

AUTORIZACE

ČÍSLO PARE

ČÍSLO ZMĚNY	DATUM ZMĚNY	POPIS/OBSAH ZMĚNY	PODPIS

## Objezd hráze VD Slapy

název akce

Projektová část / stavební objekt

Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR nábř. L. Svobody 1222/12 Praha 1, 110 15 objednatel	spolupráce
k.ú. Štěchovice u Prahy místo stavby	Středočeský kraj

**DIK**  
**DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÁ KANCELÁŘ**  
 Bozděchova 1668, 500 02 Hradec Králové  
 tel : 495 219 036, 495 212 647, fax : 495 221 677  
 e-mail : dik@dik - hk.cz, http : www.dik-hk.cz

<b>SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA</b> název přílohy	měřítka	DUR stupeň
---	---------	---------------

ING. M. BURIANEC kontroloval	<i>Burianec</i>	ING. V. NÝVLT hlavní inženýr projektu	A017/21 číslo zakázky	<b>B</b> číslo přílohy
ING. V. NÝVLT zodpovědný projektant		BC. V. KOPECKÝ projektant	11/2022 datum	

## B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

### OBSAH :

<b>1.</b>	<b>POPIS ÚZEMÍ STAVBY.....</b>	<b>5</b>
a)	Charakteristika území, stavebního pozemku a průběh liniové stavby .....	5
b)	Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci .....	5
c)	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území .....	5
d)	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	5
e)	Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod .....	5
f)	Výčet a závěry provedených průzkumů a měření .....	6
g)	Ochrana území podle jiných právních předpisů .....	9
h)	Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod. ....	11
i)	Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území. ....	11
j)	Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin .....	11
k)	Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa .....	12
l)	Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě .....	12
m)	Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice .....	12
n)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje .....	13
o)	Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné pásmo nebo bezpečnostní pásmo .....	13
p)	Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření. ....	13
<b>2.</b>	<b>CELKOVÝ POPIS STAVBY .....</b>	<b>14</b>
2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	14
2.1.a	Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí .....	14
2.1.b	Účel užívání stavby .....	14
2.1.c	Trvalá nebo dočasná stavba .....	14
2.1.d	Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a tech. požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem .....	14
2.1.e	Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů .....	14
2.1.f	Ochrana stavby podle jiných právních předpisů .....	14
2.1.g	Navrhované parametry stavby .....	14
2.1.h	Základní technické parametry stavby .....	15
2.1.i	Základní předpoklady výstavby .....	15
2.1.j	Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby .....	15
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	16
2.3	Celkové stavebně technické řešení .....	16

2.3.a	Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých .....	16
2.3.b	Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody (podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima) .....	16
2.3.c	Celková spotřeba vody .....	16
2.3.d	Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem .....	16
2.3.e	Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě .....	16
2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	16
2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	17
2.6	Základní technický popis stavebních objektů .....	17
2.6.a	Popis stávajícího stavu .....	17
2.6.b	Popis navrhovaného řešení .....	18
000	Objekty přípravy staveniště .....	18
100	Objekty pozemních komunikací .....	18
200	Inženýrské objekty .....	23
300	Vodohospodářské objekty .....	25
400	Elektro a sdělovací objekty .....	26
800	Objekty úpravy území .....	27
2.7	Základní popis technických a technologických objektů .....	28
2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	28
2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	29
2.10	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	29
2.11	Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	29
<b>3.</b>	<b>PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU .....</b>	<b>31</b>
3.a	Napojovací místa technické infrastruktury .....	31
3.b	Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky .....	31
<b>4.</b>	<b>DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ .....</b>	<b>32</b>
4.a	Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientací .....	32
4.b	Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu .....	32
4.c	Doprava v klidu .....	32
4.d	Pěší a cyklistické stezky .....	32
<b>5.</b>	<b>ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV .....</b>	<b>33</b>
5.a	Terénní úpravy .....	33
5.b	Použité vegetační prvky .....	33
5.c	Biotechnická, protierozní opatření .....	33
<b>6.</b>	<b>POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA .....</b>	<b>34</b>
6.a	Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda. ....	34
6.b	Vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod. ....	35
6.c	Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000 .....	35
6.d	Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem .....	35
6.e	V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno .....	35

---

6.f	Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů .....	35
<b>7.</b>	<b>OCHRANA OBYVATELSTVA .....</b>	<b>36</b>
<b>8.</b>	<b>ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY .....</b>	<b>37</b>
8.a	Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu .....	37
8.b	Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy .....	37
8.c	Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin .....	37
8.d	Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště .....	37
8.e	Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.....	37
8.f	Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin. ....	37

## 1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY

### a) Charakteristika území, stavebního pozemku a průběh liniové stavby

Společnost ČEZ a.s. v rámci svých investičních akcí plánuje občasný transport nadrozměrných a těžkých komponentů do svých stávajících elektráren. Předpokládá se transport po vodě s možností vykládky z lodě pod vodním dílem Slapy a přeložení na silniční vozidlo a opětovné naložení na loď nad hrází vodního díla Slapy. Využity budou stávající silnice 2. a 3. třídy a místní komunikace. Dnešní stav komunikací uvažovaných pro transport již nevyhovuje požadavkům na únosnost a průchodnost. Z tohoto důvodu je navržena jejich rekonstrukce, resp. úprava na požadované parametry.

Stavba je umístěna na levém břehu Vltavy u hráze vodního díla Slapy na území městysu Štěchovice v místní části Nové Třebenice. Úsek přibližně km 0,0 – 1,5 je umístěn v intravilánu obce a úsek km 1,5 – 1,776 v extravilánu obce. Začátek stavby je pod hrází vodního díla Slapy v místě stávajícího sjezdu k řece. Konec stavby je nad hrází vodního díla cca 90 m východněji směrem k hrázi od místa stávajícího sjezdu k řece. V úseku km 0,000 – 0,766 se jedná o účelovou komunikaci s veřejným přístupem (SO 101 a SO 102), v úseku km 0,766 – 1,453 o místní komunikaci (SO 103), v úseku km 1,453 – 1,776 o silnici III. třídy (SO 104) a úsek nad hrází je účelová komunikace bez veřejného přístupu (SO 105).

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

[Bude doplněno na základě závazného stanoviska orgánu územního plánování](#)

Stavba zahrnuje rekonstrukci a úpravu stávajících pozemních komunikací při zachování stávajících směrových a výškových parametrů s lokálním rozšířením a je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací.

### c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Stavba nevyžaduje výjimky z obecných požadavků na využívání území.

### d) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

[Bude zahrnuto po vydání podmínek závazných stanovisek dotčených orgánů.](#)

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

Zájmové území dle regionálního geomorfologického členění ČSR reliéfu náleží do geomorfologických jednotek :

*Provincie:* Česká Vysočina

*Soustava (subprovincie):* Česko-moravská soustava

*Podsoustava (oblast):* Středočeská pahorkatina

*Celek:* Benešovská pahorkatina

*Podcelek:* Dobříšská pahorkatina

*Okrsek:* Jílovská vrchovina

Nadmořská výška kolísá v trase v rozpětí úrovní 225 - 280 m n.m. Morfologie terénu je značně členitá, blízké okolí tvoří strmé svahy svažující se do údolí řeky. Nejvyšší kótou poblíž je na SZ vzdálený vrchol s kótou 423 m n.m.

Povrch terénu je překryt navážkami konstrukce vozovky a v jejich podloží linitošterkovitými zeminami příspy. V podloží navážek se v úseku do km cca 1,000 můžou vyskytovat hlinitošterkovité deluviální zeminy, které jsou svým charakterem blízké navážkám konstrukce

přísypu. V úseku od km cca 1,000 do cca 1,500 (a teoreticky i dále), byly v podloží konstrukce zastiženy fluviální jílovité zeminy, tuhé až pevné konzistence. Předkvartérní podklad zájmového území je budován metamorfovanými horninami proterozoika, které jsou u povrchu silně až zcela zvětralé rozpadavé převážně na soudržné zeminy s proměnlivým poddílem pevných úlomků. Mocnost zvětrání v trase se pohybuje kolem cca 1 m. Dále do hloubky jsou horniny mírně zvětralé, navětralé až zdravé.

### Seismicita

Ve smyslu ČSN 73 0036, čl. 29, se za seismické oblasti považují taková území, v nichž se makroskopicky projevilo v historické době vědecky prokázané zemětřesení s intenzitou nejméně 6 °M.C.S. Protože zájmové území mezi takové oblasti nepatří, není potřeba uvažovat účinky zemětřesení, tj. posuzovat konstrukce na účinky zemětřesení dle (ČSN 73 0031). Podle ČSN EN 1998-1 je zájmové území tvořeno základovými půdami typu A, který je popsán stratigrafickým profilem a parametry v tab. 3.1 Národní přílohy NA. Lokalita náleží do okresu Praha-západ, který je definován referenčním zrychlením základové půdy  $a_g R = 0,00$  až  $0,02$  g.

### Tektonika

V zájmové oblasti se nenacházejí významnější tektonické linie, které by mohly mít vliv na posuzovanou stavbu.

### Hydrogeologické poměry

Zkoumaný úsek trasy stoupá po strmém břehu nad údolím řeky, až na svažitou plošinu v místech obce Třebenice. Svahy jsou pokryté málo propustnými štěrkovito-kamenitými zeminami s jemnozrnnou výplní s proměnlivou propustností. Horniny předkvartérního podkladu v jejich podloží jsou pak vzhledem k jejich struktuře a zvětrání málo propustné. Na povrchu plošiny jsou reliktů starších terasových sedimentů Vltavy. Jejich spodní část je tvořena propustnými štěrkovito-kamenitými zeminami, které jsou shora překryté nepropustnými soudržnými zeminami. Protože se však celý sedimentární komplex nachází na mírně svažitém území, jsou jakékoliv infiltrované srážky rychle odváděny na úroveň místní odvodňovací báze - řeky Vltava.

Fluviální i deluviální sedimenty jsou s průlinovou propustností, podložní horniny jsou s puklinovou propustností. V době provádění průzkumu a ani v archivních sondách hladina podzemní vody nebyla zastižena. Pro saturaci podzemních vod jsou tak starší sedimenty, svahoviny i jejich podložní horniny nevýznamné.

### f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření

- Geologický průzkum v roce 2011 provedla firma GeoTec-GS, a.s., Chmelová 2920/6, Praha 10

Při provádění průzkumu byly využity následující uvedené průzkumné metody :

- jádrové vrtání, s odběrem vzorků zemin
- laboratorních rozbory a zkoušky zemin
- kopané sondy
- dynamické penetrační zkoušky
- dokumentace skalních výchozů
- geofyzikální měření
- stabilitní výpočty

Inženýrsko-geologické vrty: celkem byly provedeny 3 ks jádrových vrtů v souhrnné metráži 10 bm. Vrty byly provedeny jádrově-rotačním způsobem za použití vrtné

soupravy UGB 1VS. Podrobná specifikace je součástí makroskopické geologické dokumentace vrtů, jejichž písemná dokumentace je společně se zařazením zastižených zemín podle ČSN 73 6133 uvedena v příloze č. 4. Z vrtů byly odebrány vzorky zemín, na kterých byl proveden základní klasifikační rozbor. Celkem byly ze sond odebrány 2 ks poloporušených vzorků soudržných zemín. Dokumentace zkoušek je uvedena v příloze č. 7.

