

OBSAH

1.	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	4
1.1.	Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití	4
1.2.	Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas	4
1.3.	Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:	4
1.3.1.	Vztahy na dosavadní využití území	4
1.3.2.	Napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu	4
1.3.3.	Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území	4
1.3.4.	Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou	4
1.3.5.	Vliv stavby na okolní pozemky a stavby	4
1.4.	Informace o splnění požadavků dotčených orgánů	4
1.5.	Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí	5
2.	PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ	5
2.1.	Dokumentace k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu	5
2.2.	Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace	5
2.3.	Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady	5
2.4.	Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)	5
2.5.	Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum	5
2.6.	Dendrologický průzkum	5
2.7.	Diagnostický průzkum konstrukcí	6
2.8.	Hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech	6
2.9.	Klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)	6
3.	CELKOVÝ POPIS STAVBY	7
3.1.	Popis stávající silniční komunikace	7
3.2.	Popis stávajícího mostu	7
3.3.	Důvody vyvolávající potřebu stavby	8
3.4.	Účel a cíle stavby	8
3.5.	Zásady technického řešení	9
3.6.	Předpokládaný průběh stavby	10
3.6.1.	Zahájení	10
3.6.2.	Etapizace a uvádění do provozu	10
3.6.3.	Dokončení stavby	10
4.	PODMÍNKY REALIZACE STAVBY	10
4.1.	Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků	10
4.2.	Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti	10
4.3.	Zajištění přístupu na stavbu	10
4.4.	Zařízení staveniště	10
4.5.	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	10
5.	PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)	11
5.1.	Vlastnictví a správa stavebních objektů a provozních souborů po jejich dokončení	11
5.2.	Způsob užívání jednotlivých objektů stavby	11
6.	PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ	11
6.1.	Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání	11
6.2.	Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby	11
7.	SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY	11
7.1.	Souhrnný technický popis	11
7.2.	Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí	12
7.2.1.	Pozemní komunikace	12
7.2.2.	Mostní objekty a zdi	12
7.2.3.	Odvodnění PK	13
7.2.4.	Tunely, podzemní stavby a galerie	13
7.2.5.	Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony:	13

7.2.6.	Vybavení PK.....	13
7.2.7.	Objekty ostatních skupin objektů	13
8.	VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	13
8.1.	Zjištění přítomnosti inženýrských sítí v místě stavby	13
8.2.	Geologický průzkum.....	13
8.3.	Dendrologický průzkum.....	14
8.3.1.	Základní charakteristiky porostu	14
9.	DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY	14
9.1.	Inženýrské sítě	15
10.	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ	15
10.1.	Bourací práce	15
10.2.	Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada	15
10.3.	Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu	15
10.4.	Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch.....	15
10.5.	Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace	15
10.6.	Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa	15
10.7.	Zásah do jiných pozemků	15
10.8.	Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků... ..	16
11.	NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY	16
11.1.	Všechny druhy energií	16
11.2.	Telekomunikace	16
11.3.	Vodní hospodářství	16
11.4.	Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování	16
11.5.	Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)	16
11.6.	Odvodnění území a zneškodňování odpadních vod.....	16
11.7.	Druhy a způsob nakládání s odpady vznikajícími stavbou a užíváním stavby	16
11.7.1.	Odpady vznikající při stavbě	16
11.7.2.	Odpady vznikající při údržbě a provozu silnice	18
11.7.3.	Odpady vznikající při havarijní situaci.....	18
12.	VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	18
12.1.	Ochrana krajiny a přírody	18
12.2.	Řešení ochrany proti hluku a prašnosti.....	19
12.3.	Emise z dopravy.....	19
12.4.	Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje	19
12.5.	Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě	19
12.6.	Nakládání s odpady.....	20
13.	OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	21
13.1.	Mechanická odolnost a stabilita stavby	21
13.2.	Požární bezpečnost	21
13.3.	Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí	21
13.4.	Ochrana proti hluku	21
13.5.	Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK	22
13.6.	Úspora energie a ochrana tepla.....	22
14.	DALŠÍ POŽADAVKY	22
14.1.	Informace o dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu.....	22
14.2.	Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	22
14.3.	Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	22
14.3.1.	Povodně	22
14.3.2.	Sesuvy půdy.....	22
14.3.3.	Poddolování	22
14.3.4.	Seizmická	22
14.3.5.	Radon.....	22
15.	VLIV STAVBY NA OBYVATELSTVO	23
16.	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	23
16.1.	Kapacita využití dosavadních nebo nově navržených objektů pro zařízení staveniště	23

16.2.	Společné objekty a zařízení pro přímé dodavatele investora a případné sdružené zařízení staveniště	23
16.3.	Zajištění přívodu vody a energií ke staveništi, odvodnění staveniště a telefon	24
16.4.	Údaje o dopravních trasách pro přepravu materiálu, zeminy a sutí	24
16.5.	Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy	24
16.6.	Sociální zázemí pracovníků stavby	24
16.7.	Vliv realizace stavby na životní prostředí a způsob omezení a vyloučení nežádoucích vlivů	24
16.7.1.	Obecná opatření pro ochranu životního prostředí	24
16.7.2.	Minimalizace vlivu stavby na povrchovou a podzemní vodu	25
16.8.	Podmínky a nároky na provádění stavby	25
16.8.1.	Předpokládaný termín zahájení a dokončení stavebních prací	25
16.8.2.	Údaje o postupném předávání stavby do provozu	25
16.8.3.	Časový postup vyklizení staveniště	25
16.8.4.	Požadavek na vyzkoušení celé nebo jednotlivých částí stavby	25

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

Podle požadavků zadavatele byla zpracována projektová dokumentace modernizace úseku silniční komunikace II/210 km 43,770 – 48,500.

1.1. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Staveniště se nachází na silniční komunikaci II/210 vedené v extravilanu.

Poloha stavby je dána polohou stávající silniční komunikace. Nová vozovka, mostní konstrukce, odvodnění a nové opěrné zdi jsou teoreticky umístěny na silničním pozemku (na stávajícím zemním tělese silniční komunikace).

Při porovnání katastrální mapy (DKM) se zaměřeným polohopisem stavby v JTSK, byly zjištěny značné nesrovnalosti. Hranice silničního pozemku jsou na několika místech sledovaného úseku silniční komunikace posunuty mimo zemní těleso silniční komunikace a také šířka silničního pozemku neodpovídá skutečnosti na místě stavby.

Staveniště je dobře přístupné ze stávajících komunikací.

1.2. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas

Umístění stavby (modernizace silniční komunikace) není v rozporu s regulačními plány a platným územním plánem.

1.3. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:

1.3.1. Vztahy na dosavadní využití území

Statickým zajištěním silniční komunikace bude zachováno její stávající využití.

1.3.2. Napojení stavby na veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu

Sledovaný úsek silniční komunikace je součástí silniční komunikace II/210.

1.3.3. Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Projektantovi nejsou známy žádné informace o případných investicích, které souvisejí s projektem této stavby.

1.3.4. Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Navrhovanou stavbou nejsou dotčeny žádné další stavby.

1.3.5. Vliv stavby na okolní pozemky a stavby

Realizaci stavebních prací a veškerý přesun stavebního materiálu, sutě a zeminy bude nutno v co největším rozsahu zajistit ze silniční komunikace tj. obvod staveniště je převážně omezen na silniční pozemek (zemní těleso silniční komunikace) a pouze v minimálním rozsahu na okraje pozemků na silniční pozemek navazujících.

Pro provedení stavby (staveniště a přístupové trasy) se nepředpokládají větší plochy dočasných záborů. Rozsah dočasných záborů pozemků bude minimalizován. Všechny dotčené pozemky budou po dokončení stavebních prací uvedeny do původního stavu.

Závady vzniklé na krajnici a odvodnění silniční komunikace budou odstraněny dodavatelem stavby.

Pozemky v místě stavby viz. samostatná příloha **B1** – Pozemky dotčené stavbou.

1.4. Informace o splnění požadavků dotčených orgánů

Všechny známé požadavky týkající se zejména ochrany přírody a krajiny byly zahrnuty do projektové dokumentace a jejich případné upřesnění a doplnění bude předmětem dalšího stupně projektové dokumentace.

1.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí.

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), nemá stavba po svém dokončení negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Podmínky výstavby stanovené příslušným odborem ŽP budou při stavbě zohledněny.

Část sledovaného úseku silniční komunikace II/210 v km 43,770 až 44,460 prochází III. zónou CHKO Slavkovský les. Podmínky výstavby stanovené správou CHKO Slavkovský les budou při stavbě zohledněny.

