- 2. pro vodiče s izolací základní 2 m,
- 3. pro závěsná kabelová vedení 1 m,

b) u napětí nad 35 kV do 110 kV včetně

- 1. pro vodiče bez izolace 12 m,
- 2. pro vodiče s izolací základní 5 m,

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

d) u napětí nad 220 kV 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 o napětí nad 110 kV činí 3 m po obou stranách krajního kabelu.

Ochranné pásmo elektrické stanice je stanoveno u kompaktních a zděných el. stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí 2 metry od vnějšího pláště stanice ve všech směrech.

10.1.3. Plynovody

zákon č.458/2000 Sb.

- a) u plynovodů a plynovodních přípojek o tlakové úrovni do 4 bar včetně, umístěných v zastavěném území obce 1 m na obě strany a umístěných mimo zastavěné území obce 2 m na obě strany,
- b) u plynovodů a plynovodních přípojek nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m na obě strany,
- c) u plynovodů nad 40 bar 4 m na obě strany,
- d) u technologických objektů 4 m na každou stranu od objektu

10.1.4. Sdělovací kabely

zákon č.127/2005 Sb.

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.

10.1.5. Vodovody, kanalizace

zákon 274/2001 Sb.

Ochranné pásmo tvoří prostor po obou stranách potrubí, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou v následujících vzdálenostech od vnějšího okraje potrubí:

- a) vodovodní potrubí
- | | |
|--------------------------|---|
| do průměru 500 mm včetně | 1,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 2,5m) |
| nad průměr 500 mm | 2,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 3,5m) |
- b) kanalizace
- | | |
|---------------------------|---|
| do DN 500 včetně přípojek | 1,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 2,5m) |
| stoky nad DN 500 | 2,50 m (při výkopech nad 2,5m hloubky 3,5m) |

10.2. Ochranná pásma přírodního charakteru, kulturní památky

10.2.1. Ochranné pásmo vodních ploch, zátopová území

Ochranné pásmo vodního zdroje dle § 30, dle z.č. 254/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů: Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje.

Ochranné pásmo § 2 z.č. 164/2001 Sb., lázeňský zákon, v platném znění: Stavba nezasahuje do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů minerální vody a plynu a zdrojů přírodní minerální vody ani do ochranného pásma lázeňského místa – v lokalitě se nenacházejí.

Záplavové území (§ 66) podle z. č. 254/2001 Sb., v platném znění: Stavby nezasahuje do žádného záplavového území.

10.2.2. Ochranné pásmo lesa

Stavba nezasahuje do ochranného pásma lesa dle § 14 odst. 2 z. č. 289/1995 Sb., v platném znění, které leží ve vzdálenosti 50 m od okraje lesa.

10.2.3. Ochranná pásma z hlediska ochrany přírody

Ochranné pásmo zvláště chráněného území § 14 z.č. 114/1992 Sb., v platném znění: Stavba nezasahuje do takto definovaného pásma.

10.2.4. Ochrana kulturních památek

V prostoru stavby se nenachází žádné kulturní nemovité památky, ani zde neleží památkové zóny a rezervace ani ochranná pásma kulturních památek či jiné podobné útvary ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči.

Z hlediska zákona č. 20/1987 o památkové péči v platném znění, ve smyslu § 23 o výskytu archeologických nálezů – jedná se o rekonstrukci stávající vozovky a stávajících mostů, jejich výskyt se nepředpokládá.

Ochranné pásmo krematoria dle § 12 a veřejného pohřebiště dle § 17 z.č. 256/2001 Sb., v platném znění: Stavba zasahuje do OP hřbitova v Rynholci.

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1. Bourací práce

V rámci stavby bude odstraněna vrstva asfaltu ze stávající komunikace.

11.2. Kácení zeleně

Kácení dřevin proběhne pouze v nezbytné míře při pročištění příkopů, kdy dojde k odstranění náletových křovin. Kácení souvislých křovin nad 40 m² se nepředpokládá. Kácení stromů se nepředpokládá.

Ostatní dřeviny, které by mohly být stavbou poškozeny, budou ochráněny v souladu s ČSN 83 9061.

V prostoru stavby se nenacházejí žádné památné stromy. Ve městě Nové Strašecí jsou 2 památné stromy – oba však rostou mimo prostor dotčený stavbou.

