

INVESTOR	<div><div>STATUTÁRNÍ MĚSTO DĚČÍN</div><div>Magistrát města Děčín Mírové náměstí 1175/5 405 38 Děčín IV</div></div> <div></div>
----------	---

STAVBA			<div><div></div><div>S.A.W. CONSULTING s.r.o.</div></div> <div>Božtěšická 216/34, 400 01 Ústí nad Labem středisko UL: Božtěšická 216/34, 400 01 Ústí n. L. web: www.sawconsulting.cz e-mail: info@sawconsulting.cz</div>	
REKONSTRUKCE HAVARIJNÍHO STAVU MÍSTNÍ PANELOVÉ KOMUNIKACE - DĚČÍN, DOLNÍ ŽLEB				
VYPRACOVAL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	TECHNICKÁ KONTROLA	INVESTOR	STAT. MĚSTO DĚČÍN
JAROSLAV ZAVADIL, DIS.	JAROSLAV ZAVADIL, DIS.	ING. LIBOR VYKOUKAL	ZAKÁZKOVÉ ČÍSLO	2024-002
			DATUM	05/2024
			STUPEŇ	DUSP/PDPS
			MĚŘÍTKO	
PŘÍLOHA			ČÁST DOKUM.	Č. PŘÍLOHY
SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			B	

Obsah

1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	5
1.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU	5
1.2	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ	6
1.3	GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÝ CHARAKTERISTIKA.....	7
1.4	VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ	11
1.4.1	Existence stávajících inženýrských sítí.....	11
1.4.2	Sčítání dopravy	11
1.4.3	Průzkum vozovky.....	11
1.4.4	Inženýrskogeologický průzkum.....	11
1.5	OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	13
1.6	POLOHA VZHEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODOLOVANÉMU ÚZEMÍ.....	13
1.7	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ	13
1.8	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	13
1.9	POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA	13
1.10	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	14
1.11	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLAVÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE	14
1.12	SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ	14
1.13	OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO	14
1.14	POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ	15
1.15	MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU...	15
2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	15
2.1	CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY	15
2.1.1	Stavba	15
2.1.2	Účel užívání stavby	16
2.1.3	Trvalá nebo dočasná stavba	16
2.1.4	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků a technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání stavby.....	16
2.1.5	Informace o podmínkách závazných stanovisek dotčených orgánů.....	16
2.1.6	Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů	16
2.1.7	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů	17
2.1.8	Základní bilance stavby	17
2.1.9	Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci, členění etapy.....	17

2.1.10	Základní požadavky na předčasné užívání.....	18
2.1.11	Orientační náklady stavby.....	18
2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	18
2.2.1	Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení.....	18
2.2.2	Architektonické řešení	18
2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	18
2.3.1	Popis celkové koncepce technického řešení.....	18
2.3.2	Celková bilance nároků všech druhů energie	19
2.3.3	Celková spotřeba vody.....	19
2.3.4	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí	19
2.3.5	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektrického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	19
2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY.....	19
2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	19
2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ	20
2.6.1	Popis současného stavu	20
2.6.2	Popis navrženého stavu	20
2.6.2.1	SO 151 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ.....	20
2.6.2.2	SO 201 OPĚRNÁ ZEĎ	21
2.7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ.....	21
2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	21
2.9	ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA.....	22
2.10	HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ.....	22
2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ.....	23
2.11.1	Ochrana před pronikáním radonu z podloží	23
2.11.2	Ochrana před bludnými proudy.....	23
2.11.3	Ochrana před technickou seizmicitou	23
2.11.4	Ochrana před hlukem	23
2.11.5	Protipovodňová opatření.....	23
2.11.6	Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu.....	23
3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	23
3.1.1	Napojovací místa technické infrastruktury.....	23
3.1.2	Připojovací rozměry, výkopové kapacity a délky	23
4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	23
4.1	POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ.....	23
4.2	NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.	23

4.3	DOPRAVA V KLIDU	23
4.4	PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY	24
5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	24
5.1	TERÉNNÍ ÚPRAVY	24
5.2	POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY	24
5.2.1	NÁVRH	24
5.3	BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ PATŘENÍ	24
6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	24
6.1	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA	24
6.2	VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU - OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ APOD.	25
6.3	VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000	26
6.4	ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	26
6.5	NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝH PŘÁVNÍCH PŘEDPISŮ	26
7	OCHRANA OBYVATELSTVA	26
8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	26
8.1	POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ	26
8.1.1	Stanovení velikosti ploch, způsob využití ploch	26
8.1.2	Zdroje materiálů, zemníky a skládky	27
8.1.3	Hospodaření s ornici	27
8.1.4	Dočasné objekty potřebné pro výstavbu	27
8.2	ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ	27
8.3	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	27
8.4	VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY	27
8.5	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN	28
8.6	MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	28
8.7	POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY	28
8.8	MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE	28
8.9	BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN	29
8.10	OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ	29
8.11	ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI	30
8.12	ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB	31
8.13	ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ	31

8.14	STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY – ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY, NAPŘ. PŘEPRAVNÍ A PŘÍSTUPOVÉ TRASY, ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE, UZAVÍRKY, OBJÍŽDKY A VÝLUKY	32
8.15	ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU.....	33
8.16	POŽADAVKY NA STAVENIŠTĚ.....	33
8.17	POSTUP VÝSTAVBY, ROZHODUJÍCÍ DÍLČÍ TERMÍNY	34
9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	34
10	ZÁVĚR.....	35

1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

1.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ A STAVEBNÍHO POZEMKU

Jedná se o liniovou stavbu v Ústeckém kraji v intravilánu statutárního města Děčín. Zájmové území se nachází v místní části Dolní Žleb na levém břehu řeky Labe za železniční tratí 083, která je součástí 1. koridoru. S ohledem na podélný sklon komunikace lze území dle ČSN 73 6101 charakterizovat jako horské.

Stavba se dle dostupných dat a mapových podkladů nachází ve velkoplošném zvlášť chráněném území v CHKO Labské pískovce zóně II. Stavba se nachází v Evropsky významné lokalitě ÚSOP 2818 Labské údolí a v Ptačí oblasti ÚSOP 2300 Labské pískovce. Stavba se nenachází v záplavovém území ani je v těsné blízkosti přírodní rezervace. Stavba se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje CHOPAV Severočeské křídý. Stavba zasahuje do ochranného pásma dráhy.

Stavební činností budou dotčena stávající ochranná pásma podzemního a nadzemní vedení inženýrských sítí.

Jedná se o jednopruhovou obousměrnou místní komunikaci s funkcí obslužnou, která se nachází v odřezu. Šířkové možnosti nejsou nikterak příznivé, základní šířka jízdního pásu je 3,0 m, komunikace je zpevněna převážně silničními panely, místy je na panelu patrna jedna vrstva asfaltové směsi. S ohledem na špatné podloží vozovky a klimatické podmínky, došlo již v některých částech k posunu silničních panelů po svahu zemního tělesa.

Stávající betonová opěrná zeď podírající komunikaci je délky cca 31,275 m na začátku úseku je samostatně stojící tížná zeď z prostého betonu nebo železobetonu. Na konci úseku je stávající betonová zeď délky cca 11,5 m. Na celém úseku je osazeno ocelové trubkové dvoumadlové zábradlí, které je značně zkorodované v dolní části a také vykloněné ze svahu od komunikace. Srážkové vody se ve stávajícím stavu přelévají přes korunu zdi a volně do terénu. Stávající betonové silniční panely jsou příčně popraskané, zlomené a sesuvem tělesa komunikace ukloněné ze svahu. Lokálně jsou patrné pokusy o výsypky asfaltovou vrstvou. Před zdí je poměrně zarostlý terén zapojeným porostem dřevin, které bude nutné odstranit.

Komunikace je z levé strany lemována stávající kamennou zdí z pískovcových kamenů a štuků jako kvádrové a smíšené zdivo. Vpravo ve směru staničení se nachází pozemky Správy železnic s.o. a zleva pouze pozemky soukromého vlastníka. Komunikace je z velké části na pozemku investora tedy Statutárního města Děčín.

Stavbou budou dotčeny pozemky statutárního města Děčín, soukromých vlastníků a Správy železnic s.o. Pod komunikací na pozemku Správy železnic s.o., se nacházejí stromy, keře a zapojené porosty, které budou odstraněny.

Celková délka řešeného úseku je přibližně 86 m, začátek úseku je u stávající zdi s osazeným svodidlem a na konec úseku je na rohu domu č.p. 138. Silnice v celé své délce klesá podélným sklonem místy až 7,6 %.

Základní informace o dotčeném území	
Kraj	
Kód	CZ042
Název	Ústecký kraj
Katastrální území	
Kód	630471
Název	Dolní Žleb
Velkoplošné ZCHÚ	
Kód ÚSOP	53
Kategorie ochrany	CHKO
Název	Labské pískovce
Zóna ochrany přírody	II.
Evropsky významná lokalita	
SiteCode	CZ0424111
Název	Labské údolí
Kód ÚSOP	2818
Ptačí oblast	
SiteCode	CZ0421006
Název	Labské pískovce

Kód ÚSOP	2300
Geomorfologické členění	
Soustava	Krušnohorská soustava
Podcelek	Děčínské stěny
Celek	Děčínská vrchovina
Okrsek	Sněžnická hornatina
Karsologické členění – základní	
Karsologická soustava	Českomoravská krasová a pseudokrasová území
Karsologický celek	Krasová a pseudokrasová území Podkrušnohoří
Karsologická jednotka	Krasová a pseudokrasová území zhruba rozsahu uhelných pánví s křídou a vulkanity
Karsologické členění – pseudokras	
Geomorfologický celek	Děčínská vrchovina
Geomorfologický podcelek	Děčínské stěny
Geomorfologický okrsek	Sněžnická hornatina
Regionální kód JESO	P141261A
Biogeografické členění – bioarcha	
Bioarcha	3UW
Název	Výrazné údolí v kyselých pískovcích 3 v.s.
Biogeografické členění – bioregion	
Kód	1.32
Název	Děčínský
Biogeografické členění – podprovincie	
Kód	1
Název	Hercynská
Klimatická oblast	
Kód	MT9
Název	Mírně teplá oblast
Přírodní lesní oblast	
Kód	19
Název	Lužická pískovcová vrchovina

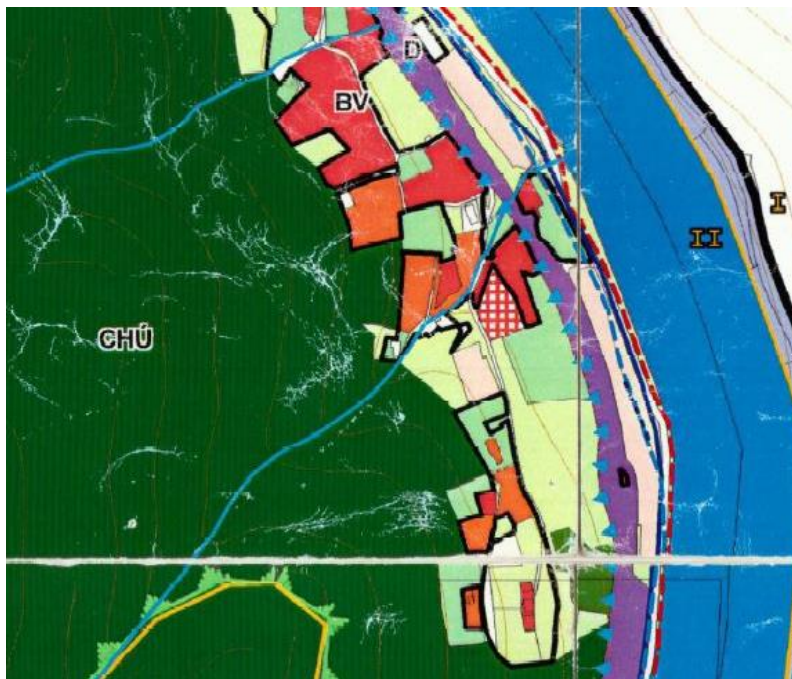
1.2 ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ

V rámci zpracování projektové dokumentace bylo nahlédnuto do územního plánu města Děčín z roku 2015 (nabytí právní moci 26.2.2015), který je veřejně přístupný na webových stránkách města. Právní stav územního plánu města Děčín po pořízení změn č. 1,2,3,4,6 a 8 zpracoval v září 2017 ATELIER T-PLAN, s.r.o., Na Šachtě 9, Praha 7, 170 00.

Dle platného územního plánu budou stavební činností dotčeny plochy, které jsou vedeny jako plochy dopravy a drnový fond – TTP. Primárně bude dotčena zóna dopravy, jejíž využití je charakterizováno jako dopravní skelet města tvořený silnicemi, trasami a komunikacemi všech kategorií, veřejná osobní a nákladová doprava, MHD, účelové stavby a provozní objekty, přístavby, nádraží, služby pro motoristy, parkovací a odstavná stání povrchová a podpovrchová, garážové dvory individuální i hromadné, terminály HD. Za nepřípustné je v tomto území (vymezeném ÚP) realizovat jiné provozy a činnosti, které neodpovídají svým charakterem výše uvedenému.

Stavba je v souladu s platným územním plánem statutárního města Děčín.

Stavba se nachází v katastrálním území Dolní Žleb.



Obrázek 1 - Výřez z ÚP města Děčín [zdroj: <http://gis.mmdecin.cz/mapa/uzemni-plan/?c=-746737.3%3A-964684.8&z=8&ly=up-decin-hlavni&lyo=&i=-746972.33%3A-964651.57>]

1.3 GEOLOGICKÁ, GEOMORFOLOGICKÁ A HYDROGEOLOGICKÝ CHARAKTERISTIKA

Orograficky území náleží k Děčínské vrchovině (mezihoří), a to Děčínským stěnám. Nejnížší nadmořská výška 119-115 m je u hladiny Labe, nejvyšší nad osadou Čertova Voda - kóta 446,5 m při jv. ukončení Čertova hřbetu a návrší Výšina - 448,1 m. Nadmořská výška drážního tělesa je kolem 132 m. Údolní niva Labe má šířku do 50 m. Od toku Labe se často přímo zdvihá svah o sklonu v průměru 30°, který v horní části přechází do souvislého skalního reliéfu hradbovitého typu o výšce až 80 m. Celková hloubka zařízení Labe se v tomto úseku pohybuje mezi 200 až 280 m a zmenšuje se od J na S.

Území je odvodňováno Labem, dále jeho třemi krátkými levostrannými přítoky (Čertova Voda, Dolnožlebský potok, Klopotský potok, resp. Gelobtbach) a množstvím krátkých ronových rýh.

Zájmové území, místní část Děčína, Dolní Žleb je nejseverněji položeným sídlem ČR na levém břehu Labe, které zde vytvořilo 250 m hluboký kaňon v křídových (druhohorních) pískovcích, nejhlubší v Evropě. Území je součástí CHKO Labské pískovce. Údolí je ve své spodní části porostlé smíšeným lesem, nad který vystupují přes 100 m vysoké kolmé pískovcové stěny.

