

B. SOUHRNNÁ ZPRÁVA

B.1 Popis území stavby:

a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné a nezastavěné území, soulad stavby s charakterem území, dosavadní využití, zastavěnost území:

Komunikace na katastru obce je situována severně od trati ČD-Praha Plzeň ve směru jihozápad-severovýchod. Část řešeného území leží v ochranném pásmu železniční trati 60m od osy krajní koleje.

Na jihozápadní straně se napojuje těsně u mostu trati ČD na silnici III. třídy od Bavoryně, v konci na severovýchodě se napojuje na západní hranu stávající komunikace k areálu Zemědělského družstva, uvedené komunikace zajišťují dopravní napojení zástavby ulice do všech směrů. Ulicí „Pod Tratí“ je jediný přístup pro pěší na zastávku železniční trati Praha – Plzeň pro směr na Plzeň. Chodci se v celém prostoru ulice pohybují společně s automobilovou dopravou.

V krátkém úseku dl.á 30m na jihozápadní straně je uliční prostor, ve stoupání k místu odpojení chodníku k trati železnice, široký 4.00m a je sevřen mezi stávající plot RD a opěrnou zeď náspu železniční trati. Následně je volný uliční prostor proměnlivé šířky dle situace v rozmezí á7.1-8.2m a to na většině profilu, kde hranici na jedné straně tvoří oplocení a vjezdy jednotlivých parcel rodinných domů na severní straně, z druhé strany odvodňovací příkop pod zemědělsky obdělávanými pozemky. Plocha ulice zde mírně klesá severovýchodním směrem, příčně k odvodňovacímu příkopu, který je ukončen horskou vpustí s napojením na koncovou šachtu jednotné kanalizace. V konci stavby na severovýchodě je plocha rozšířena jižním směrem a zahrnuje nezpevněnou účelovou plochu u bytového domu ZD. V severní stěně budovy jsou umístěny vrata tří garáží v suterénu budovy, u západní strany jsou pak automobily odstavovány po obou stranách vstupního schodiště. Účelová plocha před budovou i prostor vlastní komunikace jsou příčně skloněny k severu a podélnými spády severovýchodním směrem ke dvojici zde situovaných stávajících uličních vpustí.

Stávající zpevněná živičná plocha extravilánového charakteru a šířky á 3.00m je porušena dobou existence a pokládkou inženýrských sítí. Podél obou stran jsou pásy neudržované nízké zeleně v humusovaných plochách, na jižní straně tvořené převážně uvedeným odvodňovacím příkopem. Podél oplocení parcel na severní straně jsou odstavovány osobní automobily mezi jednotlivými nezpevněnými vjezdy na parcely. Na severní straně jsou i stožáry veřejného osvětlení.

V ulici je řada stávajících inženýrských sítí. Podél celé severní strany je (částečně v nezpevněných, částečně pod pojížděnými plochami) trasa kabelů slaboproudu, veřejného osvětlení, nízkého napětí a řad vodovodní. V nezpevněné krajnici podél jižní strany je uložen řad nízkotlakého plynovodu. Od všech uvedených inženýrských sítí jsou položeny přípojky do všech rodinných domů na severní straně i do bytového domu na severovýchodě.

Všechny sítě bude nutno při realizaci situačně a výškově prověřit ručně kopanými sondami a pod všemi pojížděnými plochami uložit dle potřeby do TK-žlabů v ručně kopaných výkopech. Na jihozápadním okraji zájmového území jsou trojicí kolmých protlaků některé sítě – plynovod, trasa N.N. a trasa sdělovacích kabelů - vedeny pod tělesem železniční trati (viz.situace). Na okraji řešeného území na severovýchodní straně zasahuje do staveniště koncový úsek obecní jednotné kanalizace.

Vzhledem k bezprostřední blízkosti trati Praha-Plzeň byla na ČD – Telematika a.s. zjištěna přítomnost komunikačních vedení a zařízení v její zprávě, která jsou v blízkosti stavby, která ale nezasahují do záboru stavby.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci:
Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

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

K dispozici zhotoviteli byl inženýrsko-logický a hydrogeologický průzkum z r.2014 ze sousední lokality jižněji od řešeného území. Dle této dokumentace by zemní práce při realizaci komunikace v ul. Pod Trať měly probíhat ve svahových sedimentech mocnosti 1-4m.

Svahoviny mají charakter šedých až hnědošedých nízko až středně plastických písčitých jílu pevné konzistence jednak s místy hojnými drobnými střípkami a oválenými úlomky břidlic a jednak s valouny křemene, křemenců a dalších hornin. Tyto štěrkové komponenty se nedotýkají, netvoří kostru a převažuje tak jemnozrnná výplň, takže klasifikujeme tyto zeminy v souladu s ČSN EN 14668-2 symboly *sagrSi* až *sagrCl*. Ve smyslu klasifikace dnes zrušené ČSN 731001 „Základová půda pod plošnými základy“, přenesené do ČSN 736133 „Navrhování a provádění tělesa pozemních komunikací“ bychom dané zeminy řadili nejčastěji do třídy F2 CG (jíl štěrkovitý), místy při nižším obsahu štěrkovité frakce do tříd F4 CS (jíl písčitý) až F6 (jíl se střední plasticitou).

Z hlediska ČSN 73 6133 „Návrh a provádění tělesa pozemních komunikací“ - vhodnost zemin pro pozemní komunikace, část vhodnost pro podloží vozovky (aktivní zóny) lze zeminy hodnotit jako podmíněčně vhodné až lokálně nevhodné (v případě zemin F6 tj. tam, kde dochází k lokální absenci podstatné příměsi písčité a štěrkovité frakce). U těchto zemin lze předpokládat nutnou úpravu podloží vozovky i pro komunikace s nízkým dopravním zatížením. Finální rozsah úprav je nutno aktuálně korigovat na místě – za účasti geologické služby při dozoru na stavbě.

Podzemní voda nebyla nikde zastižena při limitní hloubce sondy 6 metrů.

Pro stupeň realizační projektové dokumentace bude nezbytné upřesnění geologických podkladů přímo z místa lokality, např. provést v místě stavby kopané sondy.

d) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geotechnický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, geotechnický průzkum materiálových nalezišť (zemníků), stavebně historický průzkum apod:

Závěry geologického a hydrogeologického průzkumu – viz.výše.

e) ochrana území podle jiných právních předpisů:

Není

f) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.:

Není nutno řešit

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

Jedná se o objekt realizovaný ve stávající úrovni terénu bez dopadu na okolní stavby a pozemky, výškové řešení je navrhováno se snahou o zachování stávajících odtokových poměrů.

h) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin:

Poměrně velké bourací práce v začátku všech prací sestávají v demolici a odvozu veškeré stávající konstrukční skladby pojižděné plochy komunikace. Předpoklad tloušťky demolice stávajících vrstev je á 30cm. Demolovaný stavební rum bude odvezen k recyklaci (živičné vrstvy, betonový podklad), na třídírnu (nezpevněné vrstvy podkladu) a na skládku zeminy.

Nezbytné plochy monolitického betonu ze stávajícího přístupového chodníku k byrovému domu budou demolovány a odvezeny na skládku stavebního materiálu. Stávající přístupový chodník k nástupišti železniční zastávky směr Plzeň bude v napojení rozebrán, dlažba složena v místě na mezideponii ke zpětnému pokládce s využitím v maximální míře.

V obloucích napojení budou vytrhány v nezbytném rozsahu stávající obrubníky a odvezeny na skládku stavebního materiálu. V jižním svahu stávajícího silničního příkopu je několik náletových vzrostlých bříz. Jejich kácení bude nezbytné pouze v případě zásahu stavby do jižního svahu (v části nivelety zůstává v původním stavu bez zásahu – viz.Vzorové příčné řezy). Nejsou prováděny žádné další související asanace.

i) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa:

Nejsou trvalé ani dočasné zábory ZPF.

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

Ulice „Pod Tratí“ se na jihozápadní straně se odpojuje, těsně u mostu trati ČD, od silnice III. třídy od Bavoryně, v konci na severovýchodě se napojuje na západní hranu stávající komunikace k areálu Zemědělského družstva, uvedené komunikace zajišťují dopravní napojení zástavby ulice do všech směrů. Stávající systém napojení na dopravní infrastrukturu zůstane zachován i po realizaci stavby.