Požadované rozšíření násypu zemního tělesa silniční komunikace na souběhu s Lobezkým potokem bude zajištěno pomocí nábrežních opěrných zdí, stavba zasahuje do koryta vodního toku v majetku a správě Povodí Ohře s.p. Podmínky výstavby stanovené Povodí Ohře s.p. budou při stavbě zohledněny.

2. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace.

2.1. Dokumentace k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu

Modernizací silniční komunikace se nemění její stávající charakter.

2.2. Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace

Projekt není v rozporu s regulačním ani územním plánem.

2.3. Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Geodetické zaměření sledovaného úseku silniční komunikace bylo provedeno firmou **AZ Consult s.r.o.** v lednu a únoru 2016 v souřadnicovém systému **JTSK** a výškovém systému **Bpv**.

Do získaného geodetického podkladu byla (dle podkladů získaných od jednotlivých správců inženýrských sítí) zanesena poloha všech inženýrských sítí (vyjádření správců inženýrských sítí je součástí dokladové části DSP).

Zakreslení inženýrských sítí je pouze orientační dle podkladů příslušných správců. Před zahájením stavebních prací je nutné jejich ověření a vytyčení v celém zájmovém území stavby.

2.4. Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Pro zpracování projektové dokumentace (návrh nové konstrukce vozovky) byly využity výsledky sčítání dopravy z roku 2010.

2.5. Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Celkový geotechnický průzkum podloží silniční komunikace a nových opěrných nebyl pro celou trasu silniční komunikace proveden.

Jako podklad pro návrh sanace zemního tělesa silniční komunikace v km 46,19 - 46,26 byl spol. AZ Consult, spol. s r.o. v červnu 2016 proveden inženýrsko-geologický průzkum (dále IGP).

Před započítáním projektových prací byla provedena prohlídka celého úseku silniční komunikace.

2.6. Dendrologický průzkum

S ohledem na nutnost kácení dřevin v rámci modernizace silnice II/210 v úseku lom – obec Podstrání byl zpracován dendrologický průzkum.

Závěry dendrologického průzkumu a tabulky stromů určených k odstranění viz. samostatná příloha PD – **B2**.

2.7. Diagnostický průzkum konstrukcí

Při návrhu nové konstrukce vozovky byly částečně využity výsledky měření a vyhodnocení diagnostiky vozovky provedené v roce 2015 firmou VARS s.r.o..

Jiný diagnostický průzkum stávajících stavebních konstrukcí nebyl investorem stavby požadován objedнан.

2.8. Hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech

N-leté průtoky Q_N (m³/s): Lobežský potok ř.km 3,50

N	1	2	5	10	20	50	100
Q (m³/s)	7,00	10,4	15,9	20,6	25,9	33,6	40,2

2.9. Klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přízemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti)

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká.

3. CELKOVÝ POPIS STAVBY

Jedná se o úsek silniční komunikace vymezený mostem přes Lobežský potok ev.č. 210-022 a začátkem betonové zdi u kamenolomu.

V km 44,030 se nachází levostranná odbočka na silnici III/21022 ve směru obec Lobzy a v km 44,460 pravostranná odbočka na silnici III/21025 ve směru na obec Milíře. Na několika dalších místech se nacházejí odbočky na lesní cesty nebo k rekreačním objektům.

Trasa komunikace je vedena v extravilánu, ale prochází chatovou oblastí. V blízkosti silniční komunikace se nachází několik rekreačních objektů (chaty). V km 45,100 až 45,160 je silniční komunikace vedena v těsné blízkosti pozemku (oplocení) bývalé pily.

Zemní těleso silniční komunikace je ve sledovaném úseku vedeno v odřezu svahu údolí Lobežského potoka.

3.1. Popis stávající silniční komunikace

Trasa komunikace prochází územím, které lze charakterizovat jako horské. Složitým terénním podmínkám odpovídají i základní parametry stávající silniční komunikace (podélné sklony až 6%, malé poloměry směrových a výškových oblouků).

Šířka zpevněného krytu vozovky je v délce sledovaného úseku silniční komunikace cca 5,50 až 6,00 m a šířka krajnice na obou stranách komunikace je proměnná (0,0 až 1,50 m).

Na několika místech je trasa komunikace vedena souběžně s korytem Lobežského potoka. Násypová část zemního tělesa silniční komunikace výšky 1,50 až 3,0 m tvoří zároveň břeh Lobežského potoka. Potok šířky 5,0 až 12,0 má v tomto úseku charakter horského toku, břehy a dno potoka jsou tvořeny velkými kameny.

Na násypové straně silniční komunikace bylo zemní těleso silniční komunikace v nedávné minulosti staticky zajištěno pomocí několika opěrných zdí založených na mikropilotách, které lokálně vyřešily havarijní stav komunikace.

Na násypové straně komunikace (opěrné zdi a krajnice) je na několika úsecích umístěno ocelové svodidlo.

Na zářezové straně silniční komunikace jsou na několika úsecích provedeny lichoběžníkové nezpevněné příkopy. Vodu zachycenou příkopy na zářezové straně komunikace, převádí pod komunikací na svah násypu několik převážně trubních propustků. Část těchto propustků byla realizována v nedávné době. Propustky v km 44,601 (betonové potrubí DN 1000 mm) a v km 46,903 (rám 1,0 x 2,0 m) převádí pod komunikací bezejmenné pravostranné přítoky Lobežského potoka.

Na svahu zářezu zemního tělesa silniční komunikace se na několika místech nacházejí skalní výchozy.

V blízkosti krajnic a příkopů, na svahu násypu a zářezu zemního tělesa silniční komunikace a na břehu potoka se nacházejí vzrostlé stromy.

Ve sledovaném úseku silniční komunikace se nenachází žádné podzemní ani nadzemní vedení inženýrských sítí.

3.2. Popis stávajícího mostu

Mostní konstrukce ev.č. 210-022 slouží k převedení silniční komunikace II/2210 přes Lobežský potok.

Silniční komunikace je v místě mostu vedena v přímé a podélný sklon nivelety krytu silniční komunikace je cca 3,2%. Převáděná komunikace s živičným krytem je provedena v oboustranném střeovitým sklonu a kryt vozovky je značně nadvýšen (cca 0,50 m) nad horním povrchem mostovky. Osa mostu potoka je vzhledem k ose komunikace vedena pod úhlem 60 st.

Jedná se o deskový most o jednom poli. Délka přemostění (šikmá světlost mostu) je 5,67 m, kolmá světlost 4,72 m a spodní líc mostovky je min 2,10 m nad dnem potoka.

Nosná konstrukce mostu je tvořena mostovkou (deska tloušťky cca 0,31 m) z příčně předpjatých mostních prefabrikátů MPD 1(2) - 6. Nosníky délky 7,00 m jsou uloženy šikmo na masivní opěry z železobetonu s kamenným obkladem v dolní části opěr. Na opěry navazují rovnoběžná křídla. Opěry a křídla mostu jsou s největší pravděpodobností založeny plošně.

Dilatační závěry nejsou na mostě provedeny.

Na obou stranách mostu jsou provedeny prefabrikované železobetonové římsy, jejíž součástí jsou železobetonové sloupky zábradlí. Vodorovná výplň zábradlí je tvořena třemi ocelovými trubkami. Římsy a žulové obrubníky tvoří odrazný obrubník šířky cca 0.50 m. Na mostě nejsou provedeny chodníky.

Volná šířka mostu mezi obrubníky je cca 7,15 m.

Podpovrchové odvodnění mostu je pravděpodobně zajištěno plošnou izolací z asfaltových pasů. Povrchové odvodnění mostu je zajištěno jeho podélným a příčným sklonem, na mostě nejsou osazeny odvodňovače.

3.3. Důvody vyvolávající potřebu stavby

Hlavním důvodem vyvolávajícím potřebu stavby je to, že základní návrhové parametry (šířkové uspořádání, podélné a příčné sklony, poloměry směrových a výškových oblouků) stávající silniční komunikace neodpovídají požadavkům předepsaných ČSN pro kategorii silniční komunikace S 6,5. Ve sledovaném úseku silniční komunikace není zajištěna dostatečná volná šířka komunikace.

V celém úseku silniční komunikace také na několika místech dochází k mělkému sesuvu násypové části zemního tělesa komunikace tj. "utržení krajnice" umístěné na příkrém svahu údolí. K poškození silniční komunikace dochází také v místech, kde je silniční komunikace vedena souběžně s korytem potoka (postupné podemílání). Dalším důvodem vzniklých poruch bylo pravděpodobně destruktivní působení nadměrně vzrostlých stromů. V živičném krytu vozovky následně vznikají deformace a trhliny.