Samotná obec se nachází v nadmořské výšce 130 m.n.v. v bezprostřední blízkosti státní hranice s Německem.

Předmětná komunikace je vedena po vrstevnici ve svahu nad železniční tratí I. tranzitního železničního koridoru mezi Děčínem a Břeclaví.

Krystalinikum Labského údolí

Krystalinikum Labského údolí vystupuje jako menší ostrůvek v podloží křídových pískovců mezi Děčínem a Dolním Žlebem. Je budováno zčásti biotitickým granodioritem, zčásti epigeneticky metamorfovanými sedimentárními a eruptivními horninami pravděpodobně svrchnoproterozoického a staropaleozoického stáří.

Svrchní mezozoikum

Od střední části paleozoika byla oblast zřejmě souší. Nelze však vyloučit přítomnost permských, triasových a jurských uloženin, které byly v období před cenomanskou transgresí denudovány. Během denudace docházelo zřejmě místy k hlubšímu zvětrávání (červenozezemní typ), vrty v okolí Děčína zastihly až 30 m mocné profily zvětraliny. V našem území jsou tyto zvětraliny naprosto denudovány.

V širším okolí široce zastoupené svrchnokřídové uloženiny patří stratigraficky do cenomanu, turonu, koniakku a santonu (max. mocnost 900 m) a náležejí do lužické litofaciální oblasti.

Ve studovaném území, které se nachází prakticky v ose pokračování Krušných hor, je vrstevní sled redukován. Hlavní příčinou bylo intenzivní postsedimentární vyklenování spolu s denudací.

Zastoupen je zde pouze cenoman a zhruba spodní polovina sedimentární sekvence turonu. Celková mocnost je do 450 m.

Veškeré uloženiny cenomanu v údolí Labe patří mořskému patru, ačkoli v okolí Děčína jsou známy i ostrůvky vrstev peruckých (sladkovodní cenoman). Pouze v bazální části může jít o až sedimenty brakického charakteru. Mocnost uloženin je 40-100 m. Přitom lze sledovat jejich postupný nárůst od J k S (tj. od Čertovy Vody ke státní hranici). Vlivem jak nárůstu mocnosti, tak generelního úklonu k SSV (popř. i tektoniky) se báze cenomanu ve svahu nad Čertovou Vodou vyskytuje v nadm. Výšce kolem 180 m (asi 50 m nad drážním tělesem), zatímco u státní hranice je kolem 80-70 m n.m. (cca 40 m pod hladinou Labe).

Spodní část cenomanu (někdy byla interpretována jako cenoman přechodný) je tvořena nevytříděnými a štěrčíkovitými křemennými pískovci, slabě porézními a většinou silicifikovanými.

Diagonální zvrstvení je vzácné, občas byly nalezeny úlomky mlžů. Mocnost této části je u Dolního Žlebu 30-40 m, v Čertově Vodě okolo 18 m. Svrchní část cenomanu je vyvinuta jako převážně jemnozrnné pískovce šedavé nebo žlutavé barvy. Ve svrchní části mají větší procento prachovitýjilovité příměsi. Maximální mocnost kolem 70 m lze předpokládat v úseku Dolní Žleb.

Terciér

Na SV od Labské stráně byl registrován výskyt vyvěřeliny čedičového charakteru (olivinický čedič až nefelinický bazanit) - provenience České - středohoří. Některé vysoké terasy, v Německu označované jako Ebenheiten jsou považovány za pliocenní štěrkové akumulace bez genetického vztahu k dnešnímu údolí Labe. Jde o akumulace ve výši cca 360-375 m n.m. v relativní výšce kolem 240 m nad hladinou Labe.

Kvartér

Z kvartérních uloženin jsou ve studovaném území nejběžnější sedimenty svahové (deluviální) a dále uloženiny fluviální reprezentující terasy Labe. Ostatní genetické typy jsou rozšířeny podstatně méně často. Je více než pravděpodobné, že většina balvanových až blokových sutí (velikost bloků může být i přes 10 m) má pleistocenní stáří. Plošný rozsah těchto uloženin je ve studovaném území značný, převládají v územích budovaných svrchnokřídovými sedimenty. Hlinitá složka má evidentní příměs eolického materiálu, který byl registrován až do hloubky 3 m. Místa sestupují svahoviny blokového charakteru až k labskému korytu, takže mají charakter blokových proudů. Mocnost svahovin je 15-20 m a nad údolní nivou je dosti variabilní.

Z holocenních sedimentů se vyskytují fluviální, deluviální, fluviodeluviální, proluviální a antropogenní uloženiny.

Z fluviálních sedimentů jsou to především povodňové hlíny, ukládané na údolní terase Labe. Deluviální uloženiny představují písčito-hlinité až písčítokamenité sedimenty, vyskytující především kolem depresí a ronových rýh.

Antropogenní uloženiny a útvary jsou i přes dosti příkrý svah celkem běžné. Ve svahu jsou podezděné pěšiny a vozová cesta. Hlavní objekt představuje násyp drážního tělesa ČD, často ještě s opěrnou zdí ve svahu, a silnice pod ním v úseku Čertova voda - Dolní Žleb.

Tektonika

Tektonická stavba je výsledkem řady pochodů, z nichž se nejvíce uplatnily tzv. hercynské a saxonské. Hlavní tektonické směry naznačují obloukovitý přechod ze směru SZ-JV (vlastní Labská zóna) prakticky do směru V-Z (Ještědské pohoří).

V krystaliniku údolí Labe (droby, fylity, granodiorit) převládá na první pohled tektonický směr zhruba ZSZ-VJV. Podíl významné linie tohoto směru (pokračování středosaského nasunutí) by mělo být krystalinikum labské zóny nasunuto na krušnohorské krystalinikum. Mladší saxonská tektonika má pouze radiální charakter. Valečkou a kol. (1970) byl v okolí Děčína (děčínské zlomové pole) registrován jako dominantní směr V-Z. Jde nepochybně o významný a jednoznačně dokladovaný tektonický směr, ale ve výšce souborného pohybu po zlomových plochách (až 600 m) zřejmě přeceněný. Část je nutné přičíst na úkor vyklenování masívu. Směr V-Z může mít kolmý (párový) doprovod (SSV-JJZ?). Převažující strukturní směry sousedních regionálních jednotek SV-JZ (krušnohorský) a SZ-JV (sudetský) mají v okolí Děčína doprovodný charakter.

Generelní úklon sedimentů svrchní křídly je ve studované, tektonikou neporušené oblasti, 2-4° k SSV, zatímco v tektonicky zakleslých krátech u Děčína bývá obrácený až 25° k JJV-JJZ (Pastýrská stěna). Lokální odchylky reprezentují na Z od Dolního Žlebu téměř horizontálně uložené turonské pískovce a na Čertově hřbetu nad Čertovou vodou se vyskytuje zřejmě velmi plochá, zčásti denudovaná brachyantiklinála s osou směru SZ-JV.

Podle regionálního členění reliéfu (Zeměpisný lexikon ČSR 1987) náleží zájmové území do geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

Systém:	Hercynský
Provincie:	Česká Vysočina
Soustava (subprovincie):	III Krušnohorská soustava
Podsoustava (oblast):	IIIA Krušnohorská hornatina
Celek:	IIIA -3 Děčínská vrchovina
Podcelek:	IIIA -3A Děčínské stěny
Okrsek:	IIIA -3A -1 Sněžnická hornatina

Děčínské stěny tvoří jihozápadní část Děčínské vrchoviny s rozlohou 199,72 km², přičemž jde o plochou hornatinu až členitou vrchovinu v povodí Labe a Kamenice, převážně na kvádrových pískovcích cenomanu, spodního, středního až svrchního turonu s ojedinělými proniky neovulkanických (bazaltoidních) hornin a s odkrytým křídovým krystalinickým podložím v kaňonu Labe.

Sněžnická hornatina je okrsek západní části Děčínských stěn a je to plochá hornatina v povodí Labe spodního, středního až svrchního turonu s ojedinělými proniky neovulkanických (bazaltoidních) hornin, v kaňonu Labe odkryto podloží křídý (paleozoické sericitické fylity, metabazity a zelené břidlice, staropaleozoické až svrchnoproterozoické kontaktně metamorfované droby a biotitický granodiorit). Silně rozčleněný erozně denudační povrch tektonicky a litologicky podmíněné sedimentární stupňoviny asymetrické stavby s pásmem nejvyšších elevací na jihu, kde jsou silně tektonicky rozlámané v kuesty (s čely na severu), se strukturně podmíněnými plošinami, stolovými horami (Děčínský Sněžník – 723,1 m.n.v.), ojedinělými neovulkanickými suky, hluboce zaříznutými kaňonovitými údolími Labe (antecedentní průlom) a přítoků a charakteristickými tvary selektivního zvětrávání a odnosu kvádrových pískovců, pískovcovými skalními městy a stěnami.

Hladina Labe u státní hranice s Německem je nejnižším místem Česka (117 m). Nejvyšší bod hornatiny je Děčínský Sněžník 723,1 m, další významné body jsou Děčínská výšina 308,3 m, Holý vrch 528,1 m, Nad stěnami 622,8 m, Okrouhlík 493,8 m, Pastýřská stěna 281,3 m, Růžový hřeben 436,2 m, Stoličná hora 289,3 m, Tiské sedlo 570 m, Tiské stěny 615,0 m, Vrásník 426,9 m. Vegetačně se jedná o 3.-5. vegetační stupeň, převážně zalesněno smrkovými a borovými porosty, místy s příměsí buku, dubu, místy bukovými porosty. Smrčiny ve vyšších polohách odumřely, na jejich místě obvykle lesokřovité formace – porosty náhradních dřevin s břízou, jeřábem, modřínem, smrkovými exoty.

Dle Quittovy klasifikace (1971), spadá do klimatické oblasti MT9. Jaro je mírně teplé a krátké, léto je dlouhé, teplé, suché až mírně suché, podzim je mírně krátký a teplý, zima je mírná, suchá a krátká.

Zájmové území náleží do hydrologického povodí 1.řádu 1 – Labe, dále do povodí 2.řádu Ohře. Náleží do hydrogeologického rajonu č. 4630 – Děčínský Sněžník. Podzemní voda se nachází v terciérních a křídových pánevních sedimentech. Úroveň hladiny podzemní vody a vydatnost zvodnění je velmi závislá na intenzitě atmosférických srážek. V obdobích jarního tání, či podzimního deštivého počasí lze očekávat hladinu blíže k povrchu. V době průzkumu se jednalo o období průměrné co do intenzity srážek. Dle mapových podkladů se zájmové území nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje, nicméně nejbližší území ochranného pásma vodního zdroje je cca 500 m západně, oblast vrchu Vidlák a Okrouhlík (00047406 a 00049606, prameniště Děčínský Sněžník a Pod Maxičkami). V území se vyskytují tři hydrodynamické komplexy: (1) svrchnoproterozoicko-paleozoický, (2) svrchnokřídový a (3) kvartérní.

Svrchnoproterozoicko-paleozoický komplex Z regionálního hlediska je možné hodnotit tento komplex jako nevýznamný, bez možnosti dotace srážkovou vodou (infiltrační oblast je minimální). Přítomná voda je jednoznačně pouze puklinového původu.

Svrchnokřídový komplex

Je nejvýznamnějším hydrodynamickým komplexem. Zvodeň má kombinovaný puklinovoprůlinový charakter. Vzhledem k faciálním poměrům (celý profil uloženin svrchního cenomanu a spodního turonu je budován většinou pískovci) jsou přítomny jen dvě zvodně, s jedním výraznějším izolátorským komplexem. Snížená průtočnost je při bázi turonu u polohy s menším průměrem pískových zrn a větším množstvím prachovitě příměsí. Infiltrační oblast je velká, vsak do turonské zvodně je prakticky přímý a na celé ploše, popř. přes málo mocné kvartérní uložení.

Kaňonovitě údolí Labe má obrovský drenážní účinek, podporovaný navíc ve studovaném území generelním úklonem vrstev k SSV. Ve výchozových partiích v údolí Labe je hladina spodní vody pouze volná. Není nutné se obávat vysoké agresivity na stavební objekty.

Kvartérní komplex

Kvartérní hydrodynamický komplex je nesourodý, odvislý především od pестrosti genetického původu hornin. Největší význam má údolní terasa, hodnoty průtočnosti a propustnosti se pohybují v rozmezí tří řádů. Filtrační parametry jsou vysoké, svědčí o výborné propustnosti sedimentů labské údolní terasy, což dokládá i ovlivnění studní, situovaných v zástavbě podél Labe. S přibývajícím množstvím deluviální příměsi při bocích se propustnost snižuje.

Základní charakteristika území již byla zmíněna výše. Na začátku projekčních prací bylo nahlédnuto do geologických map, které jsou volně přístupné na webových stránkách <https://mapy.geology.cz/>



Obrázek 2 - Výřez z geologických map [zdroj: <https://mapy.geology.cz/>]

Legenda ID: 315

Číslo mapového listu - 223

Geneze – marinní

Horninový typ – sediment zpevněný

Hornina – pískovce křemenné, jílovité, glaukonické magmatity

Soustava – český masiv – pokryvné útvary a postvariské magmatity

Oblast – křída

Region – česká křídová pánev

Éra – kenozoikum

Útvar – kvartér

Oddělení – křída svrchní

Stupeň – cenoman

Souvrství – perucko-korycanské

Vrstvy – korycanské

Tradiční název – facie kvádrových pískovců

Textura horniny – masivní, šikmé zvrstvení, HCS zvrstvení, často biogenní textury

Zrnitost horniny – jemnozrnná až hrubozrnná

Minerální složení – křemenný, vápnitý, jílní, glaukonit

1.4 VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ A MĚŘENÍ

Výčet podkladů a průzkumů použitých pro vypracování projektové dokumentace

- Mapové podklady – Český úřad zeměměřický a katastrální, územní plán
- Zaměření území – GEOHETEŠ s.r.o., Šumavská 3355, 407 47 Varnsdorf, součástí přílohy H.2
- Vyjádření správců inženýrských sítí a vlastníků provozovaných zařízení, součástí přílohy G
- Průzkum lokality, fotodokumentace 2023
- Inženýrskogeologický průzkum - MIBOSAN s.r.o, Letecká 657/43, 161 00 Praha 6, součástí přílohy H.7
- ČSN a ČSN EN, TP, TKP a další související předpisy použité ke zpracování PD
- Informace z České geologické služby (ČGS)
- Informace z Povodňového informačního systému (POVIS)
- Informace ze silniční a dálniční sítě ČR (Geoportál ŘSD)
- Informace z agentury ochrany přírody a krajiny (AOPK)

1.4.1 Existence stávajících inženýrských sítí

Průběh vedení sítí je zakreslen v PD. Před zahájením stavby je nutné přesné vytyčení inženýrských sítí příslušným správcem a viditelné vyznačení v terénu. O vytyčení bude proveden záznam do stavebního deníku. Během stavební činnosti budou dodržovány požadavky správců, které jsou uvedeny v jednotlivých vyjádřeních v dokladové části.

