


A

Souřadnicový systém S-JTSK, Výškový systém Bpv

Ateliér Karlovy Vary – Vítězná 2012/26, 360 01 Karlovy Vary – Tel. 353 303 211, Fax 353 303 240, e-mail: mailbox@kv.pragoprojekt.cz			
Navrhl/vypracoval: Ing. Miriam BRXOVÁ podpis: _____	Zodpovědný projektant: Ing. Jan FRONĚK podpis: <i>Jan Froněk</i>	Ředitel ateliéru Karlovy Vary Ing. Jan FRONĚK	Zhotovitel:  PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 147 54 Praha 4
Technická kontrola: Ing. Radovan STANKOVEN podpis: <i>Radovan Stankoven</i>	Hlavní inženýr projektu: Ing. Miriam BRXOVÁ podpis: <i>Miriam Brxová</i>		

Kraj: KARLOVARSKÝ	Čís. zakázky:	15-135-2-000
Obec: SADOV, OTOVICE	Čís. akce:	15-135
Objednatel: KSÚS KARLOVARSKÉHO KRAJE, p.o., CHEBSKÁ 282, 356 04 SOKOLOV	Datum:	08/2015
Akce: III/22129 MODERNIZACE SILNICE PODLEŠÍ - OTOVICE	Formát:	A4
	Měřítko:	
	Stupeň:	Souprava:
	DSP/PDPS	
Objekt: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Čís. přílohy:	A

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE.....	3
2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	3
2.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění.....	3
2.2. Předpokládaný průběh stavby.....	3
2.2.1. Zahájení.....	3
2.2.2. Etapizace a uvádění do provozu.....	3
2.2.3. Dokončení stavby.....	3
2.3. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán).....	3
2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití.....	4
2.5. Vliv technického řešení stavby a jejího provozu na krajinu, zdraví a životní prostředí.....	4
2.6. Celkový dopad stavby na dotčené území a navrhovaná opatření:.....	4
2.6.1. Vztahy na dosavadní využití území.....	4
2.6.2. Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území.....	4
2.6.3. Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou.....	4
3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ.....	4
3.1. Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace:.....	4
Zaměření stávajícího stavu, katastrální mapa, geologický průzkum a příslušné normy a TP..	4
3.1.1. Dokumentace k žádosti o vydání rozhodnutí o umístění stavby nebo k oznámení záměru pro získání územního souhlasu nebo rozhodnutí o změně stavby.....	4
3.1.2. Regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace.....	4
3.1.3. Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady.....	4
3.1.4. Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje).....	5
3.1.5. Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum.....	5
3.1.6. Diagnostický průzkum konstrukcí.....	5
3.1.7. Hydrometeorologické a hydrologické údaje, plavební podmínky, inundace, kvalita vody v recipientech.....	5
3.1.8. Klimatologické údaje (převládající směr větru, výskyt mlh a přizemních mrazů, extrémní teploty vzduchu, index mrazu, smogové oblasti).....	5
4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY).....	5
4.1. Způsob číslování a značení.....	5
4.2. Určení jednotlivých částí stavby.....	5
4.3. Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory.....	5
5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY.....	6
5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků.....	6
5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti.....	6
5.3. Zajištění přístupu na stavbu.....	6
5.4. Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy.....	6
6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ).....	6
6.1. Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat	6
6.2. Způsob užívání jednotlivých objektů stavby.....	6
7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ.....	7
7.1. Možnosti (návrh) postupného předávání částí stavby (úsek, objekt) do užívání.....	7
7.2. Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby.....	7

8.SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY.....	7
8.1. Souhrnný technický popis	7
8.2. Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanoví pro:.....	7
9.VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ.....	12
10.DOTČENÁ OCHRANNÁ PÁSMO, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, ZÁTOPOVÁ ÚZEMÍ, KULTURNÍ PAMÁTKY.....	13
10.1. rozsah dotčení.....	13
Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy.....	14
Ochranná pásma telekomunikačních vedení.....	15
10.2. podmínky pro zásah.....	15
10.3. způsob ochrany nebo úprav.....	15
10.4. vliv na stavebně technické řešení stavby.....	15
11.ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ.....	15
11.1. Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou:.....	15
11.1.1.bourací práce.....	15
11.1.2.kácení zeleně a jejich případná náhrada.....	16
11.1.3.rozsah zemních prací a konečná úprava terénu.....	16
11.1.4.ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch.....	16
11.1.5.zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace.....	16
11.1.6.zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa.....	16
11.1.7.zásah do jiných pozemků.....	16
11.1.8.vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků.....	17
12.NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY.....	17
12.1. Určení a zdůvodnění nároků stavby:.....	17
12.1.1.všechny druhy energií.....	17
12.1.2.telekomunikace.....	17
12.1.3.vodní hospodářství.....	17
12.1.4.připojení na dopravní infrastrukturu a parkování.....	17
12.1.5.možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě).....	17
12.1.6.druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby.....	17
13.VLIV STAVBY A PROVOZU NA PK NA ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	17
13.1. Vyhodnotí se vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání a uvedou se návrhy na stavební opatření k jejich prevenci, eliminaci, případně minimalizaci v souladu s příslušnými právními předpisy:.....	17
13.1.1.ochranu krajiny a přírody.....	17
13.1.2.hluk.....	18
13.1.3.emise z dopravy.....	18
13.1.4.vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje.....	18
13.1.5.ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby.....	18
13.1.6.nakládání s odpady.....	18
14.OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI.....	19
14.1. Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnila základní požadavky, kterými jsou:.....	19
14.1.1.mechanická odolnost a stabilita.....	19
14.1.2.požární bezpečnost	19
14.1.3.ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí.....	19
14.1.4.ochrana proti hluku.....	19
14.1.5.bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK).....	19
14.1.6.úspora energie a ochrana tepla	19
15.DALŠÍ POŽADAVKY.....	19
15.1. Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení.....	19
15.1.1.užitných vlastností stavby	19
15.1.2.zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.....	19
15.1.3.ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí	20