Stávající parametry trasy komunikace (zejména nedostatečná volná šířka vozovky) a výše uvedené poruchy mají negativní vliv na bezpečnost silniční dopravy.

Z uvedeného vyplývá, že ve sledovaném úseku je snížena bezpečnost silničního provozu.

V celém sledovaném úseku silniční komunikace není dostatečně zajištěno odvodnění silniční komunikace.

Hlavní důvod vyvolávající rekonstrukce mostu je celkový špatný stav nosné konstrukce mostu. Vlivem zatékající srážkové vody je viditelně poškozena vnější líc mostních opěr a křídel mostu (plošná degradace betonu, koroze obnažené výztuže, prúsaky, vápenné výluhy atd.). Poškozen (degradován) je také beton prefabrikovaných říms a zábradlí.

Současný špatný stav mostu je způsoben jeho stářím, nedokonalým provedením (nedostatečná kvalita použitých betonů a malá tloušťka krytí výztuže mostovky), nefunkčností izolace a následným průsakem srážkové vody do nosné konstrukce mostu atd.

Z uvedeného vyplývá, že stávající most je ve špatném stavebním stavu a je nutné tento most rekonstruovat.

3.4. Účel a cíle stavby

Účelem navrhovaných stavebních opatření je modernizace silniční komunikace tj. úprava základních návrhových parametrů silniční komunikace dle požadavků předepsaných ČSN 73 6101 pro modifikovanou kategorii komunikace S6,50.

Hlavním cílem navrhovaných opatření je zajistit ve sledovaném úseku silniční komunikace zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

Cílem rekonstrukce mostu je celkové zlepšení stavu mostu a významné prodloužení jeho životnosti.

Účelem navrhovaných stavebních opatření je také zlepšení povrchového odvodnění opravovaného úseku komunikace.

3.5. Zásady technického řešení

Sledovaný úsek bude modernizován v souladu s parametry **modifikovaná kategorie silniční komunikace S6,5/50**.

S ohledem na ekonomický návrh modernizace silniční komunikace a minimalizaci trvalých záborů sousedních pozemků budou návrhové prvky nové silniční komunikace, vedené členitým terénem horského charakteru, v maximálně možné míře respektovat stávající trasu silniční komunikace a její šířkové uspořádání.

Požadované rozšíření násypu zemního tělesa silniční komunikace bude zajištěno pomocí nových (doplněných) železobetonových opěrných zdí založených na mikropilotách a na souběhu s potokem také pomocí tížných nábrežních opěrných zdí s lícem s lomového kamene.

Na stávajících opěrných zdech realizovaných v rámci sanace krajnic silniční komunikace budou dodatečně provedeny železobetonové římsy.

Na standardních římsách budou dodatečně osazeny sloupky nového ocelového zábradelního svodidla pro úroveň zadržení H2 s s madlem a vodorovnou výplní. Na „přelivných“ římsách (horní hrana římsy je umístěna v úrovni komunikace) budou dodatečně osazeny sloupky nového ocelového svodidla pro úroveň zadržení H2 s patními deskami.

Předmětem tohoto projektu bude také obnova krytu vozovky a zlepšení povrchového odvodnění opravovaného úseku silniční komunikace.

Ve sledovaném úseku silniční komunikace se předpokládá třída dopravního zatížení silniční komunikace TDZ IV.

Kryt vozovky silniční komunikace bude obnoven celé délce sledovaného úseku silniční komunikace, v požadované šíři vozovky a novém (upraveném) příčném a podélném sklonu. V délce opravy bude provedena minimálně obrusná a ložná vrstva vozovky z asfaltového betonu. Na začátku a konci úseku bude nový kryt vozovky plynule navazovat na stávající kryt silniční komunikace.

Nová konstrukce vozovky bude provedena v délce a šířce výkopů nutných pro provedení nových opěrných zdí, propustků a rozšíření nebo výškovou úpravu vozovky silniční komunikace.

Na zářezové straně komunikace bude provedeno souvislé odvodnění (zpevněný příkop nebo rigol). Provedeny budou nové propustky s otevřenými vtokovými jímkami a horské vpusti s dvojitou mříží, nebo budou upraveny stávající propustky.

Nové příkopy a upravené stávající příkopy budou pokud možno provedeny tak, aby splňovaly požadavky ČSN (krajnice šířky 0,50 m, sklony a hloubka příkopu). Příkopy proto budou zpevněny žlabovými prefabrikáty a na vtypovaných místech bude doplněna podélná drenáž.

V místech, kde s prostorových důvodů nebude možno příkop umístit, bude proveden rigol z žulových kostek a krajníků.

Oprava mostu ev.č. 210-022 bude provedena pomocí vhodných a ověřených stavebních technologií tak, aby došlo k zlepšení stavu mostu a byla zajištěna jeho dostatečně dlouhá životnost.

Volná šířka mostu po rekonstrukci bude 7,0 m mezi obrubami a svodidly (S7,0). Osa mostu a komunikace je posunuta (provedena bude stejná šířka římsy na vtokové i výtokové straně mostu), na výtokové straně mostu bude proveden přechod mezi standardním šířkovým uspořádáním S6,5 silniční komunikace a šířkovým uspořádáním S7,0 na mostě (včetně svodidel).

Odbouráno bude stávající zábradlí, obrubníky a celá konstrukce vozovky. Sanován bude beton všech nosných konstrukcí mostu (mostovky, opěr a křídel mostu). Na mostě bude provedena zesilující spřažená deska (spádový beton), závěrné zídky a prodloužena budou křídla mostu. Provedena bude celoplošná izolace mostovky.

Provedeny budou monolitické železobetonové římsy, na které budou dodatečně osazeny sloupky nového ocelového zábradelního svodidla pro úroveň zadržení H2 s madlem a vodorovnou výplní.

Svahové kužele a skluzy odvodnění budou zpevněny dlažbou z lomového kamene do betonu.

Paty opěr mostu budou chráněny dlažbou z lomového kamene do betonu.

3.6. Předpokládaný průběh stavby

3.6.1. Zahájení

Projektantovi nejsou známy přesné informace o uvažovaném termínu realizace stavby.

3.6.2. Etapizace a uvádění do provozu

Projektant předpokládá, že stavba bude realizována v několika postupných etapách, které budou respektovat navržené členění stavby na jednotlivé části stavby (D1 až D7), případně může být stavba realizována i po jednotlivých objektech.

Po realizaci opěrných zdí, povrchového odvodnění a obnově krytu vozovky každého úseku silniční komunikace (části stavby) se uvede stavba do provozu.

3.6.3. Dokončení stavby

Projektantovi nejsou známy přesné informace o uvažovaném termínu realizace stavby. Předpokládanou dobu výstavby nelze bez znalosti postupu výstavby stanovit.

4. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

4.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Projektantovi nejsou známy žádné informace o případných investicích, které souvisejí s projektem této stavby.

4.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

Projektant předpokládá, že s ohledem na rozsah stavby bude stavba rozčleněna na jednotlivé (samostatné) stavební úseky a bude realizována postupně.

4.3. Zajištění přístupu na stavbu

Přístup na stavbu bude zajištěn ze stávající silniční komunikace.

4.4. Zařízení staveniště

Projektant předpokládá umístění zařízení staveniště a skládky materiálů minimálního rozsahu v těsném sousedství stavby na uzavřeném úseku silniční komunikace (viz. Zásady organizace výstavby).

4.5. Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

S ohledem na absenci objízdných tras (dostatečné šířky a únosnost) potřebných v případě úplné uzavírky silniční komunikace, bude stavba realizována po etapách za částečného uzavření silniční komunikace.

V současné době je do sledovaného úseku silniční komunikace (s ohledem na poddolovaný úsek komunikace za obcí Podstrání) zakázán vjezd vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7,5 tun (s výjimkou vozidel KSÚS, LZ a DZ). Projektant předpokládá, že toto omezení bude platné i po dobu stavby.

Na zajištění bezpečného provedení navrhovaných stavebních prací bude uzavřen jeden jízdní pruh silniční komunikace v délce max. 500,0 m. Veškerá doprava bude staveništěm (uzavřeným úsekem silniční komunikace) projíždět po dobu stavby v jednom jízdním pruhu

širokém minimálně 3,00 m. Provoz bude řízen dopravními značkami a světelným signalizačním zařízením

Dopravní opatření v místě stavby viz. samostatná příloha PD – **B3** (SO901 – DIO)

5. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

5.1. Vlastnictví a správa stavebních objektů a provozních souborů po jejich dokončení

Všechny stavební objekty převezme po jejich ukončení do vlastnictví Karlovarský kraj a do správy **Krajská správa a údržba silnic** Karlovarského kraje (objednatel stavby).