Kopané sondy: byly zvoleny v místech, kde povrch vozovky tvoří kamenná dlažba. Byly prováděny na šířku 2 - 3 kostek, které byly vyjmuty z povrchu. Sondy byly dále přes podložní konstrukci hloubeny pomocí paiseru, nebo v případě silně ulehlého podkladu pomocí sbíjecího kladiva. Sondy byly ukončeny na bázi konstrukčních vrstev vozovky, tj. cca 30 - 40 cm pod povrchem. Ze dna byly následně prováděny dynamické penetrační zkoušky.

Dynamické penetrační zkoušky: celkem byly provedeny 4 ks zkoušek v celkové metrži 11,5 bm. Dynamické penetrační zkoušky byly provedeny pneumatickou soupravou typ M90 s hmotností beranu 50 kg. Souprava splňuje technickými parametry normu DIN 4094.

Dokumentace skalních výchozů: V úvodu zkoumaného úseku a v jeho závěru, je trasa vedena částečně v odřezu a částečně v příspu. V odřezech vystupují skalní horniny, na kterých byla provedena dokumentace. Byly změřeny hlavní sklony a směry sklonů puklin a foliací, jejich průběžnost, drsnost a též byla měřena pevnost na stěně pukliny (Schmidtovým kladivem). Na základě zjištěných a změřených hodnot, byly stanoveny základní pevnostní charakteristiky masívu, které byly následně využity při výpočtech stabilit tělesa komunikace.

Geofyzikální měření: bylo doplněno mezi jednotlivými sondami v místech, kde se uvažuje se zvýšením stability komunikace podchycením opěrnou zdí. Výsledky dávají lepší přehled o průběhu povrchu a kvalitě hornin předkvartérního podkladu a o charakteru zemín v nadloží. Pro celkové hodnocení byly využity i výsledky z předchozí etapy průzkumu.

Pro posouzení stability konstrukce příspů a deformací podloží konstrukce vozovky, byly provedeny stabilitní výpočty. Celkem provedeny provedeny v 6 zvolených profilech.

Po snesení povrchových vrstev konstrukce vozovky na úroveň zemní pláň, budou v úseku do km cca 1,000 tvořit podloží jednak navážky G typu Nav. 2 a místy též reliktů deluviálních zemín G typu 4. Při vnitřním okraji svahu pak mohou být zastiženy i zvětralé nebo navětralé horniny G typu 5 - 7. Navážky a kvartérní zeminy jsou pro podloží vozovky podmíněně vhodné. V případě optimálního zrnitostního složení, vlhkosti a obsahu jemnozrnných zemín, je bude možné v pláni ponechat.

V úseku od cca 1,000 do 1,500 (a pravděpodobně i dále), se v zemní pláni budou vyskytovat soudržné jílovité zeminy G typu 3, tuhé až pevné konzistence. Částečně mohou být v pláni i navážky G typu Nav. 2, nebo zvětralé a navětralé horniny G typů 5 - 7.

Soudržné zeminy jsou nevhodné pro využití v zemní pláni a aktivní zóně. Z výsledků stabilitního posouzení sedání vyplývá, že při definovaném zatížení může dojít ke svislým deformacím větším než 10 mm. To znamená, že v případě vzniku těchto deformací může dojít ke kolapsu podloží.

V návaznosti na výsledky posouzení sedání, bude nutné v místech výskytu zemin G typu 3 provést jejich úplnou výměnou do hloubky 1 m a nahradit je za kamennou sanaci. Šířku výměny u báze bude nutné provést +1 m na obě strany od šířky navržené vozovky. U sanace bude nutné provést účinné podélné odvodnění.

Opěrná zeď v km cca 0,410 - 0,570, bude vedena podél komunikace, v místech pravostranného přísypu výšky do 5 m. Stabilitním výpočtem bylo prokázáno, že v případě založení zdi na mikropilotách vetknutých do skalního podkladu (hornin G typu 6 a 7), v součinnosti s přikotvením zdi ke svahu, bylo dosaženo vyššího stupně bezpečnosti než požadovaný >1,3. V případě ponechání opěrné konstrukce bez zajištění kotvami, je stupeň bezpečnosti nižší než požadovaný. Opěrná zeď v km cca 1,800 - 1,970, bude vedena podél komunikace, v místech sjížděcí rampy k VD Slapy. Stabilitním výpočtem bylo prokázáno, že v případě založení zdi na mikropilotách vetknutých do skalního podkladu (hornin G typu 6 a 7), bude dosaženo vyššího stupně bezpečnosti než požadovaný >1,3. Konstrukce opěrných zdí bude nutné naprojektovat tak, aby podzemní vodě nevytvářely bariéru, tj. opatřit je drenážními otvory.

Zeminy v aktivní zóně a zemní pláni bude nutné zhutnit na minimální požadovanou míru stanovenou v projektu. Veškeré práce v úrovni zemní pláně a na sanaci, bude nutné provádět za optimálního počasí (ne za mrazu, sněžení, deště, nebo extrémního sucha), a též s ohledem na vedení inženýrských sítí.

S ohledem na složité geotechnické poměry bude na stavbě trvale nutná přítomnost odpovědného geotechnického dozoru (při přebírkách základových spár, provádění vrtů pro mikropiloty, sanace).

V další etapě by bylo vhodné doplnit informace o charakteru zemní pláně v úseku km 1,5 až konec úseku, tj. potvrdit nebo vyloučit případný výskyt soudržných zemin G typu 3, nebo heterogenních neulehlých navážek.

- Diagnostika vozovky v roce 2008 provedla firma NIEVELT-Labor Praha spol.s.r.o., Houdova 18, Praha 5

Byl proveden za účelem ověření kvality povrchu vozovky a jednotlivých konstrukčních vrstev. Protože ve zkoumaném úseku je část povrchu tvořena kamennou dlažbou (kostky - kočičí hlavy) a část je s asfaltovým povrchem, byl rozdělen na 2 části. V úseku dlažby do km cca 1,050 byly prováděny kopané sondy ve stopě jízdního pruhu. V úseku dále s asfaltovým krytem byly prováděny vrtané sondy s popisem a charakteristikou složení asfaltové směsi. Na povrchu byly následně prováděny rázové zatěžovací zkoušky (RZZ), pro ověření únosnosti. V úseku s dlažbou však RZZ nebylo možné provádět z důvodu velkého zkreslení výsledků vlivem nehomogenit povrchu. Z hlediska požadované únosnosti komunikace je stávající stav vyhodnocen jako nevyhovující.



- Dendrologický průzkum v roce 2021 zpracoval Ing. Jan Hamerník, PhD, Nezvalova 644, Příbram

Dendrologickou revizí byla hodnocena stromořadí, břehová a doprovodná zeleň řeky Vltavy a doprovodná zeleň pozemních komunikací ve volné krajině mimo zastavené území obce. Dále zeleň v obytné zástavbě obce Štěchovice – Třebenice a u rekreačních domků a chalup, rekreačních a zahrádkářských chat.

Celkem bylo posuzováno 158 samostatně rostoucích dřevin tvořících jednak břehové porosty podél řeky Vltavy, dále liniovou výsadbu podél komunikace a jednotlivé či skupinové výsadby na revidované lokalitě.

Dále bylo posuzováno 12 vegetačních skupin vzniklých převážně z náletu. Předpokládaný rozsah výstavby vyznačený objednatelem zasahuje do lesních pozemku, resp. do pozemku plnicích funkcí lesa. Celkem byly dotčeny 4 lesní pozemky (viz tab. 1). Jedná se převážně o porosty dřevin na svazích zařazené do kategorie lesů "ochranné" (nadregionální biokoridor). Hospodářská kniha a porostní mapa nebyly zpracovateli dendrologického průzkumu poskytnuty.

Tab. 1 Soupis revidovaných pozemků

Katastrální území	Revidované nelesní pozemky (parcelní číslo)	Lesní pozemky PUPFL (parcelní číslo)
Štěchovice [763250]	501, 728, 844, 504/14, 605/2, 626/1, 626/36, 627/10, 629/1, 629/23, 629/62, 643/23, 643/36, 703/1, 703/2, 723/3, 727/3, 727/4, 727/5, 829/1	504/1, 648/1, 652/1, 652/2,

Z taxonomického hlediska jsou na revidované lokalitě zastoupeny domácí druhy typické pro břehové porosty a údolní nivy a dále některé introdukované druhy (přehled viz Soupis druhu). Na revidované lokalitě nebyl zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin, které jsou ohrožené, vzácné nebo vědecky či kulturně velmi významné (viz Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. a jeho doplněk Vyhláška MŽP ČR č. 395/1992 Sb.).

- Byla provedena aktualizace zaměření polohopisu a výškopisu

#### g) **Ochrana území podle jiných právních předpisů**

Stavbou nebude dotčeno žádné zvláště chráněné území dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Kulturní památky nebudou stavbou dotčeny.

V prostoru obvodu stavby se nacházejí stávající podzemní i nadzemní inženýrské sítě, které mají vymezena ochranná pásma. Osová vedení těchto sítí jsou zakreslena v situacích.

Sítě se vyskytují zejména podél stávajících komunikací. Jedná se zejména o vodovod, kanalizaci, vrchní a podzemní vedení 22 kV, optokabely, kabely a silové kabely.

#### **Dopravní a technická infrastruktura včetně ochranného pásma:**

Vodovody a kanalizace zákon č. 274/2001 Sb.

- vodovodní řád do průměru 500 mm včetně – 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- vodovodní řád nad průměr 500 mm – 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- kanalizační stoka do průměru 500 mm včetně – 1,5 m
- kanalizační stoka nad průměr 500 mm – 2,5 m

**Elektrická zařízení – zákon č. 458/2000 Sb.**

Ochranné pásmo nadzemního vedení je souvislý prostor vymezený svislými rovinami vedenými po obou stranách

vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na obě jeho strany

- napětí nad 1 kV a do 35 kV včetně - pro vodiče bez izolace 7 m, pro vodiče s izolací základní 2 m, pro závěsná kabelová vedení 1 m,
- napětí nad 35 kV do 110 kV včetně - pro vodiče bez izolace 12 m, pro vodiče s izolací základní 5 m,
- napětí nad 110 kV do 220 kV včetně - 15 m,
- napětí nad 220 kV do 400 kV včetně - 20 m,
- napětí nad 400 kV - 30 m,
- závěsné kabelové vedení 110 kV - 2 m,
- zařízení vlastní telekomunikační sítě držitele licence - 1 m.

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

**Plynárenství – zákon č. 458/2000 Sb.**

V zájmovém území se nenachází

**Vodovod**

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

- U vodovodů do průměru 500 mm včetně 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí

- U vodovodů nad průměr 500 mm 2,5 m

**Silniční ochranná pásma pro dálnice, silnice a komunikace určuje zákon č.13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů**

Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti 15m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu silnice II.třídy (viz.situace).

**Ochranné pásmo hřbitova**

V zájmovém území se nenachází.