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Označení stavby:

Název stavby : III/22129 Modernizace silnice Podlesí - Otovice
Místo stavby : Otovice, Sadov
Kraj : Karlovarský
Katastrální území : Podlesí, Otovice

Stavebník/objednatel stavby:

Název a adresa : Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje

Projektant/zhotovitel projektové dokumentace:

Název a adresa : PRAGOPROJEKT, a.s., K Ryšánce 1668/16, 14754 Praha 4
ateliér K.Vary, Vítězná 2012/26, 360 01 K. Vary
IČ : 45272387
Hlavní inženýr projektu : Ing. Miriam Brxová PGP K.Vary
Zodpovědný projektant : Ing. Jan Froněk PGP K.Vary

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

2.1. Stručný popis návrhu stavby, její funkce, význam a umístění

Projekt řeší modernizaci části silnice III/22129 mezi obcemi Podlesí (část obce Sadov) a Otovice. Modernizace spočívá v rozšíření vozovky na kat. 6,5, v demolici stávajícího mostu ev.č 22129-3 a následně výstavba nového mostu. Modernizovaný úsek začíná cca 800m za obcí Otovice a končí cca 60m za mostem ev. č. 22129-3. Délka úseku je 587,637 m.

2.2. Předpokládaný průběh stavby

2.2.1. Zahájení

Předpokládané zahájení stavby je v roce 2017.

2.2.2. Etapizace a uvádění do provozu

Není navržena etapizace stavby.

2.2.3. Dokončení stavby

Předpokládaná lhůta výstavby je 16 týdnů.

2.3. Vazby na regulační plány, územní plán, případně územně plánovací informace a na územní rozhodnutí, nebo územní souhlas včetně plnění jeho podmínek (je-li vydán)

Stavba je v souladu s územním plánem.

2.4. Stručná charakteristika území a jeho dosavadní využití

Stavba je vedena v převážné míře po stávajících pozemcích s charakterem silnice. V místě kde dojde k rozšíření vozovky stavba zasahuje do pozemků určených k plnění funkce lesa a do pozemků ZPF.

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

Modernizace části silnice III/22129 a výstavba nového mostu je v stávající trase, proto se vliv stavby na krajinu a životní prostředí nezhorší.

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

2.6.1. Vztahy na dosavadní využití území

Využití území se nezmění.

2.6.2. Vztahy na ostatní plánované stavby v zájmovém území

Stavba nenavazuje na žádné plánované stavby.

2.6.3. Změny staveb dotčených navrhovanou stavbou

Navrhovanou stavbou nejsou dotčeny žádné jiné navrhované stavby.

3. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ A PRŮZKUMŮ

3.1. Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace:

Zaměření stávajícího stavu, katastrální mapa, geologický průzkum a příslušné normy a TP.

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

Stavba je v souladu se záměry územního plánování.

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

Stavba je v souladu s územním plánem .

3.1.3. Mapové podklady, zaměření území a další geodetické podklady

Polohopis, výškopis, zaměření jednotlivých parcel vyhotovila firma PRAGOPROJEKT, a.s. Do zaměření byly přeneseny všechny inženýrské sítě dle zákresů od jednotlivých správců.

3.1.4. Dopravní průzkum (studie, dopravní údaje)

Nebyl zpracován.

3.1.5. Geotechnický a hydrogeologický průzkum, základní korozní průzkum

Na mostě ev.č. 22129-3 byl zpracován geologický průzkum, který zpracoval Mgr. Martin Štěřík. Průzkum je k nahlédnutí u investora.

3.1.6. Diagnostický průzkum konstrukcí

Nebyl zpracován.

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

Území leží v povodí Teplé a Ohře od Teplé po Libocký potok (1-13-02), v dílčím povodí Dalovického potoka od Lužického p. po Rybníční p. (-037).

Byl zpracován podrobný hydrotechnický výpočet pro mostní otvor, který prokázal, že most je kapacitní na Q100 při zachování dostatečné rezervy (1,61 m ke spodní hraně NK na výtokové straně). Hladina vody při Q100 je ve výšce 404,238 m (odpovídá cca 1,6 m hluboké vodě).

Dále bylo provedeno hydrotechnické posouzení povrchu mostu, které prokázalo vyhovující šířku rozliť po celé délce mostu.

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

neobsazeno

4. ČLENĚNÍ STAVBY (JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ STAVBY)

4.1. Způsob číslování a značení

Číslování a značení je podle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“.

4.2. Určení jednotlivých částí stavby

Stavba je členěna podle „Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací“.

4.3. Členění stavby na části stavby, na stavební objekty a provozní soubory

SO 001 – Demolice mostu ev.č. 22129-3
SO 101 – Modernizace silnice III/22129
SO 201 – Most ev. č. 22129-3
SO 301 – Přeložka vodovodu Dn 150
SO 901 – DIO

KSÚS KV
KSÚS KV
VaK Karlovy Vary

5. PODMÍNKY REALIZACE STAVBY

5.1. Věcné a časové vazby souvisejících staveb jiných stavebníků

Stavba není věcně ani časově vázaná na stavbu jiných investorů.

5.2. Uvažovaný průběh výstavby a zajištění její plynulosti a koordinovanosti

- uzavření komunikace a vyznačení objízdných tras
- zajištění ochrany a vymezení inženýrských sítí
- příprava území, odstranění křovin a stromů
- frézování vozovky
- výstavba přeložky vodovodu Dn 150
- demolice stávajícího mostu
- výstavba nového mostu
- vytvoření tělesa komunikace včetně aktivní zóny včetně odvodnění
- vybudování konstrukce vozovky
- ohumusování svahu
- osazení vybavení silnice (svodidla, sloupky a vodorovné značení)

5.3. Zajištění přístupu na stavbu

Hlavní přístupovou komunikací pro přesun materiálu či stavební mechanizace ke staveništi je ze stávající komunikace III/22129. Veškerá stavební doprava musí být organizována tak, aby co nejméně negativně ovlivňovala okolí.