Stávající inženýrské sítě v ulici „Pod Tratí“ – kabelové trasy slaboproudu, V.O., N.N., a řady vodovodu a plynovodu NTL, včetně všech přípojek nadzemních objektů, zůstávají beze změny.

Na stavbu je umožněn bezbariérový přístup z obou napojovacích bodů na jihozápadě z prostoru silnice III.severovýchodě po stávající komunikaci k zemědělskému družstvu.

Ulicí „Pod Tratí“ je jediný přístup pro pěší na zastávku železniční trati Praha – Plzeň pro směr na Plzeň. Chodci se v celém prostoru ulice pohybují společně s automobilovou dopravou vzhledem k okrajové poloze v zástavbě obce a minimální intenzitě automobilové dopravy v souladu s ČSN 73 61 10.

k) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané a související investice:

Nejsou

l) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí:

Celý řešený uliční prostor leží na pozemcích obce p.č.368/8, 415/1, 415/2, 415/4, 415/5, 416/6 a 416/12. Pozemky jsou volné pro výstavbu. Na jihozápadní straně zasahuje do profilu dnešní ulice soukromý pozemek p.č.99 (jedná se o stávající historický stav, kdy vnější malá trojúhelníková plocha tohoto pozemku je oddělena pevným oplocením na betonové podezdívce) a lokálně pozemek p.č.413 v majetku Správy železniční dopravní cesty (opět se jedná o historický stav, související i s napojením přístupového chodníku na zastávku směr Plzeň. Přístupový chodník bude v nezbytném rozsahu rekonstruován v napojení na nový stav). Na základě požadavku obce je na severovýchodním okraji zaboru stavby zahrnuta i plocha u stávajícího bytového domu na pozemku p.č. 153 v majetku Zemědělského družstva Bavoryně

a nezbytný dočasný zábor části stávajícího přístupového chodníku k bytovému domu na soukromém pozemku p.č. 414 z důvodu úpravy napojení na nový stav.

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

Výstavbou objektu stavby nevznikají nároky na nová ochranná nebo bezpečnostní pásma.

n) požadavky na monitoringy a sledování přetvoření:

Nejsou žádné požadavky

o) možnosti napojení stavby na veřejnou a technickou infrastrukturu:

Viz. část j).

B.2 Celkový popis stavby:

B.2.1. Celková koncepce řešení stavby:

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené komunikaci:

Jedná se o obnovu a celkovou urbanizaci uličního prostoru ul. „Pod Tratí“, podrobnosti viz.B.1.a) a B.2.3.

b) účel užívání stavby:

Zůstává stejný jako v současnosti, tj. zajištění dopravní obsluhy stávající zástavby rodinných domů a bytových jednotek na severovýchodě staveniště. Navíc zlepšuje situaci v místě z hlediska dopravy v klidu realizací nových parkovacích stání, která jsou žádoucí jednak pro návštěvníky lokality a zejména vzhledem k těsnému sousedství železniční stanice na exponované trati Praha-Plzeň.

c) trvalá nebo dočasná stavba:

Realizace komunikace v ul. „Pod Tratí“ je stavbou trvalou.

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

Objekt řešen dle platných norem a předpisů bez výjimek a odchylek.

e) informace o tom, zda a v jakých částech jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů:

Stanoviska dotčených orgánů budou součástí samostatné dokladové části sestavené zpracovatelem inženýringu.

V rámci přípravných projektových prací v lokalitě (např. Studie návrhu komunikací pro pěší v obci) byla záležitost konzultována v krocích na Policii ČR – DI Beroun (předběžný souhlas), OD Beroun a SÚS Kladno. Připomínky uvedených orgánů byly průběžně zapracovány.

f) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby – návrhová rychlost, provozní staničení, šířkové uspořádání, intenzity dopravy, technologie a zařízení, nová ochranná pásma a chráněná území apod.:

Navrhovaná obnova uličního prostoru v ul. „Pod Tratí“ je řešena jako místní komunikace f.sk.C s doporučenou rychlostí pojezdu 30km/h v úsporném profilu 3.50m s jednosměrným dopravním režimem na většině profilu. Pohyb pěších je po stejném profilu jako automobilová doprava (v souladu s ČSN 736110 vzhledem k malé intenzitě dopravy). Pouze koncový úsek na severovýchodní straně v šíři 5.50m je řešen jako komunikace místní s obousměrným dopravním režimem.

Staničení obnovy komunikace km0.00000 začíná na jihozápadní straně u silnice III.třídy od Bavoryně a do km 0.21158 je v jednosměrném dopravním režimu, koncový úsek do km0.25803 je obousměrný. Komunikace je situačně stabilizována v souřadnicích JTSK, které jsou doplněny staničením a systémem kolmých kót. Podél pojížděné plochy jsou navrhována podélná parkovací stání o rozměrech 2.00x5.75m a vjezdy na parcely dle stávajícího stavu. Na účelové ploše u bytového objektu jsou umístěna kolmá parkovací stání o rozměrech 2.50x5.00m.

Komunikace je v okrajové (i ve výhledu) zástavbě obce. Intenzita dopravy je malá v počtu desítek pojezdů za 24hod., převážně osobních automobilů zdrojové a cílové dopravy. Pojezdy nákladních vozidel budou v počtu jednotlivých pojezdů vozidel odvozu komunálního odpadu, správců inženýrských sítí, popř.hasičů.

Podrobný popis viz. B.1.a), B.2.3a)

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů:

Není

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

Stavba je bez nároků na zdroj tepla a teplé užitkové vody.

Elektrická energie potřebná pro stavbu bude zajištěna vybudováním staveništní přípojky NN napojené na stávající rozvody NN. Vzhledem k charakteru stavby se předpokládá minimální potřeba vody pro stavební činnost. Plán komunikace po dobu výstavby bude odvodňována pracovní drenáží DN160mm ve šterkovém loži v obalu geotextilie, která je situována ve dnu dnešního příkopu. Koncový obousměrný úsek na severovýchodní straně má plán odvodňovanou pracovní drenáží DN 110 v nejnižší poloze podél severní hrany s napojením do stávající uliční vpusti.

Bourací práce v začátku všech prací sestávají v demolici a odvozu veškeré stávající konstrukční skladby pojížděné plochy komunikace a přístupového chodníku k bytovému. Předpoklad tloušťky demolice stávajících vrstev je á 30cm.

Stávající přístupový chodník k nástupišti železniční zastávky směr Plzeň bude v napojení rozebrán a uložen na meziskládce v místě ke zpětnému pokládce. Zároveň budou vytrhány stávající obrubníky.

Emise od spalovacích motorů menších stavebních strojů a nákladních automobilů, jsou vzhledem k poloze staveniště a k jejich počtu, vždy v příslušném časovém horizontu, zcela nepodstatné.

Zastavěná plocha v celém profilu ulice je 2300m², z toho je 1010m² pojížděné centrální komunikace, plocha vjezdů je 95m², podélných a kolmých parkovacích stání 285m², účelových ploch 295m², chodníků 30m² a zelených humusovaných ploch s plochami šterkovými (včetně odvodňovacího žlabu) á 585m².