**Ochranné pásmo lesa**

Ochranným pásmem lesních porostů definuje § 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. 50 m od hranice lesního pozemku. Ochranné pásmo lesa je zaneseno v Celkové situaci a Koordinační situaci. Průchod ochranným pásmem je dán trasou stávající komunikace.

Stavba se nachází v ochranném pásmu lesa v úseku km 0,00 – 0,62 a v km 0,80 – 0,98.

**Ochranná pásma zvláště chráněných území přírody**

Prvky systému ekologické stability jsou vymezeny ve vyhlášce Ministerstva životního prostředí č.395/1992 Sb., která je prováděcí vyhláškou zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny. V blízkém okolí rekonstruované komunikace se nacházejí nadregionální a regionální prvky územního systému ekologické stability, které jsou doplněny prvky lokálními.

Vltava je osou nadregionálního biokoridoru ve směru sever – jih a celé údolí a přilehlé území v šířce cca 2 km je součástí nadregionálního biokoridoru Vltava. Hranice nadregionálního biocentra Štěchovice probíhá východně od účelové komunikace od dolní vody do Nových Třebenic.

Zájmové území se nachází v jižní části přírodního parku Střed Čech, vyhlášeného v roce 1990.

#### **Kulturní památky**

Pomník sv. Jana Nepomuckého u dolní vody v km 0,40 nebude stavebními úpravami dotčen.

#### **Významné krajinné prvky a památné stromy**

Dle zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny to jsou všechny lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které jako významný krajinný prvek zaregistruje pověřený obecní úřad.

V dotčeném území se jedná o Vltavu.

Památný strom má ze zákona určeno základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru měřeného 130 cm nad zemí. Památné stromy se v zájmovém území nenachází.

#### **h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Na začátku a konci úseku je součástí stavby rekonstrukce části sjezdů k říčnímu korytu. Stejně tak jako v současném stavu bude po rekonstrukci v záplavovém území  $Q_{100}$  úsek v km 0,0 – 0,038. V záplavovém území  $Q_{2002}$  bude úsek v km 0,0 – 0,05. Stavby nevytvoří žádné pevné překážky.

$Q_5$  ..... 219,96 m.n.m.

$Q_{20}$  ..... 220,58 m.n.m.

$Q_{100}$  ..... 221,57 m.n.m.

$Q_{2002}$  ..... 222,63 m.n.m.

Stavba se nenachází na poddolovaném území.

#### **i) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území.**

Stavbou dojde k omezení příjezdu k domům v kolem silnice místní komunikace III/1027. Dále bude omezen přístup k chatové oblasti, která se nachází v okolí přístaviště Slapy – Třebenice. Výčet pozemků dotčených stavbou je uveden v části F.1.1 Seznam pozemků a F.1.2 Majetkoprávní situace.

Stavba je řešena ve stávajícím umístění. Objekty So 101Nová účelová komunikace pod hrází a SO 105 Nová účelová komunikace nad hrází jsou z důvodu požadovaného průjezdu nadrozměrných nákladů situovány v nové poloze.

Stavbou nedojde ke změnám stávajících odtokových poměrů.

#### **j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Odstraněny budou stávající asfaltová, dlážděná a cementobetonové vozovky z důvodu nevhovujícího stavebnětechnického stavu – nedostatečná únosnost. Materiál bude odvezen na k tomu určenou skládku. Vyzískaná žulová dlažba bude dále využita. Odstraněno bude 4 853 m<sup>2</sup> dlážděných ploch, 3 000 m<sup>2</sup> cementobetonové vozovky a 6 300 m<sup>2</sup> asfaltové vozovky.

V rámci stavby budou odstraněny stávající opěrné a zárubní zdi, které se nachází v úseku km 0,00 – 0,50, z důvodu nevyhovující zatížitelnosti případně z důvodu nevyhovující polohy. Jedná se celkem o 6 zdí o celkové délce 206 m. Přibližný objem je 651 m<sup>3</sup>

Celkem bude smýceno 62 stromů (z toho 61 ks o průměru kmene do 50 cm, 1 ks o průměru kmene 50-90 cm).

**k) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Požadavky jsou uvedeny v přílohách F.1.1 Seznam pozemků a F.1.2 Majetkoprávní situace.

**l) Územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Rekonstrukce komunikací je ve stávajícím stavu napojena na dopravní a technickou infrastrukturu a tento stav nebude změněn.

V objektu SO 101 a SO 102 dojde k posunu míst, kde účelová komunikace vstupuje do vody pod a nad hrází.

Rekonstrukce komunikací vyvolá přeložky sítí technické infrastruktury.

Veškeré přeložky a nová vedení technické infrastruktury jsou znázorněny a popsány v příloze C.3 Koordinační situace.

Samotná stavba pozemní komunikace není určena pro pohyb chodců. Pro pohyb pěších jsou určeny chodníky podél místní komunikace v intravilánu obce. Návrh úprav chodníků a ploch pro pěší je součástí tohoto projektu. Přístup ke komunikaci je z okolních pozemků. Jelikož se komunikace nachází v městském terénu, jsou všechny přístupy bezbariérové.

**m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

**Předpokládaná doba výstavby**

Rekonstrukce bude probíhat při úplných nebo částečných uzavírkách rekonstruovaných komunikací. Stavba byla rozdělena s ohledem na technologii provádění a dostupnost území dotčeného stavbou po stávajících komunikacích do několika etap takto:

1a. etapa	- průjezd	-km 0,090 - 0,200 (pravá polovina vozovky, komunikace k přístavišti Slapy - Třebenice, chatová oblast)
1b. etapa	- průjezd	km 0,000 - 0,200 (levá polovina vozovky)
1c. etapa	- dolní voda	km 0,000 - 0,300
2a. etapa	- průjezd	km 0,200 - 0,500 (pravá polovina vozovky)
2b. etapa	- průjezd	km 0,200 - 0,500 (levá polovina vozovky)
3a. etapa	- průjezd	km 0,500 - 0,800 (pravá polovina vozovky)
3b. etapa	- průjezd	km 0,500 - 0,800 (levá polovina vozovky)
4a. etapa	- průjezd	km 0,800 - 1,100 (pravá polovina vozovky)
4b. etapa	- průjezd	km 0,800 - 1,100 (levá polovina vozovky)
5a. etapa	- průjezd	km 1,100 - 1,300 (pravá polovina vozovky)
5b. etapa	- průjezd	km 1,100 - 1,300 (levá polovina vozovky)
6. etapa	- průjezd	km 1,300 - 1,480
7. etapa	- průjezd	km 1,480 - 1,540
8a. etapa	- průjezd	km 1,540 - 1,689 (levá polovina)
	- horní voda	km 0,000 - 0,140

8b. etapa - průjezd km 1,540 - 1,689 (pravá polovina

Některé úseky zařazené do etap budou vyžadovat pro zachování nutné dopravní obslužnosti v dané etapě ještě rozdělení těchto úseků do dalších podetap. Toto rozdělení bude závislé na projednání dopravních opatření s majiteli nemovitostí (zajištění přístupu do stávajících obytných i neobytných objektů v době rekonstrukce). Další zpřesnění bude následovat po podrobnějším zpracování projektové dokumentace a stanovení přesného termínu zahájení jednotlivých etap k realizaci.

#### **Související stavby**

Stavba přímo navazuje na připravovanou investici Povodí Vltavy, státní podnik, jejímž předmětem je zřízení překladišť v horní i dolní vodě VD Slapy, která budou sloužit pro překlad nadrozměrných a těžkých kusů. Obě akce jsou vzájemně koordinovány – viz výkres č. C.3 Koordinační situace.

#### **Ochranné stání služebních plavidel Slapy**

Předmětem projektu „Ochranné stání služebních plavidel Slapy“ je zajištění ochranného stání služebních plavidel Poříčího oddělení Slapy Policie ČR a Hasičského záchranného sboru a Státní plavební správy a dále pak ochranné stání servisního plavidla ŘVC ČR. Tato stání se nacházejí u hráze VD Slapy na levém břehu v prostoru nádrže.

V současnosti ve stádiu projednání DUSP. Obě akce jsou vzájemně koordinovány – viz výkres č. C.3 Koordinační situace.

#### **n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje**

Požadavky jsou uvedeny v přílohách F.1.1 Seznam pozemků a F.1.2 Majetkoprávní situace a informace o pozemku z KN.

#### **o) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné pásmo nebo bezpečnostní pásmo**

Požadavky jsou uvedeny v přílohách F.1.1 Seznam pozemků a F.1.2 Majetkoprávní situace a informace o pozemku z KN.

#### **p) Požadavky na monitoringy a sledování přetvoření.**

Požadavky budou upřesněny při zpracování dalších stupňů projektové dokumentace.

## **2. CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

#### **2.1.a Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejich současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí**

Společnost ČEZ a.s. v rámci svých investičních akcí plánuje občasný transport nadrozměrných a těžkých komponentů do svých stávajících elektráren. Předpokládá se transport po vodě s možností vykládky z lodě pod vodním dílem Slapy a přeložení na silniční vozidlo a opětovné naložení na loď nad hrází vodního díla Slapy. Využity budou stávající silnice 2. a 3. třídy a místní komunikace. Dnešní stav komunikací uvažovaných pro transport již nevyhovuje požadavkům na únosnost a průchodnost. Z tohoto důvodu je navržena jejich rekonstrukce, resp. úprava na požadované parametry.

Stavba je umístěna na levém břehu Vltavy u hráze vodního díla Slapy na území městysu Štěchovice.

V místní části Nové Třebenice. Úsek přibližně km 0,0 – 1,5 je umístěn v intravilánu obce a úsek km 1,5 – 1,776 v extravilánu obce. Začátek stavby je pod hrází vodního díla Slapy v místě stávajícího sjezdu k řece. Konec stavby je nad hrází vodního díla cca 90 m východněji směrem k hrázi od místa stávajícího sjezdu k řece. V úseku km 0,000 – 0,766 se jedná o účelovou komunikaci s veřejným přístupem (SO 101 a SO 102), v úseku km 0,766 – 1,453 o místní komunikaci (SO 103), v úseku km 1,453 – 1,776 o silnici III. třídy (SO 104) a úsek nad hrází je účelová komunikace bez veřejného přístupu (SO 105).

#### **2.1.b Účel užívání stavby**

Rekonstruované komunikace budou umožňovat dopravní obslužnost navazující lokality s možností občasného transportu nadrozměrných a těžkých komponentů do svých stávajících elektráren.

#### **2.1.c Trvalá nebo dočasná stavba**

Stavba je trvalá

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

Stavba je navržena v souladu s technickými požadavky na stavby, s požadavky zabezpečující bezbariérové užívání stavby i s normovými požadavky.