5.2. Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

Jednotlivé stavební objekty jsou nedílnou součástí stávající silniční komunikace, která bude užívána a plnit stejnou funkci jako před modernizací.

6. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

6.1. Možnosti (návrh) postupného předávání části stavby (úsek, objekt) do užívání

Projektant předpokládá, že celá stavba bude předána do užívání najednou nebo po jednotlivých částech stavby.

6.2. Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby

Neobsazeno

7. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

7.1. Souhrnný technický popis

Sledovaný úsek bude modernizován v souladu s parametry **modifikovaná kategorie silniční komunikace S6,5/50**.

S ohledem na ekonomický návrh modernizace silniční komunikace a minimalizaci trvalých záborů sousedních pozemků budou návrhové prvky nové silniční komunikace, vedené členitým terénem horského charakteru, v maximálně možné míře respektovat stávající trasu silniční komunikace a její šířkové uspořádání.

Základní modifikované návrhové prvky:

- respektováno bude stávající směrové vedení silniční komunikace včetně malých poloměrů směrových oblouků
- pokud to bude možné, budou použity směrové oblouky s přechodnicemi
- délky mezipřímých mezi oblouky budou dány stávajícím směrovým vedením komunikace
- základní volná šířka silniční komunikace (minimální) bude 6,50 m a minimální šířka krytu vozovky silniční komunikace bude 5,50 m
- rozšíření jízdních pruhů ve směrových obloucích bude redukováno
- jeden jízdní pruh bude rozšířen v souladu s požadavky pro průjezd směrodatných vozidel typu N (nákladní automobil) a druhý jízdní pruh bude rozšířen v souladu s požadavky pro průjezd směrodatných vozidel typu O (osobní automobil)
- výsledná šířka vozovky v daném směrovém oblouku bude dána součtem těchto šířek a osa komunikace je vedena v ose (středu) vozovky

Předmětem tohoto projektu bude také obnova krytu vozovky a zlepšení povrchového odvodnění opravovaného úseku silniční komunikace.

Ve sledovaném úseku silniční komunikace se předpokládá třída dopravního zatížení silniční komunikace TDZ IV.

7.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí

7.2.1. Pozemní komunikace

Stavební objekty:

SO 10x.x – Komunikace a odvodnění

Kryt vozovky silniční komunikace bude obnoven celé délce sledovaného úseku silniční komunikace, v požadované šíři vozovky a novém (upraveném) příčném a podélném sklonu. V délce opravy bude provedena minimálně obrusná a ložná vrstva vozovky z asfaltového betonu. Na začátku a konci úseku bude nový kryt vozovky plynule navazovat na stávající kryt silniční komunikace.

Nová konstrukce vozovky bude provedena v délce a šířce výkopů nutných pro provedení nových opěrných zdí, propustků a rozšíření nebo výškovou úpravu vozovky silniční komunikace.

Ve dvou úsecích silniční komunikace, tam kde se nachází vrcholové oblouky velmi malého poloměru, bude s ohledem na rozhledovou vzdálenost pro zastavení upravena niveleta komunikace tj. proveden poloměr vrcholového oblouku min. 500 m. V těchto úsecích bude významně snížena niveleta komunikace a provedena nová konstrukce vozovky.

V místě navrhovaného rozšíření stávající konstrukce vozovky bude nová konstrukce vozovky provedena v šířce min. 2,00 m (horní podkladní vrstva) a v místě podélného napojení nové konstrukce vozovky na stávající budou asfaltové vrstvy napojeny s přesahy 0,5 m a do ložné asfaltové vrstvy vozovky bude vložena geomříž šířky 2,0 m.

7.2.2. Mostní objekty a zdi

Stavební objekty:

SO 20x.x – Opěrné zdi

Požadované rozšíření násypu zemního tělesa silniční komunikace bude zajištěno pomocí nových (doplněných) železobetonových opěrných zdí založených na mikropilotách.

Na souběhu s Lobezkým potokem bude požadované rozšíření násypu zemního tělesa silniční komunikace zajištěno pomocí tížných nábrežních opěrných zdí s lícem s lomového kamene.

Na stávajících opěrných zdech realizovaných v rámci sanace krajnic silniční komunikace budou dodatečně provedeny železobetonové římsy.

Na standardních římsách budou dodatečně osazeny sloupky nového ocelového zábradelního svodidla pro úroveň zadržení H2 s s madlem a vodorovnou výplní. Na „přelivných“ římsách (horní hrana římsy je umístěna v úrovni komunikace) budou dodatečně osazeny sloupky nového ocelového svodidla pro úroveň zadržení H2 s patními deskami.

Stavební objekt:

SO 201 - Rekonstrukce mostu ev.č. 210-022

Oprava mostu ev.č. 210-022 bude provedena pomocí vhodných a ověřených stavebních technologií tak, aby došlo k zlepšení stavu mostu a byla zajištěna jeho dostatečně dlouhá životnost.

Volná šířka mostu po rekonstrukci bude 7,0 m mezi obrubami a svodidly (S7,0). Osa mostu a komunikace je posunuta (provedena bude stejná šířka římsy na vtokové i výtokové straně mostu), na výtokové straně mostu bude proveden přechod mezi standardním šířkovým uspořádáním S6,5 silniční komunikace a šířkovým uspořádáním S7,0 na mostě (včetně svodidel).

Odbouráno bude stávající zábradlí, obrubníky a celá konstrukce vozovky. Sanován bude beton všech nosných konstrukcí mostu (mostovky, opěr a křídel mostu). Na mostě bude provedena zesilující spřažená deska (spádový beton), závěrné zídky a prodloužena budou křídla mostu. Provedena bude celoplošná izolace mostovky.

Provedeny budou monolitické železobetonové římsy, na které budou dodatečně osazeny sloupky nového ocelového zábradelního svodidla pro úroveň zadržení H2 s madlem a vodorovnou výplní.

Svahové kužele a skluzy odvodnění budou zpevněny dlažbou z lomového kamene do betonu.

Paty opěr mostu budou chráněny dlažbou z lomového kamene do betonu.

7.2.3. Odvodnění PK

SO 10x.x – Komunikace a odvodnění

Na zářezové straně komunikace bude provedeno souvislé odvodnění (zpevněný příkop nebo rigol). Provedeny budou nové propustky s otevřenými vtokovými jímkami a horské vpusti s dvojitou mříží, nebo budou upraveny stávající propustky.

Nové příkopy a upravené stávající příkopy budou pokud možno provedeny tak, aby splňovaly požadavky ČSN (krajnice šířky 0,50 m, sklony a hloubka příkopu). Příkopy proto budou zpevněny žlabovými prefabrikáty a na vytypovaných místech bude doplněna podélná drenáž.

V místech, kde s prostorových důvodů nebude možno příkop umístit, bude proveden rigol z žulových kostek a krajníků šířky 0,50 m.

Terén pod výtoky propustků bude zpevněn dlažbou z lomového kamene do betonu.

7.2.4. Tunely, podzemní stavby a galerie

V celém úseku se nenachází žádné tunely ani podzemní stavby.

7.2.5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony:

V rámci modernizace silniční komunikace nebudou provedena žádná obslužná zařízení, veřejná parkoviště, únikové zóny a protihlukové clony.

7.2.6. Vybavení PK

V rámci modernizace silniční komunikace bude obnoveno vodorovné dopravní značení, svodidla a stávající svislé dopravní značení (osazeno na stávající místo).

7.2.7. Objekty ostatních skupin objektů

SO 901 – DIO

V rámci zpracování projektové dokumentace bylo zpracováno dopravně inženýrské opatření na dobu výstavby (viz. samostatná příloha PD – B3).

8. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Před zhotovením tohoto projektu byla provedena podrobná prohlídka sledovaného úseku silniční komunikace.

8.1. Zjištění přítomnosti inženýrských sítí v místě stavby

Byla prověřena přítomnost podzemních a nadzemních vedení inženýrských sítí v místě stavby (viz. dokladová část projektu).

Ve sledovaném úseku silniční komunikace se v obvodu stavby (zemním tělese silniční komunikace) s největší pravděpodobností nenachází žádné podzemní ani nadzemní vedení inženýrských sítí.