5.4. Dopravní omezení, objížďky a výluky dopravy

Doprava bude vedena po objížďce. Důvodem vedení dopravy po objížďce je zejména demolice stávajícího mostu ev. č. 22129-3 v obci Podlesí přes Vitický potok a následně výstavba nového mostu. Vlastní objízdná trasa je vedena přes Sadov po sil. III/22132 , dále po silnici III/22129 a po ulici K Panelárně, a končí v obci Otovice. Na objízdné trase budou na křižovatkách osazeny dopravní značky IS 11c, na začátku objížďek budou osazeny značky IS 11a. Vlastní staveniště bude vyznačeno zábranou Z2 s blíkači a dopravní značkou B1. Na začátku uzavřených úseků budou osazeny dopravní značky IP 10a s dodatkovou tabulí E3a.

6. PŘEHLED BUDOUCÍCH VLASTNÍKŮ (SPRÁVCŮ)

6.1. Seznam známých nebo předpokládaných právnických a fyzických osob, které převezmou jednotlivé stavební objekty a provozní soubory po jejich ukončení do vlastnictví nebo je budou spravovat

Vlastníkem stavby po jejím dokončení bude investor stavby – Krajská správa a údržba silnic karlovarského kraje.

6.2. Způsob užívání jednotlivých objektů stavby

SO 101 bude sloužit k dopravě.

SO 201 přemostění přes vitický potok

SO 301 bude sloužit k zásobování oblasti vodou

7. PŘEDÁVÁNÍ ČÁSTÍ STAVBY DO UŽÍVÁNÍ

7.1. *Možnosti (návrh) postupného předávání částí stavby (úsek, objekt) do užívání*

Do užívání bude stavba předána jako celek.

7.2. *Zdůvodnění potřeb užívání stavby před dokončením celé stavby*

Stavba se nebude užívat před jejím ukončením.

8. SOUHRNNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

8.1. *Souhrnný technický popis*

- délka úpravy je 587,637m
- plocha obrusní vrstvy ACO11 v tl. 0,04m je 3822m² + na mostě je 180m²
- plocha plné konstrukce vozovky je 483,5m²
- odstranění stávající konstrukce vozovky je v ploše 457,5m²
- délka svodidla je 160m, úroveň zadržení H1
- délka zábradelního svodidla je 47,7m
- délka bet. tvárnice je 75m
- délka drenáže DN 150 je 89m
- délka roury DN 200 je 20m
- délka přeložky vodovodu DN 150 je 77m
- odhumusování je 269,1m³
- ohumusování je 210,5m³
- aktivní zóna je 227,5m³
- výkop je 1803,5m³
- zásyp u mostu a přehrazení potoka je 547,8m³
- potřebný násyp je 108,9m³

8.2. *Technický popis jednotlivých objektů a jejich součástí stanoví pro:*

SO 001 – DEMOLICE MOSTU EV.Č. 22129-3

Popis stávající konstrukce

Silniční most převádějící komunikaci šířky cca 6,0-6,5 m přes vodní tok (Vitický potok), šikmý 90,2 g. Nosná konstrukce je tvořena kamennou segmentovou klenbou o rozpětí 4,5 m. Odhadovaná tloušťka klenby je 0,5 m. Klenba je vetknuta do dvou kamenných bloků neznámého tvaru pravděpodobně uložených na kamenné rovině. Výška násypu nad klenbou je přibližně 1,6 m. Zatížitelnost mostu je stanovena s hodnotami $V_n = 21$ t, $V_r = 42$ t (způsob stanovení zatížitelnosti neznámý, rok 2012) Stávající most je již na konci své životnosti a i po lokálních opravách vykazuje množství poruch. Konstrukce nevyhovuje stavebně technickými parametry, a proto bylo rozhodnuto o její demolici.

Zásady demolice stávajícího mostu

Před zahájením demoličních a výkopových prací je nutné ověřit výskyt všech inženýrských sítí v zájmovém prostoru, vytyčit je a informovat příslušné správce. Je nutné respektovat příslušná ochranná pásma.

Stávající most bude demolován v průběhu výstavby mostu nového (SO 201). Demolice bude probíhat za plně vyloučeného provozu na komunikaci. Součástí demolice je odstranění stmelенých vrstev vozovky, odstranění ocelových profilů podporujících svodidla, rozebrání nosné konstrukce, křídel a odbourání opevněných kuželů svahu. Demolice bude probíhat postupně v jednotlivých fázích výstavby.

Demolice bude zahájena odstraněním náletové vegetace, skrývkou ornice a odfrézováním krytu vozovky. Odstranění náletové vegetace a skrývka ornice je provedena v rámci objektu SO 201. Odfrézování krytu vozovky je provedeno v rámci výstavby objektu SO 101. Následně budou odstraněny stmelенé vrstvy vozovky. Viditelně se označí všechny okolní sítě. Poté se provede vrtání pilot, jejich armování a betonáž. To vše z úrovně původního terénu již bez odstraněného konstrukčního souvrství vozovky. Dále se zdemolují opevněné kužele násypu a dojde ke snížení výšky přesypávky nad klenbou na minimální hodnotu, tak aby nedošlo ke ztrátě stability konstrukce. V další fázi se přistoupí k výstavbě základů, stojek a betonových částí křídel nového mostu SO 201. Pro převedení stávajícího toku bude použita velkopřůměrová trouba DN2000 vedená za levým základem (pohled proti směru toku). Původní koryto bude zahrazeno štětovicovými stěnami. Následně je možné zdemolovat zbylé části stávajícího mostu.