#### **2.1.e Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Viz bod B.1. d)

#### **2.1.f Ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Bez ochrany.

#### **2.1.g Navrhované parametry stavby**

Zastavěná plocha : 30 500 m<sup>2</sup>

Předpokládané kapacity provozu : 1-2 transporty za den, max. 10 transportů za měsíc

**2.1.h Základní technické parametry stavby**

- Změna stavby – rekonstrukce a úpravy stávajících pozemních komunikací
- Návrhová rychlost – 50 km/h a 20 km/h
- Základní šířka – 7,5 m
- Šířka v obloucích - rozšíření až na 9,5 m
- Počet jízdních pruhů – 2
- Úsek SO 101, SO 102 – účelová komunikace v majetku Povodí Vltavy s veřejným přístupem
- Úsek SO 103 – místní komunikace v majetku Městysu Štěchovice
- Úsek SO 104 – silnice 3. třídy III/1027
- Úsek SO 105 – účelová komunikace v majetku Povodí Vltavy bez veřejného přístupu – návrhové parametry jsou uvedeny v přílohách č. 1 až č. 4 v Průvodní zprávě.

Rekonstrukce komunikací bude zahrnovat kompletní výměnu stávajícího konstrukčního souvrství, obnovu odvodnění, lokální rozšíření ve směrových obloucích a opěrné zdi. Stávající směrové a výškové řešení zůstane zachováno. V úsecích, kde je komunikace vedena ve svahovém odřezu strmého svahu, je na základě stabilitního posouzení navržen opěrný práh a zajištěna tak stabilita silničního tělesa (úsek v km 0,191 – 0,672). V řešeném úseku se nenacházejí žádné mosty, tunely, MÚK apod. Řešený úsek začíná v místě stávajícího sjezdu (náplavky) na dolní vodě, z ní pokračuje po stávající účelové komunikaci do Nových Třebenic a končí v místě stávajícího sjezdu (náplavky) na horní vodě cca 300 m za hrází VD Slapy.

**2.1.i Základní předpoklady výstavby**

Viz bod B.1 m).

**2.1.j Základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Předpokládaná doba výstavby:

1a. etapa	- průjezd	-km 0,090 - 0,200 (pravá polovina vozovky, komunikace k přístavišti Slapy - Třebenice, chatová oblast)
1b. etapa	- průjezd	km 0,000 - 0,200 (levá polovina vozovky)
1c. etapa	- dolní voda	km 0,000 - 0,300
2a. etapa	- průjezd	km 0,200 - 0,500 (pravá polovina vozovky)
2b. etapa	- průjezd	km 0,200 - 0,500 (levá polovina vozovky)
3a. etapa	- průjezd	km 0,500 - 0,800 (pravá polovina vozovky)
3b. etapa	- průjezd	km 0,500 - 0,800 (levá polovina vozovky)
4a. etapa	- průjezd	km 0,800 - 1,100 (pravá polovina vozovky)
4b. etapa	- průjezd	km 0,800 - 1,100 (levá polovina vozovky)
5a. etapa	- průjezd	km 1,100 - 1,300 (pravá polovina vozovky)
5b. etapa	- průjezd	km 1,100 - 1,300 (levá polovina vozovky)
6. etapa	- průjezd	km 1,300 - 1,480
7. etapa	- průjezd	km 1,480 - 1,540
8a. etapa	- průjezd	km 1,540 - 1,689 (levá polovina)
	- horní voda	km 0,000 - 0,140
8b. etapa	- průjezd	km 1,540 - 1,689 (pravá polovina)

Po dokončení jednotlivých úseků budou tyto úseky předávány do předčasného užívání staveb.

Další zpřesnění bude následovat po podrobnějším zpracování projektové dokumentace a stanovení přesného termínu zahájení jednotlivých etap k realizaci.

### **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

Stavba je rekonstrukce a úprava komunikace a je navržena ve stávající linii komunikace. Kvůli stavbě není třeba zavádět nové územní regulace.

#### **Urbanismus**

Kompozice prostorového řešení je ve velké většině zachována.

#### **Architektonické řešení**

Stavba je liniová a z hlediska architektonického řešení je navržena tak, aby plnila svoji funkci zajištění silničního i pěšího provozu a zároveň aby měla příznivý vliv na okolní ráz. Použité materiály a povrchové odstíny konstrukčních prvků jsou voleny tak, aby vhodně doplnily funkčnost a estetiku celé stavby.

### **2.3 Celkové stavebně technické řešení**

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

Viz bod B.2.6 b).

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

Bez energetických nároků.

#### **2.3.c Celková spotřeba vody**

Stavba po dokončení nevyžaduje vodní zdroje, předpokládaná spotřeba vody je nulová. Během výstavby si zhotovitel potřebné množství vody zajistí na vlastní náklady.

#### **2.3.d Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Výčíslení kubatur odpadů a druhů odpadů a emisí a způsob nakládání s vyzískaným materiálem bude dle příslušných předpisů určen v samostatné příloze soupisu prací.

#### **2.3.e Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Požadavky na zvýšení kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě nejsou známy. Stavbou nedojde k omezení kapacity výše zmíněných vedení.

### **2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Komunikace pro chodce, přechody pro chodce budou realizovány v parametrech dle vyhlášky 398/2009.

Dle §4 chodníky, místa pro přecházení i ostatní pochozí plochy:

- Povinnost přístupu bez výškových rozdílů vyšších než 20 mm
- Povinnost dodržet průchozí prostor do minimální výše 2200 mm (včetně dopravního značení a mobiliáře).



## 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Stavba je navržena dle příslušných ČSN 73 6101, ČSN 73 6201, ČSN 73 6110, ČSN 73 6425 tak, aby pro všechny uživatele stavby (účastníky provozu) byla bezpečná.

Navržené řešení odpovídá technickým a stavebním požadavkům uvedeným ve vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 369/2001 Sb. ze dne 4. 10. 2001 o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a komunikace.

Signální pásy (nebo jejich části) bezprostředně související s přechodem a vodící pásy přechodu tvoří funkční celek a musí být jako celek vytýčeny, osa vytýčení je rovnoběžná s osou přechodu (směrem přecházení).

Překážky během stavby na pochozích plochách budou mít ochranu a hmatné zarážky.

Přechody pro pěší a nástupiště autobusových a tramvajových zastávek budou opatřeny signálními i varovnými pásy. Veškeré materiály pro hmatové úpravy pro nevidomé a slabozraké musí splňovat vládní nařízení č. 163/2002 Sb. a TN TZÚS 12.3.04, TN TZÚS 12.3.05, TN TZÚS 12.3.06. Všechny hmatové prvky s výstupky budou provedeny barevně kontrastní.

## 2.6 Základní technický popis stavebních objektů

### 2.6.a Popis stávajícího stavu

Společnost ČEZ a.s. v rámci svých investičních akcí plánuje občasný transport nadrozměrných komponentů do svých stávajících elektráren. Předpokládá se transport po vodě s možností vykládky z lodě pod vodním dílem Slapy a přeložení na silniční vozidlo a opětovné naložení na loď nad hrází vodního díla Slapy. Využity budou stávající silnice 2. a 3. třídy a místní komunikace. Dnešní stav komunikací uvažovaných pro transport již nevyhovuje požadavkům na únosnost a průchodnost. Z tohoto důvodu je navržena jejich rekonstrukce.

Staveniště je umístěna převážně v intravilánu obce. Pouze řešený úsek silnice III/1027 je v extravilánu obce.

Začátek stavby je pod hrází vodního díla Slapy v místě stávajícího sjezdu k řece. Konec stavby je nad hrází vodního díla v místě stávajícího sjezdu k řece.

V úseku odpovídající SO 101 a SO 102 je účelová komunikace s veřejným přístupem.

V úseku odpovídající SO 103 se jedná o místní komunikaci, v úseku odpovídající SO 104 o silnici 3. třídy a v úseku odpovídající SO 105 o účelovou komunikaci bez veřejného přístupu.

Silnice III/1027 - jedná se o úsek v délce přibližně 200 m mezi náplavkou na horní vodě a křižovatkou s místní komunikací do Nových Třebenic. Veřejně přístupná komunikace III. třídy spojuje obce Slapy a Rabyň.

Místní a účelová komunikace v Nových Třebenicích – navazuje na silnici III/1027 a zajišťuje dopravní obsluhu Nových Třebenic. Jejím pokračování je účelová komunikace s veřejným přístupem směrem k dolní vodě u hráze VD Slapy, která zajišťuje přístup k přilehlým rekreačním objektům, k vodní elektrárně Slapy a ke stávající náplavce.

Nadmořská výška kolísá v trase v rozpětí úrovní 225 - 280 m n.m. Morfologie terénu je značně členitá, blízké okolí tvoří strmé svahy svažující se do údolí řeky. Nejvyšší kótou poblíž je na SZ

vzdálený vrchol s kótou 423 m n.m. Trasa je přibližně v úseku km 0,00 – 0,70 vedena ve svahovém odřezu. Celé území leží v Povodí Vltavy a trasa nepřekonává žádný vodní tok.

Geotechnické poměry staveniště jsou geotechnickým průzkumem hodnoceny jako složité a na stavbě bude nutná trvalá přítomnost odpovědného geotechnického dozoru. Třída těžitelnosti zemin je I (dle původní ČSN 73 3050 se jedná o tř. 3). Zeminy jsou přístavbu zemního tělesa vhodné až podmíněně vhodné. V úseku km 1,0 – 1,5 bude s ohledem na výskyt zeminy G typu 3 vyměněno podloží do hloubky 1 m pod pláň za kamennou sanaci.

Rekonstruovaná komunikace je osou komunikačního skeletu a je jediným přístupem do místní části Nové Třebenice. Rekonstrukce musí probíhat tak, aby byla zajištěna základní dopravní obslužnost. V zájmovém území se nacházejí inženýrské sítě trubní a elektro, z nich některé je nutné přeložit nebo alespoň provést jejich ochranu proti nadměrnému zatížení. Z trubních sítí se předpokládá přeložka vodovodů ve správě BRAVOS, ČEZ a Povodí Vltavy. Z elektro inž. sítí dojde k přeložení části veřejného osvětlení, přeložce kabelů CETIN a k ochraně silových kabelů ve správě ČEZ.

## **2.6.b Popis navrhovaného řešení**

### **000 Objekty přípravy staveniště**

#### **SO 001 Kácení zeleně**

Návrh dřevin ke kácení vychází z předpokládaného rozsahu rekonstruované komunikace v zájmovém území. Ke kácení jsou navrženy veškeré dřeviny v místě stavby nebo v její bezprostřední blízkosti, které přímo zasahují do trvalého záboru stavby.

#### **SO 002 Provizorní úpravy ploch pro ZS a DIO**

Objekt zahrnuje úpravy ploch pro zařízení staveniště včetně uvedení do původního stavu nebo odstranění provedených úprav tak, aby plochy mohly být v rámci příslušných objektů uvedeny do projektovaného stavu. Totéž se týká vjezdů na staveniště. Dále objekt zahrnuje veškeré stavební úpravy vyplývající z požadavků dopravně-inženýrských opatření mimo provizorní dopravní značení. Jedná se zejména o provizorní panelové vozovky, provizorní zastávky autobusů, provizorní chodníky atd. včetně jejich odstranění.