8.2. Geologický průzkum

Celkový geotechnický průzkum podloží silniční komunikace a nových opěrných nebyl pro celou trasu proveden silniční komunikace proveden.

Jako podklad pro návrh sanace zemního tělesa silniční komunikace v km 46,19 - 46,26 byl spol. AZ Consult, spol. s r.o. v červnu 2016 proveden inženýrsko-geologický průzkum (dále IGP).

Před započítáním projektových prací byla provedena prohlídka silniční komunikace. Pro návrh statického zajištění byly využity výsledky geologických průzkumů prováděných ve sledované lokalitě v minulosti (geofond) a využity zkušenosti, získané při návrhu a provádění statického zajištění krajnic silničních komunikací podobného rozsahu.

V rámci geotechnického a autorského dozoru stavby budou v průběhu a po provedení bouracích, zemních a vrtných prací zjištěny přesné informace o skladbě a druhu horniny v podloží vozovky a sanované opěrné zdi.

Na základě získaných informací bude případně aktualizována projektová dokumentace.

Geotechnickým dozorem stavby bude také zajištěno zatřídění vybouraných materiálů a zeminy včetně posouzení jejich vhodnosti pro další použití na stavbě.

8.3. Dendrologický průzkum

Kácení dřevin v rámci modernizace silnice II/210 v úseku lom – obec Podstrání bude prováděno po obou stranách vozovky v úseku od 43,77 – 48,50 Km. Odstraněny budou dřeviny v blízkosti krajnic silniční komunikace, opěrných zdí a v místech příkopů a propustků odvodnění.

Odstraněny budou i dřeviny ohrožující provoz, dřeviny přestárlé, hynoucí a dřeviny s náklonem nad vozovku (fototropismus).

Kácení na dotčených plochách podléhá zákonu č. 289/1995 Sb., Zákon o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (Lesní zákon) dřeviny rostoucí na PUPFL a zákonu 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, kterému podléhá kácení dřevin rostoucích mimo les.

8.3.1. Základní charakteristiky porostu

Lesní porosty jsou zde vlivem hospodaření našich předků tvořeny převážně smrkovými monokulturami. Převládající dřevinou je *Picea abies* (smrk ztepilý), hlavně na levé straně vozovky ve směru lom – Podstrání. Smrk zasahuje na straně Lobežského potoka i do doprovodného břehového porostu, pravý břeh toku. Původními porosty údolí Lobežského potoka, tak jako i dalších vodních toků Slavkovského lesa, jsou jasanovo-olšové údolní luhy.

Dřevinná skladba je změněna činností člověka. Vzhledem k tomu, že smrk ztepilý se zde vyskytuje za hranicí svého ekologického optima, jsou zde případy napadení václavkou smrkovou, *Armillaria ostoyae*, provázené lahvovitým zbytněním báze kmene, smolotokem, praskáním kůry, exsudátem na kmeni, myceliem pod kůrou atd. Oslabení jedinci trpěli sekundárním napadením podkorním hmyzem. Tyto smrky hrozí vývratem, zvláště jedinci na podmáčené půdě pravého břehu potoka.

Doprovodný, břehový porost Lobežského potoka je tvořen na pravé straně toku směrem k silnici olší lepkavou (*Alnus glutinosa*), jasanem ztepilým (*Fraxinus excelsior*), javorem klenem (*Acer pseudoplatanus*), jilmem drsným (*Ulmus glabra*). V nižších polohách toku jsou dřeviny jako javor mléč (*Acer platanoides*), jilm vaz (*Ulmus laevis*), vrba jíva (*Salix Caprea*). Po levé straně vozovky ve směru lom – Podstrání přibyl místy buk lesní (*Fagus sylvatica*).

Část jilmů je zde napadena houbovou chorobou jilmů (grafióza, neboli Holandská choroba jilmů). Dochází k úhynům. Některé dřeviny vlivem fototropismu hrozí pádem kmene, nebo jeho částí na vozovku.

Závěry dendrologického průzkumu a tabulky stromů určených k odstranění viz. samostatná příloha PD – B2.

8.4. Hydrotechnické posouzení

Provedeno bylo hydrotechnické posouzení, stanovení velikosti zrna opevnění koryta Lobežského potoka viz. samostatná příloha projektové dokumentace stavby.

9. DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY

Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů, ani ochranného pásma kulturní památky.

Stavba nezasahuje do ochranných pásem stávajících inženýrských sítí.

Část sledovaného úseku silniční komunikace II/210 v km 43,770 až 44,460 prochází III. zónou CHKO Slavkovský les.

Staveniště se nachází v zátopovém území Lobežského potoka.

Staveniště se nachází ochranném pásmu lesa.

9.1. Inženýrské sítě

Ve sledovaném úseku silniční komunikace se v obvodu stavby (zemním tělese silniční komunikace) nenachází žádné podzemní ani nadzemní vedení inženýrských sítí.

10. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou.

10.1. Bourací práce

Při rekonstrukci silniční komunikace a mostu bude odstraněny stávající ocelová svodidla, části stávajícího mostu ze železobetonu a konstrukce stávající vozovky (podkladní vrstvy z kameniva a asfaltový kryt).

10.2. Kácení mimolesní zeleně a jejich případná náhrada

Kácení dřevin v rámci modernizace silnice II/210 v úseku lom – obec Podstrání bude prováděno po obou stranách vozovky v úseku od 43,77 – 48,50 Km. Odstraněny budou dřeviny v blízkosti krajnic silniční komunikace, opěrných zdí a v místech příkopů a propustků odvodnění.

Odstraněny budou i dřeviny ohrožující provoz, dřeviny přestálé, hynoucí a dřeviny s náklonem nad vozovku (fototropismus).

Tabulky stromů určených k odstranění viz. samostatná příloha PD – B2.

Stromy v bezprostřední blízkosti stavby budou po dobu provádění stavby chráněny před poškozením.

V blízkosti opěrné zdi nebudou vysázeny žádné nové stromy.

10.3. Rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

Proveden bude výkop pro opěrné zdi a výkopy pro odvodnění (příkopy, rigol a propustky).

Zemní práce při výkopech budou prováděny v třídách těžitelnosti 3 až 5.

S použitím místní vytěžené zeminy bude upraven do staticky vhodnějšího sklonu svah násypu u paty dířku opěrných zdí a svahy zářezu nad příkopy a rigoly, přebytečná zemina bude odvezena na skládku.

K realizaci zpevnění břehů potoka v místě nových opěrných nábrežních zdí budou využity kameny z výkopů pro základové pasy těchto zdí, doplněné dovezeným lomovým kamenem odpovídající zrnitosti a hmotnosti.

10.4. Ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Povrch upraveného svahu násypu a zářezu v místě stavby bude ohumusován a zatravněn.

10.5. Zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Viz. příloha B1 – Pozemky dotčené stavbou.

10.6. Zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Viz. příloha B1 - Pozemky dotčené stavbou.

10.7. Zásah do jiných pozemků

Viz. příloha B1 - Pozemky dotčené stavbou.

10.8. Vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. Modernizace silniční komunikace nevyvolá žádné změny dopravní a technické infrastruktury, vyjma omezení při její realizaci.

11. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

Určení a zdůvodnění nároků stavby.

11.1. Všechny druhy energií

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. Stavba nebude mít po dokončení žádný nárok na energie.

Po dobu výstavby nebude dodavatel stavby napojen na pevné inženýrské sítě.

Elektřina bude vzhledem k rozsahu stavby zajištěna z elektrocentrály dodavatele stavby.

11.2. Telekomunikace

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. Stavba nebude mít po dokončení žádný nárok na telekomunikační sítě.

11.3. Vodní hospodářství

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. Stavba nebude mít po dokončení žádný nárok na vodní hospodářství.

Po dobu výstavby je nutno na stavbu dovážet vodu pro stavební účely nebo bude obsažena v předem připravených směsích (beton).

11.4. Připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. Stavba nebude mít po dokončení žádný nárok na dopravní infrastrukturu a parkování.

11.5. Možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. Stavba nebude mít po dokončení žádný nárok na technickou infrastrukturu.

Po dobu výstavby nebude dodavatel stavby napojen na pevné inženýrské sítě.

11.6. Odvodnění území a zneškodňování odpadních vod

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. Stavba není zdrojem odpadních vod.

Předmětem tohoto projektu je pouze zlepšení (obnova) stávajícího povrchového odvodnění silniční komunikace.

11.7. Druhy a způsob nakládání s odpady vznikajícími stavbou a užíváním stavby

11.7.1. Odpady vznikající při stavbě

V době provádění stavby bude při zemních a bouracích pracích získán z vozovky, mostu a zemního tělesa silniční komunikace různý materiál (dřevo, zemina, kameny, beton, asfalt atd.).