Na realizaci komunikace v ul.“Pod Tratí“ bude potřeba cca 95m³ živice, 145m³ betonu, 380m² vibrolisované dlažby tl.80mm, 64m² podélně drážkované dlažby, 26m² vibrolisované dlažby tl.60mm a 4m² reliéfní dlažby stejné tloušťky. Silničních betonových obrubníků

ABO1-13 (10x25cm) v betonovém loži s boční opěrou bude položeno 760m' a obrubníků 8x25cm v betonovém loži s boční opěrou 33m'. Ochrana stávajících kabelů předpokládá položení celkem 555m' TK-žlabů (maximální množství). Do nezpevněných vrstev komunikačních skladeb, do objektu odvodnění, k zásypu rýh a k povrchové úpravě nezpevněných ploch podél oplocení na severní straně bude potřeba á 325.0m³ šterku. Pracovní drenáž DN160 ve šterkovém loži a obalu geotextilide je délky 142 m a pracovní drenáž DN110 je dlouhá 48.0m'. Povrchový odvodňovací žlab z prvků Best Žlab II s oboustrannými příložnými deskami stejné firmy (80/300/500mm) je délky 142m. Pro obezdění stávající vpust v ploše 3.0m² jsou použity žulové kostky 80/80/80cm. Kubatura výkopových figur je $V = 440.0\text{m}^3$ a dalších ručně kopaných výkopů o objemu $V=85.0\text{m}^3$. Veškerá vykopaná zemina bude odvezena na skládku zeminy určenou investorem.

i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy:
Stavba komunikace bude realizována jako jeden celek, předpoklad realizace – rok 2020.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu, doba jeho trvání ve vztahu k dokončení kolaudace a užívání stavby (údaje o postupném předávání částí stavby do užívání, které budou samostatně uváděny do zkušebního provozu):

Nepředpokládá se předčasné ani prozatímní užívání objektů stavby.

k) orientační náklady stavby:

Náklady na realizaci objektu komunikace jsou orientačně 3.00 mil. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení:

a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení:

Stavba není v rozporu s územně plánovací dokumentací, z hlediska urbanismu se jedná o menší inženýrský objekt, který je pouze obnovou a vylepšením stávajícího stavu.

b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení:

Řešení je situačně a výškově podřízeno stávajícím objektům (vjezdy, vstupy, sloupy V.O., stávající IS, nadzemní objekty, ploty, opěrné zdi, terénní úpravy) a také způsobu odvodnění. Jedná se o liniovou stavbu, kde pojížděná plocha komunikace je s živičným povrchem, účelová plocha u bytového objektu č.p.130, vjezdy, parkovací stání a menší plochy komunikací pro pěší jsou s povrchem z vibrolisované dlažby (část podélných stání podél oplocení RD alternativně s povrchem vegetační vibrolisované dlažby). Plocha účelová, parkovací stání a malé plochy pro pěší se předpokládají v barvě dlažby základní tj. šedé, vjezdy na parcely v barvě červené. Jednotlivá stání budou oddělena linií dlažby v kontrastní barvě např. antracit. Barvy lze následně upřesnit dle požadavků obce.

B.2.3 Celkové stavebně technické řešení:

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

Připravovaná akce „Realizace komunikace v ul. „Pod Tratí““ zahrnuje obnovu stávající místní komunikace včetně její urbanizace dle požadavků obce a průběžných konzultací s dotčenými orgány státní správy. Základní podmínkou byl požadavek na minimální šíři pojížděné plochy

3,50m a navržení jednosměrného dopravního režimu. Obec zároveň požadovala umístění maximálního počtu podélných stání parkovacích stání podél oplocení rodinných domů mezi jednotlivými vjezdy. V začátku prací bude demolována stávající porušená živičná vozovka s následným odvozem veškerého stavebního rumu.

Dopravní zatížení komunikace bude minimální, tvořené pouze zdrojovou a cílovou dopravou osobními automobily, pohyb těžkých nákladních vozidel bude pouze občasnými pojezdy vozidel správců inženýrských sítí, popř. vozidel integrovaného záchranného systému. Pravidelný pohyb pouze vozidly odvozu tuhého komunálního odpadu – 1-2pojezdy týdně. Proto konstrukční skladba nové komunikace (i navazujících pojížděných ploch) je navržena jako lehká, vyhovující třídě dopravního zatížení VI (tj. pojezd 15 TNV v obou směrech za 24 hod. po celou dobu životnosti konstrukce vozovky). Skladba chodníků umožňuje pouze pohyb pěších.

Návrh obnovy uličního prostoru začíná u viaduktu železniční trati na jihozápadní straně v odpojení u křižovatky stávající komunikace ul. „Pod Tratí“ od silnice III.třídy od Bavoryně. Od začátku v km0.00000 v přímé pokračuje úzkým koridorem šířky 4.0m mezi stávajícím oplocením RD a opěrnou zdí pod náspem železniční trati do km0.02445, kde začíná levostranný oblouk o poloměru $R=60m$ s koncem v km0.05003. Následuje přímý úsek do km0.14845, kde začíná mírný vyrovnávací směrový oblouk o poloměru $R=120m$ s koncem v km0.15208. Následuje přímý úsek do km 0.19021, kde začíná pravostranný směrový oblouk o poloměru $R=40m$ do km0.19862. Následující přímý úsek do km0.21158 ukončuje úsek komunikace s šířkou pojížděné plochy 3.50m pro jednosměrný dopravní režim. Následující úsek u stávajících bytových domů až do konce úseku je navrhován jako obousměrný v šíři 5.50m. V km 0.21158 je směrový posun osy komunikace v přímé posunut o 1.0m jižním směrem a v přímé pokračuje do km 0.23939, kde začíná závěrečný levostranný směrový oblouk o poloměru $R=16m$, kterým se osově napojuje na osu stávající příjezdové komunikace k areálu Zemědělského družstva. Konec úpravy je v km0.25803 v napojení oblouku na hranu této komunikace.

Výškově osa komunikace stoupá od začátku v km0.00000 do km0.02800 hodnotou 2.4%, kde výškovým vypuklým obloukem $R=200m$ přechází v klesání 2.2% a to až do km0.08800. Zde bez výškového oblouku dochází k mírné změně spádu klesání na 2%, ve které pokračuje do km0.0.14800. Zde, opět bez výškového oblouku, dochází k úpravě klesání na 2.8%. V této hodnotě pokračuje do km0.19750, kde výškovým vydutým obloukem o poloměru $R=400m$ přechází v klesání 1.2% do km0.24250 a následně výškovým vypuklým obloukem o poloměru $R=200m$ přechází v závěrečné klesání v hodnotě 4.0% do konce úpravy v km0.25803.

Pojížděná plocha nové komunikace je napojena na stávající komunikaci u viaduktu v nezbytném rozsahu po obou stranách nově vloženými obrubníky o poloměrech $R=1m$ a $R=3m$. V konci nivelety v napojení na stávající komunikaci u zemědělského družstva je poloměr obrubníku na severní straně napojen plynule na hranu této komunikace ($R=13.25m$), na jižní straně je vložen napojovací oblouk o poloměru $R=1.25m$.

Příčný spád povrchu nové pojížděné plochy komunikace je jednostranný 2.5%. V začátku na jihozápadní straně je k severní hraně, v úseku mezi vjezdem a samostatným vstupem na pozemek RD č.p.112 je jednostranný příčný spád otočen jižním směrem k odvodňovacímu příkopu, v němž zůstává v celé délce úseku šířky komunikace 3.5m. Na začátku rozšíření komunikace na 5.5m se příčný spád opět otáčí k severní hraně pojížděné plochy a beze změny pokračuje až do konce úseku.

Konstrukční skladba pojížděných ploch je upnuta ze všech stran do betonových obrubníků ABO13-10(10/25cm) v betonovém loži s boční opěrou. Na většině profilu jsou obrubníky bez převýšení, pouze na začátku úpravy v zúženém profilu uličního prostoru je oboustranné upnutí do zvýšených obrub 10cm, stejně tak jako v koncovém úseku u plochy šířky 5.50m je obruba

zvýšena z důvodu odvodu povrchových vod (viz. odvodnění). Podél severní strany pojižděné plochy je navrhována umělá vodící linie z podélně drážkované dlažby.

Vedle živičných pojižděných ploch ulice je řešeno i zpevnění ostatních urbanizovaných ploch. Jedná se především o všechny stávající vjezdy a vstupy rodinných domů na severní straně ulice, umístění podélných parkovacích stání opět podél severní strany uličního prostoru, zahrnutí účelové plochy s parkovacími stáními u bytového domu č.p.130 a nezbytná minimální úprava stávajících komunikací pro pěší v napojení na upravenou niveletu nové komunikace (přístup k železniční zastávce Stašov - směr Plzeň a přístup k bytovému domu č.p.128). Všechny uvedené pojižděné zpevněné plochy jsou navrženy v lehké konstrukční skladbě vyhovující třídě dopravního zatížení VI s povrchem z vibrolisované dlažby tl.80mm (u podélných stání v linii u oplocení rodinných domů je alternativně možno použít vegetační vibrolisovanou dlažbu dle zjištěné geologie přímo na místě po odkrytí pláň). Příčný spád podélných parkovacích stání je 2% k pojižděné ploše komunikace, vjezdy jsou navrženy se spádem vyhovujícím bezbariérovým požadavkům. Prostor účelové plochy a parkovacích stání u domu č.p.130 je spádován jednostranně k ploše komunikace v hodnotách 2-5%. Vrata stávajících vjezdů do trojice garáží v suterénu na severní strany budovy jsou zvýšeny o 2cm oproti řešené účelové ploše. Uvedené pojižděné plochy jsou ze všech stran upnuty převážně do nezvýšených betonových obrubníků ABO13-10v betonovém loži nezvýšených, nebo zvýšených o 10cm – severovýchodní část u budovy č.p 130 a podélná stání na protilehlé straně.