### **100 Objekty pozemních komunikací**

**Pro návrh minimálních poloměrů zatáčení a minimálních poloměrů výškových oblouků byly použity podklady Posouzení průchodnosti trasy pro plánovanou přepravu nadrozměrných a těžkých komponent (NTK) pro nový zdroj (NJZ) v lokalitě Temelín v úseku vodního díla Slapy a v úseku Týn nad Vltavou.**

#### **SO 101 Nová účelová komunikace pod hrází**

Stávající sjezd k Vltavě šířkově nevyhovuje požadavkům nadměrného nákladu. Nový sjezd (SO 101 Nová účelová komunikace pod hrází) je navržen v posunuté poloze o cca 15 m směrem k říčnímu korytu. Manipulační plocha pro nakládku a vykládku přepravovaných nadrozměrných břemen včetně jeřábu a sjezd do vody není součástí této PD – obsahuje ji samostatná projektová dokumentace.

#### **Zatřídění komunikace, příčné uspořádání**

Dle ČSN 736110 Projektování místních komunikací: Mok 8/8/20 – účelová komunikace s veřejným přístupem.

Nová základní šířka komunikace je 7,0 m + nezpevněné krajnice 0,5 m (případně odvodňovací žlab/římsa opěrné zdi).

Celková délka nového úseku je cca 161 m.

Stabilita břehu podél levé hrany vozovky bude posílena opěrnou zdí. Na zdi bude nově osazeno ocelové svodidlo.

#### **Směrové a výškové řešení**

Pozemní komunikace se snažila co nejvíce přiblížit stávajícímu směrovému řešení.

Trasa se skládá z přímých úseků a dvou směrových oblouků, jejich poloměry jsou 150 m a 120 m.

Niveleta se skládá z přímých úseků a dvou výškových oblouků, jejich poloměry jsou 217 m a 500 m.

#### **Příčný sklon**

Navržený sklon je jednostranný 2,5% směrem k vodnímu toku.

#### **Podélný sklon**

Maximální podélný sklon komunikace má hodnotu 8,80 %.

Maximální podélný sklon má hodnotu 3,51 %.

#### **Návrh konstrukce**

Stávající konstrukce vozovky bude nahrazena novou konstrukcí s cementobetonovým krytem.

Skladba konstrukce viz viz D.1.1.1.4 Vzorové příčné řezy.

Podrobnější popis viz PD příslušného objektu.

#### **SO 102 Rekonstrukce účelové komunikace v km 0,000 – 0,766**

Stávající vozovka účelové komunikace bude v řešeném úseku rozšířena na základní **šířku 7,0 m**, ve směrových obloucích na 9,5 m. Rozšíření je uvažováno po obou stranách komunikace. Stávající svah podél pravé hrany komunikace mezi km 0,100 - 0,670 bude zajištěn opěrným prahem. V rozsahu opěrných zdí budou na krajnici osazena svodidla, přičemž přerušení svodidel jsou dána samostatnými sjezdy na pozemky.

Niveleta vozovky je v principu zachována. Maximální podélný sklon v tomto úseku je 6,79 %. V rozsahu snížené nivelety vozovky je v prostoru u skály navržena betonová obruba s výškou nášlapu 0,15 m. Stávající konstrukce vozovky bude nahrazena novou konstrukcí s asfaltovým krytem. Stávající koncepce odvodnění bude zachována a je dána obnovením stávajícího klopení povrchu vozovky s ohledem na její směrové vedení. Podélné příkopy budou obnoveny a to včetně podélných propustků. Vzhledem k předpokládanému výskytu soudržných zemin v zemní pláni, převážně na vnitřní straně u svahu, je navrženo jejich odtěžení a nahrazení štěrkovitými zeminami. Předpokládaná hloubka výměny je 1,0 m. Stávající již nefunkční sloupy veřejného osvětlení budou odstraněny.

#### **Zatřídění komunikace, příčné uspořádání**

Dle ČSN 736110 Projektování místních komunikací: Mok 10,5/10,5/20 – účelová komunikace s veřejným přístupem.

Nová základní šířka komunikace je **9,5 m** + nezpevněné krajnice 0,5 m (případně odvodňovací žlab/římsa opěrné zdi).

Celková délka nového úseku je cca 766 m.

**Směrové a výškové řešení**

Trasa rekonstruované komunikace kopíruje trasu stávající komunikace.

Trasa se skládá z přímých úseků a směrových oblouků, jejich poloměry jsou od 79 m do 1 000 m.

Niveleta se skládá z přímých úseků a výškových oblouků, jejich poloměry jsou od 500 m do 6 000 m.

**Příčný sklon**

Stávající sklon je střechovitý, bude zachován včetně klopení.

**Podélný sklon**

Maximální podélný sklon komunikace má hodnotu 6,79 %, minimální podélný sklon má hodnotu 3,49 %.

**Návrh konstrukce**

Stávající konstrukce vozovky bude nahrazena novou konstrukcí s asfaltobetonovým krytem.

Skladba konstrukce viz viz D.1.1.2.4 Vzorové příčné řezy.

Podrobnější popis viz PD příslušného objektu.

**SO 103 Rekonstrukce místní komunikace v km 0,766 -1,453**

Stávající šířkové uspořádání místní komunikace na většině uvažovaného úseku vyhovuje průjezdnému profilu nadměrného nákladu. Pouze na začátku, na výjezdu z oblouku bude nutné **rozšíření na 9,5 m** a v okolí propustku v km 1,287 bude **šířka min. 8,0 m**. Niveleta vozovky bude zachována. Stávající konstrukce vozovky bude nahrazena novou konstrukcí s asfaltobetonovým krytem. Současná koncepce odvodnění bude zachována a je dána obnovením stávajícího klopení povrchu vozovky s ohledem na její směrové vedení. Podélné příkopy a stávající uliční vpusti budou obnoveny. Vzhledem k rozšíření komunikace bude posunuto schodiště včetně ocelového zábradlí v km 1,300 dále od vozovky. Propustek včetně horské vpusti v km 1,287 budou obnoveny. V prostoru okolo horské vpusti bude obnoveno stávající ocelové zábradlí. V podloží konstrukce vozovky se nacházejí soudržné zeminy. Z tohoto důvodu byla navržena úplná výměna těchto nevyhovujících zemin a nahrazení za kamennou sanaci. Navrhovaná hloubka výměny je 1,0 m.

**Zatřídění komunikace, příčné uspořádání**

Dle ČSN 736110 Projektování místních komunikací: Mok 10,5/10,5/20 – místní komunikace s veřejným přístupem.

Nová základní šířka komunikace je 9,5 m + nezpevněné krajnice 0,5 m (případně odvodňovací žlab/římsa opěrné zdi).

Celková délka nového úseku je cca 687 m.

**Směrové a výškové řešení**

Trasa se skládá z přímých úseků a směrových oblouků, jejich poloměry jsou od 79 m do 400 m.

Niveleta se skládá z přímých úseků a výškových oblouků, jejich poloměry jsou od 2 600 m do 8 000 m.

**Příčný sklon**

Stávající sklon je střežovitý, bude zachován včetně klopení.

**Podélný sklon**

Niveleta vozovky bude zachována.

**Návrh konstrukce**

Stávající konstrukce vozovky bude nahrazena novou konstrukcí s asfaltobetonovým krytem.

Skladba konstrukce viz viz D.1.1.3.4 Vzorové příčné řezy.

Podrobnější popis viz PD příslušného objektu.

**SO 104 Rekonstrukce silnice III/1027 v km 1,453 – 1,689**

Komunikace bude v úseku km 1,453 do místa napojení sjezdu v km 1,600 **rozšířena na základní šířku 7,5 m**. Od místa napojení sjezdu do konce úseku pak bude vozovka obnovena ve stávající šířce. Niveleta vozovky bude zachována. Stávající konstrukce vozovky bude nahrazena novou konstrukcí s asfaltovým krytem.

Propustek včetně horské vpusti v km 1,646 budou obnoveny. Stávající zábradlí u horské vpusti bude nahrazeno ocelovým svodidlem v délce 28 m. Stávající koncepce odvodnění bude zachována a je dána obnovením stávajícího klopení povrchu vozovky s ohledem na její směrové vedení. Podélné příkopy budou obnoveny.

V místě snížení nivelety byl podél pravé hrany komunikace u paty skály navržen zpevněný příkop z tvárnic š. 0,6 m, který je zaústěn do vpusti nově navrhovaného propustku. Vzhledem k předpokládanému výskytu soudržných zemin v zemní pláni pod navážkami je navrženo jejich odtěžení a nahrazení štěrkovitými zeminami.

Předpokládaná hloubka výměny je 1,0 m.

**Zatřídění komunikace, příčné uspořádání**

Dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic: obnoveno ve stávajícím stavu, vozovka splňuje kategorii S 6,5 s šířkou jízdního pruhu 3,00 m.

Celková délka nového úseku je cca 323 m.

**Směrové a výškové řešení**

Pozemní komunikace se snažila co nejvíce přiblížit stávajícímu směrovému řešení.

Trasa se skládá z přímých úseků a směrových oblouků, jejich poloměry jsou od 65 m do 750 m.

Niveleta se skládá z přímých úseků a výškových oblouků, jejich poloměry jsou od 2 600 m do 8 000 m.

**Příčný sklon**

Stávající sklon je střežovitý, bude zachován včetně klopení

**Podélný sklon**

Niveleta vozovky bude zachována.

**Návrh konstrukce**

Stávající konstrukce vozovky bude nahrazena novou konstrukcí s asfaltovým krytem.

Skladba konstrukce viz viz D.1.1.5.4 Vzorové příčné řezy.

Podrobnější popis viz PD příslušného objektu.

**SO 105 Nová účelová komunikace nad hrází**

Stávající sjezd k Vltavě šířkově nevyhovuje požadavkům nadměrného nákladu. Nový sjezd (SO 105 Nová účelová komunikace nad hrází) je navržen v posunuté poloze o cca 90 m východněji a směrem k hrázi.

**Zatřídění komunikace, příčné uspořádání**

Dle ČSN 736110 Projektování místních komunikací: Mok 10,5/10,5/20 – účelová komunikace bez veřejného přístupu.

Nová základní šířka komunikace je 9,5 m + nebezpečené krajnice 0,5 m (případně odvodňovací žlab/římsa opěrné zdi).

Celková délka nového úseku je cca 149 m.

Stabilita břehu podél levé hrany vozovky bude posílena opěrnou zdí. Na zdi bude nově osazeno ocelové svodidlo.

**Směrové a výškové řešení**

Pozemní komunikace se snažila co nejvíce přiblížit stávajícímu směrovému řešení.

Trasa se skládá z přímých úseků a dvou směrových oblouků, jejich poloměry jsou 120 m a 250 m.

Niveleta se skládá z přímých úseků a jednoho výškového oblouku, jeho poloměr je 217 m.

**Příčný sklon**

Navržený sklon je jednostranný 2,50% směrem k vodní nádrži.

**Podélný sklon**

Maximální podélný sklon komunikace má hodnotu 8,80 %.

Minimální podélný sklon má hodnotu 0,45 %.

**Návrh konstrukce**

Stávající konstrukce vozovky z drobné žulové dlažby bude nahrazena novou konstrukcí s cementobetonovým krytem.

Skladba konstrukce viz viz D.1.1.5.4 Vzorové příčné řezy.

Podrobnější popis viz PD příslušného objektu.