Stavbou dotčené inženýrské sítě nebo jejich ochranné pásmo:

- Nadzemní vedení, CETIN, a.s.
- Nadzemní vedení NN do 1kV, ČEZ Distribuce, a.s.
- Nadzemní vedení veřejného osvětlení, Statutární město Děčín
- Nadzemní vedení rozhlasu, Statutární město Děčín

1.4.2 Sčítání dopravy

Jedná se o místní komunikaci, na které nebylo provedeno sčítání dopravy. Komunikace je využívána převážně rezidenty (osobní vozidla) a občasné menšími vozidly pro sběr odpadu.

1.4.3 Průzkum vozovky

Průzkum vozovky pro zjištění únosnosti zemní pláně, stanovení materiálového složení konstrukce vozovky a podloží vozovky nebyl proveden.

1.4.4 Inženýrskogeologický průzkum

V rámci zadání, bylo objednatelem, společností S.A.W. Consulting, s.r.o., která je autorem projektové dokumentace plánované rekonstrukce komunikace, objednáno zhotovení inženýrskogeologického průzkumu ve dvou profilech, charakterizující stav podložních vrstev v trase komunikace z obce Dolní Žleb, od kostela k rodinnému domu č.p. 48 v Ústeckém kraji, okres Děčín.

Jedná se o místní komunikaci ve správě města Děčína, která je vedena v intravilánu obcí a jejíž šířkové uspořádání a zejména stabilitní stav a deformace jsou vzhledem k bezprostřední blízkosti železniční trasy nevyhovující.

Studované území se nalézá v regionu severočeském, okrese Děčín. V detailu jde o svah nad drážním tělesem ČD v úseku Děčín - státní hranice: km 6.800-11,820.

Předmětná komunikace je vedena po vrstevnici ve svahu nad železniční tratí I. tranzitního železničního koridoru mezi Děčínem a Břeclaví. Její horní okraj je tvořen opěrnou zdí do výšky cca 150 cm z pískovcových kvádrů. Spodní okraj panelové komunikace je opatřen pouze ocelovým trubkovým zábradlím, které je za hranicí své životnosti.

Komunikace a její kryt který je tvořen betonovými panely a místy živičným povrchem je na mnoha místech postižen podélnými trhlinami, což je dokladem rozsáhlé deformace aktivní zóny.

Pro průzkum byly realizovány 2ks strojně vrtaných sond (označení DZLB1 až DZLB2). Sondy byly provedeny do hloubky 2,5 – 4 m, kde bylo zastíženo eluvium skalního podloží. Jádrové vrty byly provedeny pásovou vrtnou soupravou Puntel Perfor, metodou vrtání na sucho bez použití vrtného výplachu pomocí tvrdokovových korunek průměru 100 mm. V případě vrtu DZLB1 bylo úvodních 150 mm vrtáno pomocí přenosné jádrové soupravy s vodním chlazením, tak aby bylo možné projít betonovým panelem. V úvodních partiích bylo užito šnekového vrtáku, tento byl užíván k pročištění stvolu vrtu od vrtné drti, tak aby bylo možné provést odběr jádrovou vzorkovnicí bez kontaminace nadložními vrstvami.

V průběhu vrtání byla sledována hladina podzemní vody. V průběhu vrtání nebyla ani na jednom vrtu naražena HPV pozorována, což bylo s ohledem na úklon reliéfu směrem k západu možné předpokládat. Od hloubky cca 150 cm však byla patrná přirozená vlhkost materiálu kde míra saturace stoupala s hloubkou vrtu.

Na vrtném jádře byla provedena makroskopická dokumentace a následně byly odebrány vzorky zemin pro účely laboratorních zkoušek. Současně bylo provedeno stanovení orientačních parametrů Humboldtovým kapesním vpichovým penetrometrem H-4200. Vrty byly likvidovány dusaným záhozem.

Na základě dokumentace průzkumného vrtu vyčleňujeme celkem dva geotypy (GT1 a GT2), které specifikujeme odlišnými mechanicko-fyzikálními vlastnostmi v tabulce.

Provedeným inženýrskogeologickým průzkumem byly ověřeny parametry horninové prostředí, které bylo možno předpokládat na základě rešerše archivních materiálů / mapových podkladů, jež jsou pro danou lokalitu k dispozici. Svrchní partie jsou charakterizovány zejména deluviálními svahovými sedimenty vzniklými přemístěním zvětralínového pláště pískovcových skal vlivem gravitačních sil. Směrem k řece se mocnost zvyšuje, směrem do svahu je naopak mocnost pískových zvětralínových vrstev nižší.

V předmětné lokalitě bude velmi důležité, při rekonstrukci komunikace, minimalizovat objem zemních prací i navážení materiálů (např. litého betonu). Předpokládá se podepření konstrukce komunikace v příčném řezu dvojicí mikropilot. S ohledem na přístupnost vrtné techniky bude nutné projednat průjezd skrz obec (což představuje cca 600-700m), nebo využít dopravu vlakem do stanice Dolní Žleb zastávka. Zde existuje omezení v podobě výšky podjezdu. Vrtná technika adekvátní velikosti má vždy ocelové pásy. Stejně tak výztužní trubky MP bude třeba navážet po komunikaci od kostela. Vzhledem k zastíženým geologickým podmínkám, lze předpokládat, že MP nebudou navrženy jako vetknuté, ale spíše opřené. Při délce MP 6 m by měla část kořene dosáhnout skalního podloží, nicméně toto nelze vzhledem k charakteru podloží zaručit a ani u provedené dvojice vrtů nelze vyloučit zastížení objemného balvanu.

Propustnost podložních vrstev jak v úrovni písků, tak hlouběji uložených pískovců je značná, voda v lokalitě není dle dochovaných pramenů vůči betonovým konstrukcím agresivní. Injektážní parametry prostředí tak umožní vytvoření dostatečného kořene MP.

Při návrhu založení komunikace bude vhodné rozmyslet možnost kotvení protierozních sítí k zamýšlené podélné konstrukci na vnější hraně komunikace.

Celkově se jedná o velmi komplikované místní podmínky pro realizaci komunikace. Jako zásadní se jeví historická přítomnost svahových sesuvných území (cca na začátku předmětného úseku komunikace v místě propustku) a pak také železniční trať nacházející se pod komunikací. Její provoz nemůže být stavebními pracemi přerušen ani omezen. Při rekonstrukci komunikace bude třeba odvézt stávající popraskané silniční panely, provést založení pomocí MP, spřahující podélný ŽB práh a novou kci vozovky. Současně bude třeba doplnit drenážní prvky procházející pod tělesem komunikace a rekonstruovat části opěrné zidky.

Vzhledem ke strmému svahu a přítomnosti deluviálních svahovin nasednutých na tvarově nesourodé podloží s množstvím možných balvanů a bloků, je třeba vzít při návrhu rekonstrukce v úvahu možnosti technických řešení a únosnosti jednotlivých prvků. Při průměrném plášťovém tření 65kPa lze od 6 m MP s průměrem 150 mm očekávat únosnost cca 100kN (u plně plovoucí MP).

Vzhledem k trvalé deformaci svahu nelze doporučit návrh lanových kotev, jejichž únosnost cca 20 t na jedno lano pr. 15 mm je oproti množství materiálu ve svahu zanedbatelná.

Návrhové parametry komunikace pak budou jak svým šířkovým uspořádáním, tak únosností (tedy mírou zhutnění zemní pláně Edef2 na 45 MPa u PIII) individualizovány pro potřebu zachování provozu na místní komunikaci s nízkou mírou provozu.

1.5 OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Stavba se dle dostupných dat a mapových podkladů nachází ve velkoplošném zvlášť chráněném území v CHKO Labské pískovce zóně II. Stavba se nachází v Evropsky významné lokalitě ÚSOP 2818 Labské údolí a v Ptačí oblasti ÚSOP 2300 Labské pískovce. Stavba se nenachází v záplavovém území ani je v těsné blízkosti přírodní rezervace. Stavba se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje CHOPAV Severočeské křídly. Stavba zasahuje do ochranného pásma dráhy. Budou dotčena stávající ochranná pásma podzemních a nadzemních sítí technické infrastruktury.

1.6 POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU ÚZEMÍ, PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ

Na základě studia archivních mapových podkladů (Geofond Praha), lze konstatovat, že v blízkosti plánované stavby se nenachází poddolované území.

Stavba se dle dostupných dat a mapových podkladů nenachází v záplavovém území.

Stavba nebude probíhat v blízkosti vodního toku, ale v blízkosti občasné vodoteče, která odvádí srážkové vody propustkem pod železniční tratí a cyklostezku a vlévá se do řeky Labe.

1.7 VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY, OCHRANA OKOLÍ, VLIV STAVBY NA ODTOKOVÉ POMĚRY V ÚZEMÍ

Jedná se o stavební úpravu místní komunikace a opravu opěrné zdi s protierozním opatřením svahu pod zdí. Stavba sama o sobě nebude mít negativní dopad na okolní pozemky. Směrové ani výškové řešení není výrazným způsobem měněno.

Nová opěrná zeď ze 2/3 její délky zasahuje do pozemku Správy železnic s.o. Ve zbylé části leží na soukromém pozemku. Přílehlý svah před opěrnou zdí, který je opatřen protierozním opatřením je taktéž na těchto dvou pozemcích. Celá komunikace leží na pozemku města Děčín.

Stávající zárubní kamenná zeď vlevo bude zachována a opěrná zeď vpravo bude odstraněna a bude v celé délce komunikace nahrazena novou železobetonovou úhlovou zdí založenou na mikropilotách. Na samém začátku stavebních prací bude provedena fotodokumentace a pasport stávajících zdí, oplocení a podezdívek plotů i budov.

Princip odvodnění byl změněn a voda se již nebude neorganizovaně přelévat přes korunu zdi a do krajnice, ale je svedena k nově navržené uliční vpusti na začátku zdi, odkud vede skrz dřík zdi do betonových tvarovek (kaskády), které odvádí vody do občasné bezejmenné vodoteče k drážnímu propustku. Na konci zdi je voda odváděna přes odlážděnou plochu lomovým kamenem do betonu volně do terénu, který je protierozně opatřen 3D geomříží se zatravněním.

Ze závěrů IGP je patrné, že dlouhodobou hladinu podzemní vody v této úrovni neočekáváme.

Zhotovitel stavby musí počítat se ztíženými podmínkami v celém charakteru stavby. Zejména se jedná o zúžené a snížené průjezdy vozidel/techniky staveb, mezideponie a deponie materiálů a ostatní práce spojené s dokončením stavby. Příplatek za uvedené podmínky zhotovitel stavby oceňuje v objektu „vedlejší a ostatní náklady, pol. č. 2 „pomoc práce zříz nebo zajištění regulaci ochrany dopravy – příplatek za ztížené podmínky na dopravu materiálu – malá technika, překládka materiálu“.

1.8 POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

K realizaci stavby nejsou navrženy žádné asanace ani demolice.

Dřeviny navržené ke kácení jsou zaneseny v projektové dokumentaci. V rámci stavby nebude nutné kácení stromů. V rámci stavby je nutné provést odstranění náletů a mýcení křovin na svahu pod opěrnou zdí cca na ploše 700 m². Převážně se jedná o nálety Lísky obecné a Javoru mléč a ostatních dřevin.

1.9 POŽADAVKY NA MAXIMÁLNÍ ZÁBORY ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU NEBO POZEMKŮ K PLNĚNÍ FUNKCE LESA

V rámci stavby dojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu a nedojde k záboru pozemků určených k plnění funkce lesa. Dočasné a trvalé záборы jsou dány obvodem stavby.

Výčet pozemků v k.ú. Dolní Žleb:

29, 138, 210/2, 210/4, 210/5, 501/1, 581/9, 591

Pozemek s ochranou ZPF v k.ú Dolní Žleb:

210/2 a 210/4

Pozemek s ochranou PUPFL v k.ú Dolní Žleb:

Nevyskytuje se.

1.10 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Stavebním záměrem dojde ke zlepšení stavebně technického stavu silnice v místní části Dolní Žleb – nová konstrukce vozovky z asfaltového krytu, osazení silničních svodidel pro zvýšení bezpečnosti, vybudování nové opěrné zdi a osazení odvodňovacích zařízení pro odvedení dešťové vody.

Vzhledem k velmi špatnému stavu komunikace je nutné provést opravu opěrné zdi podpírající komunikaci. Základní šířka jízdního pruhu je 3,0 m.

Plochy pro pěší nejsou řešeny, chodci budou i nadále využívat s vozidly společný prostor.

1.11 VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY, PODMIŇUJÍCÍ, VYVOLAVÉ, SOUVISEJÍCÍ INVESTICE

Stavba nemá nároky na podmiňující, vyvolané ani související investice.

Stavba není rozdělena na části, uvedení do provozu se předpokládá v celku po jejím dokončení.

Možnou související stavbou bude stavba DC-D.Žleb, kabelizace nn od DC_2106 k R18, na kterou se zpracovává projektová dokumentace. Při předběžném zjištění je plánována investorem na rok 2026/2027. V té době by již havarijný stav komunikace měl být opraven a je tedy založena rezervní chránička pod komunikací za rubem zdi pro dodatečné protažení kabelů dle domluvy s ČEZ Distribuce a.s.

1.12 SEZNAM POZEMKŮ PODLE KATASTRU NEMOVITOSTÍ

Pozemky, na kterých jsou umístěny zábory jsou ohraničeny obvodem stavby. Seznam pozemků je uveden v kap. 1.9 nebo v příloze H.1 Záborový elaborát.

1.13 OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO

Stavbou budou dotčena ochranná pásma stávajících inženýrských sítí a ochranné pásmo dráhy. Nová ochranná pásma touto stavbou nevznikají.

Ochranné pásmo komunikace dle zákona č. 13/1997 Sb.:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo do osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací; pokud by takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma hranice silničního pozemku
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. třídy
- 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy

Ochranná pásma stávajících vedení jsou dle zákona 458/2000 Sb. § 46 následující:

Elektro podzemní vedení

Silnoprůdové vedení do 110 kV včetně 1 m (po obou stranách krajního kabelu)

Sdělovací kabelová vedení místní a dálková 1,5 m (od krajního kabelu)

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanal. stok jsou dle zákona č. 274/2001 Sb. § 23 následující:

Vodovodní potrubí do DN 500 včetně 1,5 m (od okraje potrubí)

Kanalizace do DN 500 včetně 1,5 m (od okraje stoky)

Ochranná pásma a zařízení, které slouží pro výrobu, distribuci a uskladňování plynu je podle zákona 458/2000 Sb. § 68 následující:

U NTL a STL plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce

- u tlakové úrovně do 4 bar včetně 1 m (na obě strany)

- b) u tlakové úrovně nad 4 bar do 40 bar včetně 2 m (na obě strany)
- c) u tlakové úrovně nad 40 bar 4 m (na obě strany)
- d) u technologických objektů 4 m (na každou stranu od objektu)

U VTL je ochranné pásmo 4 m na každou stranu a bezpečnostní pásmo 20 m.

