


03	...		
02	...		
01	...		
REVIZE	POPIS	DATUM	PODPIS

OBJEDNATEL

Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace
Zborovská 11
150 21 Praha 5



SAGASTA s.r.o. SÍDLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4 IČ: 045 98 555 DIČ: CZ045 98 555						JTSK Bpv ČÍSLO SOUPRAVY	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP				
ING.MAREK TRUSÍK	ING.MAREK TRUSÍK	ING.PETR PACÁK	ING.MAREK TRUSÍK				
PODPIS	PODPIS	PODPIS	PODPIS				
OBSAH <div style="text-align: center; font-size: 1.2em;">III/23617, NIŽBOR - PD</div>				ČÍSLO ZAKÁZKY 120 032			
				DOKUMENTACE DUSP			
				MĚŘÍTKO ..			
				DATUM 06/2020			
				POČET FORMÁTŮ 23xA4			
NÁZEV PŘÍLOHY <div style="text-align: center; font-size: 1.2em;">SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</div>				ČÁST <div style="text-align: center; font-size: 1.5em;">B</div>		ČÍSLO PŘÍLOHY	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA s.r.o.							

OBSAH:

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	2
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	3
2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	3
2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	6
2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	6
2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	6
2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	7
2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ	7
1. POZEMNÍ KOMUNIKACE	7
2. MOSTNÍ OBJEKTY A ZDI	10
3. ODVODNĚNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ	10
4. TUNELY, PODZEMNÍ STAVBY A GALERIE	11
5. OBSLUŽNÁ ZAŘÍZENÍ, VEŘEJNÁ PARKOVIŠTĚ, ÚNIKOVÉ ZÓNY A PROTIHLUKOVÉ CLONY	11
6. VYBAVENÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE	11
7. OBJEKTY OSTATNÍCH SKUPIN OBJEKTŮ	13
2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	14
2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	14
2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	14
2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	14
2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	14
3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	15
4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	15
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	15
6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	15
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	17
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	17
8.1 TECHNICKÁ ZPRÁVA	17
8.2 VÝKRESY	21
8.3 HARMONOGRAM VÝSTAVBY	21
8.4 SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ	21
8.5 BILANCE ZEMNÍCH HMOT	22
9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	22

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází převážně v zastavěném území obce Nižbor na pozemku pozemní komunikace a přilehlých chodnících – jedná se o rekonstrukci. Celé území se nachází uvnitř CHKO Křivoklátsko.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Záměr není v rozporu s územně plánovací dokumentací – jedná se o rekonstrukci povrchu stávající pozemní komunikace v původní trase i niveletě.

c) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Není relevantní vzhledem k povaze záměru.

d) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

V rámci zpracování dokumentace bylo projektantem provedeno:

- Místní šetření v místě stavby 06/2019

V rámci zpracování dokumentace byly použity tyto průzkumy:

- Diagnostický průzkum 08/2019

Závěry z provedených průzkumů jsou zapracovány do dokumentace.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů – památková zóna

Dotčené pozemky se nenachází v území, které je třeba chránit podle jiných právních předpisů.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Dotčené pozemky silnice III/23617 se nachází mimo záplavové území až do km cca 0,90, kde se komunikace dostává do záplavového území Berounky a jejího přítoku (Habrovský potok) – dle České asociace pojišťoven (ČAP) se jedná o zónu 3 (se středním nebezpečím výskytu povodně). Z hlediska Q_{100} se nachází mimo záplavové území celá úprava až po KÚ v km 0,958, kde začíná oblast Q_{100} .

Dotčené pozemky se nenachází v poddolovaném území, nejbližší poddolované území se nachází ve vzdálenosti cca 2600 m od pozemků silnice III/23671. Jedná se o poddolované území č. 1722 Stradonice u Nižboru 2 - Lísek.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby, protože se odehrává ve stávajícím rozsahu. Ze stejného důvodu nebude mít negativní vliv na okolní pozemky.

V rámci zpracování PD budou odstraněny nesoulady ve vlastnických poměrech, tj. budou smluvně oboustranně upraveny vztahy k pozemkům zabraným dočasně či trvale stavbou. Odtokové poměry stavba nemění.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nejsou žádné požadavky na asanace, k demolici budov nedochází. K novému kácení dřevin nedochází.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory ZPF nebo PUPFL

K novým záborům pozemků PUPFL a ZPF nedochází. Ve výchozím stavu ovšem stávající vozovka leží na nevypořádaných pozemcích se ZPF i PUPFL, což bude odstraněno v majetkoprávní přípravě.

j) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Možnost napojení stavby na stávající a technickou infrastrukturu viz 1.o) a možnost bezbariérového přístupu viz. 2.4.

k) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

V době zpracování dokumentace (2020) je termín zahájení výstavby předpokládán v roce 2021.

Stavba bude realizována jako celek a nevyvolává žádné další investice.

Související investice jsou „Obytný soubor AROMA“, což je záměr na revitalizaci areálu bývalého podniku AROMA v začátku úpravy (km cca 0,020 až 0,120 vlevo), kde je plánovaná výstavba 26 rodinných domů a návrh přeřešení dopravního prostoru silnice III/23617 v dotčeném úseku. Územní studie byla zpracována v 10/2017.

l) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Rozsah pozemků, na kterých se stavba provádí, je patrný z přílohy C.2 *Katastrální situační výkres*.

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

Nejsou pozemky, na kterých vzniká nové ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

n) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření

Nejsou stanoveny žádné požadavky na monitoring a sledování přetvoření.

o) Možnosti napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je přímou rekonstrukcí silnice III/23617. V konci úpravy (v km 0,930) se vlevo napojuje silnice II/116, v konci úpravy pak pokračuje silnice III/23617a.

Stavba nevyžaduje napojení na technickou infrastrukturu.

2. CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 Celková koncepce řešení stavby

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o rekonstrukci.

b) Účel užívání stavby

Stavba bude užívána jako dopravní stavba.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.



d) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem

Nejsou vydána rozhodnutí o povolení výjimky ani souhlas s odchylným řešením z předpisů a norem.

e) Informace o zohlednění závazných stanovisek dotčených orgánů

Zohlednění závazných stanovisek dotčených orgánů bude do dokumentace zapracováno po jejich obdržení ve stanovisku projektanta, které je součástí dokladové části dokumentace – 1. Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů.

f) Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby

Silnice III/23617 ve stanoveném úseku je v nevyhovujícím stavu s narůstající dopravní zátěží. Povrch komunikace vykazuje ztrátu protismykových vlastností, deformace formou vyjetých kolejí, příčné a podélné trhliny a lokální síťové rozpady. Povrch silnice je vzhledem k jejímu aktuálnímu stavebnímu stavu již obtížné udržovat v rámci běžné údržby silniční sítě. V části předmětného úseku komunikace se nachází stávající žulová dlažba přikrytá živичným kobercem. V letních měsících se zde vytváří nerovnosti od brzdění těžkých vozidel a ty se v zimním období se vlivem mrazů ještě zvětší.

Jedná se částečně o extravilánovou komunikaci kategorie cca S 6,5, částečně o intravilánovou komunikaci s obrubníky bez chodníků i s chodníky.

Odvodnění je v extravilánové části zajištěno podélným a příčným sklonem přes krajnici na přilehlý terén, dále podél obrubníku až do místa, kde se nachází uliční vpusti (od cca km 0,750) zaústěné do kanalizace.

Součástí rekonstrukce bude i výměna obrubníků a s tím související obnova přilehlých chodníků.

Základní parametry stavby jako návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území jsou uvedeny v následujících tabulkách. Tabulky jsou rozděleny podle stavebních objektů.

SO 101 – Oprava silnice III/23617	
Návrhová rychlost	30 - 40 km/h
Staničení:	km 0,000 000 – 0,326 236
Šířkové uspořádání:	
Šířka jízdního pruhu	2,75 m
Zpevněná krajnice	0,00 m
Nezpevněná krajnice	0,50 m
Staničení:	km 0,326 236 – KÚ
Šířkové uspořádání:	
Šířka jízdního pruhu	2,75 – 3,00 m



Zpevněná krajnice	0,00 m		
Nezpevněná krajnice	0,00 m		
Intenzity dopravy – ze sčítání dopravy 2016 [voz/24h]			
Sčítací úsek 1-6380			
TV	O	M	SV
Těžká motorová vozidla	Osobní a dodávková vozidla	Jednostopá vozidla	Součet všech vozidel
181	1572	57	1810
Technologie a zařízení		Stavba neobsahuje	
Nová ochranná pásma		Stavba neobsahuje	
Chráněná území		CHKO Křivoklátsko	

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod.

Stavba nespadá do staveb, které je nutné chránit podle jiných právních předpisů.

h) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury, která neklade nároky ani na potřeby ani na spotřeby médií a hmot. Stavba dále neprodukuje žádné odpady ani emise a nevyžaduje posouzení třídy energetické náročnosti budov. Hospodaření s dešťovou vodou je popsáno v části B.9 Celkové vodohospodářské řešení.

i) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Etapizace výstavby se nepředpokládá, v době zpracování dokumentace je plánováno stavbu realizovat jako celek. Na etapy bude členěno DIO (Dopravně-inženýrské opatření), které je popsáno v kapitole 8.1.m – n.

Doba výstavby je odhadnuta na min. 90 dní (viz. Kapitola 8.1.p)

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb, zkušební provoz

Nejsou žádné požadavky na předčasné užívání ani zkušební provoz.

k) Orientační náklady stavby

Ceny jsou uvedeny bez DPH a včetně rizik.

Název SO	Cena [v tisících Kč]
SO 000 Všeobecné náklady	566
SO 101 Oprava silnice III/23617	6.723
SO 102 Chodníky	308
SO 170 DIO	226

2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Stavba je regulována vymezeným koridorem pro dopravní stavby, který je zanesen v ÚP obce. Směrové i výškové řešení pozemní komunikace i chodníků je dáno polohou současné silnice III/23617, jejíž rekonstrukci tato PD řeší.

b) Architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Kompozice tvarového řešení je dána technickými požadavky dopravních stavb. Materiálové řešení je dáno technickými podmínkami pro dopravní stavby a barevné řešení je výsledkem dodržení technických požadavků.

2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby návrhové zatížení na ní působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části nebo nepřipustné přetvoření.

Viz. 2.1.f) a 2.6

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody, podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Netýká se stavby.

c) Celková spotřeba vody

Netýká se stavby.

d) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Netýká se stavby.

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

Netýká se stavby.

2.4 Bezbariérové užívání stavby

Jedná se o rekonstrukci. Stavba se nachází v intravilánu, tedy v zastavěném území. Přesto tato komunikace – ve své první části bez chodníků – pohyb osob s omezenou schopností pohybu neumožňuje už vzhledem ke svému podélnému sklonu, který je v 75 % trasy kolem 8% (místy dokonce 12%) a pohyb postižených osob v podstatě vylučuje. Chodník či spíše zpevněný pruh podél vozovky se objevuje v km 0,750 a postupně se vytrácí, skutečný chodník se objevuje až v km 0,830 a pokračuje do KÚ.

Součástí stavby jsou i přechody pro chodce, a to v km 0,879 a 0,890 (ulice Školní), které jsou rámci rekonstrukce navrženy tak, aby požadavky vyhlášky 398/2009 Sb. splnily.

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- Nášlap obrubníku v místě přechodu má výšku 20 mm
- Hrana se sníženým nášlapem je lemována varovným pásek šíře 0,40 m
- V podélné ose přechodu je na dotyk s varovným pásem osazen signální pás šíře 0,80 m

- Varovný a signální pás je proveden s vizuálně a hmatově kontrastním povrchem
- Příčný sklon nájezdové rampy je ve sklonu max. 1:12 (8,333%)

2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Bezpečnost při užívání stavby je dána především obecnými pravidly, která jsou dána zákonem č. 361/2000 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Dále je bezpečnost stavby zajištěna svým stavebně – technickým provedením, které vychází z platných předpisů a norem.