11.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Bilance zemních prací je samostatnou přílohou části B. Souhrnné řešení stavby této dokumentace. Konečná úprava terénu bude provedena dle příčných řezů komunikací.

11.4. Ozelenění ploch

Veškeré plochy zeleně včetně svahů násypů a zářezů budou osázeny travním porostem.

Ohumusování zelených ploch bude provedeno v tloušťce 0,15 m.

11.5. Zásah do ZPF a rekultivace

Zásahy do ZPF a vynětí trvale zabíraných ploch jsou řešeny v rámci projednávání DSP.

Plochy dočasně zabírané, zejména plochy ZS na pozemcích ZPF budou po opuštění uvedeny do stavu před zahájením stavby.

11.6. Zásah do PUPFL

Stavba nezasahuje do pozemků lesního půdního fondu.

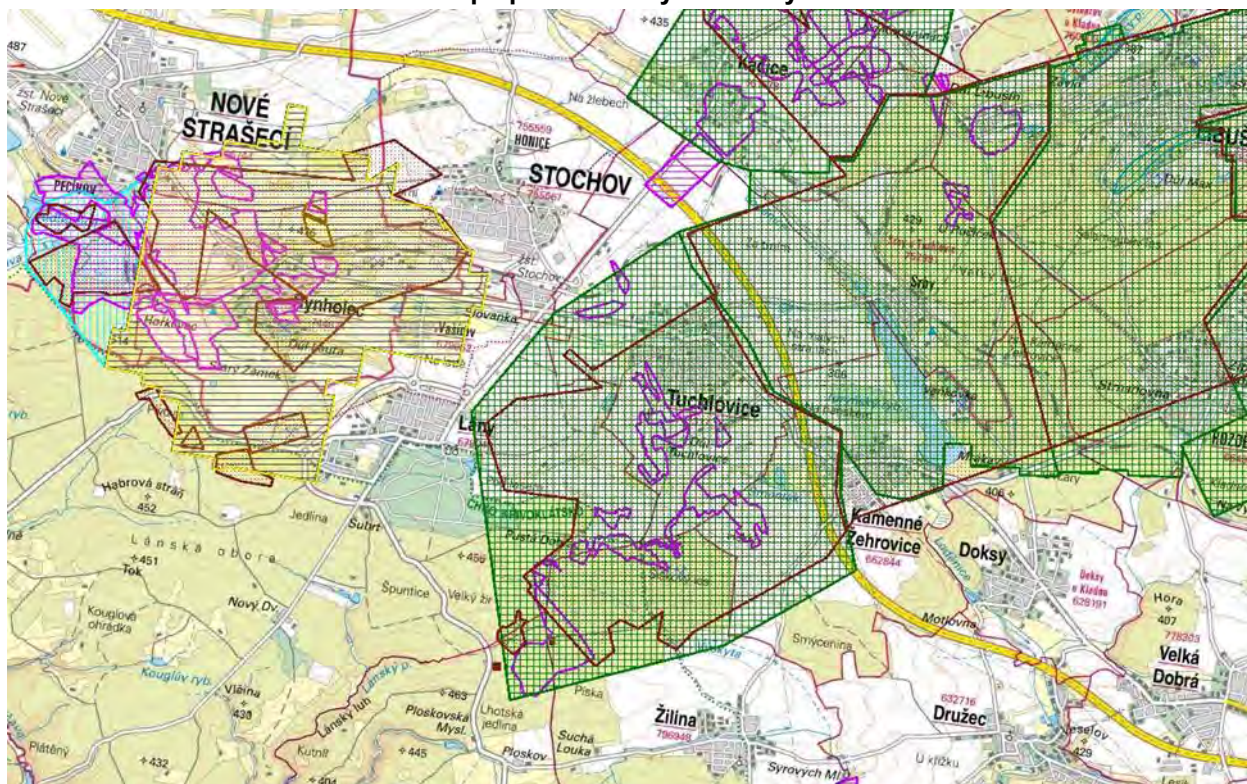
11.7. Zásah do poddolovaných území

Stavba prochází přes poddolované území v oblasti Tuchlovice a Kamenné Žehrovice ID: 1816, ID: 1757, v okolí obce Rynholec a města Nové Strašecí ID:1684 – jedná se o lokality, kde bylo dobýváno černé uhlí. V zájmovém území se nachází ložiska výhradních surovin ID: 3073300, 3222800 a chráněné ložiskové území ID: 07310000, 07330000, viz obrázek č.1.