Ochranné pásmo dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb.:

- a) u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy
- b) u vlečky 30 m od osy krajnice koleje (u vlečky v uzavřeném prostoru provozovny se ochranné pásmo nezřizuje)

Průběhy IS jsou orientačně zaneseny do koordinačního situačního výkresu a objektové situace, před začátkem stavebních prací je nutné vytyčení všech sítí jednotlivými správci a viditelné vyznačení v terénu.

1.14 POŽADAVKY NA MONITORINGY A SLEDOVÁNÍ PŘETVOŘENÍ

Nivelační značky jsou vzhledem k sesuvnému území navrženy pro dlouhodobější sledování směrové i výškové odchylky. Jsou navrženy hřebové nivelační značky v horní hraně římsy dle **VL4 509.01**. Je navrženo celkem 24 ks nivelačních značek na celou římsu zdi (2 ks na každou římsu v daném dilatačním celku).

Po dokončení stavby se provede celkové zaměření skutečného provedení stavby včetně měření na každé hřebové značce a je třeba provádět dlouhodobější sledování zdi v intervalech á 6 měsíců po dobu 2 let a pokud nebude patrný žádná půdorysná a výšková odchylka od zaměření skutečného provedení stavby, bude interval upraven dle individuálního doporučení projektanta například jednou za 2 roky.

1.15 MOŽNOSTI NAPOJENÍ STAVBY NA VEŘEJNOU DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Místní komunikace bude i po dokončení stavby nadále napojena na síť místních komunikací statutárního města Děčín. I nadále se bude jednat o místní komunikaci funkční skupiny C (obslužná komunikace). Příčné uspořádání komunikace odpovídá jednopruhové obousměrné komunikaci.

Stavební práce na technické infrastruktuře nejsou navrženy.

2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

2.1 CELKOVÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ STAVBY

2.1.1 Stavba

Stávající stavba je situována na místní komunikaci v lokalitě Dolní Žleb, který je částí města Děčín v okrese Děčín, Ústeckém kraji v katastrálním území Dolní Žleb. Stavba je situována v intravilánu poměrně stísněném prostředí pro dopravu a tím i pro provádění této stavby.

Předmětem stavby je stavební úprava silnice, výstavba nové opěrné zdi a protierozní řešení svahu pod navrhovanou opěrnou zdí. Jedná se o havarijní stav komunikace včetně stávající zdi, která hrozí sesuvem na koridorovou trať. Celková délka řešeného úseku je přibližně 100 m.

Místní komunikace bude provedena jako jednopruhová obousměrná komunikace se základní šířkou jízdního pruhu 3,0 m a zpevněnou proměnnou šířkou krajnice vlevo u zárubní kamenné pískovcové zdi z přídlažbových kostek. Vozovka je za zdí navržena jako živičná, celkové tloušťky 480 mm. V rámci opravy celé zdi je navržena nová niveleta komunikace s příčným sklonem. Návrh co nejvíce kopíruje stávající vedení nivelety a příčného sklonu, ale bylo nutné provést návrh dle normových parametrů. Nová část komunikace plynule navazuje na stávající stav na začátku i konci řešeného úseku.

Odvodnění komunikace je navrženo jednou uliční vpustí na začátku zdi ve pracovním staničení km 0+10,61 a na konci zdi ve staničení 0+7337 přes odláždění lomovým kamenem do betonu do terénu, jako tomu bylo ve stávajícím stavu.

Nová úhlová zeď celkové délky 68,60 m založená hlubinně na dvou řadách mikropilot. Nová úhlová zeď je oproti stávající půdorysné poloze odsunuta více směrem ke koridorové trati. Na zdi je navržena železobetonová římsa šířky 800 mm s osazeným zábradelním svodidlem se svislou výplní. Na stávající betonové zdi u č.p.46 je navržena také železobetonová římsa, kotvená do dřívku stávající zdi a na římsce je taktéž navrženo zábradelní svodidlo se svislou výplní. S ohledem na prostorové možnosti bude úhlová zeď prováděna po dilatačních celcích. Dřík a základové pasy jsou navrženy železobetonové. Dřík je dle požadavku AOPK obložen pískovcovým (místním) kotveným kamenným obkladem s vyspárováním. Za zdí je navržena rubová drenáž s vyústěním na začátku navržené zdi skrz líc zdi do betonových tvarovek, které odvádí vody před stávající opěrnou zdí a dále do občasné vodoteče s odvedením do drážního propustku pod koridorovou trať. Na konci zdi je drenáž svedena potrubím kolem konce zdi do revizní šachty DN 400 a dále vyústěním do stávajícího betonového žlabu za zdí. Vyústění je odlážděno z lomového kamen do betonu rozměru 1 x 1 m. Stávající zeď u č.p. 46 bude celoplošně sanována z líce zdi. Pro osazení římsy na konci stávající zdi je navržen železobetonový trám s konzolou pro vynesení římsy.

Před zdí je navrženo protierozní opatření 3D georohoží s ohumusováním a osetím hydroosevem.

Přeložka technické infrastruktury není projektem uvažována. V případě nutnosti bude provedeno vypnutí vrchního vedení NN, po dobu vyvrtání mikropilot, které od staničení 0+40 křížuje komunikaci. Před zahájením stavby je nutné přesné vytyčení inženýrských sítí příslušným správcem a viditelné vyznačení v terénu. Po dobu stavby je nutné respektovat ochranná pásma inženýrských sítí.

V rámci stavby bude nutné mýcení křovin a náletů před zdí a to mimo lesní pozemek, stromy na lesním pozemku není potřeba kácet. Jedná se o souvisle zapojený porost na ploše 730 m².

Před zahájením prací musí být osazeno dočasné dopravní značení. Stavební práce budou prováděny po dílčích úsecích za úplné uzavírky dle SO 151. DIO viz objekt SO 151.

Pro vybudování zdi v úseku DC3-DC6 bude nutné provést záporové kotvené pažení v celkové délce 18 m.

2.1.2 Účel užívání stavby

Jedná se o veřejně prospěšnou stavbu v místní části Dolní Žleb. Účelem PD je zvýšení bezpečnosti a zlepšení technického stavu místní komunikace.

2.1.3 Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou s návrhovou životností konstrukce zpevněných ploch dle TP 170 25 let a inženýrské konstrukce na 100 let.

2.1.4 Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků a technických požadavků zabezpečující bezbariérové užívání stavby

Výjimky nejsou stanoveny.

2.1.5 Informace o podmínkách závazných stanovisek dotčených orgánů

V rámci zpracování dokumentace budou osloveni DOSS (dotčené orgány státní správy), správci inženýrských sítí a vlastníci dotčených pozemků. Jejich požadavky budou vypořádány a případně zapracovány do PD. Jednotlivá vyjádření k projektové dokumentaci budou poté uvedena v příloze G. Dokladová část.

2.1.6 Celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů

Jedná se o liniovou stavbu o celkové délce přibližně 86 m v místní části Dolní Žleb. Komunikace je v současné době využívána převážně residenty (osobní vozidla) a ojediněle návštěvníky CHKO Labské

pískovce. S ohledem na řešenou lokalitu je odvoz odpadu zajišťován malými vozidly, která jsou zároveň nejrozměrnějším typem, který se na komunikaci nachází.

Příčný typ uspořádání komunikace odpovídá jednopruhovému obousměrnému komunikaci.

Směrové řešení místní komunikace je navrženo tak, aby co nejvíce odpovídalo stávajícímu stavu. Přeložka silnice není navržena. Osa komunikace se skládá z přímých a prostých kružnicových oblouků bez přechodnic.

Niveleta komunikace je navržena tak, aby došlo ke sjednocení výškového řešení a zlepšení jízdních vlastností – zejména příčné sklony. Poloměry výškových oblouků odpovídají návrhové rychlosti 20 km/h. Základní šířka jízdního pásu je 3,0 m. Základní příčný sklon komunikace je jednostranný 3 % k opěrné zdi (vpravo ve směru staničení).

Stávající směrové a výškové řešení je v maximální možné míře zachováno.

V km 0,002 76 – 0,071 035 je navržena nová opěrná železobetonová úhlová zeď délky 68,6 m s kamenným obkladem, plošně založená na dvou řadách mikropilot. Na železobetonové římsě je navrženo zábradelní svodidlo se svislou výplní. Na konci úseku komunikace se opravuje stávající opěrná betonová zeď délky 11,37 m a je na ní navržena kotvená železobetonová římsa se zábradelním svodidlem se svislou výplní.

2.1.7 Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba se dle dostupných dat a mapových podkladů nachází ve velkoplošném zvlášť chráněném území v CHKO Labské pískovce zóně II. Stavba se nachází v Evropsky významné lokalitě ÚSOP 2818 Labské údolí a v Ptačí oblasti ÚSOP 2300 Labské pískovce. Stavba se nenachází v záplavovém území ani je v těsné blízkosti přírodní rezervace. Stavba se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje CHOPAV Severočeské křídly. Stavba zasahuje do ochranného pásma dráhy.

2.1.8 Základní bilance stavby

Samotná stavba nebude spotřebovávat media, hmoty ani produkovat emise. Odpady budou vznikat běžným užíváním komunikace, které budou likvidovány jejím správcem. Po zprovoznění silničního obchvatu se nepředpokládá významný nárůst dopravy, který by měl negativní dopad na obyvatele obce.

V průběhu výstavby se předpokládá dočasně zvýšená hladina hluku z pracujících stavebních mechanismů a zvýšený provoz nákladních automobilů. Tyto potenciálně hlučné činnosti a stavební práce budou probíhat převážně v denní době.

Třída energetické náročnosti se neposuzuje.

Kapacitní údaje SO 201:

Vozovka – 271 m²

Odvodňovací žlab – 12 m²

Kamenná dlažba (drobná) – 51,3 m²

Kamenná dlažba (lomový kámen) – 2,7 m²

nestmelené plochy (štěrkodrt) – 271 m²

Ornice ve svahu - 605 m² (605 m² x 1,2 x 0,15 m = 108,9 m³)

Protierozní kotvená rohož - 726 m² (605 m² x 1,2 = 726 m²)

Silniční obruba – 2,92 m

Záhonová obruba - 3,2 m

Sadová obruba - 0,6 m

Železobetonová zeď – 86 m

ŽB římsa – 80,2 m

Zábradelní svodidlo – 83 m

2.1.9 Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci, členění etapy

V době zpracování dokumentace není znám přesný termín zahájení stavebních prací, který je vázán společným řízením a vybráním zhotovitele stavby.

Předpokládaný termín realizace stavby je rok 2025. Jedná se o stavební zakázku, která bude provedena během jedné stavební sezóny.

Celková doba výstavby je uvažována 6 měsíců. Tato doba je pouze orientační, po vybrání zhotovitele bude doba upřesněna a to na základě předloženého harmonogramu stavebních prací.

S ohledem na prostorové možnosti bude opěrná zeď prováděna po dílčích úsecích např. 6 m.

2.1.10 Základní požadavky na předčasné užívání

Předčasné užívání stavby se nepředpokládá. Stavba bude předána do užívání jako celek.

2.1.11 Orientační náklady stavby

Podrobná cena stavby vychází ze soupisu prací viz příloha E., který je oceněn v příloze F. Rozpočet.

Soupis prací a je řazen dle stavebních objektů na jednotlivé položky třídníku OTSKP schváleného MD ČR v aktuální cenové hladině 2024.

2.2 CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

2.2.1 Urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Dispoziční uspořádání místní komunikace je navrženo tak, aby co nejvíce kopírovalo stávající stav, včetně nové opěrné zdi, která je navržena z důvodu zachycení deformací stávající komunikace s ohledem na svažitost zemního tělesa a eliminaci záborů.

Základní technické a urbanistické řešení vychází z požadavku investora, které je v souladu s platnou legislativou. Trasa je projektem navržena tak, aby její dispoziční a technické řešení působilo vyváženě vůči řešenému území.

2.2.2 Architektonické řešení

Stavba je navržena dle platných předpisů a norem, v rámci projednání nebyly vzneseny požadavky na zapracování zvláštních architektonických požadavků. Materiálové, tvarové a barevné řešení je navrženo v rámci povolených mezí a detailně bude upřesněno až na základě výběru zhotovitele stavby v RDS.

Kryt komunikace bude proveden z asfaltového betonu, silniční obrubníky a příkopové tvárnice (žlabovky) budou klasické betonové. Přídlažba u levostranné zdi je navržena z dlažebních kostek 100x80 mm s kamenem dle výběru investora se součinností AOPK. Zábradelní svodidla budou ocelová.

Pro kamenný obklad díku di byl požadavkem AOPK pískovec místního druhu jako jsou štuky na vazbu (řádkové zdivo). Ostatní dlažby nenamrzavé a neobsahuje rozpustné soli. Druh kamene bude odsouhlasen stavebním dozorem investora.

Uliční vpust' je navržena z typizovaných betonových prefabrikátů s litinovou mříží D400. Protierozní rohož je navržena 3D struktury z HDPE s vyplněním ornici a hydroosevem.

2.3 CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

2.3.1 Popis celkové koncepce technického řešení

Technické řešení jednotlivých stavebních objektů je popsáno níže.

Jedná se o stavbu, která řeší zlepšení technického stavu místní komunikace a samozřejmě také bezpečnosti jejich uživatelů.

Místní komunikace bude provedena jako jednopruhová obousměrná komunikace se základní šířkou jízdního pruhu 3,0 m.

Předmětem stavby je stavební úprava silnice, výstavba nové opěrné zdi a protierozní řešení svahu pod navrhovanou opěrnou zdí. Jedná se o havarijný stav komunikace včetně stávající zdi, která hrozí sesuvem na koridorovou trať. Celková délka řešeného úseku je přibližně 100 m.

Místní komunikace bude provedena jako jednopruhová obousměrná komunikace se základní šířkou jízdního pruhu 3,0 m a zpevněnou proměnnou šířkou krajnice vlevo u zárubní kamenné pískovcové zdi z přídlažbových kostek. Vozovka je za zdí navržena jako živičná, celkové tloušťky 480 mm. V rámci opravy celé zdi je navržena nová niveleta komunikace s příčným sklonem. Návrh co nejvíce kopíruje stávající vedení nivelety a příčného sklonu, ale bylo nutné provést návrh dle normových parametrů. Nová část komunikace plynule navazuje na stávající stav na začátku i konci řešeného úseku.

Odvodnění komunikace je navrženo jednou uliční vpustí na začátku zdi ve pracovním staničení km 0+10,61 a na konci zdi ve staničení 0+7337 přes odláždění lomovým kamenem do betonu do terénu, jako tomu bylo ve stávajícím stavu.