Segmentová klenba bude postupně rozebrána a pak budou odstraněny i základové bloky. Při tomto procesu nesmí dojít k poškození již vybudovaných částí nového mostu (SO 201)

Při výkopových pracích a demolici konstrukcí musí být postupováno velmi obezřetně, aby nedošlo k náhlému zřícení segmentové klenby. V případě potřeby je nutné konstrukce zajistit proti ztrátě jejich stability. Po snížení násypu klenby, nesmí dojít k pohybu osob na mostě nebo pod ním.

Výkopový materiál se uskladní v prostoru staveniště a v případě vhodnosti bude použit pro úpravy podkladních vrstev vozovky, úpravy terénu nebo obsypy. Nevhodný materiál se odstraní.

Všechny stavební jámy musí být řádně odvodněny a ochráněny geotextilií.

Pro provádění výkopových prací a zásypů platí TKP kap. 4 a ČSN, na které se TKP odvolávají.

Detailní zpráva a postup demolice mostu je příloze 01-TZ stavebního objektu SO 001

SO 101 MODERNIZACE SILNICE III/2206

Směrové poměry:

Směrově trasa sleduje trasu stávající. Minimální poloměr je 34m.

Šířkové uspořádání:

Stávající šířka vozovky je v přímě cca 6,1m a v obloucích od 5,8m do 8,0m. Nejužší vozovka je na mostě a to 5,8m. Je navržena kat. 6,5 (2x2,75m), vozovku v přímě není nutné rozšiřovat. V obloucích je rozšíření provedeno dle vlečných křivek pro nákladní vozidlo. V místech kde oblouk nevyhoví se vozovka rozšíří.

Jedná se o 4 místa:

- km 0,1 vpravo, celková šířka vozovky je 7,6m
- km 0,37 vlevo, celková šířka vozovky je 7,5m
- km 0,42 vpravo, celková šířka vozovky je 6,9m
- km 0,51 na mostě ev. č. 22129-3, šířka vozovky je 8,55m

V místech, kde se vozovka rozšiřuje, je navržena plná konstrukce vozovky v tl. 0,4m dle TP 170. Stávající vozovka bude odfrézovaná v tl. Ø 0,05m. Odfrézovaný povrch se očistí, položí se ložní vrstva ACL 0,04m pod niveletu. Obrusná vrstva ACO 11 je tl. 0,04m. Skladba vozovky je řešená v SO 101 příloha č. 4- Vzorový příčný řez.

Základní šířka nezpevněné krajnice je 0,75m, v místě svodidla je 1,5m. V navazujícím úseku na začátku je krajnice 0,5m.

Sklonové a výškové poměry:

Základní příčný sklon je 2,0%, v obloucích je sklon navržen tak, aby v co největší míře respektoval stávající sklon. Maximální příčný sklon v oblouku je 7%. Podélný sklon respektuje stávající trasu. Podélný a příčné sklony jsou zřejmé z podélného profilu – příloha č. 3 objektu SO 101.

Autobusové zastávky:

V km 0,045 se nachází stávající zastávky pro oba směry, které jsou minimálně vytížené. Chybí zde nástupní hrana.

Za vozovkou je navrženo nástupiště šířky 1m a délky 15m. Nástupní hrana je 12m dlouhá s nášlapem 0,2m (zastávkový obrubník). Ve směru jízdy bude na začátku nástupiště pod 45° uhlím osazen převýšený obrubník jako ochrana chodců před najetím vozidla na nástupiště. Ve směru jízdy bude na konci nástupiště rampa dlouhá 3m ve sklonu 6,6%, která umožní plynulý výškový přechod z nástupiště na krajnici. Zastávky budou označené svislým a vodorovným značením. Podrobněji řešeno v příloze SO 101.

Odvodnění:

Odvodnění silničního tělesa je do stávajících příkopů, které budou pročištěné a v některých úsecích bude upravená hloubka příkopu. Před objektem č. p. 118 na p. č. 185 je navržena horská vpust', do které je přiveden příkop na levé straně a rourou DN 200 je vyústěn na pravé straně silnice. V zářezu kde je plná konstrukce vozovky je navržen trativod DN 150 a příkopová tvárnice. V ostatních případech je voda z pláň odvedená do svahu. Umístění je patrné z výkresových příloh.

Dopravní značení:

Po obou stranách vozovky je navržen vodící proužek š. 0,125m. Autobusová zastávka bude vyznačená žlutou čarou V11a. Svislé dopravní značení před a za mostem a při autobusových zastávkách bude odstraněno a osadí se nové značení a to 2xLJ4c a dvě značky ev. č. mostu.

Záchytná bezpečnostní zařízení:

Před a za mostem jsou navrženy silniční jednostranné svodidla s úrovní zadržení H1, které navazují na zábradelní svodidlo na mostě. Svodidla mají výškový náběh 12m.

Staničení svodidel viz přílohy objektu SO 101.

Kácení dřevin:

V rámci SO 101 budou káceny stromy 30cm, 50cm a 90cm. Počet stromů, které jsou určeny ke kácení je 17 kusů. Je nutné odstranit ještě dva pařezy. Podrobněji řeší př. G5 Dendrologický průzkum.

V trase budou odstraněny náletové nesouvislé keře.

Stromy, které nebudou v oblasti mostu káceny, je nutno před stavebními pracemi ochránit bedněním.

Inženýrské sítě:

Dle zjištěného stavu získaného od správců jednotlivých sítí se nepředpokládá větší zásah do inženýrských sítí.

V km 0,5 se přeloží stávající vodovodní řád, co řeší SO 301.