V uličním prostoru podél severní strany komunikace je navrženo celkem 18ks podélných parkovacích stání o normových rozměrech 2x5.75m (odstup od oplocení min.0.40m) a u budovy č.p.130 celkem 6ks o rozměrech 2.50x5.0m.

Malé plochy pro pěší jsou navrženy v konstrukční skladbě vyhovující třídě dopravního zatížení CH s povrchem z vibrolisované dlažby tl.60mm. Upnutí ze všech do obrubníků 8/25cm v betonovém loži s boční opěrou bez zvýšení nebo se zvýšením 6cm. V napojení na pojižděné plochy komunikace jsou 40cm široké varovné pásy z reliéfní dlažby. Spády v hodnotách vyhovujícím bezbariérovému řešení.

Nezpevněné zbývající plochy podél oplocení RD budou řešeny se šterkovým povrchem s uložením šterku na separační geotextilii, upravený mělký odvodňovací příkop s prvky Best Žlab II a oboustrannými příložnými deskami Best (330/500/80mm) je snížený konstantně o 30cm oproti ose nivelety a ve zbytku je humusován ornici v tl.10cm. Řešení je se snahou minimalizovat zásah do protilehlé stávající stěny svahu na jižní straně. Příkop je ukončen u upravené stávající horské vpusti (podrobně viz.část odvodnění).

Konstrukce navrhovaných zpevněných ploch:

Konstrukce nových zpevněných ploch jsou navrženy v souladu s technickými podmínkami TP 170 „Navrhování vozovek pozemních komunikací“, schválenými MD ČR OPK pod č.j. 517/04-120-RS/1 s účinností od 1.12.2004 a dodatku TP170, schváleného MD-OSI č.j.682/10-910-IPK/1 s účinností od 1.září 2010, vše za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky, zejména únosnost zemní pláň, namrzavost, vodní režim a další je potřeba ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

Veškerý materiál použitý do díla musí odpovídat příslušným ustanovením ČSN. Pro hutněné asfaltové vrstvy ČSN 73 6121, cementový beton 73 6123, podkladový beton 73 6124, šterkové podsypy ČSN 73 6126 a dlažby ČSN 73 6131. Při provádění živičných konstrukcí (zde pouze v min. ploše v napojení na stávající komunikaci) je nutné zajistit kvalitní spojení jednotlivých konstrukčních vrstev eventuelně použít spojovací živičné postřiky a nátěry v souladu s ČSN 73 6129. Ošetření spár u živičných úprav v místě napojení na stávající komunikace bude provedeno zálivkou. Napojení vrstev vozovky bude provedeno ve spáře s odstupňováním jednotlivých konstrukčních vrstev.

Náležitou pozornost je třeba věnovat úpravě zemní pláně, zejména zabránit jejímu zvodnění. Z toho důvodu je důležité začít s realizací a pokládkou navržených konstrukcí zpevněných ploch v těsné návaznosti na její definitivní úpravu. Rozhodující pro posouzení pláně je provedení zatěžovacích zkoušek a dodržení minimální hodnoty modulu přetvárnosti $E_{def.2} = 45 \text{ MPa}$ popř. 30 MPa (na základě rozhodnutí geologa na stavbě) - viz. zemní práce. Možnost použití vytěžených materiálů posoudí odpovědný geotechnik na základě vhodnosti dle ČSN 72 1002 v průběhu provádění stavební činnosti dle konkrétních podmínek na stavbě.

Konstrukční skladba pojižděné plochy komunikace v ul. „Pod Tratí“ je s krytem živičným, která vyhovuje třídě dopravního zatížení VI (D1-N-6, TDZ VI, PII):

asfaltový koberec	ACO 11	40 mm
asfaltový beton hrubý	ACL 16 +	50 mm
směs stmelená cementem	SC C _{8/10}	120 mm
<u>štěrko</u> drť	<u>min.ŠD_B</u>	<u>150 mm (E_{def.2} = 70MPa)</u>
		360 mm

Konstrukční skladba parkovacích stání, vjezdů a účelové plochy je s povrchem z vibrolisované dlažby a je navržena ve skladbě D2-D-1 TDZ VI, PII realizované suchou technologií:

vibrolisovaná dlažba	DL	80 mm
ložní vrstva (4-8mm)	L	40 mm
<u>štěrko</u> drť	<u>min.ŠD_B</u>	<u>200 mm (E_{def.2} = 80MPa)</u>
		320 mm

U podélných parkovacích stání v jednosměrném úseku šířky 3.50m možno alternativně použít vegetační vibrolisovanou dlažbu tl.100mm.

Konstrukce malých chodníkových ploch s povrchem z vibrolisované dlažby je navržena ve skladbě D2-D-1 TDZ CH, PII realizované suchou technologií:

vibrolisovaná dlažba	DL	60 mm
ložní vrstva (4-8mm)	L	30 mm
<u>štěrko</u> drť	<u>min.ŠD_B</u>	<u>150 mm (E_{def.2} = 70MPa)</u>
		240 mm

Hutnění pláně u všech konstrukčních skladeb na $E_{def.2} = 45 \text{ MPa}$.

Všechny vyhoví předpokládanému dopravnímu zatížení po dobu životnosti komunikace za předpokladu dodržení standardních návrhových podmínek. Tyto podmínky nutno ověřit na místě samém příslušnými zkouškami.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky pro zvýšení technického maxima):

Stavba je bez nároků na zdroj tepla a teplé užitkové vody.

Elektrická energie potřebná pro stavbu bude zajištěna vybudováním staveništní přípojky NN napojené na stávající rozvody NN. Staveništní přípojka bude opatřena měřením spotřeby el.energie, bude zakončena rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem.

c) celková spotřeba vody:

Vzhledem k charakteru stavby se předpokládá minimální potřeba vody pro stavební činnost. Voda potřebná pro stavbu bude zabezpečena dovozem vody, popř. napojením staveništní přípojky na stávající hydrant osazeném na novém vodovodním řadu - napojení s vodoměrnou sestavou.

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

Velké bourací práce v začátku všech prací sestávají v demolici a odvozu veškeré stávající konstrukční skladby pojižděné plochy komunikace. Předpoklad tloušťky demolice stávajících vrstev je á 30cm. Demolovaný stavební rum bude odvezen k recyklaci (živičné vrstvy, betonový podklad), na třídírnou (nezpevněné vrstvy podkladu) a na skládku zeminy.

Nezbytné plochy monolitického betonu ze stávajícího přístupového chodníku k bytovému domu budou demolovány a odvezeny na skládku stavebního materiálu. Stávající přístupový chodník k nástupišti železniční zastávky směr Plzeň bude v napojení rozebrán, dlažba složena v místě na mezideponii ke zpětnému pokládce s využitím v maximální míře.

V obloucích napojení budou vytrhány v nezbytném rozsahu stávající obrubníky a odvezeny na skládku stavebního materiálu. Menší množství dlažby stávajících chodníků v napojení bude složeno na místě na mezideponii k pozdějšímu zpětnému položení.

Zemní práce budou minimální a zahrnovat budou pouze rozdíly mezi výškami pláně po demolici stávajících konstrukcí a nové pláně pod navrhovanými konstrukcemi. Převážně se jedná o výkopy, přebytek bude odvezen na skládku zeminy určenou investorem akce.

Emise od spalovacích motorů menších stavebních strojů (čelní nakladač a rypadlo, ruční deskový vibrátor apod.) a nákladních automobilů (odvoz zeminy a humusu, návoz betonu, obrubníků, živice, šterkodrti, dlažby), jsou vzhledem k intenzitě dopravy na stávající komunikační síti a částečně i okrajové poloze staveniště zcela imaginární.