Nová úhlová zeď celkové délky 68,60 m založená hlubinně na dvou řadách mikropilot. Nová úhlová zeď je oproti stávající půdorysné poloze odsunuta více směrem ke koridorové trati. Na zdi je navržena železobetonová římsa šířky 800 mm s osazeným zábradelním svodidlem se svislou výplní. Na stávající betonové zdi u č.p.46 je navržena také železobetonová římsa, kotvená do dřívku stávající zdi a na římsu je taktéž navrženo zábradelní svodidlo se svislou výplní. S ohledem na prostorové možnosti bude úhlová zeď prováděna po dilatačních celcích. Dřík a základové pasy jsou navrženy železobetonové. Dřík je dle požadavku AOPK obložen pískovcovým (místním) kotveným kamenným obkladem s vyspárováním. Za zdí je navržena rubová drenáž s vyústěním na začátku navržené zdi skrz líc zdi do betonových tvarovek, které odvádí vody před stávající opěrnou zdí a dále do občasné vodoteče s odvedením do drážního propustku pod koridorovou trať. Na konci zdi je drenáž svedena potrubím kolem konce zdi do revizní šachty DN 400 a dále vyústěním do stávajícího betonového žlabu za zdí. Vyústění je odlážděno z lomového kamen do betonu rozměru 1 x 1 m. Stávající zeď u č.p. 46 bude celoplošně sanována z líce zdi. Pro osazení římsy na konci stávající zdi je navržen železobetonový trám s konzolou pro vynesení římsy.

Před zdí je navrženo protierozní opatření 3D georohoží s ohumusováním a osetím hydroosevem.

Přeložka technické infrastruktury není projektem uvažována.

2.3.2 Celková bilance nároků všech druhů energie

V rámci projektové dokumentace nejsou řešeny žádné přeložky inženýrských sítí.

2.3.3 Celková spotřeba vody

Stavba nebude při svém provozu mít nároky na vodu.

Technologickou vodu pro výstavbu si zajistí zhotovitel stavby.

2.3.4 Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí

Při provozu budou vznikat pouze odpady způsobené běžným užíváním komunikace. Je vhodné zajistit pravidelnou údržbu zpevněných ploch a odvodňovacích zařízení.

Po ukončení stavebních prací bude prostor stavby vyklizen a předán do užívání.

Produkované odpady v rámci realizace stavby a nakládání s nimi je popsáno níže.

2.3.5 Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektrického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Není specifikováno.

2.4 BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY

Jedná se o komunikaci v intravilánu statutárního města Děčín, prostor místní komunikace neumožňuje realizovat plochy pro pěší. Chodci budou využívat společný prostor s vozidly. Návrhová rychlost je 20 km/h. Podélný sklon komunikace je místy až 7,6 %.

Realizovat stavbu v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb vzhledem k podélnému sklonu vozovky nelze.

2.5 BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY

Návrh technického řešení je zpracován v souladu s platnými českými technickými normami, technickými podmínkami, vzorovými listy a dalšími předpisy, vztahujícími se k projektování pozemních komunikací. Jejich respektování by mělo zaručit bezpečný provoz na navrhované stavbě při dodržování podmínek zákona č. 361/2000 o provozu na pozemních komunikacích.

Bezpečnostní zařízení na komunikacích se navrhuje v místech, kde hrozí zvýšené nebezpečí úrazu sjetím vozidla, popřípadě střetnutím motorového vozidla s jiným účastníkem silničního provozu. Bezpečnostní zařízení se rozdělují podle svého účelu na záchytná a vodící. Mezi silniční záchytné systémy patří svodidla a mezi vodící bezpečnostní zařízení patří směrové sloupky, nástavce směrových sloupků a odrazky. Jak svodidla, tak směrové sloupky se osazují dle příslušných ČSN a TP a smí se používat pouze schválené typy.

Stavba svým uspořádáním zaručuje podmínky pro své bezpečné užívání. Stavba splňuje obecné bezpečnostní standardy kladené na tento typ staveb.

2.6 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA OBJEKTŮ

2.6.1 Popis současného stavu

Popis stávající komunikace

Jedná se o místní komunikaci funkční skupiny C, která je umístěna v odřezu. Stávající příčné uspořádání odpovídá jednopruhovému obousměrnému komunikaci. Stávající kryt komunikace se skládá částečně z asfaltového betonu ale převážně ze silničních panelů, které místy „ujíždění“ po svahu.

Směrové řešení místní komunikace je navrženo tak, aby co nejvíce odpovídalo stávajícímu stavu.

Přeložka silnice není navržena. Osa komunikace se skládá z přímých a prostých kružnicových oblouků bez přechodnic.

Začátek úseku je v přímé délky 5,31 m, následuje levostranný směrový oblouk $R=90$ m, na který postupně navazují přímý úsek $P=12,05$ m, pravostranný směrový oblouk $R=150$ m, přímý úsek $P=21,15$ m, levostranný oblouk $R=15$ m a konec je v přímé délky 7,82 m. Celková délka úseku je 85,95 m, poloměry směrových oblouků odpovídají návrhové rychlosti 20 km/h.

Příčné uspořádání nové komunikace odpovídá jednopruhovému obousměrnému komunikaci s šířkou jízdního pásu min. 3,0 m. Podél zárubní zdi a zástavby je navržena kamenná přídlažba šířky min. 0,50 m, jízdní pás (min. 3,0 m) je z asfaltového betonu, vpravo je opěrná zeď se zábradelním svodidlem.

Výhybny se vyskytují mimo řešený úsek komunikace.

Odvodnění je řešeno jednou novou uliční vpustí na začátku zdi s vyvedením skrz dřík zdi do betonových žlabovek, které odvádí vodu do bezejmenné občasné vodoteče a dále drážním propustkem pod dráhou a cyklostezkou. Na konci zdi je odvodnění řešeno svedením v odláždění z lomového kamene do betonu na terén, jako tomu bylo ve stávajícím stavu.

2.6.2 Popis navrženého stavu

Projektová dokumentace je celkem členěna do 2 stavebních objektů jejíž označení je v souladu s vyhláškou č. 499/2006 Sb., ve znění vyhlášky č. 405/2017 Sb. a Směrnicí pro dokumentaci staveb pozemních komunikací s účinností od 07/2022.

Číselná řada	Skupina objektů	Název stavebního objektu
100	Objekty pozemních komunikací	SO 151 – Dopravně inženýrská opatření
200	Mostní objekty a zdi	SO 201 – Opěrná zeď

2.6.2.1 SO 151 DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Cílem stavebního objektu je zlepšení technického stavu místní komunikace a zvýšení bezpečnosti na PK. Stávající stav komunikace zhoršuje jízdní komfort a bezpečnost účastníků silničního provozu.

Návrh je zpracován plně v souladu s požadavky zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění, jeho prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Práce budou prováděny za **úplné uzavírky** místní komunikace. Uzavření bude pouze rekonstruovaný úsek, se zajištěním dostatečného manipulačního prostoru pro pracovní techniku a prostoru pro zařízení staveniště. Uzavřený úsek bude ohraničen příčnými zábranami č. Z2 s výstražnými světly typu 1.

Po celou dobu opatření bude zajištěn přístup k nemovitostem dotčeným uzavírkou, se zajištěním bezpečnosti dle požadavků TP 66. Ostatním chodcům bude vstup do uzavřeného úseku zakázán.

O uzavírci budou účastníci provozu informováni s dostatečným předstihem prostřednictvím DZ č. IP22 „Změna organizace dopravy“.

Objížděná trasa v délce cca 1 800 m bude vedena / značena po místních komunikacích. S ohledem na orientaci turistů (zejména cyklistů) bude objížděná trasa je značena v celé své délce prostřednictvím DZ č. IS11c „Směrová tabule pro vyznačení objížděky“.

Na vyznačených místech budou osazeny předběžné DZ B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ s dodatkovou tabulkou č. E3a „Vzdálenost“.

2.6.2.2 SO 201 OPĚRNÁ ZEĎ

Předmětem tohoto objektu je stavební úprava silnice, výstavba nové opěrné zdi a protierozní řešení svahu pod navrhovanou opěrnou zdí. Jedná se o havarijný stav komunikace včetně stávající zdi, která hrozí sesuvem na koridorovou trať. Celková délka řešeného úseku je přibližně 100 m.

Místní komunikace bude provedena jako jednopruhová obousměrná komunikace se základní šířkou jízdního pruhu 3,0 m a zpevněnou proměnnou šířkou krajnice vlevo u zárubní kamenné pískovcové zdi z přídlažbových kostek. Vozovka je za zdí navržena jako živičná, celkové tloušťky 480 mm. V rámci opravy celé zdi je navržena nová niveleta komunikace s příčným sklonem. Návrh co nejvíce kopíruje stávající vedení nivelety a příčného sklonu, ale bylo nutné provést návrh dle normových parametrů. Nová část komunikace plynule navazuje na stávající stav na začátku i konci řešeného úseku.

Odvodnění komunikace je navrženo jednou uliční vpustí na začátku zdi ve pracovním staničení km 0+10,61 a na konci zdi ve staničení 0+7337 přes odláždění lomovým kamenem do betonu do terénu, jako tomu bylo ve stávajícím stavu.

Nová úhlová zeď celkové délky 68,60 m založená hlubinně na dvou řadách mikropilot. Nová úhlová zeď je oproti stávající půdorysné poloze odsunutá více směrem ke koridorové trati. Na zdi je navržena železobetonová římsa šířky 800 mm s osazeným zábradelním svodidlem se svislou výplní. Na stávající betonové zdi u č.p.46 je navržena také železobetonová římsa, kotvená do dřívku stávající zdi a na římsu je taktéž navrženo zábradelní svodidlo se svislou výplní. S ohledem na prostorové možnosti bude úhlová zeď prováděna po dilatačních celcích. Dřík a základové pasy jsou navrženy železobetonové. Dřík je dle požadavku AOPK obložen pískovcovým (místním) kotveným kamenným obkladem s vyspárováním. Za zdí je navržena rubová drenáž s vyústěním na začátku navrhované zdi skrz líc zdi do betonových tvarovek, které odvádí vody před stávající opěrnou zdí a dále do občasné vodoteče s odvedením do drážního propustku pod koridorovou trať. Na konci zdi je drenáž svedena potrubím kolem konce zdi do revizní šachty DN 400 a dále vyústěním do stávajícího betonového žlabu za zdí. Vyústění je odlážděno z lomového kamen do betonu rozměru 1 x 1 m. Stávající zeď u č.p. 46 bude celoplošně sanována z líce zdi. Pro osazení římsy na konci stávající zdi je navržen železobetonový trám s konzolou pro vynesení římsy.

Před zdí je navrženo protierozní opatření 3D georochozí s ohumusováním a osetím hydroosevem.

Přeložka technické infrastruktury není projektem uvažována. V případě nutnosti bude provedeno vypnutí vrchního vedení NN, po dobu vyvrtání mikropilot, které od staničení 0+40 křížuje komunikaci. Před zahájením stavby je nutné přesné vytyčení inženýrských sítí příslušným správcem a viditelné vyznačení v terénu. Po dobu stavby je nutné respektovat ochranná pásma inženýrských sítí.

2.7 ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ

V rámci projektové dokumentace nejsou řešeny technické ani technologické zařízení.

2.8 ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ

Vzhledem k charakteru stavby je, ve vazbě na § 41 odst. 2 vyhl. č. 246/2001 Sb., obsah požárně bezpečnostního řešení stavby přiměřeně omezen. Předmětem tohoto posouzení nejsou objekty zařízení staveniště ani volných skládek, ke kterým bude v případě jejich instalace, zpracováno samostatné požárně bezpečnostní řešení.

Jedná se o dopravní stavbu navrženou převážně z nehořlavých materiálů. Součástí stavby nejsou žádné objekty vyžadující vytvoření samostatného požárního úseku. Stanovení požárního rizika ani stupně požární bezpečnosti není nutné u žádného z objektů. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

Jedná se o konstrukce vně objektu bez požadavku na požární odolnost. V případě použití hořlavých materiálů nebo hořlavých kapalin (např. použití asfaltů a hořlavých kapalin, apod.) musí být dodrženy všechny bezpečnostní požadavky vyplývající z platných předpisů a norem (např. zákon o požární ochraně, ČSN 65 02 01, apod.) určených pro jejich skladování, manipulaci i aplikaci na staveništi.

Dispoziční řešení respektuje podmínky pro bezpečný únik osob a další podmínky z hlediska použitých stavebních materiálů. Součástí stavby není tunel ani zakrytý zářez, které by omezovaly bezpečný únik osob při nehodě a následném požáru.

Zásahové cesty ani nástupní plochy není nutné zřizovat. Podmínky pro provedení požárního zásahu jsou standardní. Lze předpokládat dopravní nehodu s následným požárem, případně únikem nebezpečné látky.

Jedná se o liniovou stavbu, která nevyžaduje rozdělení na požární úseky.

Stavba silnice, včetně IS, nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti vyhovují.

Zabezpečení požární vodou, vnitřní a vnější odběrní místa ani zvláštní hasební látky není nutné v souvislosti s navrženou stavbou zřizovat. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Komunikace bude po svém dokončení dostatečně únosná pro těžkou hasičskou techniku, na celé trase komunikace bude zajištěn průjezdový profil výšky min. 4800 mm. Příjezdové komunikace budou mít šířku jízdního pásu pruhu min. 3,0 m.

Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů.

Technická nebo technologická zařízení stavby nemají z hlediska požární bezpečnosti zvláštní podmínky. Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

Pro bezpečnost zasahujících jednotek při hašení nebo provádění záchranných prací není nutné stanovovat další zvláštní opatření. Jedná se standardní místo na pozemní komunikaci.

Konkrétní řešení stavby:

Příjezd pro požární vozidla a obecně pro vozidla IZS bude po místních komunikacích vedených z Děčína od Tyršova mostu a následně po levém břehu řeky Labe. Příjezd vozidel do oblasti bude umožněn po celou dobu stavby. Opěrná zeď bude prováděna po dílčích částech cca 6 m.

Z hlediska požární bezpečnosti staveb komunikace vyhovují požadavkům čl. 12.2 normy ČSN 73 0802.

- *Zásobování zařízení staveniště požární vodou (ČSN 73 0873 /06_2003):*
 - Požární vodu bude v případě potřeby nutné dopravit cisternovými vozy požární techniky. Případně lze k čerpání vody využít řeku Labe. Požadavky na její množství je nutno stanovit v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště.
 - *Přenosné hasicí přístroje:*
 - počet a druh přístrojů bude stanoven v rámci řešení požární bezpečnosti zařízení staveniště a konkrétních pracovních postupů

2.9 ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA

Kritéria tepelně technického hodnocení nejsou pro daný druh stavby hodnoceny.

2.10 HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ

Pro tento druh stavby nebyla zpracována hluková studie. Jedná se o místní komunikaci s minimální intenzitou.

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat pravidla BOZP, včetně zákonných požadavků, ustanovení norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

Zásady parametrů řešení stavby (větrání, vytápění, zásobování vodou, odpadů apod.) nejsou dle charakteru stavby specifikovány.

Během stavebních prací dojde ke zvýšení hlukové zátěže na okolní prostředí. Zhotovitel stavby je povinen provádět taková opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku během stavby, aby byly dodrženy hygienické limity pro denní i noční dobu dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

V průběhu provádění prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti. Vozidla dovážející sypký materiál budou opatřena plachtami.

Přílehlé komunikace nebudou znečišťovány staveništním materiálem. Vozidla vyjíždějící ze stavby budou řádně očištěna.

2.11 ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

2.11.1 Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Jedná se o otevřenou stavbu bez nutnosti zřizovat další opatření. Stavba není ohrožena radonem.