**SO 106 Propustky v km 0,000 – 0,766**

Budou rekonstruovány 2 trubní propustky v délce 27 m a 9 m vedenými napříč vozovkou k odvedení srážkových vod do přilehlých příkopů.

Profil propustků bude navazovat na profily stávajících propustků.

**SO 107 Propustky v km 0,766 – 1,453**

Bude rekonstruován 1 trubní propustek 0,60m s betonovými čely v délce 19 m, vedeným napříč vozovkou k odvedení srážkových vod do přilehlých příkopů.

Profil propustku bude navazovat na profil stávajícího propustku.

**SO 108 Propustky v km 1,453 – 1,776**

Bude rekonstruovány 2 trubní propustky v délce 18 a 20 m vedenými napříč vozovkou k odvedení srážkových vod do přilehlých příkopů.

Profil propustků bude navazovat na profily stávajících propustků.

**SO 109 Opravy vozovek používaných stavbou a na objízdných trasách**

Vozovky, jež budou prokazatelně narušeny stavební dopravou, budou po ukončení prací uvedeny do původního stavu. Příslušný rozsah bude určen v průběhu stavebních prací místním šetřením, společně se správcem komunikace.

**SO 110 Definitivní dopravní značení**

Po skončení stavebních prací a provedení definitivních povrchů vozovek bude na konci každé etapy vyznačeno i definitivní dopravní značení jak vodorovné, tak i nové svislé. Stávající svislé dopravní značení bude v nedotčených úsecích zachováno a na nových stavebních úsecích bude osazeno nové. Budou osazeny nové svislé dopravní značky v reflexním provedení na pozinkovém plechu o základní velikosti na sloupky typu POZINK o průměru 70 mm.

Vodorovné dopravní značení bude provedeno postupně bílou vícesložkovou barvou, jedná se hlavně o vodící a dělicí čáry a přechody.

**SO 111 Provizorní dopravní značení**

V dalším stupni PD bude zpracován návrh DIO a po výběru dodavatelů stavby a určení přesných termínů se musí zpracovat podrobné DIO pro každý úsek i časové období včetně překopů a dokončovacích prací.

**SO 112 Obnova krytu chodníku**

Stávající kryt chodníku bude sejmuto a nahrazen novým krytem stejného typu.

Podrobněji bude řešeno v dalším stupni PD.

**200 Inženýrské objekty****SO 201 Opěrná zeď OZ1 v km 0,000 – 0,147**

Jedná se o opěrnou zeď zajišťující komunikaci sjezdu k dolní vodě v celkové délce cca 147 m. S ohledem na délku je zeď tvořena několika konstrukčními typy.

Spodní úsek (cca 12 m) opěrné zdi tvoří železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Eventuálně dle geologie se počítá v některých úsecích s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Zbývající úsek (cca 135 m) opěrné zdi tvoří konstrukce železobetonové úhlové zdi s prodlouženou vodorovnou základovou deskou. V místech větší výšky bude konstrukce zdi doplněna v cca polovině výšky stěny o vodorovnou příčku. Konstrukce úhlové stěny bude založena na únosném skalním podloží a bude do něj kotvena pomocí tyčových kotev.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

**SO 202 Zárubní zeď ZZ1 v km 0,000 – 0,078**

Tato konstrukce je navržena jako klasická šikmá tížná zeď ve sklonu 5:1. Celková délka této konstrukce činí cca 78,0 m. S ohledem na výšku nadnáspy jsou navrženy trvalé zemní kotvy pro zajištění stability nadnáspy.

Případná úprava řešení bude možná po upřesnění geotechnických parametrů v daném místě.

**SO 203 Opěrná zeď OZ2 v km 0,078 – 0,098**

Jedná se o zajištění svahu nad komunikací sjezdu k dolní vodě v délce cca 20 m.

Konstrukce opěrné zdi tvoří železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Eventuálně dle geologie se počítá v některých úsecích s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Případná úprava řešení bude možná po upřesnění geotechnických parametrů v daném místě.

**SO 204 Opěrná zeď OZ3 v km 0,128 - 0,161**

Jedná se o zajištění hrany komunikace, jež vede šikmo po svahu v délce cca 33,0 m.

Konstrukci opěrné zdi tvoří železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Navíc se počítá s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

**SO 205 Opěrná zeď OZ4 v km 0,191 - 0,672**

Jedná se o zajištění hrany komunikace, jež vede šikmo po svahu v délce cca 491m.

Konstrukci opěrné zdi tvoří železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Navíc se počítá s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

**SO 206 Opěrná zeď OZ5 v km 1,284 - 0,1,294**

Jedná se o zajištění hrany komunikace v místě odbočení místní komunikace v délce cca 10,6 m.

Konstrukci opěrné zdi tvoří nízká železobetonová zeď založená na mikropilotách, které musí být zakotveny do skalního podloží (G typ 6 a 7). Předpokládá se, že průběžný trám spojující hlavy mikropilot vytvoří lineární podporu pro vlastní konstrukci opěrné zdi. Navíc se počítá s použitím kotev pro zajištění větší stability svahu.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.

**SO 207 Opěrná zeď OZ5 v km 0,000 - 0,120**

Jedná se o opěrnou zeď zajišťující komunikaci sjezdu k horní vodě v celkové délce cca 120 m.

Opěrná zeď je tvořena konstrukcí železobetonové úhlové zdi s prodlouženou vodorovnou základovou deskou. V místech větší výšky bude konstrukce zdi doplněna v cca polovině výšky stěny o vodorovnou příčku. Konstrukce úhlové stěny bude založena na únosném skalním podloží a bude do něj kotvena pomocí tyčových kotev.

Případná korekce se provede po upřesnění geologických poměrů v trase.



**SO 208 Zárubní zeď ZZZ v km 0,000 - 0,038**

Tato konstrukce je navržena jako klasická šikmá tížná zeď ve sklonu 5:1.

Celková délka této konstrukce činí cca 38 m.

S ohledem na umístění rekonstruované silnice III/1027 jsou navrženy dvě řady zemních kotev pro zajištění stability komunikace.

Případná úprava řešení bude možná po upřesnění geotechnických parametrů v daném místě.

**SO 209 Úprava schodiště SCH1 v km 0,191**

V rámci rozšíření stávající komunikace bude nutné provést rekonstrukci schodiště včetně jeho napojení na komunikaci. Schodiště se nachází na průjezdné účelové komunikaci ve staničení km 0,191.

**SO 210 Nové schodiště SCH2 v km 0,362**

V rámci rozšíření stávající komunikace bude nutné přeřezit napojení cesty pro pěší na průjezdnou účelovou komunikaci ve staničení km 0,362. Z prostorových a výškových důvodů bude v místě napojení cesty vybudováno nové schodiště podél nově budované opěrné zdi.

**SO 211 Úprava schodiště SCH3 v km 1,299**

V rámci rozšíření stávající komunikace bude nutné provést rekonstrukci schodiště včetně jeho napojení na komunikaci. Schodiště se nachází na průjezdné místní komunikaci ve staničení km 1,299.

**300 Vodohospodářské objekty****SO 301 Přeložky vodovodů Bravos**

Stávající vodovody v Třebenicích ve správě firmy BRAVOS, které jsou v kolizi s rekonstrukcí vozovek do hloubky 1,5 m, budou ve stejných trasách vyměněny za nové.

Navržen je jeden vodovodní řad PE100RC D90 o celkové délce 125,07m.

Nové vodovodní řady budou napojeny na stávající v prostoru mimo rekonstruovanou komunikaci.

Celková délka přeložených řadů je 125,07m, z toho délka řadu A je 58,41m, řadu B 13,91m a řadu C

Podélný sklon potrubí 0,4% až 13,5%. krytí potrubí 1,4m až 2,4m.

Trasy jsou patrné ze situace.

**SO 302 Přeložka vodovodu ČEZ**

Účelem stavby je přeložka stávajícího vodovodního řadu. Stávající vodovod v Třebenicích, který je v kolizi s rekonstrukcí komunikace, bude ve stejné trase vyměněn za nový.

Navržena je jedna přeložka vodovodního řadu z vodovodního potrubí PE100 RC d90 SDR11 typ 2 dle PAS 1075 o celkové délce 18,91m.

Trasa je patrná ze situace.

**SO 303 Přeložka užitkového vodovodu povodí Vltavy**

Navržen je nový vodovodní řad z materiálu PE100RC D160 o celkové délce 54,41m.

Přeložka bude v prostoru mimo komunikaci napojena na stávající řad.

Trasa je patrná ze situace.

**SO 304 Kanalizační přípojky odvodnění komunikací**

V souvislosti s rekonstrukcí vozovek dojde v dotčeném území i k úpravám souvisejících odvodňovacích zařízení –vpustí, odvodňovacích kanálků apod.

Součástí tohoto objektu jsou úpravy přípojek od všech těchto zařízení, které nemohou být součástí jiných stavebních objektů. Přípojky budou napojeny na stávající stoky, v maximální možné míře bude využito stávajících odboček. Přípojky jsou navrženy z kameninových trub příslušných profilů uložených v zemi na betonovou desku a obetonovaných. Poté se provedou nové konstrukce vozovky včetně podloží.

Velikost odvodňované plochy se v zásadě nemění.

**400 Elektro a sdělovací objekty****SO 401 Přeložka/ochrana NN ČEZ Distribuce**

V úseku km 0,50 – 0,70 v chatové oblasti se v prostoru rekonstruované komunikace pravděpodobně nachází v zemi NN kabely v nezdokumentovaném počtu a poloze. Chatová oblast je připojena na distribuční síť ČEZ, správce pro tuto lokalitu nemá podklady. Přívod do lokality je pravděpodobně z čističky na pozemku 347 (poblíž staniční kóty 1,0) směrem k břehu Vltavy. Nepředpokládá se, že bude nutné v této lokalitě kabely překládat. Pokud bude při realizaci zjištěno, že kabely v místě křížení s komunikací mají nedostatečnou ochranu, budou uloženy v obetonované dělené plastové chrániče.

V úseku km 1,10 – 1,14 dochází 3x ke křížení s NN kabely v zemi. Pokud bude při realizaci zjištěno, že kabely mají nedostatečnou ochranu, budou uloženy v obetonované dělené plastové chrániče.

**SO 402 Přeložka/ochrana VN ČEZ DISTRIBUCE**

V úseku km 1,60 – 1,70 se nachází v zemi VN kabely v trase, jejíž detaily nejsou k dispozici. Pokud bude při realizaci zjištěna jejich kolize (výšková) se stavbou silničního tělesa nebo bude zjištěn nevyhovující stav trasy, bude tato trasa rekonstruována, případně budou provedena stavební opatření pro ochranu trasy.

**SO 403 Přeložka/ochrana VVN ČEZ Distribuce**

V úseku km 1,60 – 1,70 se nachází v zemi VVN kabely v trase, jejíž detaily nejsou k dispozici. Pokud bude při realizaci zjištěna jejich kolize (výšková) se stavbou silničního tělesa nebo bude zjištěn nevyhovující stav trasy, bude tato trasa rekonstruována, případně budou provedena stavební opatření pro ochranu trasy.