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

Objekt výstavby komunikace nemá žádné výše uvedené požadavky.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby:

Veškeré navrhované pojižděné a pochozí plochy jsou bezbariérové dle platné vyhlášky č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj.

Vzhledem k malému sklonu stávajícího terénu je zajištěno bezbariérové řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Vodící linie jsou u navrhovaného objektu komunikace přirozené (chodníkové obrubníky) a umělé (vodící pás u podélných stání a širokých sjezdů na severní straně z podélně drážkované dlažby).

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby:

V průběhu realizace stavby musí být důsledně zachovány veškeré platné předpisy o bezpečnosti práce, zejména ustanovení zákona č. 309/2006Sb. O zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a jejich plnění musí být průběžně kontrolováno.

Všichni pracovníci i hosté v prostoru stavby musí být vybaveni předepsanými ochrannými pomůckami.

Musí být zabráněno vstupu cizích osob na staveniště.

Při výkopech v blízkosti podzemních vedení je nutno postupovat s maximální obezřetností a za dozoru správců příslušných zařízení.

Pro jednotlivé práce musí být na stavbě schválené technologické postupy vypracované v souladu s projektovým řešením.

Před zahájením prací musí být pracovníci na stavbě o bezpečnostních předpisech řádně a prokazatelně poučeni.

Při používání prostředků pro dopravu materiálu, zdvihacích a těžebních mechanismů musí být dodržovány příslušné platné bezpečnostní předpisy.

Uplatnění předpisů o požární ochraně se projektovaných komunikačních úprav bezprostředně netýká, stavba je nehořlavá.

Při provádění stavby stavby musí být zachována možnost příjezdu vozidel hasičů, pohotovostních vozidel záchranné služby, policie apod. Dále musí být zachován přístup ke všem objektům podél staveniště a přístup k požárním hydrantům.

Pro stavbu je nutné použít pouze certifikované stavební materiály, které kromě mechanické odolnosti neohrožují zdraví obyvatelstva a zaručují zachování zdravých životních podmínek a životního prostředí.

Při výstavbě je nutné dodržet veškeré platné technické a technologické postupy.

B.2.6 Základní technický popis stavebních objektů:

a) popis stávajícího stavu:

viz. B.1.a).

b) popis navrženého řešení:

Podrobně viz. B.2.3.a).

1. Pozemní komunikace:

Jediný objekt „Realizace komunikace v ul. Pod Tratí“ je pozemní komunikací - viz.čl. B.2.3.a).

2. Mostní objekty a zdi:

Stavba neobsahuje

3. Odvodnění komunikace:

Povrchová voda z krátkého úseku ve stoupání na jihozápadní straně je beze změny oproti stávajícímu stavu sváděna do stávajících vpustí na komunikaci III.třídy.

Většina úseku jednosměrné komunikace je podélnými a příčnými spády sváděna do nově řešeného mělkého odvodňovacího příkopu, který je v odstupu 25cm nezpevněné krajnice a 50cm svahu ve sklonu 1:2 navržen v konstantním snížení 30cm oproti ose komunikace. Řešení minimalizuje zásah do protisvahu stávajícího příkopu na jižní straně. Dno příkopu je tvořeno prefabrikovanými betonovými žlabovými prvky Best Žlab II s oboustrannými příložnými deskami Best (330/500/80mm), v podélných spádech identických s osou komunikace. V konci na severovýchodní straně je žlab napojen na rekonstruovanou (zvýšení mříží) stávající horskou vpust'. V celé délce dna dnešního příkopu bude do pískového lože uložena drenážní trubka DN160 v obalu geotextilie a v zásypu štěrku v celém svém nadloží. Kapacitní dren bude svádět vodu z podloží komunikací a zpevněných ploch, popř. i povrchovou částečně vodu z příkopu. Ukončení drenáže je z boku do horské vpusti v dnešní výškové úrovni.

Povrchová voda poslední části komunikace a účelových ploch u bytového domu č.p.130 na severovýchodě je příčnými a podélnými spády sváděna k úžlabí podél zvýšených obrubníků na severní straně a dále ke dvojici stávajících vpustí jednotné kanalizace. Obě vpusti budou výškově rektifikovány, vpust' vně komunikace bude umístěna v nejnižší poloze vydlážděné plochy za lokálně sníženým obrubníkem. Pracovní drenáž DN110 v obalu geotextilie a v zásypu štěrku bude z boku ukončena v horní vpusti.

4. Tunely, podzemní stavby a galerie:

Stavba neobsahuje

5. Obslužná zařízení, veřejná parkoviště únikové zóny a protihlukové clony-navržená zařízení, která jsou součástí pozemní komunikace a jejich umístění, rozsah a vybavení:
Stavba neobsahuje

6. Vybavení pozemní komunikace :

a) záchytná bezpečnostní zařízení:
Objekt neobsahuje.

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

Svislé dopravní značení sestává pouze z osazení několika nezbytných svislých dopravních značek reflexních, normálních rozměrů, s typovými úchyty, které jsou osazeny na pozinkovaných normových sloupcích prům.80mm v betonových základových patkách. Jednosměrný dopravní režim je zajištěn osazením IP4b „Jednosměrný provoz“ v začátku staničení v odpojení ul. „Pod Tratí“ od silnice III.třídy u železničního viaduktu a osazením B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ v konci jednosměrného úseku (u přístupového chodníku k bytovému domu č.p.128). Slepý, obousměrně pojížděný úsek, je na vjezdu – v odpojení účelové komunikace k Zemědělskému družstvu Bavoryně u mostu přes Červený potok – nově vyznačen osazením značky IP10a „Slepá pozemní komunikace“.

Vodorovné dopravní značení je redukováno na označení jednotlivých stání podélných podél severní strany ul. „Pod Tratí“ – V10a „Stání podélné“ a stání kolmých u bytového domu č.p.130 – V10b „Stání kolmé“, vše na plochách s povrchem z vibrolisované dlažby. Značení možno realizovat liniemi dlaždic barevně odlišné barvy (např.antracit), nebo plnou čarou širokou 12.5cm z bílého Saduritu.

Dopravního značení je v návrhu zhotovitele, připomínky DI - Policie ČR a Odboru dopravy budou zpracovány do čistopisu PD.

c) veřejné osvětlení:

již bylo realizováno, není součástí řešeného objektu. V rámci řešení objektu komunikace bude na základě ručně kopaných sond zajištěna ochrana všech kabelů V.O. pod všemi pojížděnými plochami uložením do TK-žlabů v ručně kopaných odkryvech a zpětných zásypech hutněného štěrku.

d) ochrany proti vniku volně žijících živočichů na komunikace a umožnění jejich migrace přes komunikace:

Objekt je situován v intravilánu obce – není řešeno.

e) clony a sítě proti oslnění:

Objekt neobsahuje.

7. Objekty ostatních skupin objektů:

Nejsou

B.2.7 Základní popis technických a technologických zařízení:

Objekt neobsahuje technická a technologická zařízení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení:

Charakter jediného komunikačního objektu nevyžaduje žádné požárně bezpečnostní opatření.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana:
Charakter stavby nevyžaduje

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí:
Objekt komunikace nevyžaduje zvláštní hygienické požadavky, pracovní prostředí je ve volném nezastavěném přírodním prostředí na okraji souvislé zástavby obce.

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

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží:
Objekt neobsahuje

b) ochrana před bludnými proudy:
Objekt komunikace neobsahuje

c) ochrana před technickou seizmicitou:
Není potřeba

d) ochranu před hlukem:

Stavební práce budou probíhat tak, aby okolí nebylo rušeno a obtěžováno nadměrným hlukem a aby nebyl narušován noční klid. Stavební práce budou probíhat v pracovních dnech od 7.00 do 21.00 hod. Hladina hluku ze stavební činnosti nepřesáhne ve venkovních chráněných prostorech staveb LAeq,T 60 dB. Při výstavbě bude hluk ze stavby minimální a nedosáhne v chráněném venkovním prostoru staveb hygienických limitů hluku pro denní a noční dobu dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

e) protipovodňová opatření:
Nejsou potřeba

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.:
Nebyly zjištěny

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu:

a) napojovací místa technické infrastruktury:

Stávající inženýrské sítě v ulici „Pod Tratí“ – kabelové trasy slaboproudu, V.O., N.N., a řady vodovodu a plynovodu NTL, včetně všech přípojek nadzemních objektů, zůstávají akci beze změny. Všechny sítě bude nutno při realizaci situačně a výškově prověřit ručně kopanými sondami a pod všemi pojížděnými plochami uložit dle potřeby do TK-žlabů v ručně kopaných výkopech.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky:
Objekt komunikací neřeší, podrobnosti viz. B.1.a), B.2.3.