2.6 Základní charakteristika objektů

a) Popis současného stavu

Viz 2.1.a)

b) Popis navrženého řešení

1. Pozemní komunikace

a) Výčet a označení jednotlivých pozemních komunikací stavby

SO 101 Oprava silnice III_23617

b) Základní charakteristika příslušných pozemních komunikací

- Kategorie, třída, návrhová kategorie, typ příčného uspořádání:

SO 101 – Silnice III. třídy, návrhová kategorie:

- V extravilánu: S 6,5/30, silnice dvoupruhová, směrově nerozdělená
- V intravilánu: MO2k/6,5/6,5/30

- Parametry a zdůvodnění trasy:

Veškeré návrhové parametry jsou patrné z výkresových příloh konkrétního stavebního objektu.

SO 101 – Tento stavební objekt řeší rekonstrukci povrchu silnice III/23617 v celkové délce cca 989 m, která je v úseku km 0,000 – 0,326 24 jako extravilánová úprava (silnice S 6,5) a od km 0,326 24 do konce úpravy jako intravilánová úprava místy s obrubníky i chodníky.

Jedná se o ulici Křivoklátská s počátkem úpravy na kopci u stavebnin, konec úpravy je za obecním úřadem v ulici k Novohuťskému mostu.

Vztaženo k **provoznímu staničení** silnice III/23617 je:

- na začátku: km 0,000000 (SO 101) = km 7,42363 (III/23617)
- na konci: km 0,989030 (SO 101) = km 8,42503 (III/23617)

Místní komunikace je tedy navržena dle ČSN 73 6101 i dle ČSN 73 6110. Návrhová rychlost $v_n = 30$ km/h, povolená je 50 km/h, ve vybraných úsecích snižena na 30 km/h). Místní komunikace má vytyčovací osu 101 a je definována napojením na stávající trasu v ZÚ i v KÚ.

Sjezdy – Součástí místní komunikace nejsou žádné nové sjezdy, pouze stávající. Jejich poloha je patrná např. z přílohy 03. *Podélný profil.*

Směrové řešení:

Osa 101 – Návrh směrového řešení pevně dán stávajícím směrovým vedením, které beze změny kopíruje. Směrové oblouky dosahují poloměrů $R_{\min} = 7 \text{ m}$ a $R_{\max} = 200 \text{ m}$ a přechodnice délek $L = 5 \text{ m}$ a $L = 62 \text{ m}$.

Podrobněji viz výkresy.

Výškové řešení:

Osa 101 – Výškové řešení je pevně dáno stávajícím výškovým vedením. Podélný sklon se pohybuje mezi $-2,94 \%$ a $-11,91 \%$. Lomy nivelety jsou zaobleny výškovými oblouky $R_{\min} = 500 \text{ m}$ a $R_v = 10000 \text{ m}$. Podrobněji viz výkresy.

Šířkové uspořádání:

Osa 101 – Základní příčný sklon silnice je střechovitý $p = 2,5 \%$ (místy dle potřeby $2,0 \%$ + $3,0 \%$). Ve směrových obloucích je navržen dostředný příčný sklon o maximální hodnotě $7,0 \%$.

Osa 101 – km 0,0 – 0,326 24 Šířka jízdního pruhu je $2,75 \text{ m}$ + rozšíření ve směrových obloucích, nezpevněná krajnice $0,50 \text{ m}$ + $0,25 \text{ m}$ směrový sloupek nebo $1,00 \text{ m}$ svodidlo.

Osa 101 – km 0,326 24 – KÚ Šířka jízdního pruhu je $2,75 \text{ m}$ až $3,0 \text{ m}$ + rozšíření ve směrových obloucích, lemovaná obrubníkem nebo chodníkem.

Podrobněji viz výkresy.

SO 101 – Chodníky:

Součástí rekonstrukce silnice bude rovněž obnova přilehlých chodníků, zejména po levé straně, kde je povrch velmi nesourodý vlivem překopů pro inženýrské sítě.

Povrch bude v souladu se stávajícím stavem asfaltobetonový.

- **Návrh zemního tělesa, použití druhotných materiálů, výsledky bilance zemních prací:**
SO 101 – místní komunikace se nachází většinou v odřezu, kde násyp (což je zároveň zářez) je max. výšky cca 27 m .
SO 102 – chodník je přilehlá přímo k vozovce silnice III/23617 na společném zemním tělesu

SO 101 – Oprava silnice III 23617:

Jedná se o rekonstrukci a není předpoklad rozšíření vozovky mimo její současný obrys, ani rekonstrukce v plné mocnosti až na zemní pláň. V místě výměny uličních vpustí a osazení obrubníků, kde budou provedeny hlubší výkopy, bude okolí vpustí zabetonováno betonem min. C20/25-XF1.

Zdroj sypaniny:

Není uvažováno.

Aktivní zóna:

Není uvažováno.

Svahy násypů:

Není uvažováno.

Výsledky bilance zemních prací:

Číslo SO	Násyp (dosypávky krajnic) [m3]	Výkop [m3]	Sejmutí humózních vrstev [m3]	Ohumusování [m3]
SO 101	27	27	74	69

SO 102 – Chodníky:

Aktivní zóna:

Není uvažováno.

Svahy násypů:

Není uvažováno.

Výsledky bilance zemních prací:

Číslo SO	Násyp [m3]	Výkop [m3]	Sejmutí humózních vrstev [m3]	Ohumusování [m3]
SO 102	0	0	0	0

- Vstupní údaje a závěry posouzení návrhu zpevněných ploch:**

Jako vstupní údaj pro návrh zpevněných ploch byla použita zpracovaná diagnostika (vozovka) nebo katalog vozovek z TP 170 (chodník).

SO 101 – Konstrukce vozovky je navržena dle doporučení z diagnostického průzkumu pro TDZ IV a návrhovou úroveň porušení D1.