**SO 405 Přeložka/ochrana VN ČEZ Vodní elektrárny Štěchovice**

V úseku km 1,60 – 1,70 rekonstruované komunikace se nachází v zemi VN kabely v trase, jejíž detaily nejsou od správce k dispozici. Nepředpokládá se, že kabely budou stavbou dotčeny. Pokud bude při realizaci zjištěn nevyhovující stav trasy, bude tato trasa rekonstruována, nebo budou provedena stavební opatření pro ochranu trasy.

**SO 406 Přeložka VO ČEZ Vodní elektrárny**

V úseku km 0,30 – 0,40 rekonstruované komunikace se nachází dva stožáry VO, které se přeloží z důvodu kolize s průjezdním profilem komunikace. Vedení bude napojeno na nejbližší stávající stožáry VO, bude uloženo mimo komunikaci. V místě křížení komunikace bude uloženo v obetonované plastové chrániče v hloubce 1m. V trase vedení bude uložen zemnicí drát FeZn pro uzemnění stožárů VO.

**SO 407 Přeložka VO MÚ Štěchovice**

V úseku km 0,5 – 1,0 rekonstruované komunikace se nachází řada nefunkčního VO. Toto VO bude zrušeno bez náhrady.

V úseku km 1,00 – 1,10 rekonstruované komunikace se nachází stožár VO, který se přeloží mimo obalovou křivku komunikace. Vedení bude napojeno na nejbližší stávající stožáry VO, bude uloženo mimo komunikaci. V trase vedení bude uložen zemní drát FeZn pro uzemnění stožárů VO.

V úseku km 1,50 – 1,60 rekonstruované komunikace se nachází stožár VO, který se přeloží mimo průjezdní profil komunikace. Vedení bude napojeno na nejbližší stávající stožáry VO, bude uloženo mimo komunikaci. V místě křížení komunikace bude uloženo v obetonované plastové chráničce v hloubce 1m. V trase vedení bude uložen zemní drát FeZn pro uzemnění stožárů VO.

**SO 451 Přeložka metalického kabelu CETIN**

V levé krajnici je v úseku km 0,618 až 1,023 je uložen místní sdělovací kabel, který koliduje s navrženou úpravou komunikace. Kabel bude v uvedeném úseku posunut do nové krajnice. Délka přeložky je 395 m.

**SO 452 Přeložka nadzemního vedení CETIN**

V úseku mezi km 1,1 až 1,3 se nacházejí nadzemní vedení, která je třeba demontovat z důvodu zajištění průjezdného profilu a úprav stožárů veřejného osvětlení na kterých jsou kabely zavěšeny. Z těchto vedení jsou napojeny objekty čp. 25, 26, 32 a 20. Uvedené objekty budou nově napojeny z rezerv na úložných kabelech.

Délky jednotlivých přípojek jsou 2 m (čp. 25), 20 m (čp. 26), 8 m (čp. 32) a 49 m (čp. 20).

**SO 453 Ochrana metalických kabelů CETIN**

V úseku km 1,6 až 1,85 zasahují stávající kabely pod navrženou komunikaci. Kabely budou v tomto rozsahu posunuty mimo navrhovanou komunikaci. Pro možnost realizace odchozích vedení ze stávajícího účastnického rozvaděče před restaurací bude pod rekonstruovanou komunikaci založena chránička v km 1,312. Délka posunu kabelů je 25 m, délka rezervní chráničky je 12 m

**SO 454 Chránička pro ČEZ ICT**

Pod stávající silnicí v km 1,645 je veden sdělovací kabel v majetku ČEZ ICT. Tento kabel je nefunkční a správce nepožaduje jeho ochranu. Požaduje ale založení rezervní chráničky pod novou komunikací, aby bylo možno v budoucnu realizovat nové kabelové propojení bez narušení povrchu nové komunikace. Délka chráničky je 12 m.

**800 Objekty úpravy území****SO 801 Sadové úpravy**

Nově vysázená zeleň bude částečnou náhradou za vykácené dřeviny, které jsou v kolizi s navrženými stavebními úpravami nebo jsou překážkou v bezpečnosti silničního provozu. Budou použity především domácí druhy dřevin, preferovány budou odolné rychle rostoucí druhy stromů a keřů. Zeleň bude navržena především na svazích zemního tělesa nebo podél komunikace za odvodňovacím příkopem. Rozsah vysázené zeleně bude limitován zejména dostupnými pozemky na výsadbu. Náhradní zeleň, která

nebude vysázena podél komunikace může být po dohodě s příslušnými obcemi vysázena na obecních pozemcích.

Projekt konkrétních sadových úprav bude doložen v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

#### **SO 802 Obnova ploch po zatížení staveniště**

V závěru výstavby budou zrušeny plochy pro ZS vč. provizorní panelové vozovky. Na plochu tohoto dočasného záboru bude navracena a rozprostřena orniční vrstva.

## **2.7 Základní popis technických a technologických objektů**

V rámci stavby nejsou navržena stálá technická nebo technologická zařízení kromě objektů technické infrastruktury, např. svítidla a sloupy veřejného osvětlení.

Tato jsou řešena podle zvláštních předpisů v samostatných přílohách, nebo jsou řešena mimo rámec této projektové dokumentace.

Požadavky na technická a technologická zařízení pro potřeby výstavby i zařízení staveniště budou specifikovány i řešeny dodavatelem stavby.

Potřeba elektrické energie, plynu a pitné nebo užitkové vody bude zajištěna dodavatelem stavby, který si zajistí dostatečné zdroje energie sám nebo domluví odběr od poskytovatele (správce sítě) příslušných médií pro bezproblémový chod stavebních prací.

## **2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Stavba nepodléhá posouzení technických podmínek požární ochrany, neurčují se odstupové vzdálenosti, stavba není vymezeným požárně nebezpečným prostorem, pro stavbu se nezajišťuje potřebné množství požární vody, popřípadě jiného hasiva.

Stavba se nevybavuje vyhrazenými požárně bezpečnostními zařízeními. Pro stavbu budou stanoveny požadavky požárně bezpečnostního řešení pro provádění stavby v samostatné příloze.

Příslušným předpisem je vyhláška č. 246/2001 Sb. o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru, §41.

#### Zhodnocení příjezdových komunikací pro požární techniku

Parametry navržených komunikací splňují požadovaný průjezdný profil pro požární vozidla v obou směrech (vjezdy a průjezdy musí být ve světlých rozměrech nejméně 3 500 mm široké a 4 100 mm vysoké, šířka vozovky nejméně 3 000 mm).

Výstavbu komunikace je s ohledem na přístupnost požárních vozidel nutno provádět tak, aby byla zajištěna dostupnost k nevýrobním objektům na vzdálenost alespoň 20 m, k výrobním objektům na vzdálenost alespoň 10 m a k objektům skupiny OB 1 na vzdálenost alespoň 50 m. Přizpůsobit je nutno těmto zásadám i stání zemních strojů bez obsluhy v dosahu, aby nevytvořily nežádoucí překážku.

Obsah požárně bezpečnostního řešení je ve smyslu § 41 odst. 4 vyhlášky MV 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů přiměřeně omezen, neboť parametry, které v požárně bezpečnostním řešení nejsou uvedeny, se buď nevyskytují, nebo nejsou předmětem posouzení z hlediska bezdůvodnosti

Podkladem pro návrh požárně bezpečnostního řešení jsou (předpisy v platném aktuálním znění včetně všech změn a doplňků):

- ČSN 73 0802 Požární bezpečnost staveb – Nevýrobní objekty
- ČSN 73 0804 Požární bezpečnost staveb – Výrobní objekty
- ČSN 73 0810 Požární bezpečnost staveb – Společná ustanovení

- ČSN 73 0821 ed.2 Požární bezpečnost staveb – Požární odolnost stavebních konstrukcí
- ČSN 73 0873 Požární bezpečnost staveb – Zásobování požární vodou
- ČSN 75 2411 Zdroje požární vody
- ČSN 73 0833 Požární bezpečnost staveb – Budovy pro bydlení a ubytování
- Zákon č. 133/1985 Sb.
- Vyhláška č. 23/2008 Sb.
- Vyhláška č. 246/2001 Sb.

## **2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Stavba není dle zákona č. 406/2000 Sb. o hospodaření s energií předmětným objektem pro posuzování z hlediska zásad hospodaření s energiemi.

Stavba nepodléhá kritériím tepelně technického hodnocení.

## **2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Pro stavbu nejsou stanoveny hygienické požadavky. Stavba nepodléhá řešení parametrů stavby, jako je větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpadů, apod.

Stavba řeší následující zásady řešení vlivu stavby na okolí (vibrace, hluk, prašnost, apod.). Stavba silniční komunikace ve své podstatě tlumí účinky dopravy tak, aby byl přenos vibrací automobilové dopravy do okolí, a především do okolních staveb minimalizován.

Konstrukce vozovky na zemní pláni je navržena podle příslušných ČSN 73 6121 a ČSN 73 6242, čímž jsou splněny požadavky příslušných předpisů s ohledem na maximální povolené hodnoty vibrací i maximální povolené hladiny hluku, stejně tak jako jsou splněny požadavky na prašnost použitím vhodných a dovozených materiálů pro kryt vozovky a další zpevněné plochy. Nezpevněné plochy budou ohumusovány a pokryty vegetací.

## **2.11 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí**

### **a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Riziko pronikání radonu se vzhledem k charakteru stavby neposuzuje.

### **b) Ochrana před bludnými proudy**

Ochranná opatření stavby a jejích částí proti bludným proudům budou řešena v příslušných přílohách jednotlivých stavebních objektů.

### **c) Ochrana před technickou seizmicitou**

Ve smyslu ČSN 73 0036, čl. 29, se za seismické oblasti považují taková území, v nichž se makroskopicky projevilo v historické době vědecky prokázané zemětřesení s intenzitou nejméně 6 °M.C.S. Protože zájmové území mezi takové oblast i nepatří, není potřeba uvažovat účinky zemětřesení, tj. posuzovat konstrukce na účinky zemětřesení dle (ČSN 73 0031).

Podle ČSN EN 1998-1 je zájmové území tvořeno základovými půdami typu A, který je popsán stratigrafickým profilem a parametry v tab. 3.1 Národní přílohy NA. Lokalita náleží do okresu Praha-západ, který je definován referenčním zrychlením základové půdy  $a_{gR} = 0,00$  až  $0,02 g$ .

### **d) Ochrana před hlukem**

Stavba nepatří mezi stavby s chráněným venkovním prostorem ve smyslu zákona č. 258/2000 Sb. Ochrana proti hluku z okolního prostředí není nutná.

### **e) Protipovodňová opatření**

---

V záplavovém území Q100 se nachází úsek v km 0,00 – 0,038. Pro stavbu bude vypracován plán protipovodňových opatření po dobu výstavby, který musí odsouhlasit správce toku a místně příslušný vodoprávní úřad. Po uvedení do provozu stavba nevyžaduje protipovodňovou ochranu.

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

V zájmovém území nejsou žádné registrované sesuvy ani poddolovaná území.