V km 0,42 se v místě rozšíření vozovky ochrání stávající vysokotlaký plynovod železobetonovými panely. Panely se ukládají kolmo k ose plynovodu, do pískového lože, minimálně 0,5m nad plynovod. U ostatních sítí jsou práce pouze v ochranném pásmu jednotlivých inženýrských sítí. Práce v ochranném pásmu musí splňovat jednotlivé předpisy vlastníků inženýrských sítí.

V rámci výstavby budou respektovány veškeré požadavky správců inženýrských sítí. Zákresy polohy inženýrských sítí jsou provedeny dle podkladů příslušných správců. Před zahájením stavebních prací je nutné jejich ověření a vytyčení v celém zájmovém území stavby.

Vytýčení objektu:

Směrové vedení je provedeno v souřadnicích S-JTSK, výškové řešení ve výškovém systému B.p.v.

SO 201 – MOST EV.Č. 22129-3**Charakteristika nového mostního objektu**

Stavební úprava mostu ev.č. 22129-3 spočívá v odstranění nosné konstrukce a vybavení stávajícího mostu (SO 001), který nevyhovuje svým stavebně technickým stavem, zajištění bezpečnosti a výstavbou mostu nového (SO 201).

Nosnou konstrukci mostu bude tvořit železobetonová monolitická rámová konstrukce z betonu pevnostní třídy C30/37 o rozpětí 7,2 m situovaná do stejné pozice jako most stávající. Šířka mostu 10,6 m, délka nosné konstrukce 7,8 m a světlost mostu 6,0 m. Šikmost mostu 80,3 - 85,3 g.

Na základě geologického profilu v prostoru mostu a faktu, že je most v inundačním území Vítického potoka, je založení mostu navrženo jako hlubinné na pilotách. Na každé straně mostu bude umístěno 4 ks pilot Ø900 mm a délky 10,0 m. Piloty budou zhotoveny z betonu 30/37-XF3+XA2 a armokoše z betonářské výztuže B500B.

Na mostě budou zhotoveny nové železobetonové římsy z betonu C30/37 XF4 a osazeno ocelové zábradelní svodidlo s úrovní zadržení H2. Pravá římsa ve směru provozního staničení proměnné šířky 0,80 – 0,85 m, levá římsa ve směru provozního staničení proměnné šířky 0,80 -0,95 m. Sklon horního povrchu římsy je 4 % směrem do vozovky. Římsy se zábradelním svodidlem budou dále pokračovat na křídlech.

Křídla jsou tvořena gabionovými zdmi a plynule navazují na betonové zárodky křídel délky 1,0 m. Lící strana gabionu je ve sklonu 1:10 a je vysazena oproti vnější hraně nosné konstrukce o 0,2 m. Základové spáry křídel jsou pro usazení jednotlivých košů tvořeny z podkladního betonu třídy C12/15-X0 a provedeny v příčném sklonu 10% a podélném sklonu 0,5%. Rubová strana gabionů je pokryta separační geotextilií.

V rozsahu mostu je optimalizováno příčné uspořádání, tak aby kategorie silnice odpovídala S6,5. Výškové a směrové vedení je dáno novou niveletou modernizované komunikace III/22129-3 (SO 101). Podélný sklon na mostě je 0,5%, příčný sklon je jednostranný 6,5 %.

Odvodnění plochy mostu bude samospádem. Po obou stranách mostu bude voda svedena do skluzů z lomového kamene. Po délce mostu bude ve středu rozpětí osazen jeden odvodňovač. Vyveden bude skrz desku nosné konstrukce přímo pod most.

Normová zatížitelnost. Skupina pozemních komunikací 1 podle ČSN EN 1991-2 Model zatížení 1 (LM1), Model zatížení 2 (LM2) a Model zatížení 3 (LM3 – 900/150)

Veškerá označení betonu jsou dle ČSN EN 206 a značení betonářské výztuže dle ČSN 42 0139.

Detailní technická zpráva mostu je v příloze 01-TZ stavebního objektu SO 201

SO 301 PŘELOŽKA VODOVODU DN 150**Popis řešení:**

Přeložka je napojena na stávající řad a vedena pod korytem potoka mimo oblast výkopových prací pro stavbu mostu. Na druhé straně potoka je opět v komunikaci napojena na stávající řad. Pod korytem potoka je potrubí uloženo do chráničky DN 350 mm. V nejnižším místě je osazena odbočka s uzávěrem a hydrantem se zemní souprouvou pro odkalení DN 80mm.

Kolem poklopu zemní souprouvy bude osazena betonová skruž DN 1000mm/výška 1m , která bude vytažena cca 200 mm nad terén a její vnitřek bude vysypán štěrkem.

Výškové vedení:

Z průběhu terénu se předpokládá, že od míst napojení stávající řad stoupá na obě strany. V nejnižším místě je navrženo odkalení.

Uložení potrubí

Potrubí bude ukládáno do pískového lože tl. 10cm, 0/8 mm s následným hutněným obsypem ze štěrkopísku nebo vhodnými, snadno hutnitelnými nesoudržnými zeminami s velikostí zrn do 20mm, 30cm nad vrch potrubí. Na obsyp bude umístěna výstražná perforovaná folie (bílá) v souladu s ČSN 73 6006 v takové šířce, aby přesahovala šířku uloženého potrubí po obou stranách nejméně o 50mm. Barvu folie si určí budoucí provozovatel. Souběžně bude uložen signální vytyčovací vodič pro možné budoucí vyhledání uloženého potrubí. Signální vodič - měděný izolovaný drát CY s průřezem min. 4 mm², který bude vyveden volnou smyčkou pod poklop zákopové soupravy. Stavební rýha může být dočasně s ohledem na výskyt podzemní vody odvodněna pracovní drenážním potrubím PVC 80-100 mm flex.