Vhodná část vybouraného kameniva a zeminy bude použita na stavbě. Přebytečnou část vybouraného materiálu a zeminy lze předat k využití oprávněné osobě nebo použít na zásypy a terénní úpravy jiných pozemků.

Zemina a kamenivo musí však splňovat podmínky stanovené vyhláškou 294/2005 Sb. – tj. prokázání nepřekročení limitních koncentrací škodlivin dle přílohy č. 10.

Zatřídění vybouraných materiálů a zeminy včetně posouzení vhodnosti pro další použití na stavbě bude zajištěno geotechnickým dozorem stavby. Materiál vhodný a potřebný pro další použití na stavbě bude uložen na mezideponii v prostoru stavby a zařízení staveniště.

Vybouraný materiál a zemina budou na místě zatříděny (separovány) podle katalogu odpadů viz. vyhláška č. 93/2016 Sb. Nevhodný a nepotřebný materiál bude uložen mimo staveniště na povolené a řízené skládce v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. o odpadech (zajistí dodavatel stavby).

Projektant předpokládá, že s ohledem na charakter stavby se bude jednat pouze o **stavební a demoliční odpady** bez obsahu nebezpečných látek.

kód	název	kategorie	Způsob likvidace
170101	Beton	„O“	Předání k recyklaci
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	„O“	Předání k recyklaci
170504	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	„O“	Bude využita k násypům a úpravám terénu, nevyužitý objem bude odvezen na deponii.
17 02 01	Dřevo	„O“	Materiálové využití
020103	Rostlinná tkáň	„O“	Dřevní hmota bude štěpkována na stavbě

S veškerými odpady, které vzniknou při stavbě, bude naloženo v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s předpisy vydanými k jeho provedení (dále jen „zákon o odpadech“), bude dodržována hierarchie způsobů nakládání s odpady dle § 9a zákona o odpadech, dále budou dodržovány obecné povinnosti dle § 12 zákona o odpadech.

Podmínky dle zákona o odpadech (§ 9a Hierarchie nakládání s odpady a § 16 povinnosti původců odpadů):

1/ Odpady z realizace stavby budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií (vyhláška č. 93/2016 Sb., Katalog odpadů).

2/ Bude dodržena hierarchie způsobů nakládání s odpady, tj.:

- předcházení vzniku odpadů
- příprava k opětovnému použití
- recyklace odpadů
- jiné využití odpadů, např. energetické využití (není míněno spalování odpadů původcem)
- odstranění odpadů

3/ Dle předchozího bodu budou odpady přednostně využity nebo předány k využití oprávněné firmě

4/ Ke kolaudačnímu řízení budou předloženy doklady, z nichž bude patrné, jakým způsobem bylo s odpady naloženo.

Odpady z realizace stavby budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií. Stavební odpad lze využít na povrchu terénu pouze v souladu s vyhláškou 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využití na povrchu terénu tj. prokázání nepřekročení limitních koncentrací škodlivin dle přílohy č. 10.

Zákony a vyhlášky o nakládání s odpady:

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb. ([o odpadech a o změně některých dalších zákonů](#)) a vyhláškami č. 376/2001 ([o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů](#)) 93/2016 ([Katalog odpadů](#)), 382/2001 ([o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě](#)), 383/2001 ([o podrobnostech nakládání s odpady](#)), 384/2001 ([o nakládání s PCB](#)) ve znění pozdějších předpisů a rovněž v souladu s dalšími souvisejícími předpisy (zákon č. 254/2001 Sb. ([vodní zákon](#)), 258/2000 Sb. ([o ochraně veřejného zdraví](#)), 477/2001 ([o obalech a o změně některých zákonů \(zákon o obalech\)](#) aj.).

11.7.2. Odpady vznikající při údržbě a provozu silnice

Z hlediska vzniku odpadů silnice zahrnuje vlastní vozovku, krajnice, záchytné příkopy srážkové vody a přilehlé plochy tělesa silnice.

Odpady vznikají v důsledku následujících činností:

- údržby, jakou je seřezávání krajnic (např. zemina, klest z prořezávání keřů a stromů, odpad ze sekání trávy apod.)
- stavebně-údržbářské činnosti při opravě vozovky, svahů silnice a objektů (např. stavební suť, výkopová zemina, materiál z demolice vozovek apod.)
- vodohospodářské činnosti (např. různé druhy kalů z trubních propustků a příkopů)
- provádění oprav doplňkových konstrukcí, jakými jsou silniční svodidla a zábradlí (např. nádoby železné i plastové se zbytky barev a jiných škodlivin, ředidla, textilní materiál znečištěný různými škodlivinami, dřevěné odřezky a piliny apod.).

Odpady vzniklé údržbou a provozem komunikace jsou pracovníky správy silnic podle povahy odpadu a jeho množství shromažďovány nebo okamžitě odváženy na místo zneškodnění.

Množství produkovaného odpadu závisí na provozních podmínkách v daném úseku silnice. O produkci a způsobu zneškodnění musí být vedena provozovatelem evidence v souladu s NV ČR č.521/1991 o vedení evidence odpadů.

11.7.3. Odpady vznikající při havarijní situaci

Samostatným problémem jsou havarijní situace. Místem havárie může být kterékoliv z míst na trase. Nejčastějším důvodem havárie je únik kontaminujících kapalin z poškozených vozidel do prostředí. Odpadem vzniklým v souvislosti s havárií jsou použité materiály pro zachycování olejů, zemina znečištěná ropnými látkami, směsi olejů s vodou apod. Odpad vzniklý při havárii musí být vždy zneškodněn odbornou firmou, mající oprávnění k činnosti v tomto oboru.

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

Vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání a návrhy na stavební opatření k jejich prevenci, eliminaci, případně minimalizaci v souladu s příslušnými právními předpisy.

Pro realizaci stavby byl zpracován havarijní a povodňový plán viz. samostatná část PD.

12.1. Ochrana krajiny a přírody

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), nemá stavba po svém dokončení negativní vliv na krajinu, zdraví a životní prostředí.

Provádění stavebních prací dočasně naruší životní prostředí v místě stavby. Realizace stavby musí být provedena tak, aby její vlivy na životní prostředí byly minimalizovány.

Stavební činnost musí probíhat v souladu s platnou legislativou v problematice ochrany životního prostředí.

Část sledovaného úseku silniční komunikace II/210 v km 43,770 až 44,460 prochází III. zónou CHKO Slavkovský les. Podmínky výstavby stanovené správou CHKO Slavkovský les budou při stavbě zohledněny.

Stanovené podmínky výstavby a stanoviska příslušného odboru ŽP budou při stavbě zohledněny.

Při provádění stavby bude dočasné zhoršení životního prostředí minimalizováno těmito opatřeními:

- na stavbě bude použita taková mechanizace, která svým provozem nebude extrémně zatěžovat okolí hlukem, exhalacemi ani prašností
- budou dodrženy všechny předpisy manipulace se stavebními stroji a materiálem
- všichni pracovníci na stavbě budou před zahájením prací řádně proškoleni a seznámeni se způsoby a postupy provádění jednotlivých stavebních prací, které neohrožují životní prostředí v místě stavby

Případné havarijní stavy ve vztahu k přírodnímu prostředí vzniklé v době výstavby je nutno hlásit příslušnému orgánu ochrany přírody.

12.2. Řešení ochrany proti hluku a prašnosti

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby týká především v době provádění stavby.

Provádění stavebních prací dočasně naruší životní prostředí v okolí stavby (hluk a prašnost). Cílem navržených opatření je omezit možné negativní vlivy stavby na životní prostředí, které vznikají v důsledku stavební činnosti a pohybu stavebních mechanismů, strojů a automobilů v zastavěných územích a minimalizovat jejich dopad na životní prostředí a obyvatelstvo v okolí stavby.