2.11.2 Ochrana před bludnými proudy

Stavba je ohrožena bludnými proudy. Navržená ochrana proti bludným proudům je navržena dle TP 124 a podrobně popsána v technické zprávě ke stavebnímu objektu opěrné zdi v rámci SO 201.

2.11.3 Ochrana před technickou seizmicitou

Stavba není ohrožena seismickou činností.

2.11.4 Ochrana před hlukem

Stavbu není třeba chránit před vnějším hlukem.

2.11.5 Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v záplavovém území.

2.11.6 Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v místě s výskytem metanu.

3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

3.1.1 Napojovací místa technické infrastruktury

V rámci projektové dokumentace není řešena technická infrastruktura.

3.1.2 Připojovací rozměry, výkopové kapacity a délky

Netýká se.

4 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

4.1 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ VČETNĚ BEZBARIÉROVÝCH OPATŘENÍ

Jedná se o místní komunikaci s funkcí obslužnou. Prostor místní komunikace neumožňuje realizovat chodníkové plochy, chodci budou i nadále sdílet společný prostor s vozidly.

Místní komunikace je řešena jako jednopruhová obousměrná komunikace bez výhyben pro míjení vozidel. Základní šířka jízdního pásu je 3,0 m. Prostor od pevné překážky (zárubní zdi) je min. 0,25 m.

Směrové a výškové řešení je s ohledem na zárubní zeď vlevo a novou opěrnou zeď vpravo, podpírající komunikaci. Podélný sklon komunikace dosahuje místy až 7,6 %, průměrná hodnota podélného sklonu komunikace je 6%

Na římse opěrné zdi je navrženo ocelové zábradelní svodidlo se svislou výplní.

Nové sjezdy nejsou navrženy.

4.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU.

Přeložení komunikace do nové polohy není řešeno. Silnice bude i po svém dokončení napojena na stávající síť místních komunikací.

Silnice po svém dokončení bude ve vlastnictví statutárního města Děčín.

4.3 DOPRAVA V KLIDU

Doprava v klidu není řešena.

4.4 PĚŠÍ A CYKLISTICKÉ STEZKY

Pěší a cyklistické stezky nejsou řešeny.

5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

5.1 TERÉNNÍ ÚPRAVY

Před zdí je navrženo protierozní opatření 3D georohoží s ohumusováním a osetím hydroosevem. Pod stávající zdí je poměrně strmý svah podle geodetického zaměření (1:1,2 – 1:1,5), který je ve svém stávajícím stavu zarostlý náletovými křovinami a vegetací. V rozsahu obvodu stavby je celá tato plocha navržena k protieroznímu opatření. Práce budou provedeny dle TKP 13 a TP 99.

Sklony násypových a zářezových svahů budou prováděny ve sklonu max. 1:1,5.

Za pokácené nálety nebude provedena žádná náhrada.

5.2 POUŽITÉ VEGETAČNÍ PRVKY

5.2.1 NÁVRH

Před zdí je navrženo protierozní opatření 3D georohoží s ohumusováním a osetím hydroosevem. Bylo navrženo odstranění náletů a mycení křovin, dále k instalaci 3D georohože s následným ohumusováním v tl. 150 mm a hydroosevem z rychlému zakořenění travního osiva.

5.3 BIOTECHNICKÁ, PROTIEROZNÍ PATŘENÍ

Stavba nevyžaduje zřízení biotechnických opatření. Před zdí je navrženo protierozní opatření 3D georohoží s ohumusováním a osetím hydroosevem.

Pod stávající zdí je poměrně strmý svah podle geodetického zaměření (1:1,2 – 1:1,5), který je ve svém stávajícím stavu zarostlý náletovými křovinami a vegetací. V rozsahu obvodu stavby je celá tato plocha navržena k protieroznímu opatření. Bylo navrženo odstranění náletů a mycení křovin, dále k instalaci 3D georohože s následným ohumusováním v tl. 150 mm a hydroosevem z rychlému zakořenění travního osiva.

Při instalaci georohože na svah je nezbytné dodržovat doporučený postup daného výrobce a to včetně jejího kotvení.

Navržený materiál Georohože:

Plastová georohož pro trvalou ochranu svahů proti půdní erozi (při zasypání zeminou a osevu travní směsí). Je vhodná pro zpevnění mírných až velmi příkrých svahů (do 45°). Hlavní funkcí georohože je fixace kořenového systému travního porostu a zajištění jeho mimořádné odolnosti proti působení erozních činitelů, zejména vody proudící po svahu. Svah ošetřený plastovou georohoží bude mít přirozený vzhled zatravněné plochy. Materiál polypropylén (PP) a vysokohustotní polyethylen (HDPE). Životnost min. 25 let v přirozeném zemním prostředí v rozmezí $4 < \text{pH} < 9$ a teplotou zemin menší než 25°C. Pevnost v tahu podélně 110 kN/m, příčně 30 kN/m. Tažnost podélně i příčně 12%. Plošná hmotnost 620 g/m².

6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

6.1 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ – OVZDUŠÍ, HLUK, VODA, ODPADY A PŮDA

Hluk během výstavby:

V průběhu výstavby se předpokládá lokálně a dočasně zvýšená hladina hluku z pracujících stavebních mechanismů a zvýšený provoz nákladních automobilů. Tyto potenciálně hlučné činnosti a stavební práce budou probíhat pouze v denní době.

Mobilní ani pevnou protihlukovou stěnu není nutné realizovat.

Prašnost během výstavby:

K omezení prašnosti budou při stavbě dodržována následující opatření:

- při manipulaci prašných materiálů bude v maximální možné míře omezován vznik a víření prachu, vozidla přepravující sypké materiály z/do prostoru stavby budou používat zakrytí hmot plachtou

- v případě extrémně nevhodných meteorologických podmínek (horké, suché a větrné počasí) bude snižována prašnost místa skrápěním povrchů, kola a podvozky automobilů vyjíždějících z prostoru stavby na veřejné komunikace budou před výjezdem řádně očištěna, případné znečištění komunikací bude pravidelně odstraňováno (minimalizace sekundární prašnosti).

Odpady:

Při realizaci stavby bude řešeno nakládání s odpady s původcem odpadu v souladu se zákonem č.541/2020 Sb. o odpadech. Po dobu výstavby bude původcem odpadu ve smyslu zákona zhotovitel stavby (dosud určen), po jejím uvedení do provozu to bude správce příslušné komunikace. Původce odpadu (podle §4 odst. „p“ zákona) je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška MŽP č. 8/2021 Sb.) a odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, potom se musí zajistit zneškodnění odpadů. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů (recyklace, kompostování apod.) před jejich odstraněním (uložení na skládku, spalení). Dále je původce odpadu povinen odpad třídit a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností. Během výstavby i po uvedení do provozu je povinen vést evidenci o množství odpadu a způsobu nakládání s ním. Pro nakládání s nebezpečnými odpady je nutný souhlas příslušného obecního úřadu (zákon č.541/2020 Sb. o odpadech, §16, odst.3), který musí být vydán před zahájením stavebních prací. Původce odpadu je zodpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Množství a přesná specifikace jednotlivých druhů odpadů bude ovlivněno použitím jednotlivých zařízení a strojů, včetně zvolené technologie, která je věcí konkrétního dodavatele stavby. V době zpracování dokumentace nebyl dodavatel stavby znám.

V následující tabulce jsou uvedeny druhy odpadů s očíslováním dle Katalogu odpadů (vyhláška MŽP ČR č. 8/2021 Sb.).

Veškerý vyzískaný materiál bude primárně odvážen na recyklační středisko, kde bude pomocí recyklačních technologií recyklován a poté znovu využit k dalšímu použití ve stavebnictví či jiných profesích.

Výpis základních (předpokládaných) odpadů vzniklých během stavebních prací			
Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Způsob nakládání s odpadem
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 170301	„O“	Odvoz na recyklační středisko
17 02 01	Dřevo	„O“	Odvoz vlastníkem pozemku
17 01 01	Beton	„O“	Odvoz na recyklační středisko
17 05 04	Zemina a kamení	„O“	Odvoz na recyklační středisko

Zhotovitel povede o odpadech evidenci, kde bude uvedeno skutečné množství vzniklých odpadů a doložen způsob jejich využití či likvidace. Tato evidence bude sloužit pro kontrolní činnost KÚ – Odboru životního prostředí a jako jeden z dokladů ke kolaudaci.

Po předání stavby do provozu je hospodaření s odpady věcí provozovatele.

6.2 VLIV NA PŘÍRODU A KRAJINU - OCHRANA DŘEVIN, OCHRANA PAMÁTNÝCH STROMŮ, OCHRANA ROSTLIN A ŽIVOČICHŮ APOD.

Jedná se o opravu stávající komunikace. Stavba po svém dokončení nebude mít negativní doprav na přírodu a krajinu.

V řešené lokalitě se nenachází žádné památné stromy a rostliny.

Stromy, které nejsou projektovou dokumentací určeny ke kácení a nacházejí se v blízkosti stavby, se adekvátně ochrání před poškozením. V blízkosti těchto stromů je vhodné realizovat výkopové práce se zvýšenou opatrností případně opustit od těžkých mechanismů a práce provádět ručně. V těsné blízkosti stromů nebude skladován žádný materiál.

Území se nachází ve II. zóně CHKO Labské pískovce, Evropsky významné lokalitě Labské údolí a Ptačí oblasti Labské pískovce. Zájmové území se dále nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje a dráhy.

6.3 VLIV NA SOUSTAVU CHRÁNĚNÝCH ÚZEMÍ NATURA 2000

Území se nachází ve II. zóně CHKO Labské pískovce, Evropsky významné lokalitě Labské údolí a Ptačí oblasti Labské pískovce.

6.4 ZPŮSOB ZOHLEDNĚNÍ PODMÍNEK ZÁVAZNÉHO STANOVISKA POSOUZENÍ VLIVU ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Stavba tohoto charakteru nepodléhá dle zákona č. 100/2001 Sb. posouzení dle kategorie I.

Jedná se o stavbu dle kategorie II., 9.1, kdy příslušný úřad na základě dostupných podkladů a informací zjišťuje, zda a v jakém rozsahu může záměr vážně ovlivnit životní prostředí a obyvatelstvo.

6.5 NAVRHOVANÁ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA, ROZSAH OMEZENÍ A PODMÍNKY OCHRANY PODLE JINÝH PŘÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Stavba se bude nacházet v ochranném pásmu:

- místní komunikace
- dráhy
- inženýrských sítí

Nová ochranná pásma stavbou nevznikají.

7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva

Stavba dle územního plánu zasahuje do zastavěného území. Po dokončení stavby nedojde k výraznému nárůstu automobilové dopravy, emisí ani hluku. Součástí stavby není návrh nových opatření např. protihlukové stěny pro ochranu obyvatelstva. Stavba nebude mít negativní dopad na obyvatelé žijící v řešeném území.

8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

Zábory pozemků potřebných pro výstavbu

Pozemky potřebné pro realizaci stavby budou zabezpečeny následujícím způsobem:

- trvalý zábor - prostor definitivních komunikací dosud právně nevypořádaných
- dočasný zábor - prostor provizorních objektů, rekultivovaných ploch a manipulačních ploch

8.1 POTŘEBY A SPOTŘEBY ROZHODUJÍCÍCH MÉDIÍ A HMOT, JEJICH ZAJIŠTĚNÍ

Realizací stavby nevznikají nároky na dodávky tepla ani užitkové vody.

V době vlastní výstavby bude napojení ploch zařízení staveniště na elektrickou energii a jiné inženýrské sítě řešeno budoucím zhotovitelem, který si případným odběr smluvně ujedná.

Všechna potřebná napojení musí být projednána s příslušnými správci stávajících vedení, popř. řešena mobilními zdroji.

8.1.1 Stanovení velikosti ploch, způsob využití ploch

Na ploše zařízení staveniště budou potřebné skladovací plochy a nezbytné sociální a provozní zařízení staveniště. Umístění zařízení staveniště si zajistí zhotovitel stavby. Pro zařízení staveniště a skládkování materiálu jsou k dispozici pouze dotčené plochy stavbou dle PD. V případě, že zhotovitel bude vyžadovat plochy pro deponii mimo obvod stavby je poté věcí zhotovitele a vlastníka pozemku tento zábor smluvně ošetřit (např. nájemné), zhotovitel si zajistí plochy dle svých potřeb a možností.

V rámci zpracování PD není řešeno umístění buňkoviště pro zhotovitele. Veškeré vybavení, přípojky, zpevněné plochy, odvodnění apod. na plochách ZS si zajistí zhotovitel včetně projektu, ten není součástí předmětné PD. V případě, že zhotovitel bude chtít využívat i plochy jiné, tj. mimo zábor stavby, musí si sám zajistit pronájem, dočasný zábor apod.

Jelikož se stavba nachází v II. zóně CHKO Labské pískovce je budoucí zhotovitel realizovat zařízení staveniště výhradně na stávající komunikaci.

Materiál, který bude během stavebních prací potřeba lze postupně dovážet a skladovat na stávající komunikaci.

8.1.2 Zdroje materiálů, zemníky a skládky

Skládku vytěžených zemin a hornin navrhne a zajistí zhotovitel stavby v rámci nabídky a dodávky stavby. Materiály vybourané při stavební činnosti nevhodné k druhotnému využití budou odváženy na vhodný typ skládky primárně však k recyklaci.

Odpadový materiál ze stavební činnosti bude odvážen na vhodnou skládku, kterou zajistí zhotovitel v rámci své dodávky stavby. Lokality vhodných skládek zajistí zhotovitel stavby v rámci dodávky stavby. Veškerý vyzískaný materiál bude primárně skladován na stávajících komunikacích nebo zpevněných plochách.

8.1.3 Hospodaření s ornici

Humózní hlína nacházející se v prostoru staveniště bude sejmuta a uložena na mezideponii.

Lokality vhodných skládek a zdroje vhodných materiálů do zásypů, humusu zajistí zhotovitel stavby v rámci dodávky stavby. Vyzískaná ornice bude očištěna od kořenů a větví stromů.

8.1.4 Dočasné objekty potřebné pro výstavbu

Nezbytné sociální a provozní zařízení staveniště bude zabezpečeno použitím objektu zařízení staveniště v blízkosti stavby.

Hygienické zařízení staveniště bude zabezpečeno použitím mobilních chemických WC.

8.2 ODVODNĚNÍ STAVENIŠTĚ

Odvodnění staveniště bude řešeno standartním způsobem, tj. odváděním srážkových vod skrz výkopové rýhy a čerpáním do okolního terénu občasné vodoteče před stávající zdí.

Při budování zemního tělesa je potřeba dodržovat TKP 4, ČSN 73 6133 a další platné předpisy.

Odváděná voda nesmí obsahovat kontaminované látky a dále musí být zabráněno mechanickým usazeninám.

8.3 NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU

Dopravní trasy do prostoru stavby jsou vedeny pouze po místních komunikacích.

Zhotovitel je povinen pohyb staveništní dopravy a technologii výstavby zkoordinovat tak, aby staveništní doprava byla v maximální míře vedena v prostoru stavby a do okolních pozemků, které nejsou dotčeny dočasným zábořem, se nezasahovalo.