Všechny výrobky a zařízení, pracovní postupy, použité při realizaci stavby, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s Nařízením vlády č. 163/2002 Sb., s harmonizovanými českými technickými normami, technickými kvalitativními podmínkami (TKP), které jsou platné pro výstavbu.

Provádění

Nástup a doba výstavby tohoto objektu ve vztahu k ostatním objektům stavby je řešena v části E - Zásady organizace výstavby a v plánu dopravních opatření DIO. Rovněž tak přístupové cesty, skládky materiálu, mezideponie, technologie vlastních stavebních prací jsou řešeny v POV vypracovaném pro celou stavbu.

Zemní práce - se navrhují v tělese silnice od úrovně pláň v pažených rýhách normových šířek, které budou zabezpečeny přílohným pažením.

Zemní práce se předpokládají v zeminách třídy těžitelnosti I.

Na zásyp rýhy se používá zpravidla původní materiál rýhy, který je možno zařadit do některé skupiny zemin:

- zeminy sypké, nesoudržné
- zeminy jemnozrnné soudržné
- zeminy hrubozrnné soudržné s heterogenním složením

Po ověření vhodnosti použití vytěžené zeminy do zpětných zásypů bude rozhodnuto o jejím využití do zásypů případně bude nutné provádět selektivní těžbu tak, aby vytěžená zemina bylo možné použít po úpravě předrcením, mícháním, pro zpětný hutněný zásyp.

Zásyp rýh s předepsaným zhutněním podle ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin pro konstrukce ze zemin po úroveň pláň komunikace po vrstvách max. 0,15m, 95% PS, mimo komunikaci 92% PS po vrstvách max. 0,30m.

Přebytečný výkopek bude odvezen na skládku podle dispozic objednatele.

Před zahájením zemních prací je nutné vytyčení veškerých podzemních vedení od příslušných správců. Veškerá zjištěná podzemní vedení jsou orientačně vyznačena v koordinačních situacích stavby, včetně vedení plánovaných jak této stavby, tak i souvisejících staveb.

SO 901 DIO

Viz odstavec 5.4.

9. VÝSLEDKY A ZÁVĚRY Z PODKLADŮ, PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Na základě „Geologického průzkumu“ vyhotoveného Martinem Štěříkem je závěr:

Základové poměry na staveništi je nutno vlivem výskytu mělké hladiny podzemní vody a mocnosti násypových zemín označit za složité. Způsob založení nebyl v době provádění průzkumných prací známý.

Ve smyslu ČSN EN 1997-1 Eurokód 7 bude nutno postupovat podle principů

2. geotechnické kategorie s použitím charakteristických hodnot stanovených na základě odvozených hodnot získaných terénními a laboratorními zkouškami. Odběr neporušených vzorků k získání průkazných geotechnických charakteristik nesoudržné zvodnělé materiály, v nichž byly sondy hloubeny, neumožňují. Pro získání místních charakteristik základové půdy doporučujeme provést doplňující průzkumné práce (např. statickou penetraci), popř. ověřit požadovanou únosnost základové spáry statickou zatěžovací zkouškou tuhoun deskou (v případě plošného založení). V tabulce 4 v kapitole 3 uvádíme odvozené charakteristiky upřesněné realizovanými laboratorními zkouškami. Pokud tyto orientační hodnoty nevyhoví nárokům plošného založení plánované stavby, lze doporučit provedení zlepšení základové půdy (výměnou části základové půdy za únosnější materiál) nebo volit založení hlubinné. Pro hlubinné založení doporučujeme provést minimálně dvě penetrační sondy statické penetrace na ověření geomechanických charakteristik hlubšího podloží.

Zemní práce bude možno provádět běžnými mechanismy, což vyplývá z klasifikace rozpojitelnosti a těžitelnosti dle ČSN 73 6133 tabulka D.1. Svahy výkopů do úrovně hladiny podzemní vody doporučujeme upravovat ve sklonu 1 : 1 za předpokladu, že nebudou okraje výkopů zatíženy provozem stavebních strojů ani jiným přídatným zatížením. Při zastižení hladiny podzemní vody bude nutno svahy zmírnit nebo je zajistit pažením.

Navážky a soudržné zeminy kvartérních náplavů Vítěckého potoka doporučujeme před použitím pro zpětné zásypy individuálně posoudit. Štěrky a písky lze použít do zpětných zásypů. Materiál zásypů bude nutno důkladně ztuhnout.

Základovou spáru je nutno chránit před mechanickým porušením a zaplavením povrchovou či podzemní vodou. Zemní práce by měly probíhat mimo zimní období. Je potřeba se vyhnout i práci za deště nebo následně po vydatných srážkách, které mohou hladinu podzemní vody i výrazně zvýšit. Přítoky do stavební jámy budou značné, ale pravděpodobně zvládnutelné běžnými čerpadly. Přesnější kvantifikaci přítoků nelze na základě realizovaných prací stanovit.

V případě plošného založení doporučujeme provést revizi odkryté základové spáry inženýrským geologem. Pro hlubinné založení doporučujeme převzetí každé piloty inženýrským geologem, který aktuálně posoudí charakter horninového prostředí v konkrétním místě provádění piloty. Případné piloty bude nutno vzhledem ke zvodnění sedimentů hloubit pod ochranou pažení. Při hloubení piloty lze vzhledem k poloze lokality v ochranném pásmu lázeňského místa Karlovy Vary stupně IIB a zásahu do krystalinického podloží též předpokládat požadavek ČIL na hydrogeologický dozor.

V případě, že budou základové konstrukce vystaveny styku s podzemní vodou, doporučujeme beton chránit před její agresivitou stupně XA2 (ČSN EN 206-1).

Na lokalitě nebyly do hloubky 15 m zjištěny termominerální proplyněné podzemní vody, které jsou předmětem zvýšené ochrany.