B.4 Dopravní řešení:

a) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace:
Viz. též B.1. a B.2.3.a)

Veškeré navrhované pojížděné a pochozí plochy jsou bezbariérové dle platné vyhlášky č.398/2009 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj.

Vzhledem k malému sklonu stávajícího terénu je zajištěno bezbariérové řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. (Příčný spád bezbariérových komunikací je 2%, podélný spád max.1:12, do délky 3m pak max.1:8). Vodící linie jsou u navrhovaných objektů přirozené (chodníkové obrubníky s převýšením min.6cm - zde 10cm) a umělé (vodící pás šířky 40cm u podélných stání a vjezdů na parcely z podélně drážkované dlažby). V napojení chodníků na pojížděné plochy komunikace jsou 40cm široké varovné pásy z reliéfní dlažby.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu:

Ulice „Pod Tratí“ se na jihozápadní straně se odpojuje, těsně u mostu trati ČD, od silnice III. třídy od Bavoryně, v konci na severovýchodě se napojuje na západní hranu stávající komunikace k areálu Zemědělského družstva, uvedené komunikace zajišťují dopravní napojení zástavby ulice do všech směrů. Stávající systém napojení na dopravní infrastrukturu zůstane zachován i po realizaci stavby.

Ulicí „Pod Tratí“ je jediný přístup pro pěší na zastávku železniční trati Praha – Plzeň pro směr na Plzeň. Chodci se v celém prostoru ulice pohybují společně s automobilovou dopravou vzhledem k okrajové poloze v zástavbě obce a minimální intenzitě automobilové dopravy v souladu s ČSN 73 61 10.

c) doprava v klidu

Jako součást celkové urbanizace prostoru ulice jsou z hlediska dopravy v klidu navrhována nová podélná parkovací stání (požadavek obce). Jejich zřízení v lokalitě je žádoucí jednak z hlediska rezidentů (návštěvníká stání, zlepšení bilance odstavných stání u bytových domů) a zejména vzhledem k těsnému sousedství železniční stanice na exponované trati Praha-Plzeň.

d) pěší a cyklistické stezky:

cyklistické a pěší stezky nejsou řešeny.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav:

V jižním svahu stávajícího silničního příkopu je několik náletových vzrostlých bříz. Jejich kácení bude nezbytné pouze v případě zásahu stavby do jižního svahu (v části nivelety zůstává v původním stavu bez zásahu).

Zemní práce budou minimální a zahrnovat budou pouze rozdíly mezi výškami pláně po demolicí stávajících konstrukcí a nové pláně pod navrhovanými konstrukcemi. Převážně se jedná o výkopy. Po položení konstrukcí zpevněných ploch a odvodňovacího žlabu budou ohumusovány v závěru prací dotčené nezpevněné plochy a realizovány šterkové plochy.

B.6 Popis vlivů na životní prostředí a jeho ochrana:

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

Stavba ve své konečné podobě bude bez negativního dopadu na ovzduší. Po dobu výstavby dojde k mírnému negativnímu dopadu na ovzduší vlivem pohybu a činnosti stavebních mechanismů při zemních pracích, vzhledem k relativně odloučené poloze stavby ve volném prostoru bude tato záležitost zanedbatelná.

Stavební práce budou probíhat tak, aby okolí nebylo rušeno a obtěžováno nadměrným hlukem, prašností a znečišťováním komunikací a aby nebyl narušován noční klid. Stavební práce budou probíhat v pracovních dnech od 7.00 do 21.00 hod. Hladina hluku ze stavební činnosti nepřesáhne ve venkovních chráněných prostorech staveb LAeq,T 60 dB. Při výstavbě bude hluk ze stavby stavby minimální a nedosáhne v chráněném venkovním prostoru staveb

hygienických limitů hluku pro denní a noční dobu dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Stavba je bez negativního dopadu na kvalitu vody v lokalitě.

Povrchová voda z krátkého úseku ve stoupání na jihozápadní straně je beze změny oproti stávajícímu stavu sváděna do stávajících vpustí na komunikaci III.třídy.

Většina úseku jednosměrné komunikace je podélnými a příčnými spády sváděna do nově řešeného mělkého odvodňovacího příkopu s prefabrikovanými betonovými žlabovkami Best Žlab II ve dně a oboustrannými příložnými deskami Best (330/500/80mm). V konci na severovýchodní straně je žlab napojen na rekonstruovanou (zvýšení mříží) stávající horskou vpust'. V celé délce dna dnešního příkopu bude do pískového lože uložena drenážní trubka DN160 v obalu geotextilie a v zásypu štěrku v celém svém nadloží. Povrchová voda poslední části komunikace a účelových ploch u bytového domu č.p.130 na severovýchodě je příčnými a podélnými spády sváděna k úžlabí podél zvýšených obrubníků na severní straně a dále ke dvojici stávajících vpustí jednotné kanalizace.

Zeminy z výkopu kufru komunikace budou odvezeny na skládku zeminy určenou investorem.

Zemní práce budou minimální a zahrnovat budou pouze rozdíly mezi výškami pláně po demolici stávajících konstrukcí a nové pláně pod navrhovanými konstrukcemi. Převážně se jedná o výkopy, přebytek bude odvezen na skládku zeminy určenou investorem akce.

Nezbytné plochy monolitického betonu ze stávajícího přístupového chodníku k bytovému domu budou demolovány a odvezeny na skládku stavebního materiálu. Stávající přístupový chodník k nástupišti železniční zastávky směr Plzeň bude v napojení rozebrán, dlažba složena v místě na mezideponii ke zpětnému pokládce s využitím v maximální míře.

V obloucích napojení budou vytrhány v nezbytném rozsahu stávající obrubníky a odvezeny na skládku stavebního materiálu. Menší množství dlažby stávajících chodníků v napojení bude složeno na místě na mezideponii k pozdějšímu zpětnému položení.

b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Uvedené ochrany stavba neobsahuje, stavba zachovává všechny stávající ekologické funkce a vazby.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Bez vlivu

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

Bez podmínek

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

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

Nejsou navrhována nová ochranná a bezpečnostní pásma

B.7 Ochrana obyvatelstva

Výstavba komunikace bude probíhat za plné uzavírky lokality. Pohyb v bezprostředních navazujících prostorách bude beze změny oproti dnešnímu stavu.

Je třeba zamezit případnému přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím, popřípadě v noci výstražným světlem. Protože realizace stavby probíhá částečně ve stávající zástavbě, dodavatel musí po dobu stavby zajistit přístup rezidentů rodinných domů a dvojice domů bytových, musí také zajistit přístup vozidel integrovaného záchranného systému.

Po dobu výstavby je nutno zajistit volný přístup na zastávku železniční trati Praha – Plzeň (směr Plzeň) pro celou dobu výstavby.

B.8 Zásady organizace výstavby:

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění:

Elektrická energie potřebná pro stavbu bude zajištěna vybudováním staveništní přípojky NN napojené na stávající rozvody NN. Staveništní přípojka bude opatřena měřením spotřeby el.energie, bude zakončena rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem.

Vzhledem k charakteru stavby se předpokládá minimální potřeba vody pro stavební činnost. Voda potřebná pro stavbu bude zabezpečena dovozem vody, popř. napojením staveništní přípojky na stávající hydrant osazeném na novém vodovodním řadu - napojení s vodoměrnou sestavou.