Dle báňsko – technického posouzení vlivů důlní činnosti se některé úseky rekonstruované silnice II/606 nacházejí na staveništi zatříděném do skupiny III (km 5,7 – 8,3) a IV (km 4,1- 5,7 a 8,3 – 9,2). Pro obnovu krytu vozovky z toho nevyplynou žádné zvláštní podmínky.

Kromě toho na území okresu Rakovník nejsou definována zvýšená nebezpečí.

Obrázek 1 Mapa poddolovaných a dobývacích území



11.8. Zásah do jiných pozemků

Zásah do pozemků soukromých vlastníků je patrný z majetkoprávního elaborátu, příloha G.1.

11.9. Vyvolané změny staveb

V souvislosti s rekonstrukcí komunikace II/606 se nepředpokládají změny žádných staveb.

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Vlastní stavba nemá žádné nároky na zdroje energií, telekomunikace a vodní hospodářství. Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu podzemních a nadzemních inženýrských sítí.

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

13.1. Ochrana krajiny a přírody

Vzhledem k tomu, že se jedná téměř výhradně o výměnu a zesílení asfaltového krytu vozovky a všechny mosty budou v místech mostů stávajících, nepředpokládáme změnu dopadu na okolní přírodu a krajinu vůbec.

13.2. Hluk z dopravy

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, realizací stavby nedojde k navýšení intenzit dopravy a tím pádem ani ke zvýšení hlukové zátěže obyvatel a okolní zástavby.

Naopak lze vzhledem ke zlepšení povrchu vozovky očekávat mírné snížení hluku.

13.3. Emise z dopravy

Jedná se o rekonstrukci stávající komunikace, realizací stavby nedojde k navýšení intenzit dopravy a tím pádem ani ke zvýšení emisí z dopravy.

13.4. Vliv na vodní toky a zdroje

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá dopad na vodní toky a zdroje.

Pouze při výstavbě či rekonstrukci mostů bude použito v prostoru staveniště dočasné zatrubnění vodotečí.

13.5. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

Po dobu provádění stavby je třeba zajistit dodržování závazných bezpečnostních předpisů ve stavebnictví a nařízení, zejména pak:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví.
- Vyhláška 309/2005 Sb., o zajišťování technické bezpečnosti vybraných zařízení
- Zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci).
- Nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí.
- Nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů.
- Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
- Nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti.

13.6. Nakládání s odpady

Nakládání s odpady bude řešeno původcem odpadu v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech (ve znění pozdějších předpisů). Původcem odpadu ve smyslu zákona bude během realizace stavby zhotovitel stavby a po uvedení komunikace do provozu správce uvedeného úseku komunikace. Při hospodaření s odpady budou respektována ustanovení uvedeného zákona, vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. – Katalog odpadů, vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláška MŽP č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a ostatní prováděcí předpisy, vše ve znění pozdějších předpisů.

Původce musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

14.1. Mechanická odolnost a stabilita

Navržená pozemní komunikace je typem stavby, jež nevyžaduje speciální opatření z hlediska mechanické odolnosti a stability. Níže uvedené prvky, u kterých lze očekávat potřebu splnění

podmínek z hlediska mechanické odolnosti a stability, byly navrženy dle příslušných norem a Technických podmínek:

- Stabilita zemního tělesa, zejména pak dostatečná únosnost zemní pláně
- Mechanická odolnost různých použitých materiálů apod.

14.2. Požární bezpečnost

14.2.1. Úvodní část

Stavba nemění podmínky požární ochrany v dotčeném území. V průběhu výstavby bude zajištěn příjezd techniky do všech míst stavbou dotčených.

14.2.2. Příjezd požární techniky

Skladba konstrukčních vrstev vozovky a její šířkové parametry vyhovují pro zatížení, příjezd, případně i odstavení požárních vozidel v souladu s čl. 12.2.2 kmenové normy ČSN 73 0802. Poloha a velikost nástupních ploch nejsou s ohledem na charakter stavby řešeny, v prostoru stavby se nenacházejí. Odběr požární vody se v prostoru stavby nepředpokládá.

14.2.3. Použité normy požární bezpečnosti staveb

ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb - nevýrobní objekty.

14.2.4. Závěrečná část

Rekonstrukce silnice II/606 z požárního hlediska vyhovuje, proto se doporučuje příslušnému HZS k odsouhlasení.