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

10.1. rozsah dotčení

Silniční ochranná pásma

Silniční ochranná pásma jsou určena zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v § 30.

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Silniční ochranné pásmo pro nově budovanou nebo rekonstruovanou dálnici, silnici a místní komunikaci I. nebo II. třídy vzniká na základě rozhodnutí o umístění stavby.

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými **do výšky 50 m** a ve vzdálenosti:

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

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok

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

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

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně..... **1,5m**,
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm, **2,5m**,
- u vodovodních řadů nebo kanalizačních stok o průměru nad 200 mm, jejichž dno je uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem, se vzdálenosti u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně nebo nad průměr 500 mm od vnějšího líce zvyšují o 1,0 m.

Ochranná a bezpečnostní pásma plynárenských zařízení

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 68.

Ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí souvislý prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení, který činí:

- a) u **nízkotlakých a středotlakých** plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, **1 m** na obě strany od půdorysu,
- b) u **ostatních** plynovodů a plynovodních přípojek **4 m** na obě strany od půdorysu,
- c) u technologických objektů **4 m** od půdorysu.

Bezpečnostní pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon), v § 69 a **příloze** k zákonu.

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

- Zásobníky (od oplocení) mimo samostatně umístěných sond..... 250m
- Tlakové zásobníky zkapalněných plynů do vnitřního obsahu
 - nad 5 m³ do 20 m³ 20 m
 - nad 20 m³ do 100 m³ 40 m
 - nad 100 m³ do 250 m³ 60 m
 - nad 250 m³ do 500 m³ 100 m
 - nad 500 m³ do 1000 m³ 150 m

• nad 1000 m ³ do 3000 m ³	200 m
• nad 3000 m ³	300 m
● Plynojemy	
• do 100 m ³	30 m
• nad 100 m ³	50 m
● Plnirny plynů (od technologie)	100 m
● Zkapalňovací stanice stlačených plynů	100 m
● Odpařovací stanice zkapalněných plynů	100 m
● Kompresorové stanice (od technologie)	200 m
● Regulační stanice vysokotlaké do tlaku 40 barů včetně	10 m
● Regulační stanice s tlakem nad 40 barů	20 m
● Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky do tlaku 40 barů včetně	
• do DN 100 včetně	10 m
• nad DN 100 do DN 300 včetně	20 m
• nad DN 300 do DN 500 včetně	30 m
• nad DN 500 do DN 700 včetně	45 m
• nad DN 700	65 m
● Vysokotlaké plynovody a plynovodní přípojky s tlakem nad 40 barů	
• do DN 100 včetně	80 m
• nad DN 100 do DN 500 včetně	120 m
• nad DN 500	160 m
● Sondy podzemního zásobníku plynu od jejich ústí	
• s tlakem do 100 barů	80 m
• s tlakem nad 100 barů	150 m

Ochranná pásma zařízení elektrizační soustavy

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

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

- a) u napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 7 m,
 - pro vodiče s izolací základní 2 m,
 - pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- b) u napětí nad 35 kV a do 110 kV včetně
 - pro vodiče bez izolace 12 m,
 - pro vodiče s izolací základní 5 m,
- a) u napětí nad 110 kV a do 220 kV včetně 15 m,
- b) u napětí nad 220 kV a do 400 kV včetně 20 m,
- c) u napětí nad 400 kV 30 m,
- d) u závěsného kabelového vedení 110 kV 2 m,
- e) u zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence 1 m.

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

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

- u venkovních elektrických stanic a dále stanic s napětím větším než 52 kV v budovách **20 m** od oplocení nebo od vnějšího líce obvodového zdiva,
- u stožárových elektrických stanic a věžových stanic s venkovním přívodem s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí **7 m** od vnější hrany půdorysu stanice ve všech směrech,
- u kompaktních a zděných elektrických stanic s převodem napětí z úrovně nad 1 kV a menší než 52 kV na úroveň nízkého napětí **2 m** od vnějšího pláště stanice ve všech směrech,
- u vestavěných elektrických stanic **1 m** od obestavění.

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

Ochranná pásma telekomunikačních vedení

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

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

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

Ochranné pásmo **rádiového zařízení a rádiového směrového spoje** vzniká dnem nabytí právní moci rozhodnutí vydaného podle zvláštního právního předpisu (§ 32 odst. 1 písm. c) zákona č. 50/1976 Sb.). Parametry těchto ochranných pásem, rozsah omezení a podmínky ochrany **stanoví na návrh vlastníka těchto zařízení a spojů příslušný stavební úřad** v tomto rozhodnutí. Přitom musí být šetřeno práv vlastníků nemovitostí nacházejících se v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

10.2. podmínky pro zásah

neobsazeno

10.3. způsob ochrany nebo úprav

neobsazeno

10.4. vliv na stavebně technické řešení stavby

Neobsazeno

11. ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ

11.1. Vymezení a zdůvodnění změn současného stavu vyvolaných stavbou:

11.1.1. bourací práce

Dojde k bouracím pracím u stávajícího mostu ev. č. 22129 – 3. Viz SO 001 – Demolice mostu ev.č. 22129-3.

11.1.2. kácení zeleně a jejich případná náhrada

V rámci SO 101 budou kácené stromy 30cm, 50cm a 90cm. Počet stromů, které jsou určeny ke kácení je 17 kusů. Je nutné odstranit ještě dva pařezy. Podrobněji řeší př. G5 Dendrologický průzkum.

V trase budou odstraněné náletové nesouvislé keře.