Vjezdy a výjezdy ze stavby musí být řádně označeny.

Přepravní a přístupové trasy si zajišťuje zhotovitel stavby v rámci dodávky stavebních prací. Objednatel stavby přepravní a přístupové trasy neurčuje.

V rámci zpracování projektové dokumentace není uvažováno s napojením staveniště na technickou infrastrukturu. Veškeré vybavení, přípojky, zpevněné plochy, odvodnění apod. na plochách ZS si zajistí zhotovitel včetně projektu, ten není součástí předmětné PD.

Vozidla vyjíždějící ze staveniště na okolní komunikace musí být řádně očištěna, aby nedocházelo k znečišťování okolní dopravní infrastruktury. Sypký materiál bude na nákladních vozech zakryt plachtami, aby se minimalizovala prašnost.

Zhotovitel zajistí dopravně provozní řád stavby, který bude upravovat pohyb osob, dopravních prostředků a mechanismů v rámci stavby „Rekonstrukce havarijního stavu místní panelové komunikace - Děčín, Dolní Žleb“.

8.4 VLIV PROVÁDĚNÍ STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY

Jelikož se stavba nachází v II. zóně CHKO Labské pískovce je budoucí zhotovitel realizovat zařízení staveniště výhradně na stávající komunikaci.

Materiál, který bude během stavebních prací potřeba lze postupně dovážet a skladovat na stávající komunikaci.

Stavební práce budou většinou prováděny na pozemcích statutárního města Děčín, soukromých vlastníků a Správy železnic s.o. Pozemky, které nejsou uvedeny v záborovém elaborátu nebudou stavbou dotčeny. Pokud bude zhotovitel stavby vyžadovat vstup na jiné pozemky, zajistí si souhlas vlastníka.

8.5 OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE, KÁCENÍ DŘEVIN

K realizaci stavby nejsou navrženy žádné asanace ani demolice.

Dřeviny navržené ke kácení jsou zaneseny v projektové dokumentaci. V rámci stavby nebude nutné kácení stromů mimo lesní pozemek, stromy na lesním pozemku také není potřeba kácet.

V rámci stavby bude nutné mýcení křovin a náletů před zdí a to mimo lesní pozemek, stromy na lesním pozemku není potřeba kácet. Jedná se o souvisle zapojený porost na ploše 730 m².

Kácení bude provedeno v době vegetačního klidu, které je stanoveno vyhláškou č. 189/2013 Sb. tj. od 1.11 do 31.3.

Skladovaný prašný materiál bude řádně zakryt a při manipulaci s ním bude pokud možno zkrápěn vodou, aby se zamezilo nadměrné prašnosti. Dopravní prostředky musí mít ložnou plochu zakrytu plachtou nebo musí být uzavřeny. Zároveň budou při odjezdu na veřejnou komunikaci očištěny. Odpady, které vzniknou při výstavbě, budou likvidovány v souladu se zákonem č.541/2020 Sb. o odpadech. Při veškerých pracích je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy, zejména vyhl. č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích. Staveniště se musí zařídit, uspořádat a vybavit příslušnými cestami pro dopravu materiálu tak, aby se stavba mohla řádně a bezpečně provádět.

8.6 MAXIMÁLNÍ DOČASNÉ A TRVALÉ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ

Předmětem stavby je stavební úprava silnice a rekonstrukce nové opěrné zdi. Celková délka řešeného úseku je necelých 90 m. V rámci stavby dojde k záboru pozemků zemědělského půdního fondu a nedojde k zásahu pozemků určených k plnění funkce lesa. Dočasné a trvalé zábory jsou dány obvodem stavby.

Výčet pozemků v k.ú. Dolní Žleb:

210/4, 210/5, 501/1, 581/9, 591, st.138

Pozemek s ochranou ZPF v k.ú Dolní Žleb:

210/4

Pozemek s ochranou PUPFL v k.ú Dolní Žleb:

Nevyskytuje se

Podrobný soupis pozemků včetně vlastníků je součástí přílohy č. H.1. Záborový elaborát, grafická příloha je obsažena v příloze C.2 Katastrální situační výkres

8.7 POŽADAVKY NA BEZBARIÉROVÉ OBCHOZÍ TRASY

V prostoru stavby se nenacházejí žádné plochy pro pěší. Vstup na staveniště bude na svém začátku a konci označen proti neoprávněnému vstupu na staveniště. Obchozí trasy nebudou vyznačeny.

Jedná se o komunikaci v intravilánu statutárního města Děčín, prostor místní komunikace neumožňuje realizovat plochy pro pěší. Chodci budou využívat společný prostor s vozidly. Návrhová rychlost je 20 km/h. Podélný sklon komunikace je místy až 7,6 %.

8.8 MAXIMÁLNÍ PRODUKOVANÁ MNOŽSTVÍ A DRUHY ODPADŮ A EMISÍ PŘI VÝSTAVBĚ, JEJICH LIKVIDACE

Viz. kap. 6.1 Vliv stavby na životní prostředí.

8.9 BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ, POŽADAVKY NA PŘÍSUN NEBO DEPONIE ZEMIN

Vyzískaný materiál bude primárně odvážen na recyklační středisko, kde bude upraven a použit k dalšímu využití ve stavebnictví. Na stavbu bude potřeba dopravit zeminu do násypů, AZ a materiál do konstrukce vozovky. S ohledem na řešenou lokalitu bude potřeba zvolit vhodné dopravní prostředky.

Dle IGP mají pokryvné zeminy třídu těžitelnosti I, podložní pískovec třídu I. až II. Píscité zeminy jsou při optimální vlhkosti podmínečně vhodné pro použití do pozemní komunikace. Vhodnost použití vyzískané zeminy do zemního tělesa bude určeno geotechnikem stavby. Předpokládá se, že veškerou potřebnou zeminu bude nutné na stavbu dopravit.

8.10 OCHRANA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘI VÝSTAVBĚ

Při provádění stavby se musí brát v úvahu okolní prostředí, území se nachází ve II. zóně CHKO Labské pískovce, Evropsky významné lokalitě Labské údolí, Ptačí oblasti Labské pískovce a v ochranném pásmu vodního zdroje. Je nutné dodržovat všechny předpisy a vyhlášky týkající se provádění staveb a ochrany životního prostředí a dále předpisy o bezpečnosti práce. V průběhu realizace budou vznikat běžné staveništní odpady, které budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. S veškerými odpady, které vzniknou při výstavbě a provozu objektu, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. O odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy souvisejícími vyhláška MŽP č. 8/2021 Sb. Stavební suť a další odpady, které je možno recyklovat budou recyklovány u příslušné odborné firmy. Obaly stavebních materiálů budou odváženy na řízené skládky k tomu určené.

Použité stavební materiály budou zdravotně nezávadné, na stavbě se nebudou používat materiály z druhotných odpadů. Po svém dokončení nebude mít stavba negativní vliv na zdraví, zdravé životní podmínky a životní prostředí.

Za běžného provozu nevyvolává stavba žádné významné nepříznivé vlivy, které by bylo nutno eliminovat případně kompenzovat. Prevence nebo vyloučení nepříznivých vlivů vyplývá zejména z důsledného dodržování platných zákonných předpisů, norem a schválených provozních nebo havarijních řádů.

Hluková zátěž na okolní prostředí bude způsobovat po dobu stavby stavební činnost. Zhotovitel stavby je povinen provádět taková opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku během výstavby, aby byly dodrženy hygienické limity pro denní i noční dobu dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

V průběhu provádění prací je zhotovitel povinen provádět opatření ke snížení prašnosti.

Staveniště se nenachází v žádné chráněné krajinné oblasti.

Zhotovitel stavby je během stavební činnosti povinen dodržovat následující podmínky:

- stacionární stroje (kompresory, elektrocentrály apod.) budou vybaveny zhotovitelem stavby ocelovou vodotěsnou vanou umístěnou pod strojem
- na stavbě bude v mimopracovní dobu zajištěno zamezení vstupu na ZS nepovolaných osob, které by mohly nedovolenou manipulací se stroji, PHM a ostatními materiály způsobit únik ropných látek do okolí stavby
- likvidace vybouraných hmot bude možná pouze odvozem na povolenou skládku nebo k recyklaci

Během stavební činnosti je třeba ze strany všech účastníků výstavby dodržovat zejména následující ustanovení a předpisy:

- Nejvyšší přípustné hladiny hluku zákon č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví a jeho další následné prováděcí předpisy např. nařízení vlády č. 272/2011 Sb. (ochrana proti hluku), nařízení vlády č. 361/2007 (pracovní podmínky), vyhláška č. 409/2005 Sb. Předpisy a nařízení stanoví, že organizace a občané jsou povinni činit potřebná opatření ke snížení hluku a dbát o to, aby pracovníci i ostatní občané byli jen v nejmenší možné míře vystaveni hluku, zejména musí dbát, aby nebyly překračovány nejvyšší přípustné hladiny hluku stanovené těmito předpisy.
- Zhotovitel je dále povinen dodržovat nařízení vlády 361/2007, kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci ve znění pozdějších předpisů.

Z těchto ustanovení pak vyplývají pro účastníky výstavby následující povinnosti:

- Zhotovitel je povinen vyžadovat od výrobců stavebních strojů údaje o výši hluku, který stroje vydávají, a provádět opatření na ochranu proti škodlivému působení hluku.
- Zhotovitel je povinen vybavit pracovníky pracující se stroji ochrannými pomůckami a přerušovat jejich práci v hlučném prostředí ze zdravotních důvodů nezbytnými přestávkami.

- Zhotovitel je povinen zajistit, aby hluk způsobený v průběhu stavební činnosti splňoval limity příslušných hygienických norem, v okolí stavby se nacházejí obytné objekty.
- V souladu s platnou legislativou je nejvýše přípustná hladina hluku ze stavební činnosti stanovena:
 - pro dobu mezi 7:00 až 21:00 h na $L_{Aeq,s} = 65 \text{ dB(A)}$,
 - pro dobu 6:00 až 7:00 h a 21:00 až 22:00 h na $L_{Aeq,s} = 60 \text{ dB(A)}$,
 - pro noční dobu pak na $L_{Aeq,s} = 45 \text{ dB(A)}$.

Nejvýše přípustná hladina hluku pro vnitřní prostor chráněných objektů je stanovena na $L_{Aeq,lim} = 40 \text{ dB(A)}$ pro den, respektive $L_{Aeq,lim} = 30 \text{ dB(A)}$ pro noc pro hluk pronikající do vnitřního prostoru obytných staveb z venku.

Případná úprava nejvýše přípustných hodnot musí být v souladu s vyjádřením obyvatel dotčených obytných objektů a k jejímu provedení je oprávněn pouze místně příslušný orgán ochrany veřejného zdraví.

8.11 ZÁSADY BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTĚ

Při provádění stavebních prací je třeba dodržovat předpisy BOZP, nařízení vlády č. **591/2006 Sb.** O bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích a zákon č. **309/2006 Sb.**, který upravuje další požadavky BOZP v pracovněprávních vztazích a o zajištění BOZP při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy.

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

Je nutno dodržovat veškeré předpisy týkající se protipožární ochrany, zejména zákon **133/85 Sb.** Ve znění pozdějších předpisů a vyhlášku **246/2001 Sb.**

Je-li nutná přeložka některých inženýrských sítí, je nutné spolupracovat s příslušnými složkami správců vedení a inženýrských sítí a se všemi subdodavateli tak, aby prvořadou otázkou související s výstavbou bylo dodržování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Před zahájením prací v blízkosti vedení je nutné si vyžádat vyjádření a dozor správců těchto vedení k pohybu mechanismů a činnosti stavby.

Koordinátor bezpečnosti práce

Na základě ustanovení **Zákona č. 309/2006 Sb.**, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci), investor stavby zajistí **koordinátora bezpečnosti práce** na staveništi.

Technika zhotovitele

Všechny používané stroje a zařízení musí odpovídat platným bezpečnostním předpisům. Před započetím prací budou všichni zaměstnanci proškoleni o bezpečnosti práce a práce se stavebními mechanismy. Při manipulaci s chemickými materiály na bázi asfaltů apod., za vysokých teplot, je třeba respektovat zvláštní předpisy a používat předepsané ochranné pomůcky. S ohledem na charakter stavby zvláště upozorňujeme na nutnost zabezpečení pohybu chodců tak, aby nedošlo k úrazu ani ze strany stavby, ani ze strany veřejného provozu. Je nutno řádně umístit ochranná zařízení, zábrany a výstražné tabule usměrňující pohyb pěších (převážně pracovníků, veřejné doprava stavbou nevede) v prostoru stavby a dbát na jejich respektování.

V průběhu stavebních prací je nutno dodržet požadavky příslušných bezpečnostních předpisů a nařízení. Jedná se zejména o tyto vyhlášky a zákony:

- zákon č. 251/2005 Sb., o inspekci práce
- zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů
- zákon č. 262/2006 Sb., Zákoník práce
- zákon č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
- nařízení vlády č. 11/2002 Sb., kterým se stanoví vzhled a umístění bezpečnostních značek a zavedení signálů
- nařízení vlády č. 101/2005 Sb., o podrobnějších požadavcích na pracoviště a pracovní prostředí
- nařízení vlády č. 168/2002 Sb., kterým se stanoví způsob organizace práce a pracovních postupů, které je zaměstnavatel povinen zajistit při provozování dopravy dopravními prostředky
- nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu

- nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky
- nařízení vlády č. 378/2001 Sb., kterým se stanoví bližší požadavky na bezpečný provoz a používání strojů, technických zařízení, přístrojů a nářadí
- nařízení vlády č. 495/2001 Sb., kterým se stanoví rozsah a bližší podmínky poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků
- nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- nařízení vlády č. 592/2006 Sb., o podmínkách akreditace a provádění zkoušek z odborné způsobilosti
- Vyhláška stavebního úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 19/1979 Sb., kterou se určují vyhrazená zdvihací zařízení a stanoví některé podmínky k zajištění jejich bezpečnosti ve znění vyhlášky 552/1990 Sb.
- Vyhláška ministra zahraničních věcí č. 20/1989 Sb., o Úmluvě o bezpečnosti a zdraví pracovníků a o pracovním prostředí
- Vyhláška č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, ve znění vyhlášky č. 601/2006 Sb. a vyhlášky č. 207/1991 Sb. – novela o zajištění bezpečnosti práce a tech. zařízení (č. 48/1982)
- vyhláška 207/1991 Sb., vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se mění a doplňuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce č. 48/1982 Sb., kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení, ve znění vyhlášky č. 601/2006 Sb.
- Vyhláška 432/2003 Sb., kterou se stanoví podmínky pro zařazování prací do kategorií, limitní hodnoty ukazatelů biologických expozičních testů a náležitosti hlášení prací s azbestem a biologickými činiteli.
- Vyhláška 601/2006 Sb., kterou se zrušuje vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 601/2006 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích, vyhláška č. 601/2006 Sb., kterou se mění vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce a Českého báňského úřadu č. 601/2006 Sb., o bezpečnosti práce a technických zařízení při stavebních pracích

Stavba neohrožuje bezpečnost. Požární bezpečnost je zajištěna možností příjezdu požárních vozidel.