14.3. Ochrana životního prostředí

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí – viz kapitola 13 této zprávy. Z tohoto důvodu nejsou na stavbě navržena žádná zvláštní opatření pro ochranu životního prostředí.

Při vlastní realizaci se doporučuje použít následující organizační opatření:

- Omezení doby nasazení hlučných strojů na staveništi, zejména v obcích.
- Stavební činnost provádět pouze v době od 7 do 18 hodin. V noční době a v době mezi 6:00 - 7:00 a 21:00 - 22:00 nebude probíhat žádná stavební činnost.
- Hlučné práce se doporučuje provádět v době od 8 do 17 hodin. Řidiči nákladních aut musí po příjezdu na stavbu na stavenišťích v blízkosti chráněné zástavby po dobu čekání na stavbě vypnout motor.

Za dodržování limitů bude odpovědný zhotovitel stavby. Platné limity vycházející ze zákona č. 258/2000 Sb., resp. NV 272/2001 Sb.

Během výstavby bude zdrojem znečištění staveništní doprava a stavba jako taková. Ke zvýšení koncentrací znečišťujících látek ovzduší dojde pouze lokálně, a to především z výfukových plynů použité staveništní mechanizace a automobilů. Navýšení bude trvat max. 2 měsíce a může se měnit v závislosti na typu a postupu prací. V místě stavby lze minimalizovat znečištění ovzduší násl. opatřeními, které vycházejí z platných právních předpisů (z. na ochranu ovzduší 201/2012, Sb.) a jsou v kompetenci zhotovitele:

- koordinace stavebních prací,
- koordinace přesunů stavební techniky,
- snižování prašnosti klopením,
- udržováním techniky v čistotě a v dobrém technickém stavu
- udržováním pojižděných komunikací v čistotě.

14.4. Bezpečnost provozu na pozemní komunikaci

Stavba je navržena dle aktuálně platných norem a zákonů, zejména pak s ohledem na ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

14.5. Úspora energie a ochrana tepla

Tato stavba je ve své podstatě bez nároků na energii, a proto nemůže vykazovat úspory energie, jako je tomu u pozemních a podobných staveb.

15. DALŠÍ POŽADAVKY NA STAVBU

15.1. Užité vlastnosti stavby

Stavba je navržena za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšení přehlednosti na rekonstruovaných komunikacích.

Nároky na správu a údržbu jsou obdobné jako u jiných komunikací tohoto charakteru.

15.2. Zabezpečení staveniště

Vybrané části stavby (především prostor výstavby mostů a plochy zařízení staveniště) zhotovitel stavby na vlastní náklad zabezpečí oplocením, aby bylo znemožněno veřejnosti dostat se do prostor, které by je mohly ohrozit na životě a zdraví. Současně bude staveniště zajištěno bezpečnostními značkami podle platných předpisů (nařízení vlády č. 591/2006 Sb).

Přístup nepovolaných osob na staveniště bude u všech přístupů zakázán a označen bezpečnostními a dopravními značkami.

Staveniště bude zajištěno proti vjetí cizích vozidel z veřejných komunikací dopravním značením, značkami BOZ a vhodnými fyzickými zábranami.

Vjezd na staveniště bude povolen jen pro vozidla a mechanismy stavby.

Vozidla stavby vyjíždějící mimo staveniště budou očištěna mechanickým odstraněním hrubých nečistot.

Zhotovitel stavby bude používat pouze technicky způsobilé mechanismy. Tím se zabrání případné kontaminaci zemin a vod ropnými produkty. V případě odstavení vozidel musí být vozidla zajištěna proti odkapům nebezpečných látek vhodnými opatřeními (např. vanami).

Stavba nebude v kolizi s jinými stavbami v bezprostředním okolí.

15.3. Užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu

Na komunikaci jsou v místech možného užívání osobami s omezenou schopností pohybu a orientace (přechody pro chodce) navrženy úpravy v souladu s požadavky vyhl. 398/2009 Sb. - o obecně technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a je v souladu s požadavky ČSN 73 61 10.

15.4. Ochrana stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Předmětná stavba nevyžaduje ochranu před škodlivými účinky vnějšího prostředí.

16. VYPOŘÁDÁNÍ SE STANOVISKY DOTČENÝCH ORGÁNŮ

Bude doplněno po projednání DSP samostatnou přílohou.