ACO 11	40 mm	Asfaltový beton pro obrusné vrstvy (ČSN EN 13 108-1) s výztužnými vlákny Forta F1	
PS-C		Spojovací postřík asf. emulzí (ČSN 73 6129)	
ACP 16+	70 mm	Asfaltový beton pro podkladní vrstvy (ČSN EN 13 108-1) s výztužnými vlákny Forta F1	
PS-C		Spojovací postřík asf. emulzí (ČSN 73 6129)	
ACP 16+	50 mm	Asfaltový beton pro podkladní vrstvy (ČSN EN 13 108-1) Pro opravu lokálních poruch zjištěných na odfrézovaném povrchu	
CELKEM	min. 110 mm		

Příprava, provedení a kontrola shody asfaltových směsí se provede dle normy ČSN 73 6121 – Stavba vozovek – Hutnění asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody.

Příprava, provedení a kontrola schody nestmelených vrstev se provede dle normy ČSN 73 6126-1 – Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy – Část 1: Provádění a kontrola shody.

V místě napojení vozovky na stávající stav musí být jednotlivé vrstvy vozovky odstupňovány. Pracovní spára v žádaném případě nesmí probíhat přes celou tloušťku konstrukce. Pracovní spára v asfaltové vrstvě musí být před pokládkou kolmo zaříznuta. Vzniklé pracovní spáry musí být ošetřeny asfaltovou zálivkou za horka.

SO 102 – Konstrukce chodníku je navržena dle katalogového listu (D2-N-3-CH-PIII) modifikovaná pro TDZ CH a typ podloží PIII.

ACO 8CH	40 mm	Asfaltový beton pro obrusné vrstvy (ČSN EN 13 108-1)	
PS-C		Spojovací postřík asf. emulzí (ČSN 73 6129)	
R-mat	60 mm	Recyklát (ČSN EN 13 108-8)	
PI-C		Infiltrační postřík asf. emulzí (ČSN 73 6129)	
ŠD _B	150 mm	Štěrkodrt' (ČSN 73 6126-1)	
CELKEM	250 mm		

Zemní pláň musí být před položením první konstrukční vrstvy urovnána do sklonu min. 3,0 %, modul přetvárnosti je požadován min. $E_{def,2} = 30$ MPa, na spodní podkladní vrstvě min. $E_{def,2} = 45$ MPa.

Příprava, provedení a kontrola shody asfaltových směsí se provede dle normy ČSN 73 6121 "Stavba vozovek – Hutněné asfaltové vrstvy – Provádění a kontrola shody". Příprava, provedení a kontrola shody nestmelených vrstev se provede dle normy ČSN 73 6126-1 "Stavba vozovek – Nestmelené vrstvy – Část 1: Provádění a kontrola shody". Optimální dávku pojiva postříků je potřeba poloprovozně vyzkoušet.

Zemní pláň musí být před položením první konstrukční vrstvy urovnána do sklonu min. 3,0 % a zhutněna na hodnotu 100 % PS. Modul přetvárnosti na zemní pláni je požadován min. $E_{def,2} = 30$ MPa, na spodní podkladní vrstvě min. $E_{def,2} = 45$ MPa. V místě napojení chodníku na stávající stav musí být jednotlivé vrstvy vozovky odstupňovány. Pracovní spára v žádaném případě nesmí probíhat přes celou tloušťku konstrukce. Pracovní spára v asfaltové vrstvě musí být před pokládkou kolmo zaříznuta. Vzniklé pracovní spáry musí být ošetřeny asfaltovou zálivkou za horka.

2. Mostní objekty a zdi

Nové objekty nejsou součástí stavby.

a) Výčet objektů a zdí

Na trase se nenacházejí žádné nové mostní objekty ani zdi.

Jsou zde přítomné stávající zdi (zejména gabionová zeď v km 0,650 – 0,6786 (cca 29 m) a kamenná zeď v km 0,843 – 0,881 (cca 48m)).

Dále je zde krátká zídka v km 0,5942 – 0,6017 (7,5m), kombinovaná z kamene a betonu. Tato zídka nemá na sobě žádný zádržný systém, i když je rozdíl výšky temene a terénu pod ní odhadem přes 2 m. Je uvažováno doplnění ocelového svodidla v km 0,5861 – 0,601, které zasahuje do zmíněné zídky. Ukotvení svodidla do zídky je spojeno s rekonstrukcí jejího temene. To je uvažováno následovně:

- Ubourání temene zídky v tl. cca 0,15 m
- Následná nadbetonávka ve cca stejném půdorysu v tl. cca 0,35 m z betonu C30/37-XF4
- Buď před betonáží nebo po ní budou osazeny v místě patních plechů sloupků svodidla 4 ks vrtaných ocelových kotev / 1 sloupek (injektovaných nebo chemických) \varnothing 24 mm
- Samotná betonová deska bude vyztužena ocelovými pruty \varnothing 12 mm ve vzájemné vzdálenosti 100 mm, třmínky budou \varnothing 12 mm v rozteči 200 mm
- Směrem do vozovky bude líc desky nahoře skosen úkosem jako betonový obrubník
- Směrem do cesty za zdí bude zřízena okapnička 100 mm.

b) Základní charakteristiky jednotlivých objektů

3. Odvodnění pozemních komunikací

SO 101 – stávající systém odvodnění spočívá v její horní extravilánové (odřezové) části v odtoku vody pomocí podélného a příčného sklonu vozovky ke krajnici a plynulým odtokem na násypový svah, částečně je voda ze strany přilehlé k zářezovému svahu v km 0,250 – 0,290 voda dovedena do propustku v km 0,290, kterým je vyústěna do levé krajnice v km cca 0,330. To je již v místě intravilánové úpravy s obrubníkem vlevo, podél

něhož je voda chvíli vedena. Vzhledem k překlápění vozovky podle točivosti komunikace se mění i strana, podél níž voda teče – a zde jsou nově navržené (doplněné) obrubníky jako náhrada za zemní hrázky z naplavenin. První uliční vpust' současného systému dešťové kanalizace je až v km 0,750 vlevo.

Zemní pláň je odvodněna pomocí příčného sklonu min. 3 %.