Na realizaci komunikace v ul.“Pod Trati“ bude potřeba cca cca 95m³ živice, 145m³ betonu, 380m² vibrolisované dlažby tl.80mm, 64m² podélně drážkované dlažby, 26m² vibrolisované dlažby tl.60mm a 4m² reliéfní dlažby stejné tloušťky. Silničních betonových obrubníků ABO1-13 (10x25cm) v betonovém loži s boční opěrou bude položeno 760m¹ a obrubníků 8x25cm v betonovém loži s boční opěrou 33m¹. Stávající kabelové rozvody slaboproudu, V.O. a N.N. budou po zjištění jejich polohy ručně kopanými sondami (cca40ks) odkryty v nezbytném rozsahu pod pojížděnými plochami ručně kopanými rýhami a ochráněny položením do TK- žlabů v hutněných šterkových zásepech. Celkem je na stavbě nárokováno 555m¹ TK-žlabů (Jedná se o maximální množství, za předpokladu žádné stávající ochrany. Pokud po odkrytí bude zjištěna stávající ochrana stávajících kabelů – předpoklad u kabelů slaboproudu - bude od nové ochrany upuštěno!). Do nezpevněných vrstev komunikačních skladeb, do objektu odvodnění, k zásypu rýh a k povrchové úpravě nezpevněných ploch podél oplocení na severní straně bude potřeba á 325.0m³ šterku. Pracovní drenáž DN160 ve šterkovém loži a obalu geotextilide v místě dna dnešního příkopu je délky 142 m a pracovní drenáž koncového úseku na severovýchodním konci je 48.0m¹. Povrchový odvodňovací žlab z prvků Best Žlab II s oboustrannými příložnými deskami stejné firmy (80/300/500mm) je délky 142m¹. Na ploše stavby budou výškově rektifikovány všechny povrchové znaky stávajících inženýrských sítí (dešťová kanalizace, vodovod, NTL plynovod) a výškově upraveny mříže stávajících uličních vpustí (1x i s obezděním plochou 3.0m² s povrchem žulové kostky 80/80/80cm) a zejména výškově upravena navýšením koruna stávající horské vpusti.

Kubatura výkopových figur je $V = 440.0\text{m}^3$ a dalších ručně kopaných výkopů o objemu $V=85.0\text{m}^3$. Veškerá vykopaná zemina bude odvezena na skládku zeminy určenou investorem.

b) odvodnění staveniště:

Jedná se o úzkou liniiovou stavbu na geologicky málo vhodném podloží, kde je nutno zabránit zvodnění pláň. Proto se předpokládá realizace objektu pouze za sucha. Pláň komunikace (popř. po úpravách dle pokynů geologa stavby) bude odvodňována pracovní drenáží

DN160mm ve šterkovém loži v obalu geotextilie, která je situována ve dnu dnešního příkopu. Koncový obousměrný úsek na severovýchodní straně má pláň odvodňovanou pracovní drenáží DN 110 v nejnižší poloze podél severní hrany s napojením do stávající uliční vpusti.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu:

Ulice „Pod Tratí“ se na jihozápadní straně se odpojuje, těsně u mostu trati ČD, od silnice III. třídy od Bavoryně, v konci na severovýchodě se napojuje na západní hranu stávající komunikace k areálu Zemědělského družstva, uvedené komunikace zajišťují dopravní napojení zástavby ulice do všech směrů. Na stavbu je umožněn bezbariérový přístup z obou napojovacích bodů na jihozápadě z prostoru silnice III. třídy, na severovýchodě po stávající komunikaci k zemědělskému družstvu.

Ulicí „Pod Tratí“ je jediný přístup pro pěší na zastávku železniční trati Praha – Plzeň pro směr na Plzeň. Chodci se v celém prostoru ulice pohybují společně s automobilovou dopravou vzhledem k okrajové poloze v zástavbě obce a minimální intenzitě automobilové dopravy v souladu s ČSN 73 61 10.

Stávající inženýrské sítě v ulici „Pod Tratí“ – kabelové trasy slaboproudu, V.O., N.N., a řady vodovodu a plynovodu NTL, včetně všech přípojek nadzemních objektů, zůstávají akci beze změny. Všechny sítě bude nutno při realizaci situačně a výškově prověřit ručně kopanými sondami a pod všemi pojížděnými plochami uložit dle potřeby do TK-žlabů v ručně kopaných výkopech.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky:

Realizace objektu komunikace v ul. „Pod Tratí“ je bez negativního dopadu na okolní stavby a pozemky z dlouhodobého hlediska.

Po dobu výstavby dojde k mírnému negativnímu dopadu na ovzduší vlivem pohybu a činnosti stavebních mechanismů při zemních pracích, vzhledem k relativně odloučené poloze stavby ve volném prostoru bude tato záležitost zanedbatelná.

Stavební práce budou probíhat tak, aby okolí nebylo rušeno a obtěžováno nadměrným hlukem, prašností a znečišťováním komunikací a aby nebyl narušován noční klid. Stavební práce budou probíhat v pracovních dnech od 7.00 do 21.00 hod. Hladina hluku ze stavební činnosti nepřesáhne ve venkovních chráněných prostorech staveb LAeq,T 60 dB. Při výstavbě bude hluk ze stavby minimální a nedosáhne v chráněném venkovním prostoru staveb hygienických limitů hluku pro denní a noční dobu dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

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

Není prováděna zvláštní ochrana okolí staveniště, ani související asanace.

Velké bourací práce v začátku všech prací sestávají v demolici a odvozu veškeré stávající konstrukční skladby pojížděné plochy komunikace. Demolovaný stavební rum bude odvezen k recyklaci, na třídírnou a na skládku zeminy. V obloucích napojení budou vytrhány v nezbytném rozsahu stávající obrubníky a odvezeny na skládku stavebního materiálu.

Nezbytné plochy monolitického betonu ze stávajícího přístupového chodníku k bytovému domu budou demolovány a odvezeny na skládku stavebního materiálu. Stávající přístupový chodník k nástupišti železniční zastávky směr Plzeň bude v napojení rozebrán, dlažba složena v místě na mezideponii ke zpětnému pokládce s využitím v maximální míře.

V jižním svahu stávajícího silničního příkopu je několik náletových vzrostlých bříz. Jejich kácení bude nezbytné pouze v případě zásahu stavby do jižního svahu.

f) maximální dočasné a trvalé zábery na staveništi:

Trvalý záber pro realizaci komunikace v ul. „Pod Tratí“ je identický s dnešním záberem uličního prostoru a prostorem účelových ploch u bytového domu č.p.130. Jako zábery dočasné mimo pozemků obce možno zahrnout nezbytné malé plochy na pozemcích č.p.413 a 414 při obnově napojení na stávající komunikace pro pěší.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy:

Nejsou v daném časovém horizontu řešeny.

Zajištění bezbariérovosti celé zástavby obce ve výhledu z hlediska vyhlášky č.398/2009 Sb. MMR postupuje s postupnou urbanizací a rekonstrukcí jednotlivých uličních prostorů. V současné době nejsou vnější přístupy bezbariérové. Oprava komunikace je naopak bezbariérová pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a výhledově bude možné její napojení na bezbariérové řešení celé obce.

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

Odpady stavebních hmot z bouracích prací v začátku výstavby jsou tvořeny rumem živice a betonu, který bude odvezen k recyklaci nebo na třídírnu. V obloucích napojení budou vytrhány v nezbytném rozsahu stávající obrubníky a odvezeny na skládku stavebního materiálu. Rozebrané plochy vibrolisované dlažby z přístupového chodníku k nástupišti železniční zastávky budou složeny v místě na meziskládce ke zpětné pokládce.

Emise od spalovacích motorů menších stavebních strojů (čelní nakladač a rypadlo, ruční deskový vibrátor apod.) a nákladních automobilů (odvoz zeminy a humusu, návoz betonu, obrubníků, šterkodrti, dlažby asfaltových betonů, jsou vzhledem k poloze staveniště a k jejich počtu, vždy v příslušném horizontu, zcela nepodstatné.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin:

Zeminy z výkopu kufru komunikace budou odvezeny na skládku zeminy určenou investorem. Zemní práce budou zahrnovat pouze rozdíly mezi výškami pláně po demolici stávajících konstrukcí a nové pláně pod navrhovanými konstrukcemi. Jedná se pouze o výkopy, přebytek bude odvezen na skládku zeminy určenou investorem akce. Z příčných řezů byla vypočtena kubatura výkopových figur na hodnotě $V = 440.0\text{m}^3$ a dalších ručně kopaných výkopů v místě pokládky TK-žlabů o objemu $V=85.0\text{m}^3$. V objemu výkopů je zahrnuto i odstranění nezbytného množství humózní zeminy z profilu dnešního odvodňovacího příkopu.