Při provádění stavby bude dočasné zhoršení životního prostředí minimalizováno těmito opatřeními:

- a) Obecná opatření
 - stavba bude realizována dle optimálního harmonogramu stavby
 - časově bude minimalizováno trvání stavby
 - přeprava zeminy, sutí a stavebních materiálů bude realizována po schválených přepravních trasách
- b) Ochrana proti hluku
 - v maximální možné míře budou na stavbě využity stavební mechanismy se sníženou hlučností
 - budou dodrženy všechny předpisy manipulace se stavebními stroji a materiálem
 - použitá technika bude udržována v řádném technickém stavu
- c) Ochrana proti znečišťování vozovek
 - znečištěná vozidla budou před vjezdem na veřejné komunikace zbavena nečistot
 - bude prováděna pravidelná kontrola čistoty komunikací v blízkosti stavby
 - komunikace znečištěné provozem stavby budou neprodleně řádně očištěny (manuálně nebo mytím vodou)

Nebyla provedena hluková studie. Rekonstrukcí stávající silniční komunikace se nezhorší stávající podmínky. Provedením nového krytu silniční komunikace se vyrovnají nerovnosti stávající komunikace a dojde ke snížení hlučnosti a prašnosti.

12.3. Emise z dopravy

Rozptylová studie nebyla v rámci projektové dokumentace zpracována. Navrhovaná úprava silniční komunikace nevyvolá zhoršení stávajících poměrů tj. nezvýší se hladiny exhalací.

12.4. Vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Stavba se nachází v zátopovém území na břehu vodního toku Lobežského potoka.

Dodavatel zabezpečí stavbu a mechanizaci proti možnému úniku ropných látek nebo jiných nebezpečných látek a stavba bude realizována za těchto podmínek:

- na staveništi nebudou prováděny opravy ani údržba stavebních strojů
- plnění palivy a doplňování maziv bude, až na nezbytně nutné výjimky, prováděno mimo staveniště
- sklad zásobního paliva a maziva musí být odpovídajícím způsobem zajištěn proti potencionálním únikům pliva (uzamčený sklad, záchytná bezodtoková jímka atd.)
- po dobu stavby je nutnost zabránit odtoku splachů ze staveniště

Případné havarijní stavy ve vztahu k přírodnímu prostředí vzniklé v době výstavby je nutno hlásit příslušnému orgánu ochrany přírody a správci vodního toku.

Stavba nebude mít po dokončení žádný přímý negativní vliv na žádné vodní zdroje.

12.5. Ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovením technických norem a bezpečnostních a hygienických předpisů.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou.

Všichni pracovníci budou před zahájením stavebních prací vstupem na staveniště seznámeni s příslušnými bezpečnostními předpisy a technologickým postupem prací.

Za bezpečnost a ochranu zdraví při práci zodpovídá dodavatel stavby.

Výkopy musí být řádně ohrazeny a za snížené viditelnosti na veřejných místech osvětleny.

Při zjištění neznámých podzemních sítí musí být ihned vyrozuměn stavební dozor investora, který rozhodne o dalším postupu.

Na pracovišti bude dodržován pořádek a čistota. Protipožární pomůcky musí být udržovány v pohotovosti a použitelném stavu. Na staveništi budou vyvěšena telefonní čísla integrované pomoci (první pomoc, policie a hasiči).

Některé základní právní předpisy:

- Zákon 262/2006 Sb., zákoník práce.
- 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.591/2006Sb., 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.
- Nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.
- 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. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.
- Nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a náradí.
- Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.
- Nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čisticích a dezinfekčních prostředků.
- Zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů.

12.6. Nakládání s odpady

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č.185/2001 Sb., vyhláškami č.376/2001, 381/2001, 382/2001, 383/2001, 384/2001 ve znění pozdějších předpisů a rovněž v souladu s dalšími souvisejícími předpisy (zákony č.254/2001 Sb., 258/2000 Sb., 111/94 Sb., a předpis č. 478/2000 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o silniční dopravě. aj.).

13. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

Stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnila základní požadavky na bezpečnost a užitné vlastnosti.

13.1. Mechanická odolnost a stabilita stavby

Stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek zřícení stavby nebo její části, větší než přípustný stupeň přetvoření, poškození jiných nebo souvisejících částí stavby v důsledku přetvoření stavby nebo poškození stavby v případě, kdy rozsah poškození je neúměrný příčině.

13.2. Požární bezpečnost

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká.

Stavba je z hlediska požární ochrany prostorem bez požárního rizika. Odstupové vzdálenosti nejsou předepsané a únikové cesty jsou dostatečné.

Příjezd vozidel PO na místo stavby bude po celou dobu stavby zajištěn bez omezení.

Rekonstrukcí silniční komunikace se nezhorší stávající podmínky požární bezpečnosti.

Některé základní právní předpisy:

- Zákon č. 133/1985 Sb., o požární ochraně – ze dne 1.7.1986
- Nařízení vlády č. 172/2001 Sb., k provedení zákona o požární ochraně – ze dne 22.5.2001
- Vyhláška č. 246/2001 Sb., vyhláška o požární prevenci – 23.7.2001
- Vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb – ze dne 1.7.2008
- Nařízení č. 1907/2006, nařízení Evropského parlamentu a Rady – ze dne 1.6.2007

13.3. Ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Stavba je navržena a bude provedena takovým způsobem, aby neohrožovala život, zdraví a zdravé životní podmínky uživatelů okolních staveb a pozemků a ani živočichů na místní prostředí vázaných.

Při realizaci stavby nebudou používány žádné technologie nebo látky, které přímo i nepřímo ohrožují životní prostředí. Provedením navržených stavebních úprav (modernizace silniční komunikace) nedojde k negativním zásahům do životního prostředí.

Veškeré další požadavky na ochranu zdraví a životního prostředí jsou uvedeny v ostatních bodech této zprávy.

Některé základní právní předpisy:

- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech – ze dne 1.1.2002
- Vyhlášky č. 381/2001 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů. Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů) – ze dne 1.1.2002
- Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady – ze dne 1.1.2002
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší – ze dne 1.9.2012
- Zákon č. 254/2001Sb., o vodách (vodní zákon) – ze dne 1.1.2002
- Zákon č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) – ze dne 1.1.2002

13.4. Ochrana proti hluku

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby týká především v době provádění stavby.

Veškeré další požadavky na ochranu proti hluku jsou uvedeny v ostatních bodech této zprávy.

Některé základní právní předpisy:

- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací

13.5. Bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

Realizací navrhovaných stavebních opatření bude ve sledovaném úseku silniční komunikace zajištěno zvýšení bezpečnosti provozu.

Bezpečnost při provozu na PK:

- Vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích – ze dne 31.1.2001.

13.6. Úspora energie a ochrana tepla

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká.

14. DALŠÍ POŽADAVKY

Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení vybraných parametrů stavby.

14.1. Informace o dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu

Navrhovaná stavba je v souladu s obecnými požadavky na výstavbu a v souladu se závaznými stanovisky dotčených orgánů.

Stavební práce budou provedeny v souladu s platnými předpisy a nařízeními příslušných ČSN.

Stavební práce budou provedeny v souladu s ***Technickými a kvalitativními podmínkami pro provádění staveb pozemních komunikací*** schválených Ministerstvem hospodářství ČR.

Prokázání jakosti výrobků použitých pro stavbu bude provedeno podle zákona **22/1997** Sb. a vyhlášky č. **163/2002** včetně souvisejících nařízení vlády, zároveň budou dodrženy předepsané technologické postupy prací.

Práce musí provádět pracovníci příslušné kvalifikace pod odborným dozorem.

14.2. Zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká.

14.3. Ochrana stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

14.3.1. Povodně

S ohledem na charakter a polohu stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. Stavba se nachází mimo zátopové území.

14.3.2. Sesuvy půdy

Stavba řeší stabilitu násypu zemního tělesa silniční komunikace.

14.3.3. Poddolování

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká. V místě stavby nejsou žádná známá důlní díla.

14.3.4. Seizmicita

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace) a umístění stavby, se této stavby netýká. V oblasti není zvýšený výskyt seismických jevů.

14.3.5. Radon

S ohledem na charakter stavby (modernizace silniční komunikace), se této stavby netýká.

15. VLIV STAVBY NA OBYVATELSTVO

Cílem navržených opatření je omezit možné negativní vlivy stavby na životní prostředí, které vznikají v důsledku stavební činnosti a pohybu stavebních mechanismů, strojů a automobilů v zastavěných územích a minimalizovat jejich dopad na obyvatelstvo v okolí stavby.

Obecná opatření

- stavbu realizovat dle optimálního harmonogramu stavby
- časově minimalizovat trvání stavby
- přeprava zeminy, sutí a stavebních materiálů bude realizována po schválených přepravních trasách

Ochrana proti hluku

- v maximální možné míře budou na stavbě využity stavební mechanismy se sníženou hlučností
- použitá technika bude udržována v řádném technickém stavu

Ochrana proti znečišťování vozovek

- znečištěná vozidla budou před vjezdem na veřejné komunikace zbavena nečistot
- bude prováděna pravidelná kontrola čistoty komunikací v blízkosti stavby
- komunikace znečištěné provozem stavby budou neprodleně řádně očištěny (manuálně nebo mytím vodou)

Průjezd vozidel havarijní služby, vozidel první pomoci, hasičů a policie bude po celou dobu stavby zajištěn bez omezení.

16. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Staveniště se nachází na silniční komunikaci II/210 vedené v extravilanu.

Poloha stavby je dána polohou stávající silniční komunikace. Nová vozovka, mostní konstrukce, odvodnění a nové opěrné zdi jsou teoreticky umístěny na silničním pozemku (na stávajícím zemním tělese silniční komunikace).

Staveniště je dobře přístupné ze stávajících komunikací.

Realizaci stavebních prací a veškerý přesun stavebního materiálu, sutě a zeminy bude nutno v co největším rozsahu zajistit ze silniční komunikace tj. obvod staveniště je převážně omezen na silniční pozemky (zemní těleso silniční komunikace) a pouze v minimálním rozsahu na okraje pozemků na silniční pozemek navazujících.

16.1. Kapacita využití dosavadních nebo nově navržených objektů pro zařízení staveniště

Zařízení staveniště bude umístěno na uzavřené části silniční komunikace (v místě stavby). Staveniště a zařízení staveniště bude po dobu stavby řádně označeno a případně oploceno.

Na staveništi bude umístěno sociální zázemí pro pracovníky stavby a sklad materiálu v nezbytně nutném rozsahu. Plocha mezideponie (separační plocha) vybourané sutí, vytěžené zeminy a stavebního materiálu bude minimalizována. Vybouraný materiál bude ihned po separaci odvážen na povolenou skládku.

Zařízení staveniště bude splňovat všechny podmínky majitele pozemku. Všechny dotčené pozemky budou po dokončení stavebních prací uvedeny do původního stavu.

Případné závady vzniklé na krajnici a odvodnění budou odstraněny dodavatelem stavby.

Zábory pozemků v místě stavby viz. samostatná příloha DSP **A1** – Pozemky dotčené stavbou.

16.2. Společné objekty a zařízení pro přímé dodavatele investora a případné sdružené zařízení staveniště

Projektant předpokládá, že s ohledem na rozsah a charakter stavby bude stavbu realizovat jeden dodavatel a nebude nutno vytvářet sdružené zařízení staveniště. Případní subdodavatelé budou využívat zařízení staveniště hlavního dodavatele stavby.

16.3. Zajištění přívodu vody a energií ke staveništi, odvodnění staveniště a telefon

Přívod pitné vody a energií do prostoru stavby bude zajištěn ze zdrojů dodavatele stavby.

Vodu pro stavební účely je nutno na stavbu dovážet a elektřina bude vzhledem k rozsahu stavby zajištěna z elektrocentrály.

Pro účely stavby se předpokládá využívání mobilních telefonů.

16.4. Údaje o dopravních trasách pro přepravu materiálu, zeminy a sutí

V průběhu výstavby budou pro dopravu zeminy, sutí a stavebních hmot využity veřejné silniční komunikace. Využívané komunikace budou po dobu stavby průběžně čistěny.

16.5. Dopravní omezení, objížd'ky a výluky dopravy

S ohledem na absenci objízd'ných tras (dostatečné šířky a únosnost) potřebných v případě úplné uzavírky silniční komunikace, bude stavba realizována po etapách za částečného uzavření silniční komunikace.

V současné době je do sledovaného úseku silniční komunikace (s ohledem na poddolovaný úsek komunikace za obcí Podstrání) zakázán vjezd vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje 7,5 tun (s výjimkou vozidel KSÚS, LZ a DZ).

Projektant předpokládá, že toto omezení bude platné i po dobu stavby.

Na zajištění bezpečného provedení navrhovaných stavebních prací bude uzavřen jeden jízdní pruh silniční komunikace v délce max. 500,0 m. Veškerá doprava bude stavenišťem (uzavřeným úsekem silniční komunikace) projíždět po dobu stavby v jednom jízdním pruhu širokém minimálně 3,00 m. Provoz bude řízen dopravními značkami a světelným signalizačním zařízením

Dopravní opatření v místě stavby viz. samostatná příloha PD **B2** (SO901 – DIO)

16.6. Sociální zázemí pracovníků stavby

Sociální zázemí pro pracovníky stavby bude zajištěno dodavatelem stavby. Sociální zázemí pro zaměstnance dodavatele stavby bude instalováno v minimálním rozsahu (buňka + WC).

16.7. Vliv realizace stavby na životní prostředí a způsob omezení a vyloučení nežádoucích vlivů**16.7.1. Obecná opatření pro ochranu životního prostředí**

Provádění stavebních prací dočasně naruší životní prostředí v místě stavby.

Pro realizaci stavby byl zpracován havarijní a povodňový plán viz. samostatná část PD.

Stavba je navržena a bude provedena takovým způsobem, aby neohrožovala život, zdraví a zdravé životní podmínky uživatelů okolních staveb a pozemků a ani živočichů na místní prostředí vázaných tj. tak, aby negativní vlivy stavby na životní prostředí byl minimalizován.

Při realizaci stavby nebudou používány žádné technologie nebo látky, které přímo i nepřímo ohrožují životní prostředí. Provedením opěrné zdi a navržených úprav svahu nedojde k negativním zásahům do životního prostředí.

Stavební činnost musí probíhat v souladu s platnou legislativou v problematice ochrany životního prostředí. Podmínky příslušného odboru ŽP uvedené ve stavebním povolení budou při stavbě zohledněny.

Část sledovaného úseku silniční komunikace II/210 v km 43,770 až 44,460 prochází III. zónou CHKO Slavkovský les. Podmínky výstavby stanovené správou CHKO Slavkovský les budou při stavbě zohledněny.

Veškeré další požadavky na ochranu zdraví a životního prostředí jsou uvedeny v průvodní zprávě PD.

Při provádění stavby bude dočasné zhoršení životního prostředí minimalizováno například těmito opatřeními:

- na stavbě bude použita taková mechanizace, která svým provozem nebude extrémně zatěžovat okolí hlukem, exhalacemi ani prašností
- budou dodrženy všechny předpisy manipulace se stavebními stroji a materiálem
- všichni pracovníci na stavbě budou před zahájením prací řádně proškoleni a seznámeny se způsoby a postupy provádění jednotlivých stavebních prací, které neohrožují životní prostředí v místě stavby

Případné havarijní stavy ve vztahu k přírodnímu prostředí vzniklé v době výstavby je nutno hlásit příslušnému orgánu ochrany přírody.

16.7.2. Minimalizace vlivu stavby na povrchovou a podzemní vodu

Stavba se nachází v zátopovém území na břehu vodního toku Lobežského potoka.

Odvodnění staveniště je zajištěno. Po dobu stavby je nutnost zabránit odtoku splachů ze staveniště (zemina, suť atd.).

Dodavatel zabezpečí stavbu a mechanizaci proti možnému úniku ropných látek nebo jiných nebezpečných látek a stavba bude realizována za těchto podmínek:

- na staveništi nebudou prováděny opravy ani údržba stavebních strojů
- plnění paliva a doplňování maziv bude, až na nezbytně nutné výjimky, prováděno mimo staveniště
- sklad zásobního paliva a maziva musí být odpovídajícím způsobem zajištěn proti potencionálnímu úniku pliva (uzamčený sklad, záchytná bezodtoková jímka atd.)
- po dobu stavby je nutnost zabránit odtoku splachů ze staveniště

Případné havarijní stavy ve vztahu k přírodnímu prostředí vzniklé v době výstavby je nutno hlásit příslušnému orgánu ochrany přírody.

16.8. Podmínky a nároky na provádění stavby

Dodavatel stavby bude respektovat všechny výše uvedené podmínky a nároky na provádění stavby.

16.8.1. Předpokládaný termín zahájení a dokončení stavebních prací

Projektantovi nejsou známy přesné informace o uvažovaném termínu realizace stavby.

16.8.2. Údaje o postupném předávání stavby do provozu

Projektant předpokládá, že celá stavba bude předána do užívání najednou nebo po jednotlivých částech stavby.

16.8.3. Časový postup vyklizení staveniště

Časový postup vyklizení staveniště vyplývá z harmonogramu výstavby. Zařízení staveniště bude vyklizeno po dokončení celé stavby.

16.8.4. Požadavek na vyzkoušení celé nebo jednotlivých částí stavby

Stavba nevyžaduje zkušební provoz po dokončení stavby.