Další info v kapitole B.9 *Celkové vodohospodářské řešení*.

SEZNAM PROPUSTKŮ:

SO 101, trubní propustek DN 800, dl. 9,40 m, sklon 0,8 %, km 0,285 019

4. Tunely, podzemní stavby a galerie

Nejsou součástí stavby.

- Základní údaje (délka, příčné uspořádání, sklony)
- Technické vybavení tunelu
- Navržená technologie výstavby
- Principy systémů provozních informací, řízení dopravy a požární bezpečnosti

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony

Nejsou součástí stavby.

6. Vybavení pozemní komunikace

a) Záchytná bezpečnostní zařízení

SO 101 – v rámci stávajícího stavu je po trase SO 101 instalováno několik bezpečnostních zařízení. Jejich přehled je následující:

VLEVO		VPRAVO	
km	typ	km	typ
0,1403 – 0,283	Svodidlo, dl. 144 m	0,317 – 0,3845	Svodidlo, dl. 72 m
		0,3895 – 0,438	Svodidlo, dl. 48 m
		0,650 – 0,6797	Svodidlo, dl. 29 m
		0,650 – 0,6786	Zábradlí, dl. 30 m

Délky jsou uvedeny včetně náběhů.

Stav zařízení je ucházející a není uvažováno s jeho obměnou. Jeho rozsah se ovšem nejeví jako dostačující. Je navrženo v zájmu bezpečnosti provozu doplnit tato svodidla v následujícím rozsahu:

Km 0,283 – 0,287 vlevo	prodloužení o 4 m (před propustkem)	úroveň zadržení H1
Km 0,5865 – 0,601 vpravo	doplnění v délce 16 m (vysoký násyp)	úroveň zadržení H1
Km 0,610 – 0,642 vpravo	doplnění v délce 32 m (vysoký násyp)	úroveň zadržení H1
Km 0,646 – 0,650 vpravo	prodloužení o 4 m (před gab. zdí)	úroveň zadržení H1

Délky jsou uvedeny včetně krátkých náběhů.

Délky svodidla v km 0,5865-0,601 nesplňuje min. délku svodidla dle TP114 a TP203 (28m), přesto si jeho doplnění vnímáme jako přínosné.

SO 102 – v rámci stávajícího stavu je po trase SO 102 instalováno několik bezpečnostních zařízení. Jejich přehled je následující:

VLEVO		VPRAVO	
km	typ	km	Typ
		0,7605 – 0,7655	Zábradlí, dl. 5 m
		0,843 – 0,8808	Zábradlí, dl. 38 m
		0,9025 – 0,9125	Svodidlo, dl. 10 m

b) Dopravní značky, dopravní zařízení, světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku

Dopravní značky – Návrh svislého a vodorovného dopravního značení pro stavební objekt dálnice D4 včetně větví MÚK je patrný z přílohy 06 **Výkres dopravního značení** v rámci SO 101.

Svislé dopravní značení:

Je navrženo zrušení jedné svislé dopravní značky A7a v km cca 0,143 vlevo směrem na Nový Jáchymov, která po rekonstrukci pozbývá smyslu.

Obecně:

provedení a umístění dopravních značek je navrženo v souladu s platným zák. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a v souladu s platnou vyhláškou č. 84/2016 Sb., kterými se upravují a provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích.

Navržené umístění a provedení dopravního značení respektuje TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ a TP 100 „Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích“, schválené Ministerstvem dopravy a Ministerstvem vnitra.

Kvalita svislého dopravního značení musí splňovat podmínky ČSN EN 12899-1, včetně národní přílohy, TKP a ZTKP vydané MD.

Činná plocha musí odpovídat ČSN EN 12899-1. Grafika provedení činné plochy, světelné technické vlastnosti, barevné provedení, typ písma a symboly dopravních značek odpovídají platné ČSN EN 12899-1, a platným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací – VL 6.1. „Svislé dopravní značky.“

Činná plocha všech dopravních značek bude provedena z retroreflexních fólií třídy RA3 (dle R4).

Všechny standardní značky se provedou lisované s dvojitým ohybem z ocelového pozinkovaného plechu s plnými rohy. Spojovací materiál bude nekorodující. Objímky mohou být z Al slitin. Poloměr zaoblení rohů štítů značek umístěných vedle vozovky musí být min. 20 mm. Značky musí splňovat požadavky třídy P3 dle čl. NA.2.5 národní přílohy ČSN EN 12 899-1. Značky umístěné vedle vozovky musí splňovat požadavky nejméně třídy E2 dle čl. NA.2.6 národní přílohy ČSN EN 12 899-1.

Sloupky standardních značek se provedou z ocelových žárově zinkovaných trubek. Používají se trubky průměru 60 mm s tloušťkou stěny nejvýše 3 mm. Značky musí být osazeny svisle a kolmo k vozovce. Pro kotvení sloupků svislých dopravních značek budou použity demontovatelné kotevní patky. Kotevní patky mohou být z Al slitiny. Základy standardních značek musí být z betonu min. třídy dle TKP 14 tab.1, nebo betonového prefabrikátu stejných vlastností. Základy VLKP musí být z betonu min. třídy dle TKP 14 tab.1. Kotevní šrouby musí být z nekorodujících materiálů nebo musí být povrchově upraveny proti korozi ve shodě s TKP 19.

Svislé dopravní značky včetně jejich nosných konstrukcí musí být certifikovány autorizovanou zkušebnou a musí být schváleny MD k užití na pozemních komunikacích v ČR.

Vodorovné dopravní značení:

Vodorovné značení musí být provedeno na uceleném úseku jednotným způsobem, jakým je provedeno na stávajících souvisejících úsecích.

Kvalita vodorovného dopravního značení musí splňovat podmínky platné ČSN EN 1436 „Vodorovné dopravní značení“, Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL 6 - Vybavení pozemních komunikací, část 6.2 Vodorovné dopravní značky a TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích.