V bilanci nejsou zahrnuty případné objemy zeminy vzniklé na místě stavby dle pokynů geologa po odkrytí pláně a provedení kontrolních zkoušek.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě:

Viz.čl. B.6 a).

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi:

Viz. čl. B.2.5

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb:

Nejsou

m) zásady pro dopravně inženýrská opatření:

Vzhledem k poloze řešeného objektu komunikace na okraji souvislé zástavby obce v místě s minimální dopravní zátěží, je možno návrh dopravně inženýrského opatření redukovat na osazení informačních tabulí IP22 s nápisem „Pozor. Výjezd vozidel stavby“ oboustranně u napojení ul.“Pod Tratí“ na silnici III.třídy oboustranně u železničního viaduktu a oboustranně

u napojení účelové komunikace k Zemědělskému družstvu Bavoryně na stejnou silnici III.třídy na pravé straně mostu přes vodoteč Červeného potoka. Dle potřeby možno informační tabule doplnit svislou dopravní značkou B20a s rychlostí sniženou na 30km/h.

Na ploše vlastního záboru je nezbytně nutno zachovat volný přístup po zpevněné ploše na zastávku železniční stanice Stašov směr Plzeň po celou dobu výstavby. Toho lze dosáhnout realizací krátkého úseku ve stísněném profilu na jihozápadní straně po polovinách profilu s oddělením pěší trasy mobilními zábranami.

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

Přepravní a přístupová trasa – viz.čl. B.1.j), B.3.a), a B.8.c). Veškerý pohyb vozidel stavby bude po stávajících veřejných komunikacích za plného provozu bez omezení. Na výjezdu ze stavby dodavatel díla zajistí opatření, zabraňující znečištění těchto komunikací.

o) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu:

Zařízení staveniště se předpokládá pouze malého rozsahu s využitím mobilních objektů a bude zajištěno na pozemku stavby popř. investora. Parkování mechanismů je možné na staveništi. Plochy pro větší skládky se neuvažují.

Je třeba zamezit přístupu veřejnosti na staveniště, otevřené výkopy chránit zábradlím, popřípadě v noci výstražným světlem. Realizace komunikace bude probíhat v odděleném prostoru na okraji stávající zástavby, proto se nepředpokládá rozsáhlejší pohyb pěších po staveništi (pouze pohyb rezidentů rodinných domů při severní straně) ani osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Výjimkou je pohyb většího počtu pěších na přístupu k nástupišti zastávky Stašov (směr Plzeň) železniční trati Praha – Plzeň v prostoru mezi viaduktem a stávajícím přístupovým chodníkem na nástupiště v jihozápadním sektoru staveniště. Dodavatel stavby zde musí zajistit v nezbytném rozsahu pohyb pěších po zpevněném povrchu po celou dobu trvání stavebních prací (např. po polovinách zpevněných ploch).

Po dobu výstavby je nutno při provádění stavebních prací a provozu zařízení staveniště vhodným způsobem zabezpečit, aby nemohlo dojít ke znečištění podzemních vod. Voda případně vypouštěná ze staveniště (nepředpokládá se) musí být zbavena nečistot.

Vzhledem k charakteru stavby se předpokládá minimální potřeba vody pro stavební činnost. Voda potřebná pro stavbu bude zabezpečena dovozem vody, popř. napojením staveništní přípojky na stávající hydranty osazené na vodovodním řadu.

Elektrická energie potřebná pro stavbu bude zajištěna vybudováním staveništní přípojky NN napojené na stávající rozvody NN. Staveništní přípojka bude opatřena měřením spotřeby el.energie, bude zakončena rozvodnou skříní s provizorním staveništním rozvaděčem, ze kterého budou vedeny vnitrostaveništní rozvody el.energie do míst spotřeby.

Stavební odběr elektrické energie z distribuční sítě PRE bude zajištěn na základě vyjádření dodavatele elektrické energie k podané žádosti o nové připojení staveništního rozvodu na síť. Tuto žádost podá investor, popř.dodavatel stavby spolu s energetickou bilancí a situací vedení rozvodů NN před zahájením stavby.

Při všech stavebních pracích v pásmu podzemních kabelů (kabely v.o., slaboproudu a N.N.), v pásmu ostatních podzemních inženýrských sítí (vodovod, dešťová kanalizace a NTL plynovod) a v pásmu vzdušného vedení je nutné respektovat veškerá příslušná ustanovení, zejména pokud se jedná o způsob provádění zemních prací a zákaz použití mechanizace, povšechně pak zabezpečení vedení a zařízení před poškozením.

Vybavení staveniště je minimalizováno na umístění maringotek a chemického záchodu.

Vjezd na staveniště bude preferován od severovýchodu ze zpevněné komunikace k Zemědělskému družstvu Bavoryně (pohyb částečně mimo zastavěné území, dobré rozhledové poměry), možno využívat i vjezd ze silnice III.třídy u viaduktu na jihozápadní straně.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny:

Stavba bude zahájena kompletním vybavením pro zařízení staveniště. Objekt komunikace bude realizován jako jeden objekt. Postup výstavby bude odpovídat technologickým podmínkám a bude určen harmonogramem prací dodavatelské firmy. Staveništní plochy a skladování materiálu (pouze minimální rozsah meziskládky dlažby apod.) se předpokládá na vlastním pozemku v areálu staveniště s respektováním všech požadavků na dotčené území. Před vlastním zahájením stavebních prací se doporučuje provést prohlídku a zdokumentovat stav současného oplocení pozemků a stav zdí v přízemí bytových objektů na severovýchodní straně.

Stavba musí být řádně zajištěna a označena. Organizace výstavby bude navržena tak, aby po celou dobu realizace byl zajištěn příjezd pohotovostních vozidel, přístup k ovládacím armaturám inženýrských sítí a zajištěna dopravní obsluha všech objektů v ulici. Nezbytně musí být zajištěn volný přístup na nástupiště zastávky železniční trati ve směru na Plzeň.

Veškeré stavební práce budou prováděny v souladu s platnými normami, předpisy a zákonnými ustanoveními.

Doba a lhůta výstavby bude upřesněna vybraným zhotovitelem stavby, předpokládaný termín realizace v r.2020. .

Realizace komunikace bude řešena jako jediný objekt v celém rozsahu najednou. Prostor výstavby bude uzavřený přístupem automobilové dopravy a přístupem pěších a cyklistů.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení:

Povrchová voda z krátkého úseku ve stoupání na jihozápadní straně je beze změny oproti stávajícímu stavu sváděna do stávajících vpustí na komunikaci III.třídy.

Většina úseku jednosměrné komunikace je podélnými a příčnými spády sváděna do nově řešeného mělkého odvodňovacího příkopu, který je v odstupu 25cm nezpevněné krajnice a 50cm svahu ve sklonu 1:2 navržen v konstantním snížení 30cm oproti ose komunikace. Řešení minimalizuje zásah do protisvahu stávajícího příkopu na jižní straně. Dno příkopu je tvořeno prefabrikovanými betonovými žlabovými prvky Best Žlab II s oboustrannými příložnými deskami Best (330/500/80mm), v podélných spádech identických s osou komunikace. V konci na severovýchodní straně je žlab napojen na rekonstruovanou (zvýšení mříží) stávající horskou vpust'. V celé délce dna dnešního příkopu bude do pískového lože uložena drenážní trubka DN160 v obalu geotextilie a v zásypu šterku v celém svém nadloží. Kapacitní dren bude svádět vodu z podloží komunikací a zpevněných ploch, popř. i povrchovou částečně vodu z příkopu. Ukončení drenáže je z boku do horské vpusti v dnešní výškové úrovni.

Povrchová voda poslední části komunikace a účelových ploch u bytového domu č.p.130 na severovýchodě je příčnými a podélnými spády sváděna k úžlabí podél zvýšených obrubníků na severní straně a dále ke dvojici stávajících vpustí jednotné kanalizace. Obě vpusti budou výškově rektifikovány, vpust' vně komunikace bude umístěna v nejnižší poloze vydlážděné plochy za lokálně sníženým obrubníkem. Pracovní drenáž DN110 v obalu geotextilie a v zásypu šterku bude z boku ukončena v horní vpusti.