11.1.3. rozsah zemních prací a konečná úprava terénu

SO 101

- celkový výkop je 544,5m³ (včetně aktivní zóny)
- celkový násyp je 108,9m³
- objem zeminy potřebný do aktivní zóny je 227,5m³
- odstranění humusu je 243,6m³
- potřebné množství humusu je 185m³
- dosypání krajnic 56,1m³

SO 201

- celkový výkop je 1259 m³ (z toho nevhodný je 165,8m³)
- zásyp u mostu a přehrazení potoka je 547,8m³
- odstranění humusu je 25,5m³
- potřebné množství humusu je 25,5m³

Z bilance zemních prací je zřejmé, že na stavbě bude přebytek výkopu – 1803,5m³ (včetně aktivní zóny). Výkop bez aktivní zóny je 1576m³.

Zpětně se použije 603,9m³. A to na dosypání krajnic a zásyp u mostu a přehrazení potoka.

Zbytek zeminy 1199,6 m³ se odveze na skládku, kterou si určí investor.

Zemina do násypu (108,9m³) a do aktivní zóny (227,5m³) bude z nakupovaných materiálů

Po provedení terénních prací se ohumusují svahy tělesa v tl. 0,1m (objem 210,5m³) a provede se osetí. Přebytek humusu 58,6m³ se musí odveze na skládku

11.1.4. ozelenění nebo jiné úpravy nezastavěných ploch

Viz 11.1.3.

11.1.5. zásah do zemědělského půdního fondu a případné rekultivace

Stavba zasahuje do zemědělského půdního fondu.

11.1.6. zásah do pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba zasahuje do pozemků určených k plnění lesa.

11.1.7. zásah do jiných pozemků

Stavba zasahuje do soukromých pozemků

11.1.8. vyvolané změny staveb (přeložky a úpravy) dopravní a technické infrastruktury a vodních toků

Dojde k přeložce vodovodu DN 150, výstavbě nového mostu a úpravě koryta Vitického potoka

12. NÁROKY STAVBY NA ZDROJE A JEJÍ POTŘEBY

12.1. Určení a zdůvodnění nároků stavby:

12.1.1. všechny druhy energií

Stavba pro výstavbu bude potřebovat elektřinu a vodu, kterou si zajistí vybraný zhotovitel.

12.1.2. telekomunikace

Stavba nebude mít žádný nárok na telekomunikaci.

12.1.3. vodní hospodářství

Předpokládá se, že zhotovitel bude vodu převážně dovážet, případně lze využít vodní zdroje v místě stavby. Smlouvu o odběru staveništní vody si případně zajistí před začátkem realizace zhotovitel stavby.

12.1.4. připojení na dopravní infrastrukturu a parkování

Stavba bude napojena ze stávající dopravní infrastruktury.

12.1.5. možnosti napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě)

neobsazeno

12.1.6. druh, množství a nakládání s odpady vznikajícími užíváním stavby

neobsazeno

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

13.1. Vyhodnotí se vlivy negativních účinků stavby a jejího užívání a uvedou se návrhy na stavební opatření k jejich prevenci, eliminaci, případně minimalizaci v souladu s příslušnými právními předpisy:

13.1.1. ochranu krajiny a přírody

Stavba nezhorší vliv na krajinu a přírodu.

13.1.2. hluk

Stavbou se nezvýší hladina hluku.

13.1.3. emise z dopravy

Bude zachován stávající stav.

13.1.4. vliv znečištěných vod na vodní toky a vodní zdroje

Bude zachován stávající stav.

13.1.5. ochrana zdraví a bezpečnosti pracovníků při výstavbě a při užívání stavby

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

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 nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

Podrobně je tato problematika řešena v části E ZOV.

13.1.6. 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., vyhláška MD č.187/94 Sb. aj.).

Při stavbě bude nevhodná zemina, vybouraný materiál z vozovky a propustků odvezen na skládku. Odpady vzniklé údržbou a provozem komunikace jsou pracovníky správce komunikace podle povahy odpadu a jeho množství shromažďovány nebo okamžitě odváženy na místo zneškodnění.

Odpad vzniklý v souvislosti s havárií (únik kontaminovaných kapalin z poškozených vozidel do prostředí), jako jsou použité materiály pro zachycování olejů, zemina znečištěná ropnými látkami, směsi olejů s vodou apod., musí být vždy zneškodněn odbornou firmou, mající oprávnění k činnosti v tomto oboru.

Po dobu výstavby musí být k dispozici (v buňce na zařízení staveniště) materiály proti možným haváriím stavebních strojů (textilní sorbenty, sypké sorbenty – vapex, spilkleen, piliny apod., síťová lopata, hliníková lopata, řezivo – prkna, fošny, kůly, nádoby na zachycení ropné látky, krumpáč, sekyra, pila, palice, norná stěna.

14. OBECNÉ POŽADAVKY NA BEZPEČNOST A UŽITNÉ VLASTNOSTI

14.1. Průkaz, že stavba jako celek a její objekty jsou navrženy tak, aby splnila základní požadavky, kterými jsou:

14.1.1. mechanická odolnost a stabilita

neobsazeno

14.1.2. požární bezpečnost

neobsazeno

14.1.3. ochrana zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí

Stavbou se nezhorší stávající podmínky.

14.1.4. ochrana proti hluku

neobsazeno

14.1.5. bezpečnost při užívání (bezpečnost provozu na PK)

Stavba je navržena dle příslušných ČSN a splňuje podmínky bezpečného provozu.

14.1.6. úspora energie a ochrana tepla

Stavbou se nezhorší stávající podmínky.

15. DALŠÍ POŽADAVKY

15.1. Popis návrhu řešení stavby z hlediska dodržení

15.1.1. užitných vlastností stavby

Návrhové období vozovek trvalého charakteru je stanoveno na 25 let.

15.1.2. zabezpečení přístupu a užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Stavba vyhovuje osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

15.1.3. ochrany stavby před škodlivými účinky vnějšího prostředí

Stavba není vystavena škodlivým účinkům vnějšího prostředí.

K. Vary, srpen 2015

Vypracovala: Ing. Brxová