Vodorovné značení bude provedeno ve dvou fázích:

V **první** fázi je na novou obrusnou vrstvu vozovky položeno kompletní značení pouze jednosložkovou rozpouštědlovou barvou s obsahem sušiny min. 75 %. Po stabilizování vlastností povrchu vozovky (vyprcháání těkavých látek z asfaltu) nebo uplynutí zimního období (teploty povrchu vhodné pro pokládku, odstranění chloridů z povrchu vozovky, vysušení vozovky) se provede **druhá** fáze, kdy se značení provádí v definitivním provedení z materiálů dlouhodobé životnosti. Jedná se o materiály schválené Ministerstvem dopravy. Veškeré definitivní vodorovné značky budou provedeny z dvousložkového plastu. Značení musí být profilované nebo strukturální pro zajištění odtoku vody a viditelnosti za vlhka a za deště a bude s nehluchou úpravou.

Vodorovné dopravní značení bude obnoveno po pokládce obrusné vrstvy v rozsahu před frézováním – tj. vyznačené přechodů pro chodce a vodící čáry v místě křižovatky v km 0,93, navíc budou vodící čáry V4 doplněny v celém rozsahu řešené rekonstrukce, a to v šířce 0,125 m.

Přechodné dopravní značení:

Přechodné dopravní značení a dopravní zařízení během výstavby je zpracováno v rámci SO 170 DIO.

Světelné signály, zařízení pro provozní informace a telematiku nejsou součástí stavby.

c) **Veřejné osvětlení**

Není součástí stavby.

d) **Ochrana proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace**

Není součástí stavby.

e) **Clony a sítě proti oslnění**

Nejsou součástí stavby.

7. Objekty ostatních skupin objektůa) **Výčet objektů**

Není obsazeno

b) **Základní charakteristiky**

Není obsazeno

c) **Související zařízení a vybavení**

Není obsazeno

d) Technické řešení**Není obsazeno**e) Postup a technologie výstavby**Není obsazeno****2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

Stavba neobsahuje technická a technologická zařízení.

2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Pro dopravní stavby nejsou stanoveny žádné zásady.

2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se dopravních staveb, ale staveb pozemních.

2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Vliv stavby na okolí zůstane zachován dle stávajícího stavu, spíše dojde k mírnému zlepšení vlivem kvalitnějšího a tím i tiššího povrchu. Nelze tedy očekávat, že dojde k negativním změnám ohledně vibrací, hluku, prašnosti.

2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Netýká se dopravních staveb, ale staveb pozemních.

b) Ochrana před bludnými proudy

Netýká se dopravních staveb.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Ochrana před otřesy ze silniční dopravy je zahrnuta v návrhu konstrukcí vozovek, kde jsou příslušná zatížení od silniční dopravy zohledněna.

d) Ochrana před hlukem

Netýká se dopravní stavby, tu není třeba chránit před hlukem.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavové oblasti (z hlediska úrovně hladiny Q_{100}), proto nejsou protipovodňová opatření řešena.

f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Stavba se nenachází v poddolovaném území, proto není řešena ochrana před vlivy poddolování.

3. PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Stavba nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavba nevyžaduje připojení na technickou infrastrukturu.

4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

a) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Dopravní řešení stavby je patrné z výkresových příloh. Ohledně bezbariérových opatření viz 2.4.

b) Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Stavba je napojena na stávající silnici II/116 a dále na navazující úseky silnice III/23617a.

c) Doprava v klidu

Není součástí stavby.

d) Pěší a cyklistické stezky

Není součástí stavby.

5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

a) Terénní úpravy

Nejsou uvažovány, kromě minimálního rozsahu napojení na původní terén za obrubníky.

b) Použité vegetační prvky

Všechny nezpevněné plochy dotčené stavbou budou zatravněny.

c) Biotechnická, protierozní opatření

Jako protierozní opatření bude sloužit zatravnění nezpevněných ploch.

6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Ovzduší – Stavba ovlivní celkové znečištění ovzduší jen zcela nepatrně a z hlediska hodnocení zdravotních rizik nebude stavba představovat pro obyvatele zvýšené zdravotní riziko.

Hluk – Stavba nebude mít negativní vliv na zvýšení hlukové zátěže, spíše dojde k mírnému až významnému snížení rizika hluku.

Voda – Stavba nebude mít negativní vliv na zhoršení stávajících vod v území. Stavba neprodukuje odpadní vody, vody z vozovky budou odváděny dešťovou kanalizací do stávajícího vodního toku (řeka Berounka) stejně jako doposud.

Vliv stavby na podzemní vody lze považovat za nevýznamný, podél trasy se nenachází žádný objekt podzemní vody.

Odpady – Stavba svým provozem nebude produkovat žádné odpady. Vzniknou – li odpady v rámci údržby či oprav, zajistí jejich likvidaci správce komunikace.

Splaškové vody v rámci provozu stavby vznikat nebudou a po dobu výstavby se počítá s použitím mobilních WC.

Půda – Stavbou nedojde k nepříznivému vlivu na půdu z hlediska nových trvalých záborů ZPF.

Stavba nezabírá nové plochy na PUPFL a tedy je ani neovlivňuje.

b) Vliv na přírodu a krajinu (ochrana dřevin, památných stromů, rostlin, živočichů)

V rámci stavby se nevyskytují žádné stromy a rostliny, které potřebují ochranu. V rámci ochrany živočichů, jsou opatření navržena ve stavebním objektu SO 193.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba neovlivňuje soustavu chráněných území Natura 2000, nicméně spadá pod oblast CZ0211001 – Křivoklátsko, kde probíhá monitoring ptačí oblasti..

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Na stavbu nebylo vydáno souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle §9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Stavba nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Pro stavbu je stanoveno silniční ochranné pásmo zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo osy větve její křižovatky.
- 50 m od osy vozovky silnice I. třídy.
- 15 m od osy vozovky silnice II. třídy
- Včetně prostoru do výšky 50 m pro všechny zde uvedené případy.

Omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů nejsou stanoveny.

7. OCHRANA OBYVATELSTVA

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva vychází z vyhlášky č. 380/2002 Sb. Stavba nespadá do staveb civilní ochrany a staveb dotčené požadavky civilní ochrany.