8.12 ÚPRAVY PRO BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ VÝSTAVBOU DOTČENÝCH STAVEB

Viz. Kap. 8.7

8.13 ZÁSADY PRO DOPRAVNÍ INŽENÝRSKÁ OPATŘENÍ

Dopravně inženýrská opatření bude zpracováno zhotovitelem stavby a předloženo k rukám příslušnému silničnímu správnímu úřadu a dotčených orgánů.

Po dobu stavebních prací bude zachován přístup do přilehlých staveb.

Dopravní omezení bude v souladu s požadavky zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), v platném znění, jeho prováděcí vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a TP 66 - Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích.

Stavební práce budou prováděny po dílčích úsecích za úplné uzavírky dle TP 66 schéma B/15. Silnice bude uzavřena pro všechny vozidla s výjimkou vozidel stavby a IZS. Po dohodě se stavbou bude umožněn vjezd rezidentům – pouze v určitých částech výstavby.

Provizorní dopravní značky a dopravní zařízení související s pracovním místem se musí umisťovat až bezprostředně před začátkem prací s ohledem na dobu potřebnou k jejich instalaci. Není-li to možné, musí být jejich platnost dočasně zrušena zakrytím, tak aby DZ nebyly viditelné z žádného jízdního směru. Zneplatnění stálého dopravního značení je s výjimkou velkoplošného dopravního značení zakrytím nebo dočasnou demontáží. Nepřipouští se možnost zneplatnění přeškrtnutím.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení. Značky musí být odpovídajícím způsobem aktualizovány v souladu s postupem prací a stavem stávajícího dopravního značení v době realizace.

Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny. Přejíždě dopravní značení musí být 2x denně kontrolováno.

Poškozené, zničené a odcizené dopravní značky a dopravní zařízení musí být nahrazeny. Posunuté prvky musí být uvedeny do souladu s projektem. Pokud je pro napájení výstražných světel použito akumulátorů, musí být zajištěno jejich pravidelné dobíjení. Za správné provádění uvedených činností odpovídá zhotovitel přechodného značení, pokud prokazatelně nedohodne údržbu s jinou organizací.

8.14 STANOVENÍ SPECIÁLNÍCH PODMÍNEK PRO PROVÁDĚNÍ STAVBY – ŘEŠENÍ DOPRAVY BĚHEM VÝSTAVBY, NAPŘ. PŘEPRAVNÍ A PŘÍSTUPOVÉ TRASY, ZVLÁŠTNÍ UŽÍVÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE, UZAVÍRKY, OBJÍŽDKY A VÝLUKY

Oprava komunikace a výstavba opěrné zdi bude prováděna za úplné uzavírky. Uzavřená část komunikace bude opatřena zábranou pro označení uzavírky Z2 a dopravní značkou B1 (zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech) s dodatkovou tabulkou E13 (mimo vozidel stavby a IZS). S ohledem na řešenou lokalitu a síť místních komunikací jsou řešeny objízdné trasy v rámci SO 151 - DIO.

O plánované stavební činnosti budou obyvatelé řešené části s dostatečným předstihem informováni prostřednictvím DZ č. IP22 „Změna organizace dopravy“.

Přístup do přilehlých staveb bude zachován po celou dobu stavby.

Příjezd na staveniště:

Příjezd do oblasti pro vozidla IZS a vozidla stavby bude primárně po Labské stezce vedoucí do Dolního Žlebu a následně po místních komunikacích. Zhotovitel stavby je povinen si u OKD MM Děčín zajistit povolenku pro vjezd na Labskou stezku.

Zhotovitel stavby musí počítat se ztíženými podmínkami v celém charakteru stavby. Zejména se jedná o zúžené a snížené průjezdy vozidel/techniky staveb, mezideponie a deponie materiálů a ostatní práce spojené s dokončením stavby. Příplatek za uvedené podmínky zhotovitel stavby oceňuje v objektu „vedlejší a ostatní náklady, pol. č. 2 „pomoc práce zříz nebo zajištění regulaci ochranu dopravy – příplatek za ztížené podmínky na dopravu materiálu – malá technika, překládka materiálu“.



8.15 ZAŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ S VYZNAČENÍM VJEZDU

Na začátku a konci staveniště bude na silnici umístěna zábrana pro označení uzavírky Z2. Vjezd na staveniště bude po dohodě se zhotovitelem umožněn vlastníkům pozemků.

Vjezdy na staveniště jsou tyto:

- Na konci úseku ve směru od železniční zastávky Dolní Žleb
- Ze směru od přívozu kolem kostela Nejsvětější Trojice

8.16 POŽADAVKY NA STAVENIŠTĚ

Zhotovitel při uspořádání staveniště zejména dbá, aby byly dodrženy požadavky na pracoviště stanovené NV č. 101/2005 Sb., a aby staveniště vyhovovalo obecným požadavkům na výstavbu.

Stavby, pracoviště a zařízení staveniště musí být ohrazeny nebo jinak zabezpečeny proti vstupu nepovolaných fyzických osob. Nepoužívané otvory, prohlubně, jámy, propadliny a jiná místa, kde hrozí nebezpečí pádu fyzických osob, musí být zakryty, ohrazeny nebo zasypány.

Před zahájením prací v ochranných pásmech vedení, staveb nebo zařízení technického vybavení provede zhotovitel odpovídající opatření ke splnění podmínek stanovených provozovateli těchto vedení, staveb nebo zařízení, a během provádění prací je dodržuje.

Materiály, stroje, dopravní prostředky a břemena při dopravě a manipulaci na staveništi nesmí ohrozit bezpečnost a zdraví fyzických osob zdržujících se na staveništi, popřípadě jeho bezprostřední blízkosti.

Před zahájením zemních prací musí být na terénu vyznačeny polohově, popřípadě též výškově, trasy technické infrastruktury, zejména podzemních vedení technického vybavení a jiných podzemních překážek.

S druhy vedení technického vybavení, jejich trasami popřípadě hloubkou uložení v obvodu staveniště, s jejich ochrannými pásmy a podmínkami provádění zemních prací v těchto pásmech musí být před zahájením prací prokazatelně seznámeny obsluhy strojů a ostatní fyzické osoby, které budou zemní práce provádět.

Pro provádění stavebních prací v místě venkovního vedení, musí být zpracován technologický postup, který stanoví opatření pro bezpečné provedení prací v ochranném pásmu vedení. Ochranné pásmo musí být řádně označeno minimálně tabulkami na všech stranách umístěnými ve vzdálenosti od krajního vodiče tak, jak stanovuje technologický postup.

Zajištění proti pádu se požaduje, pokud pracoviště nebo přístupová komunikace leží ve výšce větší než 1,5 m, popřípadě je pod nimi volná hloubka větší než 1,5m. Při práci v ochranných pásmech je třeba věnovat prvořadou pozornost následujícím ČSN:

- ČSN IEC 61140 - Ochrana před úrazem elektrickým proudem
- ČSN 33 2000- 4-41 ed.2 - Ochrana před úrazem elektrickým proudem
- ČSN 33 2000-4-42 - Ochrana před účinky tepla
- ČSN 33 2000-4-47 - Opatření k zajištění ochrany před úrazem elektrickým proudem
- ČSN EN 50110-1 - Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Práce pod napětím může provádět pouze osoba znalá dle § 6,7,8 vyhlášky č. 50 resp. č. 51/1978 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

S pracemi na místech s úpravou provozu je možné započít až po instalaci všech dopravních značek a dopravního zařízení dle SO 151. Všechny značky, světelné signály a dopravní zařízení musí být udržovány během provozu ve funkčním stavu, v čistotě a správně umístěny.

Vjezd a výjezd do pracovního místa bude možný ze dvou směrů a to od železniční zastávky Dolní Žleb – zastávka a od Kostela Nejsvětější Trojice. Vzhledem k délce pracovního místa nelze přesně určit místo pro vjezd a výjezd. Při vjezdu a výjezdu vozidel stavby musí být dbáno zvýšené obezřetnosti, používaná technika a mobilní strojní zařízení musí být vybavena zvláštním výstražným světelným zařízením, v případě nedostatečného výhledu z vozidla musí být výjezd řízen určeným poučeným pracovníkem.

Při skladování materiálu je nutno zejména:

- dodržovat předepsanou výšku skladovaného materiálu
- dodržovat stanovené pracovní postupy pro skladování a manipulaci s materiálem a používat přidělené OOPP
- skladovaný materiál zajistit proti pádu, sesunutí nebo skutálení
- zajistit stabilitu vytvářených stohů, hromad a hranic zajistit průjezdnost a průchodnost komunikací (neodkládat nepotřebný materiál do komunikačních a manipulačních tras) a především zajistit pád materiálu do levého pruhu dálnice určeného pro veřejný provoz o chemické látky a chemické přípravky je nutno skladovat v pokud možno původních, vždy však v neporušených obalech

Staveniště musí být řádně zabezpečeno proti vniknutí nepovolaných osob, zejména u vjezdů na staveniště opatřeno výstražnými tabulkami se zákazem vstupu nepovolaným osobám.

8.17 POSTUP VÝSTAVBY, ROZHODUJÍCÍ DÍLČÍ TERMÍNY

- Předpokládané zahájení stavby: 2024
- Předpokládaná doba výstavby: 6 měsíců
- Předpokládané dokončení stavby: 2024

Zahájení stavebních prací je závislé od získání potřebných povolení, vybrání zhotovitele a vyhrazení finančních prostředků.

Stavební práce budou probíhat po několika etapách dle určení zhotovitele. Každá z etap bude prováděna obdobným způsobem.

Základní harmonogram stavebních prací:

- Vytyčení inženýrských sítí, zřízení zařízení staveniště
- Kácení stromů a keřů
- Stržení ornice na svahu k dráze a odvoz na deponii
- Odstranění stávajícího zábradlí a konstrukce vozovky
- Odstranění stávající zdi a výkopové práce
- Zahájení stavební činnosti na opěrné zdi
- Úprava podloží násypu, výměna AZ
- Rozproštění podkladních vrstev vozovky
- Osazení silničních obrubníků a příkopových tvárnic
- Pokládka asfaltového krytu
- Osazení svodidel
- Protierozní opatření svahu pod zdí
- Rekultivace, náhradní výsadba

Postup výstavby je pouze orientační a slouží pouze pro představu.

Přesný postup stavebních prací bude znám po vybrání zhotovitele stavby a zhotovení podrobného harmonogramu stavebních prací.

9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

V rámci opravy je zachován způsob odvodnění komunikace.

Odvodnění povrchu komunikace bude provedeno podélným sklonem komunikace na zdi s vrcholem ve staničení 0+047,94 odkud podélným i příčným sklonem stéká srážková voda podél obruby římsy až k uliční vpusti UV1 vlevo ve staničení 0+010,61 a vpravo ke staničení 0+073,37 k odláždění z lomového kamen do betonu. Příčný sklon komunikace na mostě je jednostranný 3 % vpravo k obrubě římsy. Podélný sklon komunikace je patrný z podélného profilu komunikace v této projektové dokumentaci.

Odtokové potrubí uliční vpusti je navrženo z HDPE DN 150 SN8 a bude na konci vsazeno do HDPE trouby skrz dřík zdi dilatačního celku DC1. Přesah vyústění je navržen min. 150 mm přes líc kotveného kamenného zdiva.

Na začátku zdi (DC1) v místě pod vyústěním drenáže a uliční vpusti jsou navrženy betonové odvodňující tvarovky šířky 600 mm do betonu s hlubokou kynetou. Konec tvarovek je ukončen sadovým obrubníkem tl. 100 mm do betonu **C25/30n-XF3**. Ve svahové části je kolem stávající zdi uloženo odvodnění tvarovek ukládaných kaskádově do betonu **C25/30n-XF3**. Kaskáda byla navržena pro zpomalení rychlosti odváděné vody a z důvodu strmého svahu k zaústění do příkopu občasné vodoteče.

Odvodnění za rubem dříku zdi bude provedeno drenážním potrubím z poloděrované trubky HDPE DN 150, která je uložena na podkladním betonu proměnné tloušťky a bude obetonována drenážním betonem. Drenáž za rubem dříku zdi je spádována k začátku zdi převážně ve sklonu 1 %. Na posledních dvou dilatačních celcích je drenážní potrubí spádováno opačným směrem ve spádu 1 %.

Drenáž na rubu zdi je navržena jako korugovaná celoděrovaná PVC DN 150 mm převážně ve sklonu 1 %. Skrz dřík dilatačního celku č. 1 (DC1) je navržena dvojice vyústění z HDPE černé silnostěnné trouby DN 200 s přesahem přes líc poprsních zdí min. 150 mm. Sklon vyústění je navržen ve sklonu 5 %. Jedno vyústění je navrženo pro odvod drenážní vody a druhé pro odvedení vody z uliční vpusti UV1.

Na konci zdi je drenáž svedena plným neperforovaným potrubím KG DN150 mm do revizní šachty z HDPE DN 400 s plastovým poklopem. Šachta slouží jako revizní a spadišťová pro zklidnění vody před vyústěním do stávajícího betonového žlabu za stávající zárubní zdi podél drážního koridoru. Stávající

betonový žlab za zdí odvádí vody do nejbližšího propustku pod drážním tělesem. Kolem vyústění potrubí je navrženo odláždění lomovým kamenem tl. 200 mm do betonu tl. 150 mm rozměru 1x1 m s vyspárováním.

10 ZÁVĚR

Technické řešení je navrženo dle norem a stavebních předpisů platných v České republice, zejména dle příslušných technických norem a technických kvalitativních podmínek staveb pozemních komunikací (TKP).

Všechny stavební práce, výrobky a zařízení, používané při realizaci stavebního objektu, musí splňovat technické požadavky jakosti výrobků v souladu s českými technickými normami, technicko-kvalitativními podmínkami.

Projektová dokumentace stanovuje umístění stavby v prostoru a určuje rozsah, řazení stavby a postup prací a je navržena v podrobnosti pro provádění stavby. Projektová dokumentace bude sloužit pro vydání společného povolení stavby dle přílohy č. 11 vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění vyhlášky č. 405/2017 Sb.

Tato dokumentace není určena pro realizaci stavby. Před samotným zahájením stavby musí zhotovitel zajistit zpracování podrobné realizační dokumentace stavby (RDS).

Zhotovitel stavby musí počítat se ztíženými podmínkami v celém charakteru stavby. Zejména se jedná o zúžené a snížené průjezdy vozidel/techniky staveb, mezideponie a deponie materiálů a ostatní práce spojené s dokončením stavby. Příplatek za uvedené podmínky zhotovitel stavby oceňuje v objektu „vedlejší a ostatní náklady, pol. č. 2 „pomoc práce zříz nebo zajištění regulací ochranu dopravy – příplatek za ztížené podmínky na dopravu materiálu – malá technika, překládka materiálu“.



V Ústí nad Labem 05/2024

Jaroslav Zavadil, DiS.