### **3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU**

#### **3.a Napojovací místa technické infrastruktury**

Připojení na technickou infrastrukturu bude zachováno. Z důvodu realizace přeložek sítí nutných pro provoz domácností, budou odstávky dodávek inženýrských sítí na co nejkratší dobu.

SO 301 PŘELOŽKY VODOVODŮ BRAVOS

SO 302 PŘELOŽKA VODOVODU ČEZ

SO 303 PŘELOŽKA UŽITKOVÉHO VODOVODU POVODÍ VLTAVY

SO 304 KANALIZAČNÍ PŘÍPOJKY ODVODNĚNÍ KOMUNIKACÍ

SO 401 PŘELOŽKA/OCHRANA NN ČEZ DISTRIBUCE – koordinovaná stavba, není součástí této PD

SO 402 PŘELOŽKA/OCHRANA VN ČEZ DISTRIBUCE – koordinovaná stavba, není součástí této PD

SO 403 PŘELOŽKA/OCHRANA VVN ČEZ DISTRIBUCE – koordinovaná stavba, není součástí této PD

SO 405 PŘELOŽKA/OCHRANA VN ČEZ VODNÍ ELEKTRÁRNY – koordinovaná stavba, není součástí této PD

SO 406 PŘELOŽKA VO ČEZ VODNÍ ELEKTRÁRNY

SO 407 PŘELOŽKA VO MÚ ŠTĚCHOVICE

SO 451 PŘELOŽKA METALICKÉHO KABELU CETIN

SO 452 PŘELOŽKA NEDZEMNÍHO VEDENÍ CETIN

SO 453 OCHRANA METALICKÝCH KABELŮ CETIN

SO 454 CHRÁNIČKA PRO ČEZ ICT

Napojovací body inženýrských sítí jsou určeny správci sítí.  
Podrobnosti viz příslušný SO.

#### **3.b Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky jsou specifikovány v samostatných přílohách příslušných stavebních objektů buď v rámci této projektové dokumentace, nebo v samostatných projektových dokumentacích jednotlivých správců sítí technické infrastruktury.

## **4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ**

### **4.a Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientací**

Stavba je umístěna na levém břehu Vltavy u hráze vodního díla Slapy na území městyse Štěchovice v místní části Nové Třebenice. Úsek přibližně km 0,0 – 1,5 je umístěn v intravilánu obce a úsek km 1,5 – 1,776 v extravilánu obce. Začátek stavby je pod hrází vodního díla Slapy v místě stávajícího sjezdu k řece. Konec stavby je nad hrází vodního díla cca 90 m východněji směrem k hrázi od místa stávajícího sjezdu k řece. V úseku km 0,000 – 0,766 se jedná o účelovou komunikaci s veřejným přístupem (SO 101 a SO 102), v úseku km 0,766 – 1,453 o místní komunikaci (SO 103), v úseku km 1,453 – 1,776 o silnici III. třídy (SO 104) a úsek nad hrází je účelová komunikace bez veřejného přístupu (SO 105).

### **4.b Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu**

Jedná se přímo o stavbu dopravní infrastruktury.

Dopravní napojení je zachováno.

Po celou dobu výstavby bude zachován přístup pro vozidla integrovaného záchranného systému (HZS, Policie ČR, ZZS).

### **4.c Doprava v klidu**

Doprava v klidu je řešena v SO 10. V km cca 1,070 – 1,240 je navržen parkovací pruh šířky 2,00 m pro podélné stání osobních vozidel.

### **4.d Pěší a cyklistické stezky**

Cyklistické stezky nejsou řešeny, nejsou požadovány.



---

## **5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

### **5.a Terénní úpravy**

Zásadní terénní úpravy nejsou vyžadovány.

### **5.b Použité vegetační prvky**

Zatravnění a ohumusování.

Nově vysázená zeleň bude částečnou náhradou za vykácené dřeviny, které jsou v kolizi s navrženými stavebními úpravami nebo jsou překážkou v bezpečnosti silničního provozu. Budou použity především domácí druhy dřevin, preferovány budou odolné rychle rostoucí druhy stromů a keřů. Zeleň bude navržena především na svazích zemního tělesa nebo podél komunikace za odvodňovacím příkopem. Rozsah vysázené zeleně bude limitován zejména dostupnými pozemky na výsadbu. Náhradní zeleň, která nebude vysázena podél komunikace může být po dohodě s příslušnými obcemi vysázena na obecních pozemcích.

Projekt konkrétních sadových úprav bude doložen v dalším stupni projektové dokumentace (DSP).

### **5.c Biotechnická, protierozní opatření**

Nejsou uvažována.

## 6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

### 6.a Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda.

#### Ovzduší

U některých škodlivin (oxid dusičitý, benzen) je automobilová doprava zdrojem dominantním u ostatních zdrojů součtovým s ostatními vlivy (především vytápění).

S přibývajícím počtem vozidel a s nárůstem intenzity provozu emise z dopravy stále více ovlivňují obyvatelstvo a obytné prostředí v okolí komunikací. Jedním ze zásadních poznatků je, že míra znečištění ovzduší nekopíruje přímo poměrně strmý nárůst počtu evidovaných automobilů a intenzitu dopravy. To je způsobeno relativním poklesem produkce emisí vozidel vlivem obměny vozového parku a nárůstem podílu vozidel s katalyzátorem.

V řešeném území budou v oblasti obytných sídel, kde je míra znečištění ovzduší rozhodující, nejvýznamnějším zdrojem znečištění ovzduší malé lokální stacionární zdroje znečištění – tedy tepelné zdroje, které představují vytápění jednotlivých objektů v sídlech podél komunikace. Na znečištění ovzduší se doprava pak podílí rozhodující měrou v oblastech mimo zástavbu (obce).

Intenzita dopravy je 1178 vozidel za 24 hodin v obou směrech, což je intenzita provozu na silnici III/1027 a rekonstrukcí se intenzita provozu nezvýší. Vzhledem k této hodnotě neovlivňuje stávající komunikace své okolí produkcí znečišťujících látek a to ani v období zhoršených podmínek pro rozptyl a nedá se tedy očekávat překročení limitních hodnot koncentrací.

#### Hluk

Po dokončení rekonstrukce dojde k mírnému snížení hluku z provozu především z důvodu nahrazení stávajícího asfaltového krytu za nový. K významnějšímu snížení hluku dojde v úseku se žulovou dlažbou.

Stavební činností dojde po dobu výstavby ke zvýšení hlukové zátěže v území. Zdroji hluku budou jednak stavební stroje provádějící rekonstrukci komunikace, jednak nákladní automobily, které budou ze staveniště jednak odvážet odtěženou zeminu a odfrézovaný živичný kryt vozovky a jednak přivážet na staveniště stavební materiál.

Četnost jízdy nákladních vozidel se předpokládá 3 až 4 vozidla za hodinu (6 až 8 jízd/hod). Toto množství, vzhledem k intenzitám provozu automobilů, nezvýší hlukovou zátěž podél komunikací, které budou součástí odvozové a dovozové trasy.

V současném stupni projektové dokumentace nejsou známy ani stavební stroje, které budou použity při rekonstrukci, ani konkrétní dodavatel samotné stavby. Podrobněji bude nutno vyřešit problematiku případného hlukového působení stavby na okolí v dalších stupních projektové dokumentace.

Ochranu a snížení možných dopadů výstavby a hluku z výstavby na okolí je třeba řešit především prvky organizace výstavby a druhotně pak případnými dalšími opatřeními clonícího nebo omezujícího charakteru.

V případě problematiky hlukového působení a dosahování vyšších hodnot hlukového zatížení jde o omezení doby činnosti (použití) hlučných zařízení a strojů na dobu, která v celkovém součtu a přepočtu na celodenní vlivy nepřekročí povolené hodnoty hluku z výstavby u nejbližších chráněných objektů.

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Středočeského kraje.

**6.b Vliv na přírodu a krajinu – - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.**

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Středočeského kraje.

**6.c Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Středočeského kraje.

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

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Středočeského kraje.

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

O vyjádření ohledně existence záměrů spadajících do režimu výše zmíněného zákona byl požádán příslušný orgán Krajského úřadu Středočeského kraje.

**6.f Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

Ochranná ani bezpečnostní pásma nejsou navrhována, vyjma těch, které vznikají ze zákona (viz kapitola 1 písm. g).

## **7. OCHRANA OBYVATELSTVA**

Vzhledem k charakteru stavby rekonstrukce pozemní komunikace, novostavba opěrných zdí, neřešeno. Kromě ochrany účastníků silničního provozu, která je řešena v souvislosti s umístěním příslušných objektů (komunikace), např. svodidla, jako ochranný prvek proti kolizi, pádu nebo zřícení.

## **8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

### **8.a Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu**

Staveniště bude využívat stávající dopravní infrastrukturu. V omezené míře budou zachovány i vjezdy na soukromé pozemky, zejména přístupy k obytným objektům.

Připojení na místní technickou infrastrukturu nebude využíváno. Stavba bude energeticky soběstačná z vlastních mobilních zdrojů. V případě potřeby si stavba sjedná připojení na dostatečně kapacitní zdroje na vlastní náklady v souladu s příslušnými předpisy.

Připojení na technickou infrastrukturu bude zachováno. Z důvodu realizace přeložek sítí nutných pro provoz domácností, budou odstávky sítí omezeny na co nejkratší dobu i s využitím dočasných přeložek.

V průběhu výstavby dojde k dopravním omezením. Stavba bude probíhat při úplných nebo částečných uzavírkách rekonstruovaných komunikací. Stavba byla rozdělena s ohledem na technologii provádění a dostupnost území dotčeného stavbou po stávajících komunikacích.

Rozdělení stavby na etapy viz odstavec 1.m.

Objízdne trasy budou navrženy v dalších stupních PD.

Pro místní bude zachován omezený přístup k vlastním pozemkům v závislosti na právě probíhající fázi výstavby na uzavřeném úseku.

Předpokládá se zajištění mobilních zdrojů (elektrocentrály, cisterny, kompresory, soupravy s tlakovými lahvemi pro sváření, apod.).

Napojení stavby na energie není uvažováno.

### **8.b Přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy**

Příjezd a přístup na staveniště pro veškerá staveništní vozidla bude uskutečněn ze silnice III/1027.

Výstavba bude probíhat tak, aby byl po celou dobu stavebních prací byl minimalizován dopad na dopravní obsluhu dotčené lokality.

Předpokládá se zajištění mobilních zdrojů (elektrocentrály, cisterny, kompresory, soupravy s tlakovými lahvemi pro sváření, apod.).

Napojení stavby na energie není uvažováno.

### **8.c Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Nejsou potřeba.

Bude upřesněno v dalších stupních PD.

### **8.d Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Požadavky jsou uvedeny v přílohách F.1.1 Seznam pozemků a F.1.2 Majetkoprávní situace.

### **8.e Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.**

Žádné úpravy okolních staveb pro bezbariérové užívání nejsou třeba.

Bude upřesněno v dalších stupních PD.

### **8.f Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.**

Viz bod 1.j).

Vytěžené zeminy nejsou vhodné pro použití do násypu.

Výkopy ..... 31 208 m<sup>3</sup>

Násypy .....9 502 m<sup>3</sup>

Bude upřesněno v dalších stupních PD.