8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

8.1 Technická zpráva

a) Potřeba a spotřeba rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Staveniště nebude nutné připojit na stávající technickou infrastrukturu. Vybavení staveniště je na uvážení dodavatele stavby, který vzejde z výběrového řízení. Jestliže zhotovitelem zvolená technologie provádění bude vyžadovat připojení na stávající technickou infrastrukturu, musí si konkrétní odběrná místa zajistit po dohodě se správcem sítě.

b) Odvodnění staveniště

Vzhledem ke konfiguraci úseku silnice bude i během výstavby voda odváděna jejím příčným a podélným sklonem z prostoru jejího dopadu.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště je napojeno na stávající dopravní infrastrukturu v rámci stávající silnice III/23617, III/23617a a II/116.

Napojení staveniště na technickou infrastrukturu nevzniká.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Stavba bude prováděna částečně v extravilánu, kde nejsou žádné obytné stavby, proto na ně nebude mít žádný vliv. Částečně probíhá v intravilánu, kde se bude vliv projevovat např. zvýšenou prašností, exhalacemi stavebních strojů, hlukem, vibracemi a v neposlední řadě i omezeným přístupem na přilehlý pozemek.

Okolní pozemky stavby jsou převážně zahrady nebo PUPFL, na které nebude mít stavba vliv.

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

Nejsou stanoveny žádné požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Zábory jsou zpracovány jako samostatná příloha v rámci **dokladové části 5. – Geodetický podklad** pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Stavba ve své extravilánové části neumožňuje bezbariérové trasy, a tedy je není nutné řešit. V intravilánové části se souvislými chodníky (od km 0,830) budou trasy stejně jako křížení silnice řešeny operativně za pomoci pracovníků zhotovitele (v době, kdy budou přechody pro chodce mimo provoz).

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



V následujícím přehledu jsou uvedeny druhy odpadů, jejichž vznik je v době zpracování dokumentace předpokládán.

Kategorie ostatní odpady:

Kód odpadu	Název odpadu	Poznámka	Kategorie odpadu
03 01 05	Piliny, hobliny, odřezky, dřevo, dřevotřískové desky a dýhy, neuvedené pod číslem 03 01 04	Kácení zeleně a úprava stavebního dřeva v zařízení staveniště	O
08 01 11	Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky	Nátěry např. zábradlí	N
08 01 12	Jiné odpadní barvy a laky neuvedené pod číslem 08 01 11	Nátěry	O
08 04 09	Odpadní lepidla a těsnicí materiály neuvedené pod číslem 08 04 09	Těsnění dilatačních spár	N
12 01 01	Piliny a třísky železných kovů	Zařízení staveniště	O
12 01 13	Odpady ze svařování	Při výstavbě	O
13 01 12	Snadno biologicky rozložitelné hydraulické oleje	Zařízení staveniště ze stavebních strojů	N
13 02 07	Snadno biologicky rozložitelné motorové, převodové a mazací oleje	Zařízení staveniště ze stavebních strojů	N
13 07 01	Topný olej a motorová nafta N	Úkapy, možné havárie	N
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	Obaly materiálů dodávaných na stavbu	O
15 01 02	Plastové obaly		O
15 01 03	Dřevěné obaly		O
15 01 06	Směsné obaly		O
15 01 10	Obaly obsahující zbytky nebezpečných látek nebo obaly těmito látkami znečištěné	Obaly od barev a nátěrových hmot	N
15 02 02	Absorpční činidla, filtrační materiály, čisticí tkaniny a ochranné oděvy znečištěné nebezpečnými látkami	Znečištěné dřevní piliny, písek, hadry, asfaltové emulze při pokládání vozovek	N
16 01 03	pneumatiky	Pneumatiky z automobilů a stavebních strojů	O
16 06 01	Olověné akumulátory	Baterie z automobilů a stavebních strojů	N
17 01 01	beton	Při výstavbě, demolici	O
17 02 01	dřevo	Pomocný materiál při výstavbě	O
17 02 03	Plasty	Ochranná tkanina, trubní řady, drenáže, směrové sloupky	O



III/23617, Nižbor – PD

B. Souhrnná technická zpráva

Kód odpadu	Název odpadu	Poznámka	Kategorie odpadu
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	Při demolici zpevněných ploch	N
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	Vrstvy konstrukce vozovky	O
17 04 01	Měď, mosaz, bronz	kabely	O
17 04 02	Hliník	Krycí hrnce	O
17 04 05	Železo a ocel	Armatury, inženýrské sítě, dopravní značky, vpusti, svodidla	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	Výkopová zemina nevhodná do aktivní zóny	O
17 09 04	Stavební a demoliční odpady včetně směsných neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	Stavební suť, apod.	
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	Travní drn, údržba zeleně	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	Zařízení staveniště	O
20 03 03	Uliční smetky	Údržba komunikací používaných pro staveništní dopravu	O
20 03 04	Kal ze septiků a žump	Zařízení staveniště – chemický toalety	O
20 03 06	Odpad z čištění kanalizace	Čištění uličních vpustí a žlabů	O

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

Bilance zemních prací je vzhledem k povaze stavby (rekonstrukce) nevýznamná a vyrovnaná. Výkop je hlavně z odkopu pro obrubníky a hrázek s křovím, násyp spočívá v dosypávce krajnic.

Přibližně vyrovnaná bude i bilance humózních vrstev.

Číslo SO	Násyp [m3]	Výkop [m3]	Sejmutí humózních vrstev [m3]	Ohumusování [m3]
SO 101	27	27	74	69
SO 102	0	0	0	0
Celkem	27	27	74	69
Rozdíl	0 m3		+5 m3	

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

V průběhu realizace stavby budou vznikat odpady, se kterými bude nakládáno v souladu se zákonem č. 154/2001 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcími předpisy.

k) Stanovení podmínek pro provádění stavby z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví, plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při provádění stavby je nutné dodržovat NV č. 591/2006Sb., o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích, ve znění pozdějších předpisů.

Dále je třeba dodržet zákon č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů a zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů.

Posouzení potřeby přítomnosti koordinátora BOZP dle §14 zákona č. 309/2006 Sb.

- Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele, musí zadavatel stavby určit koordinátora BOZP.

Posouzení potřeby přítomnosti koordinátora BOZP dle §15 odst. 2 zákona č. 309/2006 Sb.

- Budou-li na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, zajistí zadavatel stavby koordinátora pro zpracování plánu.
- Dle přílohy č. 5 NV 591/2006 se jedná o **práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení popřípadě zařízení technického vybavení.**

Z výše uvedeného vyplývá, že potřeba koordinátora nastává.

Zadavatel stavby je dále povinen doručit oznámení o zahájení prací na příslušný inspektorát práce nejpozději do 8 dnů před předáním staveniště zhotoviteli dle §15 odst. 1 zákona č. 309/2006 Sb., pokud stavba přesáhne:

- Celkovou předpokládanou dobu trvání prací a činností delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo
- Celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu.

Podrobněji je tato problematika zpracována v samostatné příloze „plán BOZP“.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba nebude zasahovat do okolních staveb, pro které je nutné zajistit bezbariérové užívání.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Stavba bude realizována postupně během čtyř samostatných etap. Volbu technologie provádění výstavby je nutno přizpůsobit potřebě zachování provozu na úsecích v prostoru aktuálního pracovního místa.

Vedení a značení objízdné trasy navrhované shodně pro Etapy 3 a 4 je předmětem výkresové přílohy SO 170 číslo D.3.3: Vedení a značení objízdné trasy – Etapa 3 a 4.

Bližší informace v SO 170, příloha D.3.1 Technická zpráva.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – řešení dopravy během výstavby, např. přepravní a přístupové trasy, zvláštní užívání pozemní komunikace, uzavírky, objížďky a výluky, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Z důvodu dispozic prostorového uspořádání křižovatky silnic III/23617 a III/23618 je Etapa 1 realizovatelná výhradně během víkendových dní, resp. svátků, tedy v době, kdy nebude omezena veřejná autobusová doprava obsluhující obec Žloupovice.

O zvláštní užívání pozemní komunikace pro provádění stavebních prací požádá před zahájením stavby zhotovitel.

o) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště je uvažováno v rámci záboru stavby. Zajištění případného umístění zařízení staveniště na pozemku mimo zábor stavby je věcí projednání dodavatele stavby s konkrétním majitelem daného pozemku.

p) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Předpokládá se, že stavba bude realizována postupně dle navržených etap výstavby.

Etapa 4 je realizovatelná současně s Etapami 1 a 2.

Uvažovaná časová náročnost prací v rámci popsané etapizace je následující:

- Etapa 1: 2 dny;
- Etapa 2: 7 dní;
- Etapa 3: 10 dní;
- Etapa 4: 90 dní..

8.2 Výkresy

Veškeré výkresy jsou součástí SO 170 – DIO.

8.3 Harmonogram výstavby

Časový harmonogram výstavby v podstatě koresponduje s délkou etap DIO s tím, že Etapa 4 může probíhat současně s etapou 1 i 2.

8.4 Schéma stavebních postupů

Před zahájením stavebních prací:

- Provedení přechodné úpravy dopravního značení (DIO),
- Zabezpečení staveniště a sejmutí travního drnu/ornice
- Vytýčení inženýrských sítí v prostoru staveniště

V rámci stavby jednotlivých etap bude zejména provedeno:

- Vymýcení křovin z prostoru krajnice zejména v km 0,435 – 0,650
- Stavební úprava zídky v km 0,600 vpravo
- Demontáž stávajících svodidel v místě obnovy krajnice (km 0,140 – 0,284)
- Odfrézování stávajících vrstev vozovky
- Obnova nezpevněné krajnice v km 0,140 – 0,284
- Odkop v místě překládaných i měněných uličních vpustí
- Osazení nových uličních vpustí do nové polohy včetně napojení
- Osazení obrubníků
- Pokládka krytu vozovky a horní podkladní vrstvy včetně chodníků

- Osazení nových svodidel a zpětná montáž demontovaných stávajících
- Osetí svahů a úprava vegetačních ploch
- Osazení dopravního zařízení
- Odstranění provizorního dopravního značení

8.5 Balance zemních hmot

Viz 8.1.i)

9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Povrchová voda obecně je jímána do systému uličních vpustí, napojených na obecní lokální stávající kanalizaci, která se v řešeném úseku sestává ze dvou částí:

- 1) Část v km 0,000 – 0,065: tato část ze skrze jednu UV v km 0,065 odvedena do stoky jdoucí mimo vozovku vlevo v km 0,065 do prostoru bývalého podniku Aroma. Tato vpust' je ale umístěna uvnitř vozovky a její jímací schopnost je tím dost snížena
 - 2) Část v km 0,750 – 0,770 (zaústěno je do ní 5 UV) je v km 0,770 vyvedena mimo zemní těleso doprava a vyústěna do Habrového potoka
 - 3) Část v km 0,880 – KÚ (zaústěno je do ní 5 UV v řešeném úseku) pokračuje dále ulicí Stradonická směrem k Berounce
- Z horní partie vozovky od km 0,065 teče voda při pravé hraně vozovky podél přílehlého protisvahu až do místa překlápění vozovky v km cca 0,185, od kterého voda teče až do km cca 0,251 volně přes nezpevněnou krajnici. Ta je obnovena a snížena oproti hraně vozovky tak, aby netvořila odtékající vodě překážku a nesoustředila jí tak do tzv. „soustředěného odtoku“
 - Od km 0,251 je voda opět usměrněna k pravé krajnici, kde teče až do propustku v km 0,2886, kterým je voda převedena nad chodníček pod toučkou v km cca 0,331 vlevo.
 - Od km 0,331 teče veškerá voda až doků k prvním uličním vpustem v km 0,750

V Praze 08/2020

Vypracoval: Ing. M. Trusík